

Kollektiv transport

Det er vigtigt at prioritere udbygning og forbedring af eksisterende kollektiv transport i Københavns Kommune, så flere københavnere kan benytte det kollektive transportsystem.

Retningslinjer:

Udbygning af metronettet

Udbygningen af metronettet skal understøtte nye byudviklingsområder samt binde det eksisterende kollektive transportnetværk tættere sammen.

Kortet viser eksisterende metrolinjer og -stationer samt de to mulige (ikke finansierede) metrostationer i Ydre Nordhavn, der i øjeblikket undersøges. Derudover fremgår eksisterende statslig jernbaneinfrastruktur af kortet.

Forbedring af busfremkommelighed

Fremkommeligheden for busserne skal prioriteres højt på strækninger, som betjenes af A- og S-busser bl.a. ved at etablere busbaner, etablere fremrykkede stoppesteder, og ved at give busserne prioritering i signalerne på strækninger med mange busser.

Fremkommeligheden på strækninger, som betjenes af lokale buslinjer, skal generelt prioriteres.

Forbedring af venteforhold for buspassagerer

Der skal ved stoppesteder med mange passagerer sikres gode venteforhold for passagererne, hvor det er fysisk muligt.

Sammenhæng i den kollektive transport

Sammenhængen i den kollektive transport skal sikres gennem optimering af skiftemulighederne ved større stationer og trafikale knudepunkter. Der skal sikres korte gangafstande, god overskuelighed, information og tilgængelighed i form af gode adgangsforhold for cyklende og fodgængere både til og fra de trafikale knudepunkter og internt i de store knudepunkter.

[Læs mere om sammenhængende transport.](#)

Grøn kollektiv transport

Støjbelastningen, partikelforureningen og udledningen af CO₂ fra den kollektive transport skal reduceres.

Redegørelse:

Kollektiv transport

Den kollektive transport i Københavns Kommune består af busser, havnebusser, metro, S-tog og regionaltog. Den kollektive transport har til formål at fremme bæredygtig mobilitet i København og binde byen sammen med resten af regionen. Banenettet i Københavns Kommune udvikles løbende bl.a. med ny metro til Nord- og Sydhavn. Derudover er der igangsat en undersøgelse om en langsigtet udbygning af metronettet, hvor der bl.a. ses på muligheden for at etablere metro til alle bydele.

I forbindelse med udbygningen af banenettet tilpasses busnettet, så der skabes en effektiv og dækkende kollektiv transportbetjening for borgere og erhvervsliv. For at bidrage til den grønne omstilling, bliver de busser, som Københavns Kommune er medejere af, løbende omstillet til nulemissionsbusser. Forventningen er, at der opnås 100 % nulemission primo 2026, som dermed bidrager til den klimavenlige mobilitet i byen.

Københavns Kommune har et mål om, at minimum 25 % af alle ture sker med kollektiv transport i 2030. I 2022 udgjorde antallet af kollektive ture cirka 18 %. Det vil derfor kræve en stor indsats at

opnå målsætningen. Der har været et fald i antal ture i den kollektive transport under covid-19 pandemien i 2020 og frem. Det er vigtigt, at Københavns Kommune arbejder sammen med staten, kommunerne i hovedstadsområdet og trafikelskaberne Movia, Metroselskabet og DSB om at få flest mulige passagerer i den kollektive transport for at skabe en bedre, mere klimavenlig og mere effektiv mobilitet i, til og fra Københavns Kommune.

Metro

Metronettet binder byen sammen og består af i alt 39 stationer, som kan ses på kortet. I sommeren 2024 åbner fem nye metrostationer i Sydhavnen mellem Københavns Hovedbanegård og København Syd på metrolinje M4. Udbygningen af metronettet giver et stort løft til den samlede kollektive transportbetjening i København.

Der er igangsat en miljøkonsekvensvurdering af yderligere to stationer i Ydre Nordhavn på M4. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen kan der træffes beslutning om at forlænge M4 til Ydre Nordhavn, hvilket vil understøtte den fremtidige byudvikling af Nordhavn.

På baggrund af ansøgning fra Metroselskabet, har Borgerrepræsentationen derudover besluttet at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering af en ny metrolinje M5, der på sigt skal betjene Lynetteholm. I ansøgningen indgår to forskellige linjeføringer, hvoraf den ene linje starter ved Københavns Hovedbanegård og går via det nordlige Amager til Refshaleøen og på sigt Lynetteholm og Østerport med i alt 10 nye stationer. Den anden linjeføring er kortere og går fra Østerport til Lynetteholm med i alt 3 nye stationer.

Yderligere er der igangsat en screeninganalyse af mulig udbygning af metronettet på den lange bane. Analysen skal se på mulighederne for at udbygge metroen til alle bydele i København, nabokommuner og Malmø. Analysen gennemføres i samarbejde med Metroselskabet og forventes afleveret medio 2025.

Busnettet og letbane

For at de forskellige kollektive transportformer understøtter hinanden bedst muligt, er det vigtigt, at busnettet tilpasses banenettet. Busserne skal bl.a. fungere som tilbringer til metronettet. Herved skabes der øget mulighed for effektive sammenhænge mellem rejser i bus og metro. For at sikre et velfungerende og sammenhængende kollektivt transportsystem, der kan fremme grøn mobilitet og tiltrække flere passagerer, skal der sikres en god fremkommelighed for busserne. En god fremkommelighed vil kunne reducere rejsetiden, forbedre regulariteten og herved tiltrække flere passagerer. Det er vigtigt, at der tages hensyn til fremkommeligheden for især passagertunge buslinjer, når der ændres i anvendelsen af byens gaderum.

Københavns Kommune har tidligere undersøgt mulighederne for en letbaneforbindelse mellem den kommende letbane i Ring 3 og Nørrebro Station via Frederikssundsvej og Tingbjerg. Det blev i Budget 2022 besluttet at lave en mere detaljeret undersøgelse af en BRT (Bus Rapid Transit) og en letbane på strækningen.