

Notat



Til:
Transportministeriet, Frederiksberg kommune, Københavns kommune, Trafikstyrelsen,
DSB, Metro

Kopi til:
sag

Sagsnummer
115599-510568
THECA

Sagsbehandler KV
Direkte 36 13 16 67
Fax
KV@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

1. juli 2009

Implementeringsplan for Bynet 2018 – kommissorium

FORMÅL

Projektets overordnede formål er

- at øge antallet af rejsende i den kollektive trafik ved at sikre en mere sammenhængende bus- og banebetjening,
- at øge busnettets kvalitet gennem forbedringer af fremkommelighed og bedre stoppestedforhold,
- at omkostningerne til busdrift reduceres.

BAGGRUND

I 2008 gennemførte Københavns- og Frederiksberg kommune sammen med Transportministeriet første fase af projekt "Bynet 2018". Fasen havde til formål at kortlægge mulighederne for at optimere sammenhængen mellem de kollektive transportmidler før og efter åbningen af Metrocityringen i 2018. Dette arbejde er nu afsluttet.

Projektdeltagerne er enige om at starte projektets anden fase, der er en implementeringsplan, som skal beskrive hvordan projektets anbefalinger kan realiseres samt de specifikke økonomiske og passagermæssige konsekvenser heraf. Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag, som kan forelægges til politisk behandling.

Konsulentfirmaerne BSL og A2 gennemførte analyser af det nuværende system, erfaringsopsamling fra andre europæiske storbyer og udarbejdede på baggrund heraf forslag til indretningen af den kollektive trafik i centalkommunerne før og efter åbningen af Metrocityringen.

Der blev endvidere lavet bottom-up beregninger af den forventede udvikling i passagertal, og økonomi som følge af de foreslåede ændringer. Der blev dog ikke regnet på omfanget af de investeringer, der skal gennemføres for at realisere det beskrevne potentiale.

Projektet konkluderede, at der er potentiale for en mere effektiv kollektiv trafik. Antallet af rejser i den kollektive trafik kan øges samtidig med, at de samlede driftsomkostninger til busdrift reduceres.

Potentialet kan realiseres ved at:

- Styrke sammenhængen mellem bus og metro ved i højere grad at lade bussernes rute knytte an til metrostationerne. Det kan ske ved, at forlænge busruter så de får endestation ved en metrostation eller ved at omlægge ruten, så bussen passerer metroen ved en metrostation frem for mellem to metro stationer.
- Forbedre venteforholdene
- Nedlægge eller flytte busruter der løber parallelt med metroen.
- Styrke trafikinformationen i forbindelse med skift mellem bus, metro og s-tog
- Lægge busruter sammen, og opnå en mere jævn fordeling af afgangene, og dermed en kortere gennemsnitlig ventetid for kunderne
- Styrke den fælles markedsføring af metro, bus og s-tog.
- Forbedre bussernes fremkommelighed

Beregninger, der blev gennemført i forbindelse med projektet indikerer, at implementeringen af ovennævnte tiltag kan øge antallet af kollektiv rejsende med ca. 2,0 mio./år og reducere omkostninger til busdriften med ca. 20 mio. kr. pr. år (2009 p/l) inden 2018, hvor metrocityringen åbner. Reduktionen i busdriften udgør ca. 80.000 bustimer pr. år, svarende til ca. 5% af kørslen i Københavns og Frederiksberg kommune.

Efter åbningen af metrocityringen i 2018 vil busdriften kunne reduceres med yderligere 120.000 bustimer pr. år. Reduktionen vil primært foregå indenfor de områder, som Metrocityringen dækker.

Bynet 2018 er organiseret i fire faser:

1. fase: Dataindsamling og analyser (afsluttet)
2. fase: Implementeringsplan og plan for demoprojekter
3. fase: Implementering af demoprojekter og planer
4. fase: Evaluering

Nedenfor følger en overordnet beskrivelse af indhold, organisering og tidsplaner for projektets 2. fase.

BYNET 2018: IMPLEMENTERINGSPLAN OG DEMONSTRATIONSPROJEKT

Projektets indsatsområder

Projektet indeholder tre indsatsområder med forskellig tidshorisont:

- 1. Demoprojekter: Trafikknudepunkt Flintholm og busfremkommelighed på Frederikssundsvej**
Udvikling af trafikknudepunkt og højklasset busløsning med henblik på implementering i 2011.
- 2. Busplan**
 - a. Samlet plan for udviklingen af bustrafikken i København og Frederiksberg 2012 – 2018.
 - b. Samlet plan for omlægningen af bustrafikken, når Metrocityringen åbner 2018.
 - c. Forslag til fremkommelighedstiltag og andre tiltag, der understøtter et effektivt og velfungerende busnet.
- 3. Trafikinformation og markedsføring**
Styrke den fælles markedsføring af metro, bus og S-tog samt udvikle koncept for trafikinformation ved trafikale knudepunkter.

Ad 1. Demoprojekter: Trafikknudepunkt Flintholm og busfremkommelighed på Frederikssundsvej

Trafikknudepunkt Flintholm er et demonstrationsprojekt, der hurtigt skal søge at realisere en række af anbefalingerne fra første fase af arbejdet med Bynet 2018. Flintholm ligger i Frederiksberg Kommune, men kun ganske få meter fra grænsen til Københavns Kommune. Busbetjeningen af stationen påvirker derfor både København og Frederiksberg samt flere nabokommuner. Indsatsområdet indeholder blandt andet følgende:

- A. Plan for omlægning af busruterne ved Flintholm St. med udgangspunkt i anbefalingerne fra projektets første fase. Herunder en beskrivelse af negative og positive konsekvenser ved omlægningen.
- B. Opgradering af trafikinformationen ved Flintholm
- C. Opgradering af gangveje og venteforholdene ved stationen
- D. Opgradering af terminaludformning og busfremkommelighed
- E. Plan for markedsføring af demonstrationsprojektets linjeændringer og terminalforbedringer.
- F. Beregning af drifts- og anlægsøkonomi for de beskrevne ændringer. Herunder hvordan konsekvenserne fordeles mellem berørte parter.
- G. Udarbejdelse af beslutningsoplæg

Det andet demoprojekt omfatter forslag til en højklasset busløsning på Frederikssundsvej med blandt andet følgende:

- A. Detailprojektering af højklasset busløsning
- B. Anlægs- og driftsøkonomi (inkl. udvikling i passagertal)
- C. Konsekvenser for trafiksikkerhed og øvrig trafik
- D. Udarbejdelse af beslutningsgrundlag

Ad 2. Busplan

Indsatsområdet indeholder 3 dele:

a. busplan 2012 - 2018

Der skal udarbejdes en samlet plan for omlægningen af busruterne i perioden 2012-2018.

Omlægningen beskrives så den kan gennemføres i naturligt opdelt etaper, der tager fornødne hensyn til kunderne og til påvirkningen af berørte kommuner samt til Movias kontrakter med nuværende busoperatører. Omlægningerne skal endvidere hænge naturligt sammen med de ændringer, der skal gennemføres i forbindelse med åbningen af metroen i 2018.

Planen tager udgangspunkt i BSLs anbefalinger for de enkelte linier, der hviler på følgende principper:

- styrke sammenhængen mellem bus, S-tog og metro ved i højere grad at lade bussernes rute knytte an til stationerne. Det kan ske ved, at:
 - forlænge busruter så de får endestation ved en station
 - omlægge ruten, så bussen passerer metroen ved en station frem for mellem to stationer.
- nedlægge eller flytte busruter, der løber parallelt med metro eller S-tog.
- lægge busruter sammen, og opnå en mere jævn fordeling af afgangene samt en kortere gennemsnitlig ventetid for kunderne

Endelig skal den samlede anlægs- og driftsøkonomi beregnes for den endelige plan, og udviklingen i passagertallet skal estimeres. Det kan overvejes, at beregne konsekvenserne for det samlede passagertal i den kollektive trafik ved anvendelse af Hovedstadstrafikmodellen (OTM).

b. busplan 2018 –

I forlængelse af demoprojektet og busplanen for 2012 – 2018 udarbejdes en samlet plan for omlægningen af bustrafikken i forbindelse med åbningen af Metrocityringen i 2018.

Omlægningen beskrives således, at den kan gennemføres i naturligt opdelt etaper. Planen skal tage udgangspunkt i BSLs anbefalinger for indretningen af bussystemet i 2018, dvs:

- Nedlæggelse af buslinier, der kører parallelt med Metrocityringen

- Forlængelse af buslinier, der kan fungere som fødesystemer til metroen.
- Forøgelse af frekvensen ved at bundte relevante buslinier.

Endelig skal den samlede anlægs- og driftsøkonomi beregnes for den endelige plan, og udviklingen i passagertallet skal estimeres. Det kan overvejes, at beregne konsekvenserne for det samlede passagertal i den kollektive trafik ved anvendelse af Ørestadstrafikmodellen (OTM).

c. Fremkommelighed

Der udarbejdes fremkommelighedsforslag, som understøtter fremkommeligheden for busplanens linjer. Forslagene ledsages af vurdering af anlægsudgift og driftsøkonomi, passagerudvikling og konsekvenser for øvrig trafik. Det primære fokus er strækninger som styrker forbindelsen til bane og metro samt strækninger, hvor højklassede busløsninger kompletterer bane- og metroforbindelser. Som eksempler kan nævnes Vesterbrogade - Roskildevej og Lyngbyvej – Nørre Allé.

Ad 3. Trafikinformation og markedsføring

Indsatsområdet, der omfatter fælles initiativer for Metroselskabet, DSB og Movia, indeholder blandt andet følgende:

- A. Et koncept for placering og udformning af statisk og dynamisk businformation ved trafikale knudepunkter (Metrostationer og S-togsstationer)
- B. Koncept for løbende opdatering af indholdet af de statiske medier.
- C. Nye oversigtskort med bus, metro og jernbane, hvor den skinnnebårne trafik samt A- og S-busser er trukket frem som rygraden i systemet.
- D. Inspiration gennem eksempler på vellykket fælles markedsføring og kommunikation af forskellige kollektive transportmidler i byer, der er sammenlignelige med København/Frederiksberg
- E. Idekatalog til styrket fælles markedsføring Metro, bus, S-tog, regionaltoget
- F. Beregning af drifts- og anlægsøkonomi for de beskrevne ændringer.

I projektets arbejde sikres koordination til igangværende arbejder i det fælles forum for Metroselskabet, DSB og Movia om fælles markedsføring og information.

Projektets organisering

Arbejdet er organiseret med en styregruppe, en projektledelse med tilhørende sekretariat, 3 projektgrupper samt ad hoc følgegrupper med følgende deltagere og funktioner:

Styregruppen

I styregruppen deltager Frederiksberg kommune, Københavns kommune, Transportministeriet, DSB, Metro, Trafikstyrelsen og Movia med Københavns kommune som styregruppeformand. Styregruppen har det overordnede ansvar for projektets gennemførelse.

Projektledelse og sekretariat

Movia forestår ledelsen af projektet og varetager projektets sekretariatsfunktion. Projektledelsen sikrer projektets konkrete udførelse og fremdrift samt sikrer den fornødne information og involvering af Styregruppen.

Projektgrupper

Projektets 3 projektgrupper udfører den konkrete projektudarbejdelse. Med Movia som formand for den enkelte projektgruppe deltager følgende:

- **Trafikknudepunkt Flintholm og busfremkommelighed på Frederikssundsvej**

Movia
Københavns kommune
Frederiksberg kommune
DSB
Metroselskabet

- **Busplan**

Movia
Københavns kommune
Frederiksberg kommune

- **Trafikinformation og Markedsføring**

Movia
Københavns kommune
Frederiksberg kommune
DSB
Metroselskabet
Trafikstyrelsen

Projektgrupperne refererer via en delprojektleder til projektledelsen. Den enkelte projektgruppe tilrettelægger selv sine konkrete opgaver og interne organisering og udarbejder indledningsvis en tids- og aktivitetsplan for arbejdet.

Ad hoc følgegrupper

Der oprettes følgegrupper, som skal sikre den nødvendige dialog om projektets enkelte dele med andre interessenter. Projektledelsen fastlægger gennem dialog med styregruppen og arbejdsgrupperne de konkrete følgegrupper samt relevante tidspunkter for følgegruppernes involvering. Som udgangspunkt oprettes følgende:

Følgegruppe "omegnskommuner":

Flere kommuner udenfor København og Frederiksberg bliver i betydeligt omfang påvirket af ændringerne i buslinjer mv. i projektet. Derfor oprettes en følgegruppe med disse kommuner, hvor der er dialog om de konkrete ændringer af buslinjerne samt om mulige infrastruktur forbedringer og styrket trafikinformation.

Overordnet tidsplan

Projektets foreløbige overordnede tidsplan er:

- **Godkendelse af kommissorium**
Juni 2009
- **Projekt kick off**
August 2009
- **Projektgruppe Trafikknudepunkt Flintholm og busfremkommelighed på Frederikssundsvej**
August 2009 – Februar 2011
Hensigten er, at ændringerne ved Flintholm træder i kraft i foråret 2011 og at ændringerne på Frederikssundsvej træder i kraft i foråret 2012.
- **Projektgruppe Busplan**
August 2009 – December 2012
Hensigten er, at projektet medvirker til vurdering af linjeændringer ved Flintholm i efteråret. Herefter gennemgås de øvrige foreslåede linjeændringer, således at de første justeringer her kan påbegyndes foråret 2012 samt at forslag til ændringer af busnettet i forbindelse med Metrocityringens åbning 2018 er klar til dialog med berørte kommuner på et tidligt tidspunkt. Projektet leverer endvidere forslag til fremkommelighedsforbedringer i tilknytning til linjeændringerne i busplanarbejdet.
- **Projektgruppe Trafikinformation og markedsføring**
August 2009 – ultimo 2011
Hensigten er, at der dels kan leveres input til arbejdet med Flintholm og dels bidrage med informations- og markedsføringstiltag ved gennemførelse af ændringerne i Busplan 2012 – 2018.

Baggrundsdata

Udgangspunktet for arbejdet er for BSL rapportens anbefalinger og beregninger. Andre relevante baggrundsdata fremskaffes af projektgrupperne.

Ressourcer

De deltagende parter stiller hver især ressourcer til rådighed for projektet. I det omfang, der bliver behov for konsulentassistance til ekstraordinære opgaver, aftales betalingen herfor

mellem parterne, inden den konkrete ydelse bestilles.

Movia varetager - udover projektledelsesopgaven - arbejdet med planlægning af busser, idéer og konsekvensvurdering for fremkommelighedsprojekter, koordinering med øvrige kommuner, mens kommunerne fortsat står for projektering af infrastrukturarbejde og varetager bygherrerollen.