

Notat

Til: Københavns Kommune og Frederiksberg Kommuner

Sagsnummer

22114

Dato

26 09 2018

Sagsbehandler:

KAV

Direkte: +45 36 13 17 76

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Beredskab til at håndtere eventuelle driftsvanskeligheder på Cityringen ved åbningen af Nyt Bynet

Indhold

Baggrund	2
Beredskabsplan	3
<i>Ringlinje 3M og 4M</i>	6
<i>Linje 5M mellem Svanemøllen St. og Vesterport St.</i>	6
<i>Forstærkning af linje 12</i>	6
Kapacitet i Nyt Bynet	7
Beredskab ved indfasning af Nordhavnslinjen	7
Økonomi	7
Proces for aktivering af beredskabet	9

Baggrund

Når Cityringen åbner i sommeren 2019, betyder det nye rejseveje og en række nye store skiftsteder for de 100 mio. passagerer, som hvert år rejser ind i og ud af hovedstaden. Med den stærkt øgede metrobetjening følger også, at busserne skal køre nye steder hen, så der bliver god sammenhæng mellem bus, tog og metro. Den nye busbetjening i hovedstaden kaldet "Nyt Bynet" er besluttet i kommuner og Region Hovedstaden. Nyt Bynet omfatter ændringer på 33 buslinjer i 12 kommuner. Omlægningen er historisk stor, og omfatter en reduktion med ca. 180.000 køretimer og 42 busser.

For at passagererne kan tage godt imod Cityringen og Nyt Bynet, er det vigtigt sikre et sammenhængende kollektivt net fra starten. Derfor er det også vigtigt, at der er et beredskab til at håndtere mulige udfordringer ved metrodriftsstart i Cityringen og opstarten af det nye busnet i Nyt Bynet.

Cityringen forventes efter de nuværende tidsplaner at åbne i sommeren 2019.

Metroselskabet har endnu ikke mulighed for at fastlægge åbningsdatoen for Cityringen. På nuværende tidspunkt forventes at Metroselskabet kan udmelde den eksakte åbningsdato ultimo april 2019.

Movias budget for 2019 tager udgangspunkt i en forventet åbningsdato for Nyt Bynet den 18. august 2019. Men den faktiske åbningsdato afventer, at Movia får kendskab til, hvornår Cityringen åbner.

Movias administration har drøftet, hvordan der sikres størst mulig fleksibilitet frem mod fastlæggelsen af åbningsdato med forvaltningerne i Københavns og Frederiksberg Kommuner, Metroselskabet og busoperatørerne. Resultatet er, at åbningsdato for busomlægningen til Nyt Bynet ind til 3 måneder før omlægningen kan gennemføres den 1. september $\pm$ 4 uger. Det giver følgende periode for mulige åbningsdatoer:

Åbningsdato	4. august 2019 (-4 uger)	1. september 2019	29. september 2019 (+ 4 uger)
-------------	-----------------------------	-------------------	----------------------------------

Movia skal af kontraktlige og planlægningsmæssige hensyn melde en endelig åbningsdato for Nyt Bynet ud til busoperatørerne senest tre måneder før driftsstart. Så åbning den 4. august 2019 skal udmeldes til operatørerne senest den 4. maj 2019, mens en åbning den 1. september 2019 skal meldes ud senest den 1. juni 2019 osv.

Hvis der indenfor tre måneder af den planlagte åbningsdag sker noget uforudset, som forsinker åbningen af Cityringen, er det imidlertid nødvendigt at have et beredskab af busser, som kan sikre et sammenhængende kollektivt transportsystem, indtil Cityringen kommer i drift.

Beredskabet er af en sådan størrelsesorden, at Movia skal udbyde opgaven. For at kunne gennemføre et udbud af beredskabet, skal rammerne for beredskabet være aftalt mellem Movia og kommunerne inden udgangen af oktober 2018.

Movia har drøftet fire potentielle scenarier med Metroselskabet, hvor der vil være behov for at sætte beredskabet i drift:

1. Hvis Cityringen mod al forventning bliver forsinket, og det meldes ud så sent, at Movia ikke kan udsætte åbningen af Nyt Bynet, indsætter Movia et beredskab, der sikrer borgerne samme kapacitet på Cityringens strækninger, som der tilbydes i dag.
2. Hvis Cityringen i startfasen kører med så store driftsvanskeligheder, at serviceniveauet forringes i forhold til i dag, kan beredskabet indsættes helt eller delvist.
3. Der kan opstå akutte kapacitetsproblemer i busnettet i Nyt Bynet som følge af underdimensionering af busnettet. Det kan betyde, at der bliver efterladt passagerer ved stoppestederne, fordi Nyt Bynet indeholder for få afgangene på en eller flere linjer.
4. Der kan opstå driftsvanskeligheder i metroen på hele Cityringen, når Nordhavnslinjen åbner. Eksempelvis kan signalproblemer ved opkoblingen af Nordhavnslinjen brede sig til hele eller dele af Cityringen.

Beredskabsplan

For at sikre bedst mulig gennemskuelighed for passagererne og tydeliggøre midlertidigheden i beredskabet, foreslås at beredskabet baseres på ruter, der så vidt muligt følger Cityringen. Beredskabet dimensioneres efter at kunne håndtere en situation, hvor busnettet er lagt om som besluttet i Nyt Bynet, og Cityringen ikke kører.

Det foreslås, at beredskabet forudsættes betjent af busser, der som lever op til de lovbestemte krav i miljøzonen, som indebærer at busserne som minimum skal være Euro 4 eller udstyret med filter. Det betyder, at operatørerne har mulighed for at byde med alle lovlige busser, de har til rådighed. Hvis der stilles højere miljøkrav, kan operatørerne blive nødsaget til at indkøbe nyere busser til den periode beredskabet skal være gældende. Det vil påvirke økonomien betydeligt.

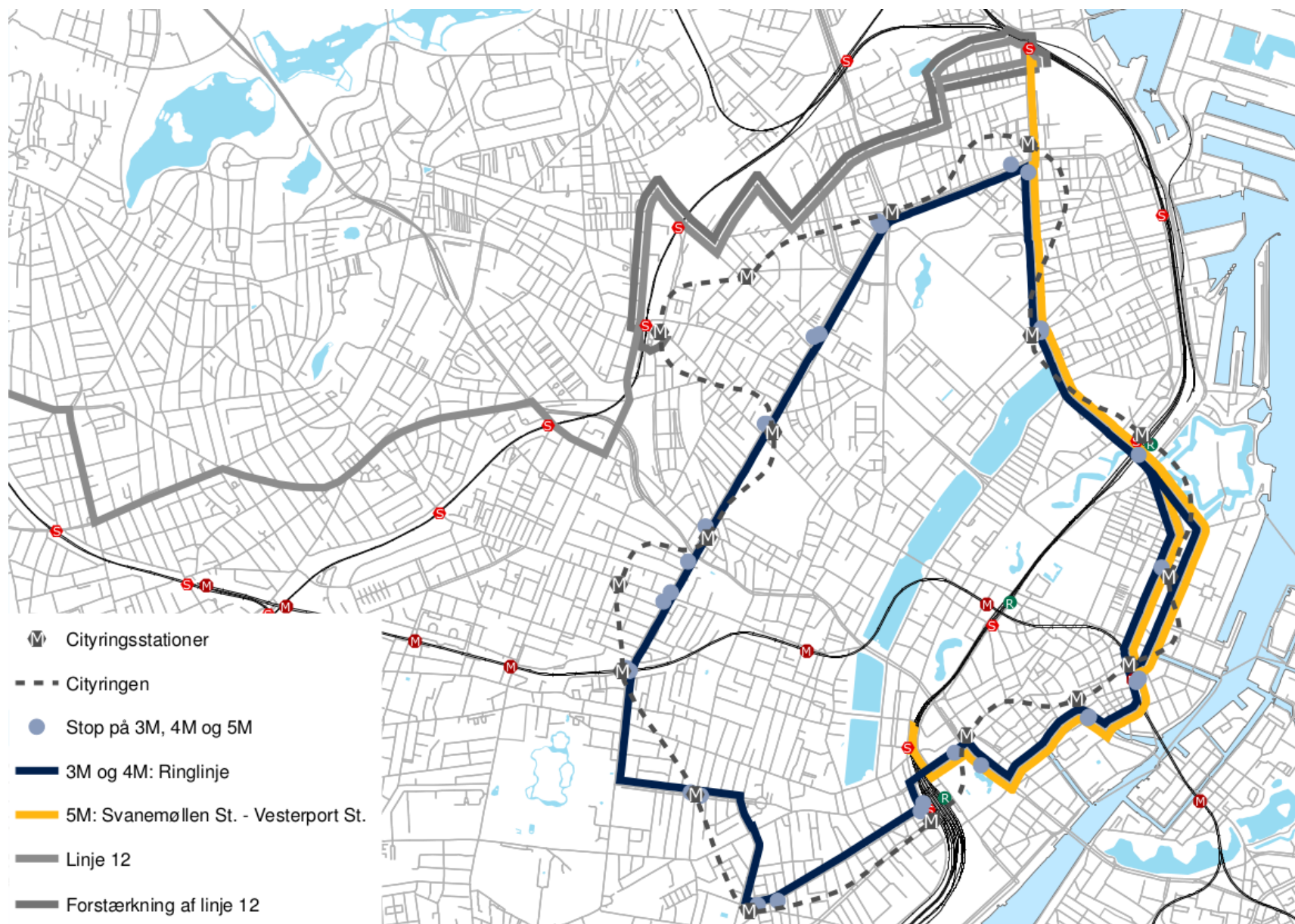
Det foreslås, at beredskabsbusserne forsynes med real-tidsvisning og Rejsekort-udstyr, og at der stilles krav om, at det som minimum er lav-entrebuser, så passagerer med rollatorer og barnevogne nemmest muligt kan benytte busserne. For at sikre den bedst mulige konkurrencesituation i Movias udbud med mange driftsbuser i en kort kontraktperiode begrænses øvrige krav til busmateriellet i videst mulige omfang til overholdelse af lovkrav.

Movia foreslår udbud af følgende beredskab:

- 3M og 4M: To ringlinjer der i videst muligt omfang følger Cityringens linjeføring
Linje 4M og 5M betjener ikke Cityringens rute mellem Nørrebro St. og Poul Henningsens Plads, fordi Nørrebro St. vil være under ombygning ved Cityringens åbning, og derfor ikke har kapacitet til yderligere busser end indeholdt i Nyt Bynet.
- 5M: Linje der supplerer 3M og 4M gennem Indre By fra Svanemøllen til Rådhuspladsen
Da Nyt Bynet indeholder meget lidt busdrift gennem Indre By, er der et større behov for busdrift her end på eksempelvis Jagtvej, hvor der fortsat vil køre en del busser.
- Forstærkning af linje 12 mellem Nørrebro St. og Svanemøllen St.
Da 3M og 4M ikke kan køre mellem Nørrebro St. og Svanemøllen St. pga. ombygningen af Nørrebro St., foreslås Linje 12 forstærket på denne strækning.

De samlede antal afgangene i beredskabet er fastlagt efter hvor ofte linje 1A og 4A kører gennem Indre By og Jagtvej i dag, med henblik på at bevare den nuværende buskapacitet i de korridorer.

De buslinjer, der foreslås udbudt med henblik på at have en beredskabsplan, er illustreret nedenfor.



Ringlinje 3M og 4M

Linje 3M og 4M følger Cityringens rute med undtagelse af strækningen mellem Nørrebro Runddel og Vibenshus Runddel. Her kører linjerne i stedet af Jagtvej, da Nørrebro St. forventes at være under ombygning i sommeren 2019. Som udgangspunkt standser linje 3M og 4M ved de kommende Cityringstationer, med undtagelse af Aksel Møllers Have, Nørrebro St. og Skjolds Plads (se figuren på næste side).

Linje 3M og 4M kører med følgende antal afgang på hverdage:

- 8 afgang/time i myldretiden
- 8 afgang/time i dagtimerne
- 4 afgang/time om aftenen
- 2 afgang/time om natten

Linje 5M mellem Svanemøllen St. og Vesterport St.

Linje 5M kører ad samme rute som linje 3M og 4M mellem Hovedbanegården og Poul Henningsens Plads. Dermed forstærkes serviceniveauet gennem Indre By. Linje 5M standser ved samme stoppesteder som linje 3M og 4M på fælles strækninger.

Linje 5M kører med følgende antal afgang på hverdage:

- 8 afgang/time i myldretiden
- 8 afgang/time i dagtimerne
- 4 afgang/time om aftenen

Forstærkning af linje 12

Strækningen fra Vibenshus Runddel til Nørrebro St. er den eneste strækning på Cityringen, der ikke vil blive betjent af linje 3M og 4M. Denne strækning betjenes i dag af linje 4A, og bliver overtaget af linje 12 i Nyt Bynet, der kører med markant færre afgang. Linje 12 bliver derfor forstærket på denne strækning i overgangsperioden.

Linje 12 foreslås i overgangsperioden at køre med følgende antal afgang mellem Nørrebro St. og Svanemøllen St. på hverdage:

- 8 afgang/time i myldretiden
- 8 afgang/time i dagtimerne
- 4 afgang/time om aftenen

Kapacitet i Nyt Bynet

Metroen og Nyt Bynet indebærer store vaneændringer for passagererne i København og Frederiksberg. Der kan derfor i en overgangsfase, mens passagererne vænner sig til det nye kollektive net, blive efterladt passagerer på centrale linjer. I helt særlige tilfælde bør der reageres på en sådan situation, for at medvirke til en gnidningsfri overgang til Nyt Bynet.

I det tilfælde, kan beredskabsbusserne bruges til at supplere driften på buslinjerne i Nyt Bynet i en midlertidig periode. I enkelte tilfælde kan det vise sig, at der er behov for permanente ændringer af busnettet. Her vil beredskabsbusserne kunne sikre god betjening og dermed fastholde passagererne i den kollektiv transport, mens Movia og kommunerne i samarbejde finder permanente løsninger.

Derudover kan der opstå behov for at indsætte ekstra kapacitet på linjer der kører hen til Metrocityringen, hvis linjerne får en større vækst i antal passagerer end ventet.

Beredskab ved indfasning af Nordhavnslinjen

Metroselskabet har påpeget, at der er en risiko for, at Cityringen kan få driftsvanskeligheder, når Nordhavnslinjen efter planerne kobles på Cityringen i begyndelsen af 2020. Det vurderes dog, at problemstillingerne i denne forbindelse er af begrænset omfang, da Metroselskabet har mulighed for at lave testkørsler om aftenen og i weekenden, inden Nordhavnslinjen kommer i fuld drift. Et beredskab ved åbningen af Nordhavnslinjen bør derfor dimensioneres til en tredjedel af beredskabet ved åbningen af Nyt Bynet. Et sådant beredskab kan supplere Cityringen, men ikke være en fuld erstatning.

Økonomi

Der kan opstilles følgende fire økonomiske scenarier for beredskabet:

- *Beredskabet sættes ikke i drift:*
Kommunerne skal fortsat dække udgifter til beredskabsbuslinjerne (operatørernes faste udgifter for at have busser og chauffører til rådighed). Dette er en fast pris, som vil blive kendt i forbindelse med udbuddet og som kommunerne skal betale uanset om beredskabet sættes i drift eller ej.
- *Cityringen kører ikke og fuldt beredskab sættes i drift:*
Der vil være udgifter forbundet med at sætte beredskabsbuslinjerne i drift. Frederiksberg og Københavns Kommuner skal afholde nettodriftsomkostningen hertil.
- *Cityringen kører med driftsvanskeligheder og et delvist beredskab sættes i drift:*
Nettoøkonomien vil være afhængig af omfanget og typen af Cityringens driftsvanskeligheder. Nettoøkonomien kan derfor ikke estimeres på forhånd.
- *Beredskabet benyttes til at løse kapacitetsproblemer i Nyt Bynet:*
Da nettoøkonomien vil være afhængig af omfanget af kapacitetsproblemer og typen af buslinje, kan nettoøkonomien ligeledes ikke estimeres på forhånd.

Da beredskabet etableres for at håndtere uforudsete problemstillinger af en ukendt størrelsesorden, er nettoøkonomien forbundet med at sætte beredskabet i drift ikke estimeres på forhånd. Movia anbefaler på den baggrund, at økonomien forbundet med en idriftsættelse af beredskabet, håndteres i forbindelse med efterreguleringen for 2019, der afregnes i 2021. Fordelingen af omkostningerne mellem de to kommuner sker efter den fordelingsmodel der gælder generelt. Efterreguleringen for 2019 vil i forvejen være behæftet med stor usikkerhed, grundet de store ændringer i Nyt Bynet. For Nordhavnslinjen vil det gælde efterreguleringen for 2020, der afregnes i 2022.

Nedenstående tabel viser økonomioverslag på minimumsprisen for at have et beredskab til rådighed ved åbningen af Nyt Bynet og for at have en tredjedel af beredskabet til rådighed ved åbningen af Nordhavnslinjen. Dvs. prisen for at have beredskabet til rådighed uden at det kommer i drift. Prisen er estimeret på baggrund af Movias markedsdialog med relevante operatører og er behæftet med stor usikkerhed. De endelige priser og kontraktformen vil blive kendt i forbindelse med udbuddet.

Da beredskabet vil benytte eksisterende infrastruktur, vil der ikke være udgifter til anlæg.

Beredskabsbusserne foreslås udbudt, så de er til rådighed i nedenstående perioder efter åbningen af Nyt Bynet. Den længstvarende pakke strækker sig ind over den forventede åbning af Nordhavnslinjen, så den også er dækket ind. Der vil desuden blive indbygget en kort opsigelsesfrist i udbuddet, således at kontrakten kan opsiges, når Cityringen og Nordhavnslinjen kører uden problemer.

- Ca. 1/3 af beredskabsbusserne er til rådighed i 8 måneder efter åbningen af Nyt Bynet
- Ca. 2/3 af beredskabsbusserne er til rådighed i 4 måneder efter åbningen af Nyt Bynet
- Alle beredskabsbusserne er til rådighed i 2 måneder efter åbningen af Nyt Bynet

	Økonomioverslag på fast pris åbning af Nyt Bynet	Økonomioverslag på fast pris ved åbning af Nordhavnslinjen	I alt
Københavns Kommune	2,0 mio. kr.	0,7 mio. kr.	2,7 mio. kr.
Frederiksberg Kommune	0,3 mio. kr.	0,1 mio. kr.	0,4 mio. kr.
I alt	2,3 mio. kr.	0,8 mio. kr.	3,1 mio. kr.

Proces for aktivering af beredskabet

Hvis der opstår driftsvanskeligheder på Cityringen eller kapacitetsproblemer i Nyt Bynet, er det nødvendigt at reagere med meget kort varsel. Movia anbefaler, at Københavns og Frederiksberg Kommuner viderefører det generelle princip hvor trafikselskabet kan indsætte ekstrakørsel i nødvendigt omfang. Det giver følgende mandat til Movia i forbindelse med åbningen af Nyt Bynet og ved åbningen af Nordhavnslinjen:

- Movia er ansvarlig for at indsætte det beskrevne beredskab, hvis der opstår driftsvanskeligheder på Cityringen i forbindelse med åbningen af Nyt Bynet.
- Movia afgør, hvornår og i hvilket omfang, det bliver nødvendigt at indsætte et beredskab. Kommunernes forvaltninger vil blive orienteret herom, inden beredskabet sættes i drift. Movia og Metroselskabet er i samarbejde ved at definere scenarier for, hvornår beredskabet skal aktiveres.
- At Movia sikrer tilstrækkelig kapacitet i busserne, såfremt der opstår kapacitetsproblemer i Nyt Bynet. Dette følger den sædvanlige praksis, dog kan omfanget i dette tilfælde være større end sædvanligt.

Processen for at aktivere beredskabet vil blive udarbejdet, så der sikres et højt niveau af information mellem Movia og Metroselskabet til brug for aktivering af beredskabet. Movia vil derfor udvikle en beslutningsstreng for aktiveringen i samarbejde med Metroselskabet, så aktionerne fra begge sider er aftalt på forhånd. Dette arbejde er allerede påbegyndt, og aftalen herom vil blive sendt til kommunerne, når der foreligger.