



Notat

Til Økonomiudvalget

Orientering om Movias evaluering af Nyt Bynet

Resumé

Movia har evalueret Nyt Bynet, der blev implementeret den 13. oktober 2019. Formålet med Nyt Bynet var at tilpasse busnettet til Cityringen, så der blev skabt et sammenhængende kollektivt transportsystem. Evalueringen har været vanskeliggjort af det reducerede passagertal grundet COVID-19. Evalueringen viser overordnet, at Nyt Bynet understøtter sammenhængen i den kollektive transport, at antallet af kollektive rejser er steget, og at andelen af kollektive rejser, hvor metro indgår, er steget væsentligt. Evalueringen indeholder forslag til opfølgning på enkelte konkrete indsatser. Økonomiudvalget orienteres om resultaterne af evalueringen af Nyt Bynet.

Sagsfremstilling

Baggrund og forudsætninger

Principperne ved planlægningen af Nyt Bynet var, at busserne skal fungere som til- og frabringerlinjer til baner og Cityring. Samtidig skal det undgås, at busser og metro konkurrerer om de samme passagerer, og derfor bør der så vidt muligt ikke køre busser på strækninger, hvor metron kører. Tilpasningen af busnettet var samtidig en af forudsætningerne i finansieringsaftalen for Cityringen. Inden Borgerrepræsentationens beslutning om Nyt Bynet i april 2018 blev lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet hørt. Høringen medførte en række tilføjelser til og ændringer af det oprindelige forslag til Nyt Bynet.

På baggrund af analyser af de første måneders brug af Nyt Bynet, foreslog Movia at tilpasse busdriften i Valby/Hvidovre-området. Borgerrepræsentationen besluttede den 8. oktober 2020 en række tilpasninger i området, der trådte i kraft ultimo juni 2021.

Movias bestyrelse vedtog den 26. maj 2020, at evalueringen af Nyt Bynet, som følge af COVID-19, skulle vente til foråret 2021, idet det stod klart, at COVID-19 havde medført markante fald i passagertallet i busserne. Movias bestyrelse behandlede evalueringen ultimo juni 2021, og den endelige evaluering er tilsendt kommunerne den 7. juli 2021.

13-08-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 3253

Dokumentnummer i F2
176765

Sagsnummer eDoc
2021-0179610

Sagsbehandler
Liva Marie de Vries Bækgaard

Som følge af COVID-19 faldt passagertallet i 2020 med knap en tredjedel i busserne i forhold til det budgetterede. De negative passagereffekter af pandemien overskygger således effekterne af Nyt Bynet, hvilket vanskeliggør en analyse af udviklingen. Evalueringen tager derfor udgangspunkt i situationen før COVID-19 (november 2019-februar 2020). Ligeledes sammenholdes udviklingen med den generelle passagerudvikling på de øvrige linjer i hovedstadsområdet.

Overordnede resultater og anbefalinger til videre indsatser

Forventningerne til åbningen af Cityringen og Nyt Bynet var, at passagertallet samlet ville stige i hovedstadsområdet og at der ville ske en overflytning af buspassagerer til metroen.

For Københavns Kommune samlet set er antallet af kollektive rejser steget med 12 % fra september 2019-februar 2020. Andelen af kollektive rejser, hvor metro indgår, er steget fra 30 % til 44 % i København. I samme periode er rejsetiden for bus, tog og metro faldet med 8 % i København, og andelen af skift er uændret for hele kommunen. I de bydele, der ikke har fået nye metrostationer med Cityringen, er andelen af skift steget, samtidig med, at rejsetiden er faldet. I de bydele, der har fået nye metrostationer, er skifteandelen og rejsetiden faldet. Antallet af rejser med start i bydele i København er steget i alle bydele, især for Nørrebro og Vesterbro/Kgs. Enghave, hvor antallet af rejser er steget med henholdsvis 30 % og 24 %, med undtagelse af Brønshøj/Husum, hvor antallet af rejser er faldet med 3 %.

Isoleret set for København er der et passagertab i busserne på 48 pct. i gennemsnit mellem 2018 og 2020. Det betydelige passagertab i busserne sammenholdt med den generelle stigning i antallet af rejser med den kollektive transport, indikerer, at der, udover effekten af COVID-19, som planlagt er sket en overflytning af passagerer fra busser til Cityringen.

Evalueringen viser overordnet, at kundernes tilfredshed falder med antallet af skift og stiger med antallet af afgang. De berørte Nyt Bynet A-, C- og S-linjer havde i 2018 og 2020 en tilfredshed med rejsen alt i alt på 95 pct. For de påvirkede lokale buslinjer falder tilfredsheden for rejsen alt i alt fra 96 pct. i 2018 til 93 pct. i 2020, idet andelen af både/og-svar stiger. En undersøgelse af kundernes oplevelse foretaget af DOT (Den Offentlige Transport) viser, at oplevelsen af sammenhængen i den offentlige transport er betydeligt styrket ultimo 2020 i forhold til i 2019. Undersøgelsen peger også på, at der kan være udfordringer med at finde hen til busserne på flere af de store skiftsteder, hvor busserne typisk også holder lidt længere væk og evt. på flere forskellige steder.

Som opfølgning på evaluering af Nyt Bynet anbefaler Movia:

- at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg Station til busserne på Gammel Køge Landevej.
- at Movia udarbejder særskilt evaluering af linje 18 (København og Frederiksberg), der belyser flere scenarier og deres konsekvenser.

- at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området omkring Frederiksberg Allé Station (linje 7A og 26) med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af hele Vesterbrogade.
- at der indgås en aftale mellem Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om finansiering af stoppesteder for 250S på Hillerødmotorvejen ved Tingbjerg og Høje Gladsaxe. Movia vil ligeledes se på muligheden for et stoppested for 250S på Lundtoftegade for at styrke betjeningen heraf.
- at der laves en opfølgning på linje 32 (København og Tårnby), når COVID-19-restriktionerne er ophævet, og at dialogen om finansiering af linjen genoptages med Københavns Kommune. Linjen er ønsket og fuldt finansieret af Tårnby Kommune.
- at der følges op på linje 132, når COVID-19-restriktionerne er ophævet, sammen med Hvidovre, Rødovre og Københavns kommuner, da passagertallene er lavere end forventet.

Økonomiforvaltningens bemærkninger til anbefalingerne:

- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia med henblik på planlægning af bustilpasningen til Sydhavnsmetroens åbning i 2024.
- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia om de konkrete opfølgninger for linje 18, 7A, 26, 32 og 132 og vil evt. udarbejde budgetnotater om tilpasning af disse.
- Økonomiforvaltningen har udarbejdet budgetnotat om medfinansiering af stoppested for 250S på Hillerødmotorvejen til forhandlingerne om Budget 2022.
- Økonomiforvaltningen er i dialog med Movia og Region Hovedstaden om mulighederne for et stoppested for 250S på Lundtoftegade.

Lokale fokusområder i København

Lokal betjening i Valby – tilpasning er gennemført

I Valby blev linje 1A med Nyt Bynet omlagt til at betjene Folehaven og Gl. Køge Landevej i stedet for Vigerslev Allé. I den første opfølgning i starten af 2020, viste analyserne, at 1A gav en markant fremgang i passagertallet for Folehaven, men også et fald i passagertallet på Vigerslev Allé og et markant dyk i skift mellem bus og S-tog ved Vigerslev Allé Station på Ringbanen. På den baggrund er der fra ultimo juni 2021 etableret en ny linje 11, der betjener Vigerslev Allé og giver en mere direkte busforbindelse fra Rådhuspladsen til Hvidovre Hospital og Byvej i Hvidovre Kommune. Linje 10 kører nu mellem Brønshøj og Åmarken

station, mens linje 23 og 133 har fået en mere direkte rute, så linjerne er mere attraktive.

Linje 23

Linje 1A blev med Nyt Bynet omlagt væk fra Indre By, hvor Cityringen overtog betjeningen. Som supplement til Cityringen kører linje 23 (Hovedbanegården – Dronningens Tværgade samt Østerport Station – Trianglen). Passagertallet for linje 23 gennem Indre By er meget lavt, idet Cityringen som ventet har overtaget betjeningen. Mange skift sker nu mellem S-tog og Cityringen ved Hovedbanegården og Østerport i stedet for direkte med bus, og samlet har der været stigning i kollektive rejser i Indre By. Derfor ser Movia ikke et grundlag for at ændre linjen.

Havnesnittet

Samlet set har Nyt Bynet resulteret i et fald på ca. 4.500 daglige buspassagerer over havnesnittet. Til gengæld er metropassagertallet over havnesnittet steget med ca. 12.000 dagligt, så nettoresultatet for den kollektive trafik over havnesnittet er en samlet stigning i størrelsesordenen 7.500 daglige passagerer.

Linje 18

Der er til tider kapacitetsmæssige udfordringer mellem Valby Station og Sjælør Station, særligt ifm. mødetider for skoler og gymnasier på Sjælør Boulevard. Det todelte stop ved Valby St. medvirker til ujævn fordeling af passagererne og klumpning af busserne (nogle busser stopper på broen/Toftegårds Allé mens andre stopper på Lyshøjgårdsvej langs stationen). I sensommeren 2021 forventer Movia og Københavns Kommune derfor at igangsætte et forsøg, hvor der oprettes et ekstra stoppested på Lyshøjgårdsvej tæt på Toftegårds Allé.

Linjens mest benyttede strækning, mellem Valby St. og Bella Center metrostation, bør undersøges ift. en øget frekvens. Linje 18's fastholdelse af linje 4A's passagerniveau over havnesnittet efter Nyt Bynet, samt udbygningen af Sydhavnen og Bella- og Vejlands kvarterer på Amager, gør en sådan vurdering relevant frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024. Ligeledes kan strækningen mellem Valby Station og Emdrup Torv evt. forbedres med en afgang mere mellem myldretiderne.

Som opfølgning på Nyt Bynet evalueringen arbejder Movia med en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres konsekvenser.

Ny Ellebjerg Station

En væsentlig årsag til omlægningen af linje 1A ad Gammel Køge Landevej og Folehaven var ønsket om at forbedre koblingen til regionaltoget og S-tog, og fra 2024 Sydhavnsmetroen, på Ny Ellebjerg Station. Dette med henblik på at sikre bedre forbindelse mellem det centrale Hvidovre, herunder Hvidovre Hospital, og Folehaven til de mange togforbindelser. Gangafstanden ved skift mellem bus og især S-tog er imidlertid relativt lang. Med styrkelsen af busbetjeningen af Ny Ellebjerg St. var der i februar 2020 allerede sket en stigning i skift mellem bus og tog fra ca. 500 til ca. 1.100 dagligt.

Movia anbefaler, at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg St. til busserne på Gammel Køge Landevej.

Platanvej – Frederiksberg Allé Station – Vesterbrogade (linje 7A og 26)

Frederiksberg Allé metrostation som nyt stort knudepunkt har haft afledte konsekvenser. To A-buslinjer på den relativt smalle Platanvej har affødt negative kommentarer fra beboere på vejen, ligesom koncentrationen af buslinjer forbi metrostationen har medført, at Vesterbrogade mellem Platanvej og Værnedamsvej er uden busbetjening. Det er på den baggrund aftalt med Frederiksberg og Københavns kommuner, at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested, men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af hele Vesterbrogade.

Fokusområder i nabokommuner og Region Hovedstaden med betydning for København

Linje 250S

Den regionale linje 250S har fået ny linjeføring, så den giver en hurtig forbindelse fra Bagsværd/Gladsaxe Trafikplads/Mørkhøj til det centrale København og Amager via Hillerød motorvejen. Der var forudsat betjening af Tingbjerg/Høje Gladsaxe med stoppesteder på Hillerød motorvejen, som imidlertid ikke er etableret. Movia anbefaler, at der indgås en aftale med Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om finansiering af de planlagte stoppesteder. Movia vil ligeledes se på muligheden for et stoppested for 250S på Lundtoftegade for at styrke betjeningen heraf.

Linje 68

Betjeningen af Høje Gladsaxe har efter implementeringen af Nyt Bynet affødt kritik, da borgerne ønsker en mere direkte forbindelse med bus med kortere rejsetid til København end hvad linje 68 i dag kan tilbyde. I efteråret 2020 foreslog kommunen en grendeling af linje 250S, som Region Hovedstaden i april 2021 behandlede politisk, uden at godkende ændringen. Der arbejdes nu på forskellige løsninger, som kan forbedre den samlede betjening ved Høje Gladsaxe. Disse løsninger kan indebære tilpasning af linje 68 eller andre linjer og potentielt merudgifter for København.

Linje 32

Tårnby Kommune etablerede i oktober 2020 en ny tværforbindelse mellem Kastrup St. og Ørestad St. (linje 32). Pt. finansieres linjen alene af Tårnby Kommune, men Tårnby har henvendt sig til Københavns Kommune med henblik på at få Københavns Kommune til at finansiere

ca. 0,9 mio. kr. i årlig drift, da linjen også kører i Københavns Kommune. Der er aftalt en opfølgning på linje 32, når COVID-19-restriktionerne er ophævet, og Movia anbefaler, at der i den forbindelse laves en samlet opfølgning, hvor dialogen om finansiering af linjen genoptages med Københavns Kommune.

Linje 132

Movia anbefaler, at der følges op på linje 132, sammen med Rødovre og Københavns kommuner, når rejsevanerne er normaliseret efter COVID-19-restriktionerne er ophævet, da linjen har et lavere passagertal, end der er budgetteret med.

Videre proces

På baggrund af evalueringen af Nyt Bynet er Økonomiforvaltningen i dialog med Movia med henblik på evt. at fremlægge budgetforslag til forhandlingerne om Budget 2022. Herefter bestiller Økonomiforvaltningen eventuelle tilpasninger i forbindelse med trafikbestilling 2022. Eventuelle tilpasninger træder forventeligt i kraft juni 2022.

Bilag

Movia: Nyt Bynet Evaluering 2021



Nyt Bynet Evaluering 2021



Nyt Bynet Evaluering 2021

Resume	4
1. Indledning	9
2. Økonomisk udvikling i henhold til budgetter og estimater	13
3. Passagerer, skifte- og rejsemønstre	16
3.1 Passagerudviklingen efter Nyt Bynet åbningen	17
3.2 Udvikling i rejser, skift, rejsetid og brugen af Cityringen	20
4. Information og kundetilfredshed	23
4.1 Markedsføring og medieomtale	24
4.2 Kunde henvendelser	25
4.3 Wayfinding og trafikinformation	26
4.4 Udvikling i den generelle kundetilfredshed	27
4.5 Ekstra spørgsmål i forbindelse med Nyt Bynet – 4. kvartal 2019 og 1. kvartal 2020:	28
4.6 Fokus på oplevelsen af gode skiftesituationer og den sammenhængende rejse	30
5. Særligt om de enkelte kommuner og det regionale net	31
5.1 Ballerup Kommune	34
5.2 Brøndby Kommune	36
5.3 Dragør Kommune	38
5.4 Gentofte Kommune	40
5.5 Gladsaxe Kommune	42
5.6 Glostrup Kommune	44
5.7 Herlev Kommune	46
5.8 Hvidovre Kommune	48
5.9 Rødovre Kommune	50
5.10 Tårnby Kommune	52
5.11 Frederiksberg Kommune	54
5.12 Københavns Kommune	58
5.13 Region Hovedstaden	66
6. Samarbejde om implementering med operatører og chauffører	68
7. Konklusion og perspektivering – anbefalinger til fremtiden	70

Tabel- og figuroversigt

Figur	0.1	Processen for tilblivelsen af Nyt Bynet.....	8
Figur	1.1	Faser	11
Tabel	2.1	Udvikling på linjer i Nyt Bynet og Takstområde Hovedstaden (TH)	14
Tabel	2.2	Afvielser fra Budget 2020 på linjeniveau.....	15
Tabel	3.1	Passagerudvikling i busserne 2018-2020 i berørte omegnskommuner	18
Tabel	3.2	Passagerudvikling i busserne 2018-2020 i København og Frederiksberg	19
Figur	3.3	Indekseret buspassagerudvikling.....	19
Tabel	3.4	Ændring i antallet af rejser bus, tog og metro september 2019.....	20
Tabel	3.5	Ændring i skiftefrekvens for bus, tog og metro	21
Tabel	3.6	Ændring i rejsetid for bus, tog og metro	21
Tabel	3.7	Andele af rejser bus, tog og metro, hvor metro indgår	22
Figur	4.1	Medieomtale af Nyt Bynet	25
Figur	4.2	Antal kundehenvendelser pr. kanal.....	26
Tabel	4.3	Kundetilfredshed, berørte ACS-linjer.....	28
Tabel	4.4	Kundetilfredshed, berørte lokale buslinjer.....	29
Tabel	5.1	Udvikling af antal rejser, Frederiksberg.....	55
Tabel	5.2	Udviklingen i skift for Frederiksberg Kommune	55
Tabel	5.3	Udviklingen i rejsetid for Frederiksberg Kommune	56
Tabel	5.4	Andele af rejser, hvor metro indgår, før/efter Nyt Bynet.....	56
Tabel	5.5	Skift for bus og metro før/efter Nyt Bynet	56
Tabel	5.6	Udviklingen af antallet af rejser, med start i bydele i København.....	59
Tabel	5.7	Udviklingen i skift for rejser med start i bydele i Københavns Kommune	60
Tabel	5.8	Udviklingen i rejsetid, for rejser med start i bydele i Københavns Kommune	61
Tabel	5.9	Andele af rejser, hvor metro indgår, før/efter Nyt Bynet.....	62
Tabel	5.10	Skift for bus, tog og metro før/efter Nyt Bynet	63



Resume

Cityringen og Nyt Bynet er den største strukturændring af den kollektive transport i Storkøbenhavn siden metroen blev introduceret i 2002-03. Ændringerne skulle komme til at berøre over 100 mio. buspassagerer på årsplan, og det ville blive en stor opgave at planlægge og gennemføre for kommuner, region og Movia. Målet var, at en omkalfatring af busnettet i hovedstadsområdet som sikrede en samlet effektiv udnyttelse af hele systemet med ny metro og tæt samspil til bus og det øvrige tognet.

Cityringens 17 nye metrostationer medførte, at mange buslinjer skulle ændre rute og køre nye steder hen, så tog, bus og metro bedre supplerede hinanden, og så man kunne komme hurtigt og direkte til og fra metro og tog ind og ud af byen i et nyt transportnet – Nyt Bynet. Konkret medførte Nyt Bynet ændringer for 33 buslinjer og åbnede søndag i efterårsferien d. 13. oktober 2019. Forventningen var at ca. en femtedel af passagererne i København og Frederiksberg ville forlade busserne til fordel for Cityringen. Evalueringen viser, at succeskriterierne i planlægningen er opnået.

Det var et succeskriterie, at der var god information og kommunikation i processen: At borgerne blev inddraget i Movias og kommunernes proces med at tilrettelægge Nyt Bynet, at kunne give god tid til at kunderne i den offentlige kunne sætte sig ind i de mange nye ændringer, og at man som borger kunne opleve sig god klædt på til, hvordan man skulle fra A til B, når Cityringen og Nyt Bynet var åbnet. Evalueringen viser, at succeskriteriet er opfyldt.

Det var tilsvarende et succeskriterie at skabe et godt samarbejdsfundament for de 12 berørte kommuner og Region Hovedstaden om tilrettelæggelsen af det nye Bynet, som indebar nye ruteføringer for buslinjer, der gik på tværs af kommunegrænser. Alt sammen med henblik på

sammen at kunne få mest mulig værdi af den nye Cityring i en stor geografi med fokus på sammenhæng, rejsetidsgevinster, gnidningsfrie skift på tværs af transportformer. Evalueringen viser, at det tætte tværkommunale og regionale samarbejde med det stedlige trafikselskab, Movia, har sikret et samlet bedre kollektivt transportnet i hovedstadsområdet.

Samarbejde med kommuner og borgere sikrede fælles retning i planlægningen:

Nyt Bynet berørte 12 kommuner og en region: Ballerup Kommune, Brøndby Kommune, Dragør Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune, Hvidovre Kommune, Rødovre Kommune, Tårnby Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune og Region Hovedstaden.

De overordnede rammer for Nyt Bynet blev besluttet ved en borgmesterkonference i april 2016 – tre år inden Nyt Bynet åbnede. Movias bestyrelse tog initiativ til konferencen, som havde deltagelse fra regionsrådsformand, borgmestre og teknikudvalgsformænd fra kommunerne i hovedstadsområdet. På konferencen blev der opnået enighed om væsentlige principper for det efterfølgende planlægningsarbejde.

Planlægningsprincipperne

1. Skabe attraktive trafikknudepunkter for at binde den kollektive trafik sammen.
2. Sammenlægge buslinjer på centrale strækninger, så ressourcerne koncentrerer hvor efterspørgslen er højest.
3. Undgå parallelkørsel med banesystemerne, så transportformerne ikke konkurrerer om de samme passagerer.
4. Sikre god lokal busbetjening, så alle passagerers behov og præferencer dækkes i videst muligt omfang.

Borgmesterkonferencen muliggjorde fælles pejlemærker for det nye busnet, på et meget tidligt tidspunkt i planlægningsfasen. Selve forslaget til Nyt Bynet blev udarbejdet af Movia under tæt inddragelse af de berørte kommuners forvaltninger og regionens administration i 2016, og det strategiske busnet (A- og S-busser) blev siden indarbejdet i Movias Trafikplan 2016, som blev endeligt godkendt af Movias bestyrelse i februar 2017 efter høring af Movias ejere – 45 kommuner og 2 regioner.

Detailplanlægningen af Nyt Bynet og fastlæggelsen af det samlede serviceniveau blev planlagt i 2017 og blev herefter sendt i høring i de 12 berørte kommuner og Region Hovedstaden i december 2017. Flere kommuner valgte at afholde borgermøder, hvor borgerne kunne møde op og få det nye net og ruteføringer gennemgået og komme med input og forslag til ændringsønsker. Til brug for høringsprocesserne havde Movia udarbejdet informationsmateriale og kort over linjerne for den konkrete lokale geografi. Movia deltog også i dialogmøder med borgerne såvel som i møder i politiske udvalg med teknisk gennemgang af forslagene. I Københavns Kommune alene blev der afholdt 9 borgermøder samt med interessenter som Ældrerådet og Ungerådet.

Hertil blev der afholdt dialogmøder i Gladsaxe og Gentofte kommuner med borgerne.

På baggrund af dialogmøderne og den politiske behandling i de berørte kommuner blev det samlede forslag til Nyt Bynet med en række forbedringsforslag vedtaget politisk i de respektive berørte kommuner i april 2018. Movia genbrugte siden samme informationsmaterialet fra høringsprocessen i den endelige informationsindsats for Nyt Bynet, så genkendeligheden for borgerne blev holdt intakt.

Movia kunne på denne baggrund gennemføre aftaler med de fem busoperatører, hvis buslinjer var omfattet af de mange ændringer, som Nyt Bynet ville indebære. Aftalerne blev ind-

gået endeligt i november 2018.

Samarbejde, god tid, trinvis og koordinerede beslutninger mellem Movia, borgere, kommuner og Region Hovedstaden har været afgørende for, at de planlagte ændringer kunne realiseres og blive den succes, som Nyt Bynet er.

Alle involverede kommuner, Region Hovedstaden, DSB, DOT og Metro har undervejs i processen koordineret på tværs og samarbejdet bredt, for at den samlede værdi af planlægningen kunne realiseres. Og for at sikre en effektiv udnyttelse af det samlede kvalitetsløft af den kollektive transport, som Cityringen har betydet for mobiliteten i hovedstadsområdet.

Betaversion af Rejseplanen gav god tid til at sætte sig ind i de nye rejseveje

For borgerne er noget af det mest centrale ved omlægninger af service i den kollektive transport, at de skal lære et nyt system, eller en ny rejsevej at kende. Movias antropologiske undersøgelse fra 2018 har vist, at borgerne er udstyret med et såkaldt mentalt kort over det samlede transportsystem. Når der sker større strukturelle ændringer, udfordres dette kort: Hvordan kommer jeg nu i skole, til arbejde, til fodbold etc.? Det har derfor været afgørende for informationsindsatsen, som blev gennemført sammen med de berørte kommuner og Region Hovedstaden, at der også blev afsat behørig tid til, at kunderne i den kollektive transport og borgerne i almindelighed kunne orientere sig om de mange ændringer og få et autoritativt overblik over nye rejseveje og den samlede tid, som rejsen ville vare, når ændringerne trådte i kraft.

Indsatsen med at bygge nye mentale kort blev indledt i august 2018 – godt et år inden ændringerne trådte i kraft – startende med distribution af foldere i busserne, hvor borgerne kunne finde nye linjekort og -beskrivelser. På en særlig

informationsside nytbynet.dk blev der endvidere distribueret kort over den nye busbetjening i kommuner og bydele. Indsatsen blev gradvist intensiveret med lancering af en betaversion af Rejseplanen i foråret 2019, så man kunne søge på sin rejse og se den nye rejsevej, når Cityringen og Nyt Bynet var åbnet.

Informationsindsatsen kulminerede op mod og efter lanceringen af Nyt Bynet med en kampagne bestående af annoncer, plakater i busserne, abribus/adshells, flyers og visitkort til uddeling, busfolieringer, bannerreklamer, spots til busserne, opslag på sociale medier, videoguides til skiftsteder og åbningsevents. Chauffører fra busoperatøren Arriva og medarbejdere fra Movia fungerede desuden som stoppestedsværter i fire uger efter lanceringen af Nyt Bynet med opgaven at bistå og vejlede kunderne, indsamle input og erfaringer med det nye.

Samlet lå kampagnen med en budskabsforståelse på 90 pct., hvilket er meget højt, ligesom 6 ud af 10 adspurgte fandt, at Nyt Bynet er en god ide. Efter den sidste fase af kampagnen var 9 ud af 10 opmærksomme på, at flere busser havde ændret ruter i forbindelse med åbningen af Cityringen. Ligeledes viste undersøgelsen, at knap 6 ud af 10 havde bemærket information om disse ændringer i løbet af den seneste måned. De fleste afkodede hvem afsenderen var (DOT).

Meget tyder på, at den langvarige informationsindsats med ensartede budskaber har betydet, at kunderne i den offentlige transport har været godt forberedt på, at busnettet skulle laves om. Meget tyder også på, at den grundige detailplanlægning og inddragelse af såvel borgere som politikere sikrede den fornødne opbakning og gode implementering af en af de største omlægninger i den kollektive transport i nyere tid.

Processen for tilblivelsen af Nyt Bynet





1. Indledning

Hovedformålet med Nyt Bynet var at optimere samspillet mellem busnettet og Cityringen, så værdien af den nye Cityring blev tilgængelig for en større del af de rejsende i Storkøbenhavn. Målet var en mere sammenhængende by i forhold til kollektive transportmuligheder med en samlet passagervækst og nye og attraktive skiftemuligheder. Det var forventningen, at Movia i forbindelse med omlægningen til Nyt Bynet samlet ville realisere et fald i passagerniveauet på 21 mio. buspassagerer om året som følge af Cityringen.

Det var et mål, at borgerne i forbindelse med Nyt Bynet skulle være godt informeret om ændringerne.

Selve planlægningen af det nye busnet i Nyt Bynet tog afsæt i fire fælles planlægningsprincipper:

1. Skabe attraktive trafikknudepunkter for at binde den kollektive transport sammen.
2. Sammenlægge buslinjer på centrale strækninger, så ressourcerne koncentrerer hvor efterspørgslen er højest.
3. Undgå parallell kørsel med banesystemerne, så transportformerne ikke konkurrerer om de samme passagerer.
4. Sikre god lokal busbetjening, så alle passagerers behov og præferencer dækkes i videst muligt omfang.

Hele planlægningsfasen af Nyt Bynet blev gennemført i tæt samarbejde mellem Movia, kommuner, Region Hovedstaden, Movias operatører, og DSB og Metroselskabet i regi af DOT. Processens planlægning og den tætte interessentinddragelse sikrede fælles sammenhængende beslutninger.

Den kunderettede kommunikation blev gennemført i regi af DOT og i tæt samarbejde med interessenter. Dette konstruktive samarbejde blev videreført under implementeringen og den løbende opfølgning og evaluering af Nyt Bynet. Overordnet har den fælles proces med tæt invol-

vering, trinvis beslutninger og god tid til at forbedre og gennemføre Nyt Bynet været afgørende faktorer for projektets succes.

Åbningen af Nyt Bynet oktober 2019

Nyt Bynet trådte i kraft natten til 13. oktober 2019, to uger efter åbningen af Cityringen. Timingen i forhold til Cityringen gav tid til at håndtere potentielle driftsudfordringer i den nye metro, og lejlighed for borgerne til at prøve en tur med den nye metro, mens busnettet fortsat var ved det gamle, og inden de nye buslinjer blev introduceret.

For at sikre stabiliteten under Nyt Bynet-lanceringen havde de berørte kommuner, Region Hovedstaden og Movia aftalt en trefaset implementeringsindsats: i den første fase gennemførtes ændringerne og Movia gennemførte daglige monitoreringer, ugentlige stabsmøder og orientering af de involverede kommuner og Region Hovedstaden. Som led i implementeringsaftalen indgik, at mindre ændringer og tilretninger ville kunne gennemføres i implementeringens anden fase, fra november 2019 til maj 2020. Herved blev der skabt sikkerhed blandt de involverede kommuner og regioner for, at man fik et godt fælles gennemslag af Nyt Bynet forud for eventuelle justeringer. Større ændringer ville samtidig kunne baseres på de første erfaringer med kundernes respons til det nye sammenhængende net.

Efter aftale med de berørte kommuner, regioner, DSB og Metroselskabet indgik Movia endvidere aftale med operatørerne om erstatningskørsel i tilfælde af større nedbrud på Cityringen eller behov for indsættelse af ekstra kapacitet. Det blev ikke nødvendigt at trække på denne aftale i forbindelse med Cityringens åbning. Men den kom i anvendelse to uger i januar 2020, hvor Cityringen var lukket i forbindelse med prøvekørsel af Nordhavnsmetroen.

I første led af implementeringsfasen havde Movia særligt opmærksomheden rettet mod, at:

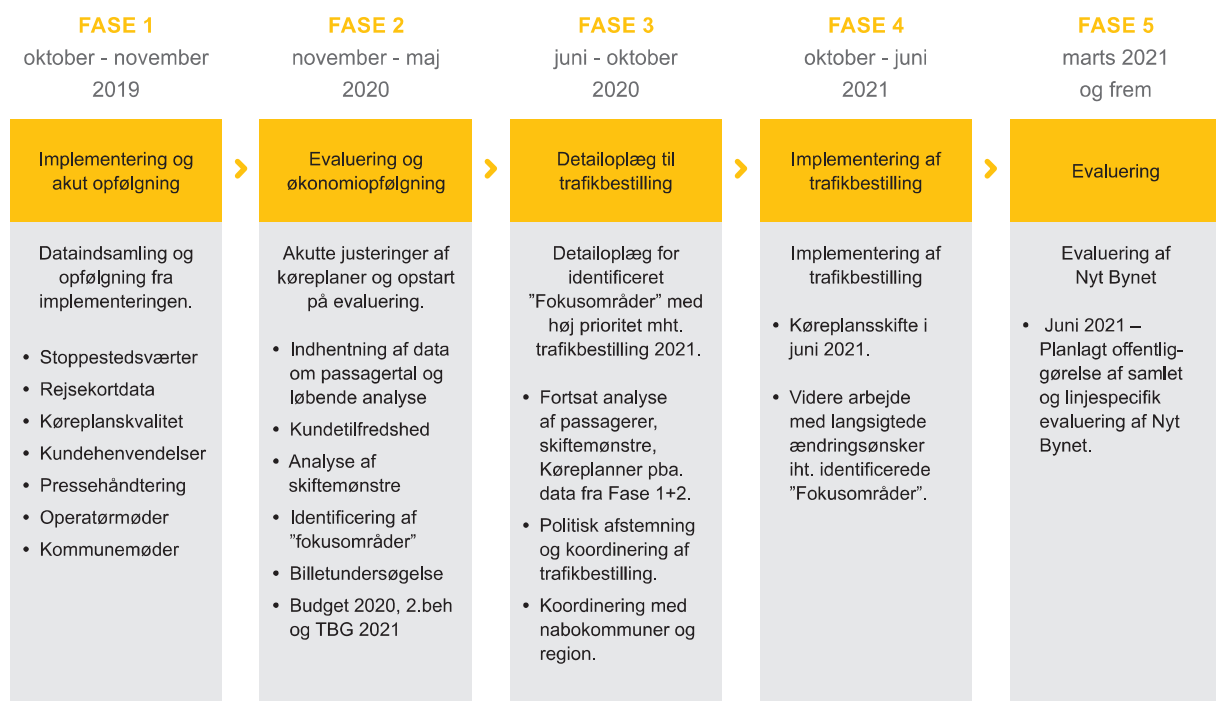
- videreføre informationsindsatsen over for kunder og borgere.
- håndtere kundehenvendelser på vegne af alle interessenter.
- kapacitetsovervågning og evt. forstærkning på Nyt Bynets buslinjer.
- monitorering af køreplanernes overholdelse i Nyt Bynet.
- monitorering af gennemførte ændringer i stoppesteder og øvrig infrastruktur.

I andet led af implementeringsfasen fra november 2019 til maj 2020 gennemførte Movia efter aftale med berørte kommuner og Region Hovedstaden en opfølgning på Nyt Bynet, som medførte mindre justeringer af frekvenser, køretider mm. Københavns Kommune vedtog desuden en planlagt ændret betjening af Nordhavn i forbindelse med åbningen af Nordhavnsmetroen i marts 2020.

25. februar 2020 godkendte Movias bestyrelse rapporten "Første erfaringer og iagttagelser fra Nyt Bynet". Konklusionen var her, at implementeringen altovervejende var succesrigt gennemført.

26. maj 2020 vedtog Movias bestyrelse, at slutvurderingen af Nyt Bynet måtte vente til foråret 2021 som følge af COVID-19 efter nedenstående faseplan.

På det tidspunkt stod det klart, at COVID-19-pandemiens markante indvirkning på passagertallet i den kollektive transport i almindelighed ville vanskeliggøre den del af Nyt Bynet-evalueringen, der omhandler passagereffekt. Passagertallet i 2020 faldt med knap en tredjedel i forhold til budget. Store uddannelsesinstitutioner var lukket, flytrafikken var tilsvarende faldet markant, og borgerne blev opfordret af myndighederne til at undgå rejser i den kollektive transport, hvis det var muligt. Passagerfaldet blev realiseret i kommuner og regioner inden for såvel som uden for Nyt Bynet.



De massive negative passagereffekter af COVID-19 overskygger således effekterne af Nyt Bynet, hvilket har vanskeliggjort den samlede evaluering af effekten af Nyt Bynet. Movia og de berørte kommuner og Region Hovedstaden har således været enige om at gennemføre evalueringen med en række forbehold i foråret 2021. I rapportens kapitel 2 gennemgås Nyt Bynets økonomiske udvikling. Forudsætningen for planlægningen var, at de kommunale og regionale budgetter samlet skulle holdes på samme niveau i forbindelse med indførelsen af Nyt Bynet.

I rapportens kapitel 3 ses på, hvordan passageres rejser og rejsetid har udviklet sig, og om flere rejser med fordel kunne gennemføres ved kombination af metro og bus i forbindelse med Nyt Bynet. Målet for planlægningen var at flere kunne komme hurtigere frem, herunder med skift. Det var ligeledes et mål, at værdien af den hurtige metro i København og Frederiksberg blev spredt til en større del af hovedstadsområdet. I kapitel 4 gennemgås erfaringerne med informationsindsatsen over for borgere og passagerer. Det var et mål for planlægningen, at borgerne var godt informerede og forberedte på de mange

store ændringer, som mere metro og Nyt Bynet indebar i deres hverdag.

I kapitel 5 gennemgås de ændringer, der er gennemført i de 12 kommuner og i det regionale net, herunder ses på, hvor det i de kommende år kan være hensigtsmæssigt at foretage tilpasninger og forbedringer som led i det almindelige planlægningsarbejde mellem trafikselskabet og de enkelte kommuner og region.

I kapitel 6 finder man en vurdering af erfaringerne med Movias samarbejde med busoperatørerne om de store ændringer for de enkelte buslinjer som blev gennemført i forbindelse med Nyt Bynet.

Endelig finder man i kapitel 7 konklusionen og en opsamling på anbefalinger til fremtiden. Anbefalingerne kan også anvendes til videre politisk behandling af ændringer i de enkelte kommuner og region.





2. Økonomisk udvikling i henhold til budgetter og estimer

Udvikling i passagertal og indtægter

Movia har identificeret ca. 33 buslinjer, der enten blev ændret, oprettet eller nedlagt i forbindelse med Nyt Bynet.

Det var forventningen, at Nyt Bynet buslinjer ville skulle køre med ca. 80 mio. passagerer årligt, hvilket svarer til 12 pct. færre passagerer i bustrafikken i hovedstadsområdet.

På grund af COVID-19 har der i 2020 været væsentligt færre passagerer end budgetteret, hvilket besværliggør en analyse af udviklingen. For at kunne undersøge udviklingen er de 33 buslinjer i Nyt Bynet derfor sammenholdt med de øvrige buslinjer i hovedstadsområdet.

Af tabel 2.1 nedenfor fremgår, at buslinjer i Nyt Bynet og buslinjer i øvrigt i Takstområde Hovedstaden (TH) har mistet knap hver tredje passager som følge af COVID-19 i forhold til budget 2020. Man kunne have forventet et større fald på linjerne i Nyt Bynet, da de har mange korte rejser, som passagererne lettere har kunne substituere med gang eller cykel.

Et væsentligt input til beregningen af indtægt pr. passager er den gennemsnitlige rejselængde

pr. passager. I Nyt Bynet nødvendiggjorde store ændringer, at der i budget 2020 blev indarbejdet skønnede rejselængder på Nyt Bynet-linjer, mens rejselængderne på øvrige linjer var baseret på historiske datakilder. I forhold til budget 2020 er rejselængderne på Nyt Bynet linjer gennemsnitligt steget med 100 meter (+2,8 pct.), mens gennemsnittet for alle linjer i TH er steget 130 meter (+3 pct.).

Indtægten pr. passager er steget mere i gennemsnittet på linjer i TH (+4,7 pct.) end på Nyt Bynet linjer (+3,9 pct.). Med forbehold for, at der er statistisk usikkerhed, kan årsagen være, at passagererne i Nyt Bynet i højere grad end gennemsnittet har skiftet til billigere billettyper og en mindre stigning i rejselængderne.

Samlet set er indtægterne på linjer i Nyt Bynet reduceret med 30,9 pct. i forhold til budget 2020, mens indtægterne for gennemsnittet af linjer i TH er reduceret med 30,1 pct. Det lidt større indtægtstab er sammensat af et lidt større fald i antallet af passagerer, samt en mindre stigning i rejselængder og indtægt pr. passager.

Med de små afvigelser i den samlede udvikling af Nyt Bynet linjerne i forhold til gennemsnittet, kan det konkluderes, at budgetforudsætningerne for

Tabel 2.1: Udvikling på linjer i Nyt Bynet og Takstområde Hovedstaden (TH)

		Budget 2020	Regnskab 2020	Forskel	Forskel i procent
Passagertal (mio.)	Nyt Bynet linjer	100,7	67,7	-33,0	-32,8 pct.
	Linjer i TH	157,4	106,2	-51,2	-32,6 pct.
Rejselængder (km.)	Nyt Bynet linjer	3,47	3,57	0,10	2,8 pct.
	Linjer i TH	4,25	4,38	0,13	3,0 pct.
Indtægt pr. passager (kr.)	Nyt Bynet linjer	7,37	7,66	0,29	3,9 pct.
	Linjer i TH	8,14	8,52	0,38	4,7 pct.
Indtægter (mio. kr.)	Nyt Bynet linjer	788	545	-243	-30,9 pct.
	Linjer i TH	1,362	952	-410	-30,1 pct.

alle buslinjer i Nyt Bynet er estimeret forholdsvis præcist.

I gennemgangen i afsnit fem om de enkelte kommuner og region, vil der blive kommenteret nærmere på linjer med større udsving i forhold til det budgetterede.

Afvielser på de enkelte linjer

Trafikmodellen som blev anvendt til at estimere effekterne af Nyt Bynet viste et fald i passagerer på godt 20 mio. for busserne.

I forhold til de enkelte Nyt Bynet buslinjer var usikkerheden ved budgetteringen større end for det samlede budget, idet trafikmodellen fordeler passagererne på linjer med en betydelig usikkerhed. Der er i højere grad tale om en skønnet fordeling på grundlag af passagertal ved stoppesteder og afstand til de nye metrostationer.

Af tabel 2.2 fremgår, hvordan COVID-19 har medført en parallel nedgang i passagertallet på knap 33 pct., uanset om det er linjer inden for eller uden for Nyt Bynet. På Nyt Bynet linjerne har ca. 67 pct. af kørslen på linjer en afvigelse på +/- 10 pct. i forhold til det gennemsnitlige passagertab. Ca. 21 pct. ligger over 10 pct. i forhold til det gennemsnitlige passagertab, mens ca. 11 pct. af kørslen ligger over 10 pct. under det gennemsnitlige passagertab.

Tabel 2.2: Afvielser fra Budget 2020 på linjeniveau

Gennemsnit for linjer i TH	32,6 pct. under budget 2020					
Gennemsnit for linjer i Nyt Bynet	32,8 pct. under budget 2020					
10 pct. eller mere over gennemsnit	2A	7A	10	27	31	
Linjerne udgør ca. 21 pct. af det samlede antal køreplanstimer på de berørte linjer	77	78	160	161	350S	
Gennemsnit (+/-10 pct.)	1A	4A	5C	6A	9A	12
Linjerne udgør ca. 67 pct. af det samlede antal køreplanstimer på de berørte linjer	12	14	18	21	22	23
	26	33	34	36	37	68
	166	176	184	185	192	250S
10 pct. eller mere under gennemsnit	15E	35	132	164	165	
Linjerne udgør ca. 11 pct. af det samlede antal køreplanstimer på de berørte linjer	171	172	179	150S		

3. Passagerer, skifte- og rejsemønstre



Nyt Bynet tog afsæt i flere fælles målepunkter

Der skulle realiseres passagervækst i det samlede kollektive transportnet som følge af det betydelige kvalitetsløft, som den nye Cityring indebar. Det var også forventningen, at der ville ske en betydelig overførsel af passagerer fra busnettet til Cityringen, i og med at Cityringen blev etableret på flere af de mest passagertunge busstrækninger og et af planlægningsprincipperne var, at busser og metro skulle supplere frem for dublere hinanden jf. planlægningsprincipperne beskrevet i kapitel 1.

Omlægningen af busnettet i omegnsgeografien, så man med god busbetjening kunne sikre gode transportmuligheder til og fra de mange nye metrostationer skulle sikre værdi af metroen i en større geografi, fordi der samlet set ville kunne tilbydes kortere rejsetider. Dette skulle bidrage til at fastholde en høj kundetilfredshed i Nyt Bynet. Omvendt ville mange borgere få flere skift, hvilket kundeundersøgelser traditionelt har peget på kan påvirke kundetilfredsheden negativt.

Det var også et pejlemærke at etablere attraktive trafikknudepunkter, så den kollektive transport blev bundet sammen på tværs, og så skiftet oplevedes så gnidningsfrit som muligt. En stor del af informationsindsatsen i forhold til Nyt Bynet var således også koncentreret om at give information om skiftemuligheder og sikre en grundlæggende høj kundetilfredshed.

I evalueringen af Nyt Bynet indgår derfor at følge op på, om målet om samlet passagervækst er realiseret, om kundetilfredsheden alt i alt er bevaret, om passagerfaldet er realiseret på et niveau, som skyldes overflytning fra bus til metro (og ikke at borgerne er faldet helt ud af det kollektive transportsystem), om den lokale busbetjening indfrier forventningerne til serviceniveauer, samt hvordan kunderne oplever de flere skift.

I rapporten "Første erfaringer og iagttagelser

fra Nyt Bynet" fra februar 2020, var det muligt at sammenligne data fra september 2019 med november 2019. I rapporten blev der taget forbehold for, at der var tale om data indsamlet på et tidligt tidspunkt. I rapporten blev der også peget på, at en reel vurdering af effekten af Nyt Bynet først kunne foretages, når passagererne havde haft tid til at vænne sig til det nye net af rejsemuligheder.

Da COVID-19 epidemiens første nedlukning indtraf i marts 2020 var den øjeblikkelige effekt, at passagertallet i den kollektive transport (bus, tog og metro) faldt drastisk. Da passagertallene siden har fulgt mønsteret i COVID-19 epidemien og myndighedernes restriktioner tages der i analysen i dette afsnit primært udgangspunkt i sæsonkorrigerede data fra februar 2020. På dette tidspunkt havde passagererne haft 4-5 måneder til at vænne sig til de nye kollektive transportmuligheder. Datamængden dækker dermed over en kort periode, og derfor fokuseres der på det generelle billede og de overordnede bevægelser.

Den generelle passagerudvikling i busserne på kommuneniveau, analyseres hen over de sidste tre år, og holdes op imod den gennemsnitlige nedgang der har været i passagertallet pga. COVID-19.

3.1 Passagerudviklingen efter Nyt Bynet åbningen

Forventningerne til åbningen af Cityringen og Nyt Bynet var, at passagerudviklingen samlet ville vækste i hovedstadsområdet, derudover ville ses en overflytning af buspassagerer til metroen.

Det første rejsekortdata fra februar 2020 viste en vækst i det samlede antal kollektive rejser i bus, tog og metro på hverdage. Stigningen for de berørte kommuner, jf. tabel 5, var ca. 10 pct., sammenlignet med september 2019. Den største stigning ses som forventet i København og i Frederiksberg, med stigninger på henholdsvis

12 pct. og 16 pct. For den samlede kollektive transport i Hovedstaden og for de to kommuner, er det ligeledes en stigning på 2 pct. i forhold til november 2019.

Tabel 3.1 og 3.2 viser udviklingen i buspassager-tal for de kommuner, der med Nyt Bynet gennemførte konkrete linje- og frekvensændringer, i henholdsvis 2018, 2019 og 2020. Der skelnes mellem Frederiksberg og København og øvrige kommuner. I lighed med resten af kommunerne i det tidligere Takstområde Hovedstaden er der i kommunerne omkring København en nedgang som følge af COVID-19-pandemien.

For Nyt Bynet kommunerne var nedgangen mellem 2018 og 2020 i alt på knap 32 pct. For de øvrige kommuner i det tidligere Takstområde Hovedstaden (TH) var nedgangen i passagertallet i busserne på 30,2 pct. i gennemsnit.

Nedgangen i TH er lidt lavere, når der sammenlignes med 2018 på kommuneniveau, end når

der sammenlignes med Budget 2020 og Regnskab 2020 på linjeniveau. Her var nedgangen på 32,6 pct., mens nedgangen for de berørte linjer var opgjort til knap 33 pct. Herlev Kommune skiller sig ud med en nedgang på 38 pct. Det bemærkes, at denne nedgang dog allerede var indtruffet i 2019, hvor passagertallet faldt med 8 pct. i forhold til 2018.

Ses på udviklingen isoleret for København og Frederiksberg set er der realiseret passagertab i busserne på 48 pct. i gennemsnit mellem 2018 og 2020. Det betydelige passagertab i busserne sammenholdt med den generelle stigning i antallet af rejser med den kollektive transport, indikerer, at der udover effekten af COVID-19 som planlagt er sket en overflytning af passagerer fra busser til Cityringen.

Af figur 3.3 nedenfor ses, at COVID-19 har medført en markant passagernedgang på ca. 32 pct. i nabokommunerne til København, og at der derudover er sket en overflytning fra bus

Tabel 3.1: Passagerudvikling i busserne 2018-2020 i berørte omegnskommuner (alle linjer)

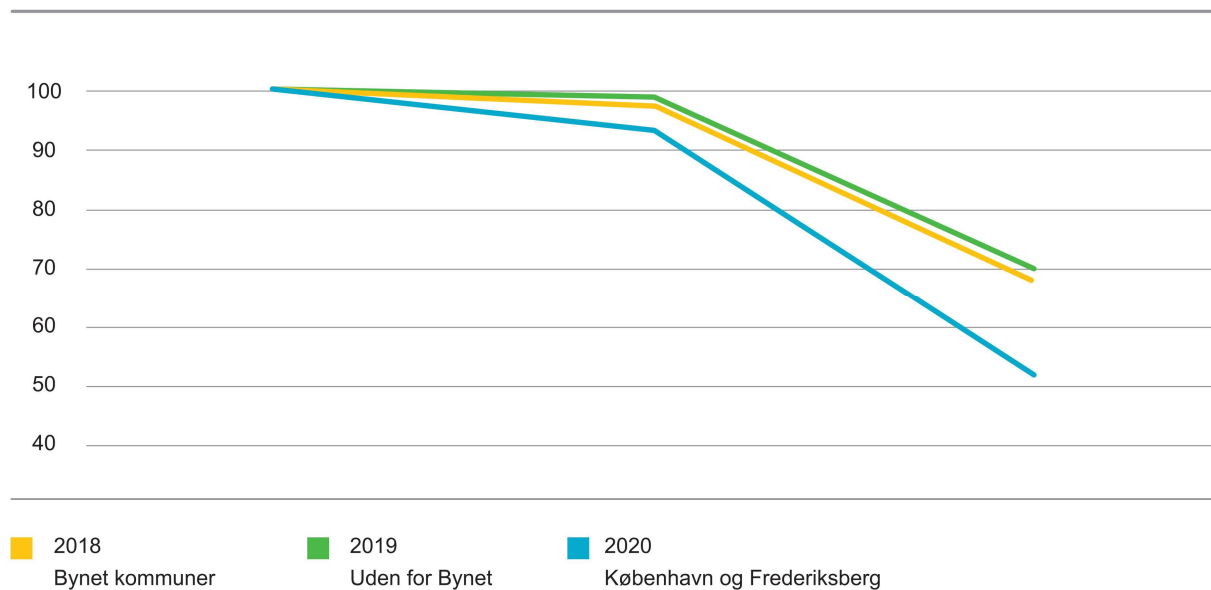
Kommune	2018	2019	2020	Difference mellem 2018 og 2020	Difference mellem 2018 og 2020 i pct.
Ballerup	3.760.167	3.627.217	2.566.769	-1.193.398	-32 pct.
Brøndby	1.829.016	1.787.778	1.268.205	-560.812	-31 pct.
Dragør	727.839	715.207	499.891	-227.948	-31 pct.
Gentofte	3.730.494	3.718.048	2.597.541	-1.132.952	-30 pct.
Gladsaxe	5.149.903	5.002.971	3.540.401	-1.609.502	-31 pct.
Glostrup	3.398.521	3.173.022	2.343.490	-1.055.031	-31 pct.
Herlev	3.306.029	3.040.420	2.062.773	-1.243.256	-38 pct.
Hvidovre	3.682.666	3.536.600	2.510.057	-1.172.609	-32 pct.
Rødovre	3.527.111	3.515.809	2.447.577	-1.079.533	-31 pct.
Tårnby	2.396.103	2.404.030	1.670.843	-725.260	-30 pct.
I alt	31.507.848	30.521.101	21.507.547	-10.000.301	-32 pct.

Tabel 3.2: Passagerudvikling i busserne 2018-2020 i København og Frederiksberg (alle linjer)

Kommune	2018	2019	2020	Difference mellem 2018 og 2020	Difference mellem 2018 og 2020 i pct.
Frederiksberg	11.000.698	10.171.447	5.879.058	-5.121.640	-47 pct.
København	90.694.006	84.870.253	46.721.346	-43.972.660	-48 pct.
I alt	101.694.704	95.041.700	52.600.404	-49.094.300	-48 pct.

til Cityringen i København og på Frederiksberg. Den relative nedgang i buspassagertallet i Frederiksberg og København som følge af Cityringens åbning er i størrelsesordenen 16 procentpoint. Samtidig ses, at nabokommunerne har en parallel udvikling sammenlignet med øvrige kommuner i Takstområde Hovedstaden.

Figur 3.3: Indekseret buspassagerudvikling i København og Frederiksberg, øvrige Bynet kommuner, øvrige kommuner i Region Hovedstaden, 2018, 2019 og 2020



3.2 Udvikling i rejser, skift, rejsetid og brugen af Cityringen

Efter åbningen af Nyt Bynet og Cityringen (og inden COVID-19) ses en stigning i det samlede antal rejser foretaget med kollektiv transport. Stigningen for de 12 kommuner, der var omfattet af Nyt Bynet, var i gennemsnit knapt 10 pct. i februar 2020 jf. tabel 3.4. Især i København og på Frederiksberg steg rejsetallet, men der realiseredes også små stigninger i nabokommunerne Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre. For Tårnby og Dragør kommuner ses en nedgang i antallet af rejser efter åbningen af Cityringen og Nyt Bynet. Tabel 3.4 viser ændringer i antallet af rejser på kommuneniveau.

Udover den overordnede positive udvikling i antallet af rejser, ses også udviklingen i antallet af skift og i rejsetiden. I tabel 3.5 og 3.6 vises ændringer i skift og rejsetid for de berørte Nyt

Bynet kommuner. For enkelte kommuner er der tale om en større udvikling.

I samtlige berørte kommuner er der opnået en rejsetidsgevinst, dvs. en kortere rejsetid. I Rødovre Kommune ses f.eks. en gennemsnitlig rejsetidsgevinst på 5 pct., hvilket svarer til 1 minut pr. rejse i den kollektive transport. Den gennemsnitlige rejsetid for kollektive rejser mellem Rødovre og Frederiksberg er reduceret med næsten 2 minutter. De største gennemsnitlige rejsetidsgevinster for alle kollektive rejser findes som forventet i København og på Frederiksberg, og igen har nabokommunerne tættest ved København de største rejsetidsbesparelser.

Tilsvarende er andelen af rejser, der involverer flere skift, steget i de 12 kommuner. For Dragør Kommune er det særligt rejserne til og fra Københavns Kommune, som har betydet, at den gennemsnitlige andel af skift pr. rejse er steget.

Tabel 3.4: Ændring i antallet af rejser bus, tog og metro september 2019 sammenlignet med februar 2020, hverdag

Kommune	Antal rejser september 2019	Antal rejser februar 2020	Ændring i pct.
Ballerup	18.411	18.939	3 pct.
Brøndby	8.915	8.837	-1 pct.
Dragør	2.043	1.814	-11 pct.
Frederiksberg	53.784	62.381	16 pct.
Gentofte	20.457	20.984	3 pct.
Gladsaxe	18.329	18.989	4 pct.
Glostrup	9.817	9.963	1 pct.
Herlev	10.078	10.341	3 pct.
Hvidovre	18.377	18.570	1 pct.
København	388.258	435.924	12 pct.
Rødovre	7.964	8.401	5 pct.
Tårnby	21.302	19.737	-7 pct.
I alt	577.735	634.880	10 pct.

Tabel 3.5: Ændring i skiftefrekvens for bus, tog og metro september 2019 sammenlignet med februar 2020, hverdag

Kommune	Gns. skift pr. rejse, februar 2020	Ændring fra september til februar i pct.
Ballerup	0,69	2 pct.
Brøndby	0,74	-1 pct.
Dragør	0,92	11 pct.
Frederiksberg	0,54	-2 pct.
Gentofte	0,66	3 pct.
Gladsaxe	0,68	1 pct.
Glostrup	0,71	2 pct.
Herlev	0,72	4 pct.
Hvidovre	0,67	-2 pct.
København	0,56	0 pct.
Rødovre	0,84	3 pct.
Tårnby	0,73	8 pct.

Tabel 3.6: Ændring i rejsetid for bus, tog og metro september 2019 sammenlignet med februar 2020, hverdag

Kommune	Gns. rejsetid pr. rejse (min) februar 2020	Ændring fra september til februar i pct.
Ballerup	27	0 pct.
Brøndby	25	-1 pct.
Dragør	33	-1 pct.
Frederiksberg	17	-8 pct.
Gentofte	23	-4 pct.
Gladsaxe	27	-3 pct.
Glostrup	26	-4 pct.
Herlev	26	-1 pct.
Hvidovre	24	-1 pct.
København	21	-8 pct.
Rødovre	23	-5 pct.
Tårnby	29	-2 pct.

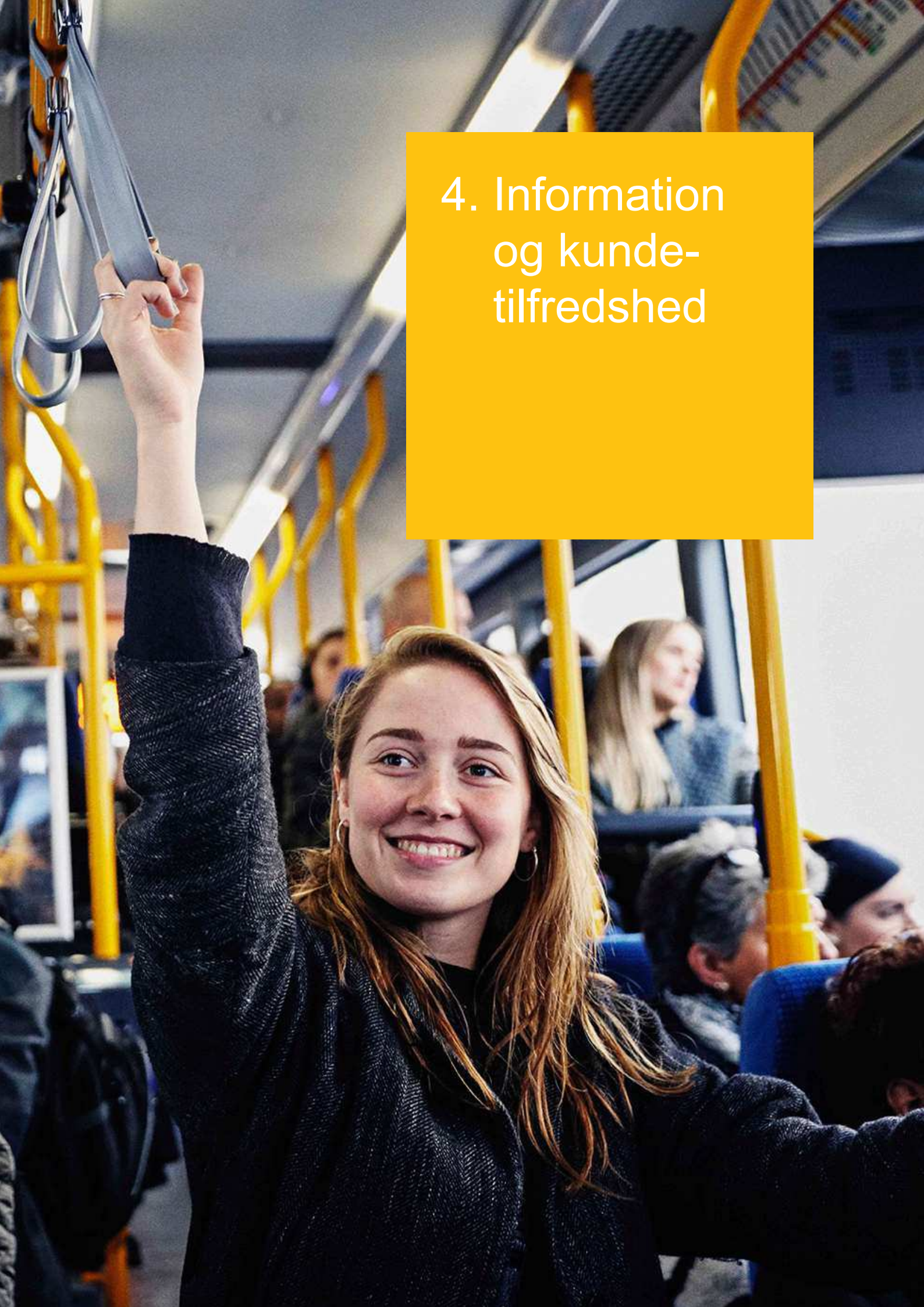
På de kommuneinterne rejser og til de fleste andre kommuner, er andelen af skift pr. rejse omvendt faldet. For Dragør, København og Frederiksberg kommuner gælder, at andelen af metroture er vokset markant. Stigning ses desuden for samtlige berørte kommuner, hvor andelen af rejser hvor der indgår metro efter åbningen af Nyt Bynet og Cityringen er vokset, se tabel 3.7.

I perioden september 2019 til februar 2020 efter åbningen af Nyt Bynet ses en vækst i antallet af rejser i den kollektive transport koncentreret om Cityringen, gennemsnitligt kortere rejsetider og en marginal stigning i antallet af skift.

Udviklingen indikerer, at Nyt Bynet overordnet understøtter sammenhængen i den kollektive transport, samt at både passagererne i Frederiksberg, København og omegnskommunerne opnår værdi af Cityringen og Nyt Bynet, hvilket var en af projektets succesparametre.

Tabel 3.7: Andele af rejser bus, tog og metro, hvor metro indgår før/efter Nyt Bynet

Kommune	September 2019	Februar 2020
Ballerup	12 pct.	13 pct.
Brøndby	5 pct.	7 pct.
Dragør	23 pct.	30 pct.
Frederiksberg	57 pct.	67 pct.
Gentofte	13 pct.	16 pct.
Gladsaxe	10 pct.	12 pct.
Glostrup	6 pct.	8 pct.
Herlev	12 pct.	13 pct.
Hvidovre	6 pct.	10 pct.
København	30 pct.	44 pct.
Rødovre	13 pct.	14 pct.
Tårnby	56 pct.	59 pct.

A young woman with long brown hair, wearing a dark grey sweater, is smiling and looking towards the camera. She is holding a grey hand strap with her right hand. The background shows the interior of a bus with yellow handrails and other passengers. A yellow rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing the text '4. Information og kundetilfredshed'.

4. Information og kundetilfredshed

Det var et ønske for planlægningen af Nyt Bynet, at der blev arbejdet med at sikre et højt informationsniveau for de borgere, der ville blive mødt af ændringer i form af et Nyt Bynet.

Informationsindsatsen om Nyt Bynet har derfor været intensiv og målrettet. Indsatsen var særlig intensiv op til åbningen, men startede allerede godt et år inden lanceringen af Nyt Bynet. Det skyldes, at det igennem planlægningsforløbet var prioriteret at give passagererne mulighed for at forberede sig bedst muligt på de mange ændringer. Samtidig har der været lagt vægt på at sikre en høj budskabsforståelse blandt kunder og borgere og på at skabe tilslutning til selve formålet med Nyt Bynet – nemlig at der ikke skal køre busser der, hvor der kører metro.

Som supplement til informationsindsatsen var chauffører og Movias medarbejdere på gaden i ugerne umiddelbart efter åbningen af Nyt Bynet for at hjælpe kunderne godt over i det nye busnet.

4.1 Markedsføring og medieomtale

Informationsindsatsen blev gennemført i tre faser og bestod samlet af alt fra linjefoldere, kommuneoversigter, annoncer, plakater i busserne, abribus/adshells, flyers og visitkort til uddeling, busfolieringer, bannerreklamer, spots til busserne, opslag på sociale medier, videoguides til skiftsteder og åbningsevents.

En del af informationsindsatsens anden fase var at oprette en betaversion af rejseplanen – nytbynet.dk/rejseplanen, så man i god tid kunne finde frem til sin nye rejse når Nyt Bynet og Cityringen var trådt i kraft. Med bistand fra Epinion gennemførtes løbende evaluering af informationsindsatsen i alle tre faser. 45 pct. af de adspurgte angav i Epinions undersøgelse at have besøgt nytbynet.dk/rejseplanen inden Nyt Bynet trådte i kraft, mens halvdelen ikke havde. Under en tredjedel

kendte ikke til muligheden, mens ca. 1 ud af 4 kendte til muligheden omend de ikke havde besøgt den særlige informationsside. Blandt dem, der besøgte nytbynet.dk/rejseplanen fandt 76 pct., at den i høj eller nogen grad hjalp dem med at forholde sig til de nye ændringer.

Samlet lå hele informationskampagnen med en budskabsforståelse på 90 pct., hvilket er meget højt, ligesom 6 ud af 10 adspurgte fandt, at Nyt Bynet er en god ide. Efter den sidste og tredje fase af informationsindsatsen var 9 ud af 10 opmærksomme på, at flere busser havde ændret ruter i forbindelse med åbningen af Cityringen. Ligeledes viste undersøgelsen, at knap 6 ud af 10 havde bemærket information om disse ændringer i løbet af den seneste måned. De fleste afkodede, at DOT var afsender.

Evalueringsresultaterne tyder på, at den langvarige informationsindsats med ensartede budskaber og intensiveret styrke frem mod lanceringen betød, at kunder såvel som medier var forberedt på, at busnettet skulle laves om, selvom de ikke nødvendigvis havde fuldt overblik over de mange ændringer.

Fra Uge 42-48 (14. oktober 2019 – 1. december 2019) var det i alt 130 omtaler af Nyt Bynet i medierne, fordelt med 39 negative omtaler, 82 neutrale omtaler og 9 positive omtaler. Der var flest omtaler i uge 42, hvor Nyt Bynet åbnede.

Pressedækningen bestod primært af omtaler i lokalaviser og læserbreve i lokalaviser. Villabyerne, Frederiksberg Bladet, Valby Bladet, Rødovre Avis og Gladsaxe Bladet er blandt de medier, som har bragt mest om Nyt Bynet. Læserbreve er løbende besvaret af Movias administration med forklaring om baggrunden for Nyt Bynet og hvilke nye rejsemuligheder, som borgerne i en given kommune havde fået i stedet.

Der var enkelte dækninger om Nyt Bynet i landsdækkende aviser – for eksempel Politiken og

5.10 Tårnby Kommune



Nøgletal Tårnby Kommune (fra sept. 19 til feb. 20)

Kollektive rejser: -7 pct.

Rejsetid: -2 pct.

Rejser med Metro: fra 56 pct → 59 pct.

Andel skift: +8 pct.

Med Nyt Bynet var der få ændringer i Tårnby Kommune, men grundet ændringerne i København og Frederiksberg, fik en række buslinjer, som kører i Tårnby Kommune, nye rejsemål og destinationer. Bl.a. blev linje 350S på Amager erstattet af linje 250S med en ny forbindelse til Hovedbanegården og Cityringen. Linje 2A blev på strækningen mellem Kastrup St. og centrum. erstattet af en lokal linje 31. I oktober 2020 etablerede kommunen en ny tværforbindelse linje 32 mellem Kastrup St. og Ørestad St.

Antal kollektive rejser med bus, tog og metro fra Tårnby Kommune var i februar 2020 faldet med 7 pct. Andelen af skift steg med 8 pct., mens rejsetiden positivt er faldet. Antal af rene metrorejser steg for Tårnby, og da brugen af Cityringen indebærer et skift fra metro til metro på Kgs. Nytorv, og fordi flere skifter fra bus til metro, ses altså en stigning i antal skift.

Tilbagegangen i antallet af rejser på 7 procent i februar 2020 sammenlignet med september 2019 kan både skyldes lokale forhold, samt at der sammenlignes på to forskellige måneder (sæsonvariation). I Tårnby Kommune påvirker aktiviteten i lufthavnen fx antallet af rejser. Faldet i antallet af rejser kan dog også skyldes at de øgede skift, har gjort rejserne mindre attraktive for nogle passagerer, selvom rejsetiden er blevet lidt kortere. Det skal dog ses i lyset af, at februar 2020 stadig var relativ kort tid efter åbningen af Nyt Bynet og Cityringen, og at passagerne ikke endnu havde vænnet sig fuldt til de nye rejsemuligheder.

Movia vil følge udviklingen i takt med at COVID-19-restriktionerne ophæves og rejseaktiviteterne normaliseres, herunder også udviklingen for linje 35, hvor passagertallet i 2020 lå 50 pct. lavere end det budgetterede. Hovedforklaringen er formentlig, at aktiviteten i lufthavnen faldt meget markant.

Det samlede buspassagertal i kommunen følger i 2020 den generelle udvikling med en tilbagegang på 30 pct., hvilket er en mindre tilbagegang end den gennemsnitlige tilbagegang på 32 pct. for de påvirkede kommuner. En delforklaring på udviklingen er en ny linje 32, som har bidraget positivt til kommunens buspassagertal. Der er allerede aftalt opfølgning på linje 32, når COVID-19-restriktionerne er ophævet, og Movia anbefaler, at der i den forbindelse laves en samlet opfølgning, hvor dialogen om finansiering af linjen genoptages med Københavns Kommune.

5.10 Københavns Kommune



Nøgletal Københavns Kommune (fra sept. 19 til feb. 20)

 Kollektive rejser: +12 pct.

 Rejsetid: -8 pct.

 Rejser med Metro: fra 30 pct → 44 pct.

 Andel skift: uændret

Med 17 nye metrostationer i København og på Frederiksberg kom der mange nye steder for busserne at betjene. Nyt Bynet indebar således mange ændringer for kunderne i de to kommuner. I de følgende afsnit beskrives fokusområder, resultater på bydelsniveau, udviklingen af knudepunkter og skift, samt anbefalinger for Københavns kommune.

Københavns Kommune i nøgletal på bydelsniveau

Alle bydele med nye metrostationer, oplever markant vækst i antallet af rejser; Indre By (12 pct.), Nørrebro (30 pct.), Vesterbro (24 pct.) og Øster-

bro (19 pct.). Fra Nørrebro er antallet af rejser til Frederiksberg Øst fordoblet.

Særligt iøjnefaldende er, at Amager Øst/Vest har en vækst på 7 pct. primært i kraft af koblingen mellem M1/M2 og Cityringen på Kongens Nytorv. Flere andre bydele oplever også vækst, om end mere begrænset. Brønshøj/Husum havde et fald på 3 pct.

Københavns Kommune har samlet fået en betydelig rejsetidsgevinst på gennemsnitligt to minutter pr. rejse. I bydelene med nye metrostationer er rejsetidsgevinsten mere markant, fx er rejsetiden faldet med tre minutter for rejser fra både Nørrebro, Østerbro og Vesterbro/Kgs. Enghave.

Tabel 5.6: Udviklingen af antallet af rejser, med start i bydele i København

Start bydel	Antal rejser september 2019	Antal rejser februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	66.416	71.128	7 pct.
Bispebjerg	21.641	21.959	1 pct.
Brønshøj/Husum	13.785	13.413	-3 pct.
Indre By	141.098	157.791	12 pct.
Nørrebro	32.744	42.447	30 pct.
Valby	33.770	35.702	6 pct.
Vanløse	14.610	16.040	10 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	18.965	23.564	24 pct.
Østerbro	45.253	53.889	19 pct.

Tabel 5.7: Udviklingen i skift for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

Start bydel	Gns. skift pr. rejse, februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	0,70	8 pct.
Bispebjerg	0,76	3 pct.
Brønshøj/Husum	0,74	3 pct.
Indre By	0,39	2 pct.
Nørrebro	0,71	-8 pct.
Valby	0,56	4 pct.
Vanløse	0,64	6 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	0,60	-6 pct.
Østerbro	0,58	-9 pct.

Samlet set er antallet af skift uændret i København, men fordelingen på bydele er mere differentieret. I de bydele, der ikke har fået nye metrostationer, er andelen af skift steget. Det hænger tæt sammen med, at busnettet blev designet til at sikre sammenhæng mellem busnettet og Cityringen. I de bydele, der har fået nye metrostationer, er skifteandelen faldet, fordi nye direkte forbindelser er blevet mulige med Cityringen. Nedenstående tabel 5.9 viser, at andelen af rejser, hvor metro indgår, er steget i alle bydele.

Andelen af metroture er vokset i samtlige bydele, og på nær i Brønshøj/Husum er der flere kollektive rejser. I de bydele der ikke har fået en ny metrostation, er andelen af skift pr. rejse steget, samtidig med at rejsetiden er faldet. De bydele

hvor Cityringen har betydet markante rejsetidsgevinster, ses samtidig en væsentlig vækst i antal rejser.

Det generelle billede efter åbningen af Nyt Bynet og inden COVID-19-pandemien er derfor, at der er sket det ønskede skift fra bus til metro, at det samlede net af bus og metro har givet et bedre produkt for kunderne, og at det er lykkedes at sikre en god sammenhæng mellem busnettet og metroen.

Tabel 5.8: Udviklingen i rejsetid, for rejser med start i bydele i Københavns Kommune

Start bydel	Gns. rejsetid pr. rejse (min) februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
Amager Øst/Vest	21	-3 pct.
Bispebjerg	23	-6 pct.
Brønshøj/Husum	24	-2 pct.
Indre By	22	-10 pct.
Nørrebro	21	-13 pct.
Valby	21	-3 pct.
Vanløse	19	-4 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	21	-13 pct.
Østerbro	20	-14 pct.

Københavns Kommune, Knudepunkter og skiftesteder

Tabel 5.10 viser antallet af skift ved de skiftesteder i København, hvor antallet af skift har ændret sig med mere end +/- 1.500 pr. hverdag fra september 2019 til henholdsvis november 2019 og februar måned 2020.

Oversigten viser markante ændringer i skiftemønstrene på mange af de store knudepunkter, så metrostationerne på Cityringen har fået en virkelig stærk position. Ser man på februar 2020, er der tendens til, at antal skift omkring Cityringen falder en smule, mens det stiger andre steder. Formentlig er det dels et udtryk for, at nyhedseffekten vedr. Cityringen har fortaget sig, men

data kan også være påvirket af, at november er en "ren" arbejdsmåned, mens der er vinterferie i februar, der skubber lidt til rejsemønstrene.

Som ventet er der i februar væsentligt færre skift på Nørreport Station, til gengæld er der flere skift især på Hovedbanegården og Østerport. Dette på trods af, at transfertunnellerne på de to stationer ikke var færdige i februar 2020.

Kongens Nytorv er gået fra at være et vigtigt skiftested bus/metro til nu at være det centrale skiftested mellem Cityringen og M1/M2 med kun ganske få skift til bus.

Cityringen har givet flere og bedre skiftemuligheder. Her kan særligt fremhæves Nørrebro Station

Tabel 5.9: Andele af rejser, hvor metro indgår, før/efter Nyt Bynet

Start bydel	September 2019	Februar pct.
Amager Øst/Vest	73 pct.	76 pct.
Bispebjerg	12 pct.	19 pct.
Brønshøj/Husum	10 pct.	16 pct.
Indre By	30 pct.	45 pct.
Nørrebro	15 pct.	47 pct.
Valby	9 pct.	14 pct.
Vanløse	41 pct.	45 pct.
Vesterbro/Kgs. Enghave	8 pct.	35 pct.
Østerbro	16 pct.	39 pct.

med 5.300 skift bus/metro med 4A og især 5C som de vigtigste linjer. Skjolds Plads Station med op mod 2.800 skift mellem 6A og Cityringen er blevet et stort skiftested ligesom Vibenshus Runddel Station med 3.500 skift bus/metro med 15E/150S som de vigtigste linjer. Omvendt er der næsten ingen, der skifter mellem bus og tog/metro ved Kongens Nytorv og Østerport, idet Cityringen som ventet helt har overtaget betjeningen.

Aktuelle fokusområder i København

Lokal betjening i Valby

Omlægningen af linje 1A til også at betjene Folehaven og Gl. Køge Landevej i stedet for Viger-

slev Allé. medførte kritik. I den første opfølgning i starten af 2020, viste analyserne samtidig, at 1A gav en markant fremgang i passagertallet for Folehaven, men også et fald i benyttelsen på Vigerslev Allé og et markant dyk i skift mellem bus og S-tog ved Vigerslev Allé Station på Ringbanen.

Hvidovre og Københavns kommuner blev ved trafikbestilling 2021 enige om en løsning, der fastholder den nuværende linje 1A. Men med en ny linje 11 etablerer kommunerne en mere direkte busforbindelse fra Rådhuspladsen til Byvej i Hvidovre Kommune. Vigerslev Allé får med den ny linje flere afgangene end nuværende linje 10.

Linje 10 vil fremover køre mellem Brønshøj og Åmarken station, mens linje 23 og 133 får en

Tabel 5.10: Skift for bus, tog og metro før/efter Nyt Bynet

Start bydel	September 2019	November 2019	Februar 2020	Ændring fra september - februar pct.
København H St.	55.600	64.600	61.700	6.100
Kongens Nytorv St.	5.500	30.600	26.900	21.400
Nørrebro St.	6.000	14.700	13.900	7.900
Nørreport St.	76.700	55.000	62.000	-14.700
Østerport St.	6.800	11.200	11.800	5.000
Vibenshus Runddel St.	800	4.200	3.600	2.800
Skjolds Plads St.	0	3.200	2.800	2.800
Enghave Plads St.	100	2.200	2.200	2.100
Amagerbro St.	4.700	6.300	6.800	2.100
Hellerup St.	13.800	15.900	16.600	2.800
Ny Ellebjerg St.	5.500	5.900	7.200	1.700
Poul Henningsens Plads St.	500	1.900	1.800	1.300
Vesterport St.	5.100	3.300	3.700	-1.200
Bispebjerg St.	3.100	2.300	2.700	-400
Nordhavn St.	2.600	800	900	-1.700

mere direkte rute, så linjerne bliver mere attraktive. Omlægningerne implementeres ved køreplansskiftet 27. juni 2021.

Linje 23

En af de mest markante ændringer i busbetjeningen i København i "Nyt Bynet" var at omlægge linje 1A væk fra indre By, hvor Cityringen overtog betjeningen. Som supplement til Cityringen kører linje 23 (Hovedbanegården – Dronningens Tværgade samt Østerport Station – Trianglen). Der har været kritik fra naboområderne, idet en del har måttet ændre rejsemønstre for at komme til Indre by. Passagertallet for linje 23 gennem indre by er meget lavt idet Cityringen som ventet har overtaget betjeningen. Mange skift sker nu mellem S-tog og Cityringen ved Hovedbanegården og Østerport i stedet for direkte med bus og samlet har der været stigning i kollektive rejser i Indre by.

Derfor ser Movia ikke et grundlag for at ændre linjen.

Havnesnittet

En del af buslinjerne over havnesnittet blev ændret ifm. Nyt Bynet, særlig over Knippelsbro. Linje 9A og linje 350S blev fjernet fra Knippelsbro og linje 2A omlagt til kun at køre mod Refshaleøen. Linje 31, overtog funktionen som det primære forbindelsesled mellem Sjælland, Christianshavn og den østlige del af Amager. Denne omlægning har resulteret i et fald i buspassagerer over Knippelsbro på 5 til 6 tusinde dagligt – svarende til ca. 40 pct.

Nyt Bynet medførte kun en enkelt ændring i buslinjerne over Langebro, hvor linje 68 erstattede linje 12. Linje 250S blev desuden ændret til at køre til Dragør. Samlet har det resulteret i en stigning i buspassagerer på omkring 2.000 dagligt – svarende til ca. 15 pct.

Sjællandsbroen er gået fra at have betjening af linje 4A og linje 34, til kun at have betjening af

linje 18. Det har resulteret i et fald på omkring 1.000 buspassagerer dagligt – svarende til ca. 20 pct., hvilket næsten svarer til passagertallet på linje 34. Nyt Bynets påvirkning på Amagermotorvejsbroen, hvor kun linje 500S kører, både før og efter, er minimal.

Samlet set har Nyt Bynet resulteret i et fald på ca. 4.500 daglige buspassagerer over havnesnittet.

Til gengæld er metropassagertallet over havnesnittet steget med ca. 12.000 dagligt, så nettoreultatet for den kollektive trafik over havnesnittet – er en samlet stigning i størrelsesordenen 7.500 daglige passagerer. Områder på Amager, der er dækket med den eksisterende metro, har med Cityringen opnået endnu bedre muligheder for at komme rundt i den øvrige by.

Linje 18

Der er til tider kapacitetsmæssige udfordringer mellem Valby Station og Sjælør Station, særligt ifm. mødetider for skoler og gymnasier på Sjælør Boulevard. Det todelte stop ved Valby St. medvirker til ujævn fordeling af passagererne og klumpning af busserne.

I sensommeren 2021 forventer Movia og Københavns Kommune derfor at igangsætte et forsøg, hvor der oprettes et ekstra stoppested på Lyshøjgårdsvej tæt på Toftegårds Allé.

Linjens mest benyttede strækning, mellem Valby St. og Bella Center metrostation på Amager, bør undersøges ift. en øget frekvens. Linje 18's fastholdelse af linje 4A's passagerniveau over havnesnittet efter Nyt Bynet, samt udbygningen af Sydhavnen og Bella og Vejlands kvarterer på Amager, gør en sådan vurdering relevant frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Som opfølgning på Nyt Bynet evalueringen arbejdes der derfor med en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres

konsekvenser – til brug ved den ordinære trafikbestillingsproces for 2022 og langsigtet frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Ny Ellebjerg

En væsentlig årsag til omlægningen af linje 1A ad Gammel Køgelandsvej – Folehaven var ønsket om at forbedre koblingen til Regionaltoget og S-toget på Ny Ellebjerg Station og på sigt Sydhavnsmetroen. Dette med henblik på at give det centrale Hvidovre med Hospitalet og Folehaven bedre forbindelse til de mange togforbindelser. Men der har været rejst kritik af, at gangafstanden ved skift mellem bus og især S-toget er meget lang.

Med styrkelsen af busbetjeningen af stationen var der i februar 2020 allerede sket en stigning i skift bus - tog fra ca. 500 til ca. 1.100 dagligt.

Movia anbefaler, at der frem mod åbningen af Sydhavnsmetroen i 2024 gennemføres forbedringer af skifteforholdene fra Ny Ellebjerg Station til busserne på Gammel Køgelandsvej.

Platanvej – Frederiksberg Allé Station – Vesterbrogade

Fokuseringen på Frederiksberg Allé Station som nyt stort knudepunkt har haft afledte konsekvenser. To A-buslinjer på den relativt smalle Platanvej har affødt mange negative kommentarer fra beboere på vejen, ligesom koncentrationen af buslinjer forbi metrostationen har efterladt Vesterbrogade mellem Platanvej og Værnedamsvej uden busbetjening. Det er på den baggrund aftalt med Frederiksberg og Københavns Kommuner, at Movia udarbejder et forslag til justering af betjeningen af området med fortsat fokus på metrostationen som centralt skiftested, men med færre busser ad Platanvej og genoptaget betjening af Vesterbrogade.

5.13 Region Hovedstaden



For Region Hovedstaden indebar Nyt Bynet væsentligst til, at behovet for regionalt finansierede S-buslinjer i centralkommunerne faldt.

På Amager blev linje 250S flyttet fra at være en lokal buslinje på Islands Brygge til at overtage betjeningen ad Amagerbrogade og videre til Tårnby og Dragør ad Tårnbyvej – Englandsvej i stedet for linje 350S. På Sjællandssiden blev linjen lagt om for at sikre opkobling til Cityringen ved Nørrebro Station og ført ad Hillerød motorvejen til Bagsværd med henblik på at betjeningen af Tingbjerg/Høje Gladsaxe og Mørkhøj/Bagsværd bedre.

Linje 350S blev afkortet til at betjene strækningen mellem Nørreport Station og Ballerup Station, men med noget lavere frekvens, fordi Nørrebrogade fik to metrostationer, og dermed et ændret behov for regional busdrift.

Som forventet skete der store ændringer i rejsemønstrene umiddelbart efter omlægningerne i oktober 2019. En ventet overflytning af skift mellem DSB og bus på Nørreport Station til skift mellem DSB og Cityringen på Østerport Station. Linje 15E/150S mistede derfor passagerer på strækningen mellem Nørreport station og Vibenshus Runddel Station. Linjerne fik til gengæld en større fremgang i form af skift til/fra Cityringen ved Vibenshus Runddel. Så det viste sig nødvendigt at indsætte ekstradrift i morgenmyldretiden.

Linje 250S og 350S er efter tilpasningen til Cityringen begge blevet justeret. Linje 250S havde i starten vanskeligt ved at overholde køreplanen, blandt andet fordi linjen var omlagt ved Nørrebro Station. Linjen fik derfor ny køreplan i starten af december 2019. Mens linje 350S viste sig at have problemer med at få alle passagerer med og blev derfor forstærket med ekstra afgang i morgenmyldretiden.

For Regionens linjer blev regnskabet for 2020 noget lavere end gennemsnittet med en ned-

gang på 37 pct. Det dækker over, at 350S trods COVID-19 holdt sit budget, mens 15E tabte 57 pct., 150S 45 pct. og 250S mistede 41 pct. Movia tilskriver udviklingen, at ungdomsuddannelser, videregående uddannelser, kulturliv, mm. var nedlukket og det i særlig grad har ramt 15E og 150S. Passagererne forventes derfor at vende tilbage i takt med at samfundet genåbner.

For linje 250S gælder, at der var forudsat betjening af Tingbjerg/Høje Gladsaxe med stoppesteder på Hillerød motorvejen, som ikke er etableret. Linjeføringen fra Gladsaxe Trafikplads til Bagsværd går uden om Bagsværd Erhvervskvarter med Novo. Passagertallet er derfor lavere end ventet på strækningen. Der bør derfor arbejdes på at indgå aftale med Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om finansiering af de planlagte stoppesteder.

Derudover anbefaler Movia, at muligheden for at omlægge linje 250S ad Krogshøjvej i stedet for linje 165 undersøges sammen med Gladsaxe Kommune. Københavns Kommune har desuden et ønske om at få belyst mulighederne for at styrke betjeningen af Lundtoftegade med et ekstra stop, hvor Movia vurderer der findes et tilstrækkeligt passagerpotentiale

De mange passagerer på linje 350S kalder på opmærksomhed i forhold til om frekvensen er tilstrækkelig, i takt med at passagerne vender tilbage efter pandemien.

A photograph of a double-decker bus at a bus stop during sunset. The bus is on the left, with its side door open. Two people are standing on the sidewalk to the right of the bus. The scene is bathed in warm, golden light from the setting sun, creating a strong lens flare effect. A yellow rectangular box is overlaid on the bottom right of the image, containing white text.

6. Samarbejde om implemen- tering med operatører og chauffører

Operatører og chauffører har været en vigtig forudsætning for en succesfuld implementering af Nyt Bynet. For operatørernes vedkommende har det handlet om at sikre ordentlig dialog om de mange tilpasninger med forståelse for de nødvendige forretningsmæssige tilpasninger, som operatørerne måtte gøre. For chaufførerne har det handlet om at sikre, at de var klædt godt på til at møde kunderne, og at de oplevede en respektfuld tilgang til de markante ændringer i rutenettet, som chaufførerne skulle have tid til at indøve, for at kunne give kunderne en god oplevelse og en fornuftig service. Som led i Nyt Bynet blev der samtidig fri ind- og udstigning på alle A-buslinjer. Også det skulle chaufførerne have lejlighed til at indøve.

I dialog med operatørerne arrangerede Movia orienteringsmøder for chaufførrepræsentanter fra de operatørgarageanlæg, der blev påvirket af Nyt Bynet – møderne blev afholdt både før og efter igangsættelsen af Nyt Bynet. Her orienterede Movia om baggrunden for Nyt Bynet, de resultater i forhold til service og sammenhæng, som Movia ønskede at opnå, samt reaktioner fra kunderne. Der var samtidig lejlighed til at drøfte og komme med input til de påtænkte ændringer og løsninger. Det første møde blev afholdt i maj 2019, og det andet møde blev holdt i februar 2020.

På møderne fik Movia også lejlighed til at høre om chaufførernes første erfaringer med kundernes reaktioner på informationen om Nyt Bynet. Også chaufførerne oplevede overordnet set at kunderne reagerede positivt. Chaufførerne roste endvidere beslutningen om at indsætte stoppestedsværter de første uger efter implementeringen, mens der var kritik af overgangen til fri ind- og udstigning af alle døre, så det nu gælder linje 5C og alle A-buslinjer. Chaufførerne har særligt peget på, at det er svært for kunderne at forstå, hvilke linjer, der har fri ind- og udstigning, og hvilke der ikke har. Det giver naturligt særlige udfordringer ved stoppesteder som betjener bus-

linjer med og uden fri ind- og udstigning.

Ud over de to møder havde Movia i ugerne umiddelbart efter implementeringen planlagt møder hos de involverede garageanlæg om ændringerne. Møderne viste sig hurtigt at være tæt på overflødige, da der ikke var nogen ”brændende platform” nogetsteds, og de sidste møder kunne derfor aflyses. Møderne tjente dog det vigtige formål, at Movia fik førstehåndsbetragtning af operatørernes, om hvordan Nyt Bynet fungerede i praksis.

Det overordnede billede er, at ændringerne i Nyt Bynet har afstedkommet relativt få og kun sjældent negative reaktioner blandt chauffører og operatører. I de tilfælde, hvor de første køreplaner viste sig problematiske at overholde i praksis, er de efterfølgende blevet justeret i løbet af 2020 og første halvår af 2021. Dette gælder linjerne 7A, 10, 18, 164 og 250S. De foretagne ændringer har alene handlet om manglende køretid og således ikke om kapacitet i busserne, og det har derfor ikke været nødvendigt at tilkøbe busser for at skabe mere kapacitet på buslinjer omfattet af Nyt Bynet. Ekstraordinær kapacitet var ellers en del af beredskabsplanen i planlægningsfasen.

COVID-19 har også på dette punkt haft indflydelse, idet der siden marts 2020 ikke i noget videre omfang har været kommentarer fra chauffører og operatører omkring overholdelse af køreplanerne. Fokus har i stedet været på overholdelse af de til enhver tid gældende restriktioner under COVID-19-pandemien.



7. Konklusion og perspekti- vering – anbefalinger til fremtiden

Samarbejdet mellem Movia, kommuner og Region Hovedstaden, Movias operatører og DSB og Metroselskabet i regi af DOT har været afgørende for, at de mange kunder i den kollektive transport i hovedstadsområdet var godt klædt på til at skifte gamle rejsemønstre ud med nye, da Cityringen og Nyt Bynet gik i luften.

Den trinvis beslutningsproces, hvor de overordnede rammer for økonomi og betjeningsprincipper blev besluttet ved en borgmesterkonference i april 2016, hvor det strategiske net blev fastlagt som led i Movias Trafikplan 2016, og hvor det lokale net sluttelig blev vedtaget i de respektive kommuner i april 2018, var afgørende for at nå i mål med én sammenhængende plan.

Det skabte samtidig et godt fundament for samarbejdet på tværs af de 12 kommuner og Region Hovedstaden og Movia om tilrettelæggelsen af Nyt Bynet. Nyt Bynet har samtidig bidraget til at få mest mulig værdi af Cityringen i en større geografi end det ellers havde været muligt, til gavn for rigtig mange borgere i hovedstadsområdet.

Den fælles planlægningsproces gav kommunerne den fornødne tid til at sikre demokratisk legitimitet af beslutningerne med borgerinvolvering, udvalgsbehandling og tid til at indarbejde forslag til ændringer i betjeningen på baggrund heraf sammen med Movia. I selve implementeringsfasen blev der tilsvarende behørig tid for kommunerne til at gennemføre de nødvendige ændringer af infrastruktur, så eksempelvis stoppestedforhold og signalprioriteringer fungerede fra lanceringen af Nyt Bynet. Dette har bidraget aktivt til at sikre en gnidningsfri implementering over for kunderne og for de chauffører, som skulle køre de nye ruter og betjene de nye stoppesteder.

Den langvarige informationsindsats med ensartede budskaber har betydet, at kunderne i den offentlige transport var velforberedte på de store forandringer, ligesom indsatsen også skabte den

nødvendige grundlæggende anerkendelse af, at busserne skulle have nye ruter, når Cityringen åbnede. Meget tyder på, at den grundige detailplanlægning, den meget information med fokus på før og efter rejser, og inddragelse af borgere og politikere undervejs sikrede den fornødne opbakning og gode implementering af en af de største omlægninger i den kollektive transport i nyere tid.

Trafikbestilling 2022 og anbefalinger til fremtiden

Med evalueringen afsluttes projekt Nyt Bynet. En række temaer behandles i forlængelse af evalueringen i de kommende måneder med henblik på trafikbestillingen til 2022 og Sydhavnsmetroens åbning i 2024. Anbefalingerne til det videre arbejde er:

Linje 1A og 4A/København, DSB

Det anbefales, at der arbejdes på forbedrede skifteforhold mellem stoppestederne på Gammel Køgelandsvej og Ny Ellebjerg St. frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Linje 7A og 26/København og Frederiksberg

Movia vil efter aftale med Københavns og Frederiksberg kommuner undersøge, om der kan findes en bedre balance i betjeningen af områderne Vesterbrogade – Frederiksberg Allé – Platanvej. Frederiksberg Allé Station er som planlagt blevet et væsentligt skiftested mellem bus og Cityring med op mod 3.000 daglige skift, men samtidig har det medført mange busser ad Platanvej og forringet betjening af Vesterbrogade.

Linje 18/Frederiksberg og København

Movia vil efter aftale med Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejde en særskilt evaluering af linje 18, der belyser flere scenarier og deres konsekvenser – til brug ved den ordinære trafikbestillingsproces for 2022 og langsigtet frem mod Sydhavnsmetroens åbning i 2024.

Linje 32/Tårnby og København

En samlet opfølgning på linje 32 er aftalt med Tårnby Kommune. Opfølgning bliver grundlag for dialog mellem de involverede kommuner.

Linje 35/Tårnby og Dragør

Movia følger op på passagerudviklingen på linje 35, som lå på 50 pct. af det budgetterede niveau i 2020, og dermed med en større kundetilbagegang end gennemsnittet for de øvrige buslinjer.

Den større kundetilbagegang kan muligvis have sammenhæng til den markant lavere aktivitet i Københavns Lufthavn under COVID-19 pandemien. Movia iværksætter derfor opfølgningen, når COVID-19-restriktionerne ophører.

Linje 132/Hvidovre, Rødovre og København

Linje 132s passagertal er lavere i forhold til budget end de øvrige buslinjer i Nyt Bynet. Movia anbefaler, at der følges op på linjen sammen med Hvidovre, Rødovre og Københavns kommuner.

Linje 164/Herlev, Gentofte og Gladsaxe

I månederne efter lanceringen af Nyt Bynet var linjen ramt af betydelige driftsomlægninger i både Gentofte og Gladsaxe. Det betød, at linjen i den første tid havde en ustabil drift. Kort tid efter linjens oprettelse fik linjen tillige ny køreplan. Movia anbefaler, at det undersøges, om linje 164 kan optimeres med bedre korrespondancer og fremkommelighedstiltag.

Linje 171, 172 og 179/Gentofte

Passagertallene for linje 171, 172 og 179 er noget under det forventede. Flere kunder har fået et ekstra skift ved rejser fra Jægersborg Allé til Lyngby. Endvidere har der været kritik af serviceniveauet på Strandvejen og Jægersborg Allé med færre afgangene end tidligere. Movia har aftalt med kommunen at der ses nærmere på mulighederne for justeringer på linjerne ad Strandvejen og Jægersborg Allé kan imødegå noget af kritikken

Linje 250S/Region Hovedstaden og Gladsaxe Kommune

For at forbedre betjeningen af Bagsværd Erhvervskvarter og sikre en effektiv drift på linje 165 anbefales det, at det undersøges, om linje 250S med fordel kan omlægges ad Krogshøjvej. Der bør også ses på, om der mellem Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Københavns Kommune kan indgås aftale om etablering af stoppesteder til 250S på Hillerød motorvejen.



Udgivet af:

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Tel +45 36 13 14 00
CVR nr. 29 89 65 69