

## Bilag 1

Sagsnummer  
Sag-394569  
Movit-3045596

Sagsbehandler SHA  
Direkte +45 36 13 17 75  
Fax -  
SHA@moviatrafik.dk

### Bynet 2019 - arbejdsprogram

Frederiksberg Kommune, Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Trafikselskabet Movia gennemfører i samarbejde med Metroselskabet og DSB en analyse af og oplæg til politisk beslutning om en tilpasning af busnettet til Cityringen. Dette notat opstiller rammerne for arbejdet, herunder tidsplan og økonomi.

#### 1. Baggrund

Når Cityringen står færdig, får byen et egentligt metronet, som vil forandre den måde, byen opfattes på. Cityringen vil forbedre den kollektive trafik markant i København og Frederiksberg, og forventes i sig selv at bidrage til flere passagerer i bus, tog og metro i 2019. Nye rejsemønstre vil blive mulige, rejsetiden vil falde på mange rejser, og mange nuværende rejser i den kollektive trafik vil fremover med fordel kunne varetages af metroen i stedet for busser.

I 2009 godkendte politikerne i Frederiksberg og Københavns Kommuner igangsætning af et arbejde, som havde til formål at kortlægge mulighederne for at optimere sammenhængen mellem de kollektive transportmidler. Første del af dette arbejde blev kaldt "Bynet 2018", og blev til i et samarbejde mellem trafikselskaberne, Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner. Bynet 2018-arbejdet omfattede udarbejdelse af et grundlag for en gennemførelse af en tilpasning af busnettet til de nuværende banesystemer, herunder Metroens første fase. Dette indebærer bl.a. en forstærkning af busdriften til Flintholm Station, samt en række omlægninger af buslinjer, som kørte parallelt med S-tog og metro.

Når Cityringen åbner i 2019 forventes med uændret busnet en passagerfremgang på knap 30 mio. påstigere i den kollektive trafik. For bussystemet forventes konsekvensen at være at ca. 38 mio. buspassagerer overflyttes til metroen (Kilde: Tetraplan, OTM-modelkørsel februar 2015). Det indebærer et samlet indtægtstab for bussystemet i størrelsesordenen 300 mio. kr. Dette giver et behov for en vurdering af, hvordan den samlede kollektive trafik kan styrkes gennem tilpasning og optimering af busnettet, så der skabes bedst mulig sammenhæng i den kollektive trafik. Arbejdet med at gennemføre en vurdering og tilpasning af busnettet til den fremtidige situation efter åbning af Cityringen kaldes "Bynet 2019".

## 2. Afsæt for tilpasning af busnettet i Bynet 2019

Målet med arbejdet er at etablere et grundlag for beslutning om og gennemførelse af en bustilpasning, der sikrer en sammenhængende kollektiv trafik i 2019 ved Cityringens ibrugtagning. Et ændret bussystem skal sikre, at såvel centralkommuner som nabokommuner får størst mulig glæde af Cityringen. Det overordnede mål er, at den samlede kollektive trafik kan opnå en større markedsandel.

Arbejdet tager udgangspunkt i såvel kundepræferencer og -behov som de principper, der blev fastlagt i foranalyserne til Bynet 2018.

### Princip 1: Styrket busbetjening af trafikknudepunkter, hvor bus, tog og metro mødes

Formålet er at kunne skabe attraktive knudepunkter, der binder den kollektive trafik sammen, fungerer effektivt, tilbyder højt serviceniveau, tryghed og trafikinformation. Det er forhold, som passagererne lægger vægt på.

### Princip 2: Sammenlægning af buslinjer

Formålet med at sammenlægge buslinjer er at sikre højfrekvent busbetjening på de strækninger hvor efterspørgslen på busdrift hos passagererne er høj, samt at forenkle betjeningen.

### Princip 3: Undgå parallelkørsel med banesystemet

Når metroen tilbyder attraktiv transport med høj frekvens og korte rejsetider, vil en væsentlig del af passagerernes præferencer i forhold til effektiv og direkte rejse bedre kunne tilgodeses af metro end bus. Behovet for paralleltkørende busser bliver derfor begrænset.

Ovenstående principper benyttes i forbindelse med planlægningen af det overordnede busnet, med henblik på at kunne fastlægge det kommende pendlernet i området.

På baggrund af erfaringerne fra tidligere større omlægninger af busdriften suppleres ovenstående principper med følgende princip:

### Princip 4: God lokal busbetjening

Optimering af samspillet mellem metro og bustrafik omhandler i første række de overordnede buslinjer – pendlernet i form af A- og S-busser. For at sikre bedst mulig overensstemmelse mellem passagerernes behov og præferencer og udbuddet af kollektiv trafik, indtænkes også behov for lokal bustrafik med henblik på at sikre fortsat høj kvalitet i den lokale betjening, herunder tilgængelighed af trafikknudepunkter

### 3. Formål

Bynet 2019-projektets overordnede formål er

- at øge den samlede kollektive trafiks andel af transportarbejdet gennem optimering af sammenhængen mellem busnettet i Storkøbenhavn og banesystemet i 2019
- at sikre en sammenhængende bus- og banebetjening efter åbning af Cityringen i 2019
- at der skabes overblik over de trafikale og økonomiske konsekvenser for kommuner, Region Hovedstaden, Trafikselskabet Movia, DSB og Metroselskabet
- at udarbejde anlægsoverslag over nødvendige og hensigtsmæssige investeringer i ombygninger af veje, stoppesteder og terminaler, som følge af tilpasningen
- at processen giver kommuner og Region Hovedstaden mulighed for at træffe beslutning om bustrafikkens struktur, serviceniveau og økonomi på et oplyst grundlag.

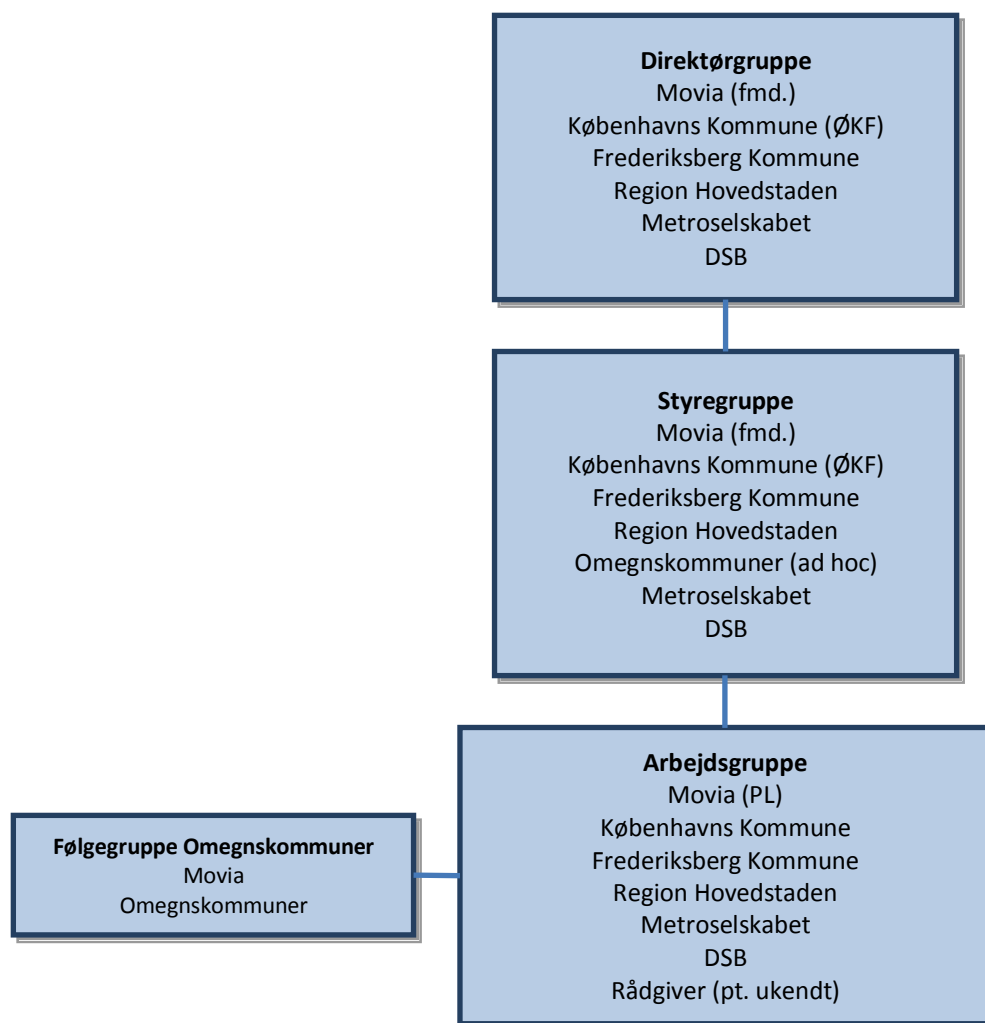
### 4. Leverancer

Projektet leverer:

- Oplæg til en række scenarier for busbetjening af de forventeligt 12-14 kommuner i Storkøbenhavn, der i større eller mindre grad påvirkes af metroen, inkl. opdateret beregning af driftsøkonomi og tilskudsbehov for busdriften for berørte kommuner og Region Hovedstaden
- En opgørelse af trafikale og økonomiske konsekvenser for kommunerne, Region Hovedstaden, Trafikselskabet Movia, DSB og Metroselskabet
- En beskrivelse af konsekvenserne for passagererne af omlægningerne/ændringerne i busdriften til brug i den videre kommunikation og til de politiske behandlinger
- En plan for investeringer i fremkommelighedstiltag, bedre stoppesteds- og omstigningsforhold
- En implementeringsplan for det nye busnet
- En oversigt over nødvendige anlægsinvesteringer, som konsekvens af nye linjeføringer, eksempelvis nye stoppesteder og mindre krydsombygninger

## 5. Organisering

Projektet organiseres som illustreret i nedenstående organisationsdiagram:



**Direktørgruppen** skal sikre forankring i det øverste ledelseslag. Direktørgruppen tager overordnede principielle beslutninger om projektets økonomi og leverancer, samt sikrer løbende kontakt til det politiske niveau i de deltagende organisationer. Direktørgruppen forbereder den politiske proces i projektet.

**Styregruppen** består af repræsentanter på chefniveau fra Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Region Hovedstaden, Metroselskabet, DSB og Movia. Styregruppen

træffer overordnede beslutninger, fastsætter de overordnede rammer ud fra økonomi, ressourcer og tidsplan, og sikrer fremdrift for projektet. Styregruppen sikrer tillige, at øvrige berørte ca. 10 kommuner i Storkøbenhavn involveres i planlægningsarbejdet.

**Arbejdsgruppen** er projektets arbejdsrum og står for opfyldelse af projektets mål og leverancer på detaljeret niveau. Den daglige projektledelse er forankret i projektgruppen og varetages af Movia. Projektgruppen står ligeledes for projektets koordinering med følgegrupper i omegnskommuner, lokaludvalg, øvrige interessenter og konsulenter.

**Følgegrupperne** repræsenterer omegnskommunerne jf. Movias normale geografiske inddeling.

Transportministeriet deltog i arbejdet med Bynet 2018. Det vil løbende i Bynet 2019 blive overvejet om Transportministeriet eventuelt skal inddrages igen.

## 6. Tidsplan

Bynet 2019-projektet består af to faser:

### Fase 1: Udarbejdelse af scenarier for busbetjening samt politiske godkendelser af disse

Denne fase har følgende tidsplan:

- **Januar – April 2015:** Afklaring af opgaver, leverancer og ressourcetræk inkl. politiske godkendelser i Københavns og Frederiksberg Kommune samt Region H.
- **Maj – September 2015:** Udarbejdelse af en række scenarier for busbetjeningen efter åbning af Cityringen inkl. beregning af passagereffekter, driftsøkonomi og tilskudsbehov
- **Maj – August 2015:** Dialog med de øvrige kommuner i Movias område ift. drøftelse af scenariernes konsekvenser for kommunerne.
- **Oktober – November 2015:** Politisk godkendelse af, at scenarierne for busbetjeningen sendes til høring
- **November 2015 – Januar 2016:** Høring og borgerdialog
- **Januar – Maj 2016:** Justering af scenarierne til én endelig busplan på baggrund af høringssvar inkl. passagereffekter, driftsøkonomi og tilskudsbehov
- **Juni – August 2016:** Politiske beslutninger af samlet busplan i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Region H. samt omegnskommuner

### Fase 2: Implementering af busplanen

Efter de politiske godkendelser af busplanen i kommuner og regioner skal der gennemføres

en række processer i forhold til implementering af busplanen:

**Justering af kontrakter med busoperatører:** En lang række kontrakter om buskørsel skal justeres. Dette kræver et længerevarende forløb med juridisk fokus samt forhandlinger med operatørerne. Denne proces indeholder grænser for maksimal justering af kontrakterne pr. kalenderår, hvilket medfører, at processen skal igangsættes min. to år før omlægningerne.

**Gennemførelse af anlægsarbejder:** Ændringerne i busdriften forventes at give anledning til en række nødvendige ombygninger af kryds, flytning/nedlæggelse/oprettelse af nye stoppesteder samt sikring af nye endestationsfaciliteter. Desuden vil udvalgte kommuner og Region H. eventuelt have behov for gennemførelse af projekter, som sikrer fremkommeligheden på de mest centrale linjer. Dette kræver procestid ift. finansiering, projektering og gennemførelse af anlægsarbejdet.

**Udarbejdelse af køreplaner:** Tilpasningen af busnettet kræver udarbejdelse af en lang række køreplaner.

Tidsplanen for fase 2 er pt. ikke udarbejdet, men indgår som en leverance i fase 1.

Ændringerne i vilkårene for busdriften i hovedstadsområdet vil være omfattende, og projektets resultater indarbejdes derfor i Trafikplan 2016. Det sikrer samtidig den nødvendige politiske behandling og godkendelse i kommuner og regioner, som gennemføres ultimo 2016.

## 7. Borgerdialog

Den kollektive trafik påvirker mange borgere i hverdagen. Derfor vil der i efteråret 2015/vinter 2016 hos de enkelte parter i projektet blive gennemført en offentlig høring af scenarierne for busbetjeningen. Inputtet fra høringen vil indgå i en justering af scenarierne inden den endelige politiske vedtagelse medio 2016.

## 8. Økonomi

Til gennemførelse af projektet estimeres udgifter til trafikberegninger, teknisk rådgivning og projektledelse. Udgifterne forventes at være 5 mio. kr., og finansieringen fordeles mellem Trafikselskabet Movia, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Region Hovedstaden ud fra følgende fordeling:

- Trafikselskabet Movia (50 %): 2,5 mio. kr., heraf 1,5 mio. kr. til projektledelse
- Københavns Kommune (80 % af alle bustimer): 2 mio. kr.
- Frederiksberg Kommune (11 % af alle bustimer): 0,275 mio. kr.
- Region Hovedstaden (9 % af alle bustimer): 0,225 mio. kr.

Budgettet forventes udmøntet på følgende poster:

Budget for Bynet 2019	
	mio. kr.
<b>Samlet budget:</b>	<b>5,0</b>
<b>Rådgivningsydelser</b>	<b>2,5</b>
<i>Heraf trafikberegninger (forventet)</i>	<i>1,3</i>
<i>Heraf kundepræferenceundersøgelse (forventet)</i>	<i>1,2</i>
<b>Rapportering</b>	<b>0,5</b>
<b>Kommunikation</b>	<b>0,5</b>
<b>Projektledelse</b>	<b>1,5</b>

Udgifter til borgerdialog afholdes uden for projektets økonomi af de enkelte kommuner og regionen.