

Notat

Trafikafdelingen

Til
Trafikdage AUC 1998

Dato
8. juli 1998

Kopi til

Sagsbehandler: tdp
Journal: Ta 10.00.07/-202929
Direkte: 36 44 11 44 - 2326

Kollektiv Trafikplan 1998

1. Planens historie og opbygning

Kollektiv Trafikplan 1998 er udarbejdet i henhold til lov om HT. Den pålægger HT at udarbejde en kollektiv trafikplan for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det skal ske i samarbejde med DSB og Banestyrelsen og med inddragelse af privatbanerne og Ørestadsselskabet.

Kollektiv Trafikplan 1998 afløser Kollektiv Trafikplan 1993 og de to tillæg der er udarbejdet til den. Begge tillæg handler om etablering af Metroen i København og Frederiksberg.

Kollektiv Trafikplan skal i henhold til loven indgå med særlig vægt i regionplanarbejdet i de fem regionale myndigheders regionplaner. Der står i loven, at Regionplanerne skal udarbejdes med særlig hensyntagen til den Kollektiv Trafikplan. De fem regionplanmyndigheder har været inddraget i arbejdet –med Kollektiv Trafikplan 1998.

Kollektiv Trafikplan 1998 er opbygget med tre dele, en statusdel der beskriver hvordan udviklingen har været historisk frem til i dag for den kollektiv trafik i HT-området, samt hvordan udviklingen har været i forhold til den kollektives trafiks konkurrenter og samarbejdspartnere.

Der sættes focus på forholdet mellem udviklingen i trafikken generelt og hvordan det er gået for såvel den kollektive trafik som privatbiltrafikken og cykeltrafikken. Er konkurrenceforholdet blevet forskubbet?? Hvordan har øvrige parametre udviklet sig, hvor er der blevet besluttet om anlæg m.v.

Mål og perspektivdelen opstiller de langsigtede mål for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der opstilles mål inden for forskellige kategorier som fx passagerantal, rejsetid, frekvenser, park and ride pladser, samarbejde med cykler, terminalforbedringer, busfremkommelighed, kollektiv trafik uden for fingerbyområdet, handicapservice og markedsføring.

Tredje del af Kollektiv Trafikplan 1998 er handlingsplandelen. Her opstilles en lang række handlinger inden for de delområder der er nævnt i mål og perspektivdelen.

Inden for de enkelte handlinger præciseres det, hvem der er ansvarlig for at handlingerne bliver gennemført samt i hvilken takt det vil foregå.

2. Målsætning

Den overordnede målsætning for Kollektiv Trafikplan 1998 er en forøgelse af markedsandelen fra 20% til 24%.

Det dækker over, at der frem til år 2010 vil være en voldsom stigning i transportbehovet i regionen. Derfor betyder målsætningen kun, at den vækst der sker på transportområdet skal ske inden for gang, cykler og kollektiv trafik.

Det ligger fint i forlængelse af andre parters ønsker. Fx ønsker Københavns kommune, at biltrafikken skal forblive på 1997 niveau i kommunen. Dette vil kunne lade sig gøre, hvis kvaliteten af den kollektiv trafik forbedres og der gives bedre vilkår for cyklisterne, samt at der foretages aktive politiske valg for at tilgodese den kollektive trafik i København.

I det opstillede mål er der store geografiske forskelle på hvordan trafikken vil udvikle sig. Mest signifikant er der i København og Frederiksberg kommuner tale om et fald i antal busture. Dette skyldes tilvæksten af banebetjeningen med en jernbane til Lufthavnen og videre over Øresundsbroen til Sverige, og åbningen af den københavnske Metro i år 2001. Det betyder en reduktion af busdriften i centralkommunerne og samtidig en kraftig vækst i togandelen centralt.

3. Statusdelen

Fra 1980 og frem har den kollektive trafik tabt markedsandele til privatbilen.

Her indsættes kurven fra side 12 i KT98.

Der er muligvis tale om en stagnation inden for de sidste par år. Men de seneste tællinger viser, at der fra 1992 til 1997 er sket en stigning i antallet af kørte km. i Københavns kommune med ca. 5%.

Status i fordelingen af antal ture på forskellige transportmidler er meget tydelig. Der er flest der bruger bil, selv om der er store geografiske forskelle. Eksempelvis er cykeltrafikken i Københavns kommune nu så stor, at ca. hver tredje rejse foregår med cykel som transportmiddel. Til gengæld bruges cyklen ikke aktivt nok i samspil med bus og tog.

Bilrådigheden er meget forskellig i regionen, idet den er langt størst i Roskilde og Frederiksborg amter tæt på 350biler/1000 indbyggere, mens der i Københavns kommune er knap 200biler/1000 indbyggere. Københavns kommune har indført P-afgift i 1990, og forsøger på den måde at holde pendlere ude af indre by.

Lokaliseringen af boliger og arbejdspladser i Hovedstadsområdet er i perioden fra 1990 til 1994 ikke foregået i stationsnære områder primært. Antallet af arbejdspladser er faldet med 5-6% i perioden i de stationsnære områder. Det samme er tilfældet i områder nær de regionale buslinier. Udviklingen i lokaliseringen har således gået i en retning der er til ugunst for den kollektive trafik. Det er sket trods klare mål om at fremme lokalisering af nye bolig og erhvervsområder stationsnært samt ved andre kollektive trafikknudepunkter i region- og kommuneplaner.

Når borgerne bliver spurgt om deres holdning til udviklingen er de ikke i tvivl. Borgerne ønsker ikke en by og en region på privatbilismens præmisser. Og borgerne er også villige til, at der bruges flere offentlige midler til at forbedre den kollektive trafik.

Figur indsættes her
(Kollektiv Trafikplan 1998 side 23)

Prisen for at rejse med kollektiv trafik i hovedstadsområdet har udviklet sig til klar ugunst for den kollektive trafik gennem de seneste mange år, og en nedsættelse af taksterne med 10% i efteråret 1997 hjælper kun lidt til at rette op på misforholdet.

Terminalforholdene er stadig langt fra gode nok. Omstigningspunkterne mellem tog og bus, er af kunderne vurderet som af meget stor betydning. Derfor er der i de seneste år blevet foretaget en opprioritering af dette område. Der skal sikres gode skiftemuligheder, hvis der skal tiltrækkes nye kunder til det kollektive transportsystem. Det vil også være med til at fastholde de nuværende kunder i en længere periode. Derfor har trafikkselskaberne afsat penge til at kunne gå ind og medfinansiere terminalforholdene i regionen.

Problemerne med fremkommeligheden for busserne i specielt myldretidene er vokset i de seneste år. Dette giver øget rejsetid for kunderne og gør det vanskeligere for chaufførerne at overholde køreplanen. Derfor har HT afsat midler til at forbedre fremkommeligheden for busserne i samarbejde med de lokale vejmyndigheder.

For togtrafikkens vedkommende er der kapacitetsproblemer mellem København og Ringsted. Derfor er der i regi af Banestyrelsen udarbejdet flere forslag til at løse dette kapacitetsproblem. Problemet vil vokse med åbningen af Øresundsforbindelsen. Der skal derfor træffes beslutning om hvordan kapaciteten kan udbygges.

Der cycles mere og mere til gavn for sundheden og miljøet. Et øget samarbejde mellem cykel og kollektiv trafik vil derfor være en fornuftig alliance for at begrænse biltrafikken og forbedre miljøet i hovedstadsområdet. Der er sket et større samarbejde i de seneste år, men der er stadig lang vej til målet. Der er et særligt problem når det regner, så tager store dele af cyklisterne bussen eller toget i stedet for. Det skaber overbelægning og derved dårlig kvalitet i det kollektive transportsystem. (Men også øgede indtægter)

Samspillet til bilisterne kan også forbedres. Der skal sættes mere focus på Park and Ride end der har været tidligere. I tilknytning til togstationerne i hovedstadsområdet var der i 1997 ca. 9.300 P-pladser. Tællinger viser at kun 60% af pladserne er optaget klokken 10. Der er dog stor variation mellem P-pladserne udnyttelse. Langt den overvejende del af de rejsende der bruger Park and Ride, parkerer bilen ved den nærmeste station, eller kollektive trafikknudepunkt i forhold til bopælen. En mindre del vælger at køre længere til et knudepunkt, hvorfra der er bedre eller billigere forbindelser.

4. Mål og perspektiver

Det opstillede mål for udviklingen i markedets andele fra 20 til 24% dækker over store geografiske forskelle. Det er kun i centralkommunerne, at biltrafikken ikke vil stige. I resten af regionen vil antallet af bilture stige frem til år 2010, men antallet af tog og bus ture vil stige endnu mere procentvis end antal bilture.

Specielt anlægget af Metroen og jernbanen til Kastrup Lufthavn og videre til Sverige betyder en stor stigning i antal ture med tog. Det er så stor en stigning i togture, så det betyder et fald i antal ture med busser i centralkommunerne.

Der er opstillet kvalitetsmål for bl.a. gangafstande, rejsetider, frekvenser, korrespondencer, rejsekomfort, information og service. Der er opstillet mål som kortsigtet kan være vanskelige at leve op til. Men der er et mål at arbejde hen i mod.

Som eksempel kan nævnes målet med, at HT arbejder med en stoppestedsafstand på minimum 1.000 meter for de regional buslinier. Dette medfører en høj rejsehastighed, som er et andet mål.

Det er et langsigtet mål, at nedsætte den gennemsnitlige kollektive rejsetid fra dør til dør med 10-15% i planperioden.

Målet for rejsekomfort er bl.a., at der skal tilbydes siddeplads til alle ved rejser i det regionale net.

På terminalområdet er der en lang række delmål. Her er hovedmålet, at der skal ske markante terminalforbedringer i planperioden. Dette skal blandt andet ske ved samfinansiering med andre parter. Brugerne skal opleve, at terminalerne bliver løftet kvalitetsmæssigt på en lang række parametre i planperioden.

På Park and Ride området, er målet, at Park and Ride rejserne til de centrale kommuner skal udgøre 5% af den samlede daglige trafik. Det er en tredobling af det nuværende niveau.

Kvalitetsmålene for busfremkommelighed fremgår af skemaet herunder:

Skema fra side 61 i KT98 sættes ind her.

Den kollektive trafik uden for fingerbyen skal styrkes, målet er her en styrkelse af det regionale net, en bedre integration med de kommunale kørselsordninger, samt en understøttelse af behov for tryghed og mere behovsstyret kollektiv trafik.

Målet i samspillet med cykeltrafikken er en fortsat udvikling så cykel og kollektiv trafikken er medspillere. Der skal sættes på cykelparkering, information, medtagning, pris med mere. Cykeltrafikken skal overtage mere af transportarbejdet i byerne!

Målet for bevægelseshæmmede og handicappede i den kollektive trafik er, at flest mulig skal selv kunne benytte den almindelige kollektive trafik.

Prisen for den kollektive trafik skal udvikle sig så den er konkurrencedygtig med prisen på benzin. Udviklingen i prisen for en rejse med kollektiv trafik skal ligge under udviklingen for en tilsvarende rejse i bil.

På miljøområdet er målet, at miljø skal tænkes ind på alle niveauer i planlægningen og udførelsen af den kollektive trafik. Det er lige fra udslip af emissioner til indkøb af nye tog samt anlæg af nye baner.

5. Handlingsplanen

Inden for overskriften det regionale net er der en række handlinger som vil styrke det regionale net i planperioden. Her skal nævnes følgende:

Ny bane til lufthavnen og videre til Sverige. Denne bane giver mulighed for meget hurtig forbindelse til det øvrige regionale net. Den tages i brug til Lufthavnen 28.9.98 og videre til Sverige ca. 1.7.2000. Banen giver en helt ny direkte togforbindelse mellem Roskilde og Lufthavnen.

En evt. forlængelse af Ringbanen fra Vanløse og videre til Sjælør/Ny Ellebjerg vil give forbindelse mellem radialerne omkring København. Der er i øjeblikket et udvalg der undersøger denne udbygning.

Metroen fra Vanløse gennem København til Ørestaden og til Lergravsparken og muligvis videre derfra til Lufthavnen. Metroen vil have mange skift til det regionale net i såvel Ørestaden, Nørreport som i Vanløse/Flintholm.

Udbygning af S-banen til 2 spor mellem Ballerup og Frederikssund. Det giver mulighed for 10 minutters drift helt til Frederikssund.

Indkøb af de nye S-tog, når alle S-tog er indkøbt år 2005 kan deres øgede acceleration og tophastighed udnyttes til at spare rejsetid for kunderne. Der vil ske en gradvis indsættelse af de nye S-tog på strækninger, hvor det vil være muligt at udnytte togenes fordele.

København-Ringsteds kapacitetsudbygning vil give mulighed for en langt bedre regularitet samt at køre flere tog på strækningen. Der overvejes en helt ny bane fra København via Køge til Ringsted. Der foretages en særskilt høring om dette projekt.

Projekt Basisnet undersøger mulighederne for at give en bedre betjening i områder der i dag ikke er tilstrækkeligt godt betjent med højklasset kollektiv trafik. I løbet af 1998 vil styregruppen for projektet fremlægge de tre forslag et forslag med lightrail løsning og højklasset bustrafik, et forslag med

central Metrostrækning, højklassede buslinier samt en ligtrail på ring 3 i Københavns amt samt et forslag der udelukkende består af højklassede buslinier. Disse tre forslag vil så indgå i det videre arbejde med at opkvalificere den kollektive trafikbetjening i disse områder.

Handlinger i forhold til busnettet. Her er Busplan 2001 til særskilt høring, den drejer sig primært om alle tilpasningerne i busnettet som konsekvens af banesudvidelserne (Banen til lufthavnen og Metroens 1. Etaper). En del af de sparede bustimer i forbindelse med banernes åbning bruges til at forbedre serviceniveauet for buspassagerne. Det vil primært ske gennem en styrket myldretidskørsel på bl.a. centrale S-buslinier i København og på buslinier uden for tætbyen.

HT vil videreudvikle samordning af kørselsbehov, som det er blevet afprøvet i Køge. Kundernes mening vil blive inddraget i arbejdet.

På terminalområdet vil der ske forbedringer på tilbringer-, adgangs-, parkerings og skifteforhold, samt information og servicefaciliteter. HT, DSB og Banestyrelsen har udarbejdet en plan for 33 terminaler til gennemførelse. Der er tale om et idekatalog, som kommunerne skal inddrages i. HT og DSB/banestyrelsen har hver afsat 12 mio.kr. i 1998 til forbedringer af terminalerne. Det fortsætter i de kommende år. Det forventes at kommunerne også bidrager med midler, ligesom der er en forventning om at Trafikministeriet aktivt vil bidrage til at få sat yderligere gang i moderniseringen.

Der er foregået et særskilt arbejde omkring landets største terminal, Nørreport station. Der er udgivet en plan til løsning af de store udfordringer, der er her. Der er ikke fundet finansiering til projektet endnu.

Der er ligeledes igangsat et udvalgsarbejde for ombygning af Københavns Hovedbanegård, der skal løse den manglende kapacitet ved udvidelsen af sporkapaciteten til Ringsted og de kommende Øresundstog.

På Park and Ride området skal der opstilles en samlet strategi for udbygning af Park and Ride faciliteter. Dette skal foregå i et samarbejde mellem HT, DSB og Banestyrelsen med inddragelse af vejmyndighederne.

På busfremkommelighedsområdet har HT afsat 6-8 mio. kr pr år. HT vil målrette henvendelser til vejmyndighederne for at få gennemført konkrete projekter. Den ny teknologi skal udnyttes, det skal ske gennem erfaringerne fra PRIObus og SKYbus forsøgene. Der oprettes et fremkommelighedsbarometer, der viser hvor der er fremkommelighedsproblemer.

Uden for fingerbyen vil HT som minimum indføre 20 minutters drift i myldretiderne i det regionale net mellem kommune-centrene. Der vil ligeledes ske udvidelse af ordningen med telebusser.

Cyklen og den kollektive trafik, her sættes der ind på en række felter. DSB S-tog udvikler et nyt cykelkoncept for S-tog stationerne, heri indgår bedre vilkår for cykelparkering også aflåste, medtagning i Stog information og kommunikation. Med de nye S-tog vil der være plads til cyklerne også i myldretiden. Indtil da vil cykelspærretiden blive reduceret til 1½ time i morgen og eftermiddagstimerne. Det overvejes at ophæve spærretiden i den retning hvor der ikke er myldretid.

HT vil afdække forholdene for cykelparkering ved samtlige S-busstoppesteder. HT vil starte et forsøg med medtagning af cykler på en regional buslinie med relativt lange rejser.

Vedrørende kommunikation og information vil der blive arbejdet med at forbedre den fælles markedsføring og information til pendlere og fritidrejsende, bl.a. skal DSB S-togs blad "pendulet" udvikles til et fælles blad for de faste brugere af kollektiv trafik. Der vil blive satset på den ny teknologi, Internettet, reeltidsinformation, tekst-TV. Der er oprettet en fælles informationscentral, trafikinfo, der kan findes på Internettet www.trafikinfo.dk.

Der vil blive taget initiativ til et udviklingsarbejde for at forbedre informationen i forbindelse med driftsforstyrrelser.

På handicapområdet vil der ske forbedringer, så de bevægelseshæmmede stort set kan klare sig selv i det kollektive trafiksystem, det er lige fra S-tog, Metrovogne, terminaler og busser m.m. Det hele foregår i et tæt samarbejde med handicaporganisationerne.

Hvad taksterne angår, vil der blive vurderet muligheden for at foretage en prisdifferentiering, der kan tiltrække flere kunder. Dette vil tidligst ske i forbindelse med indførelse af elektronisk betaling gennem projekt rejsekort, det forventes indført omkring år 2003.

På miljøområdet vil de enkelte trafikskaber sætte focus på at miljøet skal forbedres i alle faser af planlægningen og udførelsen af den kollektive trafik. I fællesskab vil trafikskaberne oprette et permanent miljøudvalg. Udvalget drøfter prioriteringer på miljøområdet, og gennemførelse af fælles projekter samt udvikling af nye initiativer på miljøområdet. Den kollektive trafiks miljøfordele skal synliggøres, det skal bl.a. ske ved en kundeorienteret markedsføring.

6. Det videre arbejde

Kollektiv Trafikplan 1998 er i høring frem til 1.10.1998. Når høringsresultaterne er behandlet vil der blive udarbejdet en endelig Kollektiv Trafikplan 1998. Det vil finde sted omkring årsskiftet 1998/99.

Der vil så årligt blive udarbejdet en status på hvordan det går med handlingsplandelen af KT98. Det skal også forsøges at dokumentere effekterne af de gennemførte handlinger.

Ved nye større tiltag, som involverer flere trafikselskaber, udarbejdes tillæg til Kollektiv Trafikplan 1998. Der må forventes:

- Tillæg om Metroens 3. Etape Lergravsparken – Lufthavnen
- Tillæg om Ringbanen fra Hellerup til Sjælør
- Tillæg om Projekt Basisnet
- Evt. tillæg om kollektiv trafik en ny banestrækning København – Ringsted.

Der udarbejdes en ny Kollektiv Trafikplan formentlig i år 2002, der skal findes en fornuftig sammenhæng til revisionen af regionplanerne.

7. Virkninger og konsekvenser

For at nå det opstillede mål med en vækst i markedsandelen fra 20 til 24% er det nødvendigt, at andre parter træffer politiske beslutninger, der forbedrer konkurrenceforholdet mellem den kollektiv trafik og den private bilkørsel. De opstillede handlinger vil betyde en vækst i markedandelen på knap 3%, for at nå målet med at biltrafikken ikke skal stige i centalkommunerne skal der derfor træffes beslutninger der giver den sidste gode 1%.

Det kan også siges således, vi skaffer selv en øgning i den kollektive trafiks antal ture på 22% med de opstillede handlinger, de sidste 12% skal findes ved nødvendige eksterne trafikpolitiske tiltag.

Venlig hilsen

Thomas Damkjær Petersen