

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift **Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**
 (Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)
 ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



EURO 2020 i København - Mobilityplan

Casper Wulff, casper@rawmobility.dk

Partner, RAW Mobility

5114 4638

Nicolai R. Hoegh, Nicolai@rawmobility.dk

Partner, RAW Mobility

5114 4643

Abstrakt

I 2020 er det 60 år siden at de første europamesterskaber i fodbold fandt sted. Det har UEFA valgt at fejre ved at gøre slutrunden i 2020 til en begivenhed der deler oplevelsen med flere fans, ved at afholde slutrunden i 12 forskellige lande, herunder Danmark.

Det betyder at der skal afholdes fire fodboldkampe i Parken, som en del af EM-slutrundens pulje og finalespil. EM i fodbold er nu verdens 3. største sportsbegivenhed, kun overgået af VM i fodbold og OL.

I forbindelse med EURO 2020 stiller UEFA en lang række krav til mobilitet og planlægningen heraf, som normalt ikke er tilfældet ved landskampe i Parken. RAW Mobility har derfor udarbejdet en Mobilityplan for DBU på baggrund af kravene fra UEFA. Mobilityplanen er udviklet i samarbejde med en lang række interessenter herunder bl.a. DBU, Københavns Kommune, Metro, DSB, CPH, MOVIA, Politi og beredskab. Foruden UEFA og en lang række undergrupper i UEFA, med reference til mobilitet og sikkerhed.

Det vil således både være selve arbejdet med planen og organiseringen af samarbejdet, samt den endelige plan der vil være emnet for oplægget.

Indledning

Det indledende arbejde omkring Mobilityplanen startede i foråret 2018, hvor de første aftaler omkring EURO 2020 faldt på plads, mellem de interessenter der bliver involveret i en stor del af forberedelserne og selve gennemførelsen af de tre uger, hvor EURO 2020 afholdes i København.

Der blev henover sommeren 2018 udarbejdet et første draft til Mobilityplanen, som dog skulle vise sig ikke helt at leve op til UEFAs forventninger, hvorfor DBU hyrede konsulenter (RAW Mobility) til at varetage den videre udarbejdelse af Mobilityplanen.

I skrivende stund er Mobilityplanen nu afleveret i et 4. draft, og med en endelig aflevering i slutningen af juni 2019, er arbejdet nu meget fremskredet, og mange detaljer er afdækket og afklaret med de enkelte myndigheder og trafikoperatører.

LOS-samarbejde

Hele mobilityplanen er udviklet i samarbejde med en lang række interessenter samlet i en "Local Organising Structure" (LOS) som er den term UEFA anvender for samarbejdsstrukturen. De involverede parter i LOS fremgår af nedenstående:

- DBU: Host City Management
- The City of Copenhagen - Finance Administration, Senior Consultant
- The City of Copenhagen - Copenhagen Technology and Environmental Management, Team Coordinator
- The City of Copenhagen - Copenhagen Technology and Environmental Management, Special Advisor
- Copenhagen Airport: Airport Optimization, Project Manager, VIP Services
- Greater Copenhagen Fire Department: Area Manager
- Capital Region: Head of Section
- Copenhagen Police: Deputy Chief Superintendent
- Metro: Operations Supervisor
- Movia: Chief Consultant
- DSB: Operations Supervisor
- Event Safety: Consultant
- RAW Mobility: Mobility Consultants

Foruden de nævnte deltagere, er der også tilknyttet yderligere interessenter, som fx Region Hovedstaden og Svenske transportoperatører, som holdes orienteret om planen, for at de senere kan deltage i en mere aktiv rolle, hvis eksempelvis Sverige skal spille i København eller lign.

UEFA har selvfølgelig også en aktiv rolle i samarbejdet, hvor de bl.a. bistår med sparring og input, der sikrer at fans i de 12 forskellige byer vil få en ensartet oplevelse af mobilitet til de enkelte stadions.

Mobilityplanen

Mobilityplanen er bl.a. udviklet gennem analyse af en lang række scenarier. Det vides på nuværende tidspunkt kun at der skal spille 4 kampe i København og hvilke dage der skal spilles. Men hverken tidspunkter på dagen, eller hvorvidt Danmark spiller eller ej, vides med sikkerhed før til december 2019. Tidspunkt for kampafviklingen vil have stor indflydelse på den øvrige trafik og mobilitet i byen, ligesom det vil have stor indflydelse om Danmark spiller.

Der er derfor arbejdet med følgende 12 scenarier, som tager højde for kamptidspunkt, ugedag og hvorvidt Danmark spiller eller ej. Hvis Danmark kvalificerer sig til slutrunden, vil de være sikret mindst to hjemmekampe i Parken, og afhængig af øvrige resultater helt op til tre hjemmekampe.

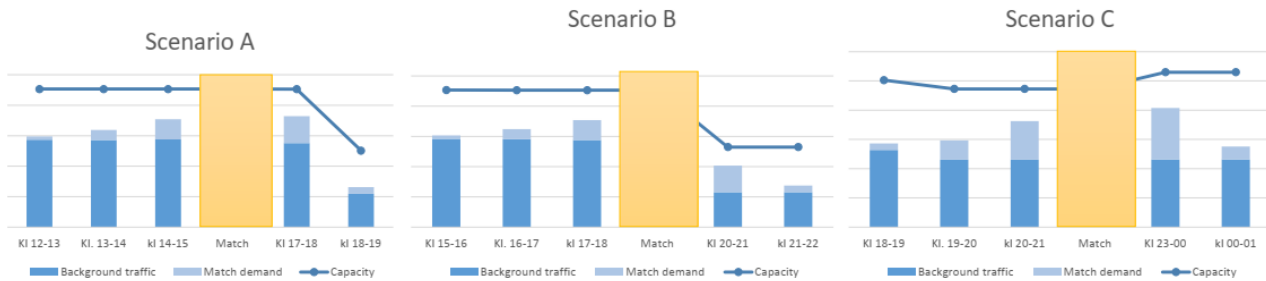
Tabel 1 – Scenarier for kampafvikling

Match Time	With Domestic Team		Without Domestic Team	
	Weekday	Weekend	Weekday	Weekend
3:00 PM	A	D	G	J
6:00 PM	B	E	H	K
9:00 PM	C	F	I	L

Foruden behandlingen af de mange scenarier, indeholder Mobilityplanen kort over skiltning og wayfinding, samt 'Last Km'. Kort der viser håndtering af trafikoplægninger og sikkerhedsforanstaltninger. Dette er behandlet videre i nedenstående afsnit.

Kapacitetsanalyse

For hver af de 12 mulige kamptidspunkter er der foretaget en kapacitetsanalyse, for at afdække, om der er steder i transportsystemet, hvor der skal gøres særlige tiltag for at afhjælpe potentielle problemer.

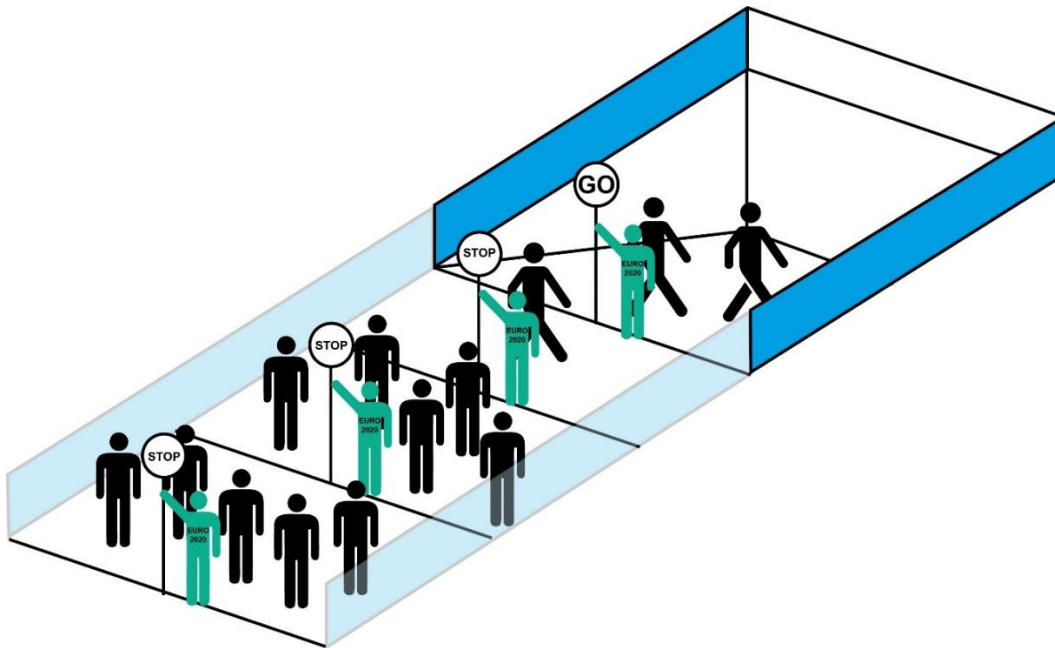


Figur 1 – eksempel på kapacitet i transportsystemet og scenarier

I mange andre europæiske storbyer ligger fodboldstadion i udkanten af byen med direkte opkobling til højklasset kollektiv transport, som letbane, tog eller metro, samt gode forhold til parkering med opkobling til overordnet vejnet. Dette er ikke tilfældet i København, hvor Parken er centralt placeret i byen.

Gennem analysearbejdet er der indsamlet oplysninger omkring kapacitet i de forskellige transportformer, herunder også rest kapacitet. Ud fra UEFA's erfaringer fra tidligere afholdte slutrunder, i forhold til fans præferencer til transportformer, er der opstillet flere bud på fordeling i transportmidlerne i København. Overordnet set er der tilstrækkelig kapacitet i systemet til afvikling af fans, samtidig med at københavnernes kan komme til/fra arbejde mm.

En af de udpegede udfordringer er den nye Metrocityring. I 2020 er Metrocityringen åbnet og vil have to stationer tæt på Parken, som derfor vil være meget attraktive for fans. Kapacitetsanalysen viser, at der ikke er tilstrækkelig kapacitet til at kunne afvikle de mange fans, specielt ikke, hvis kampen spilles umiddelbart efter eftermiddagsspidsperioden på hverdage, hvorved der er sammenfald mellem eftermiddagsmyldretid og fans på vej mod Parken. Derfor er der gjort flere tiltag i planen for at dossere fans mod metroen (se figur 2), samt god skiltning og information omkring brug af S-tog og regional tog med direkte forbindelse til Lufthavnen.



Figur 2 – eksempel på dosering af fans mod metroen.

Mobilityplanen

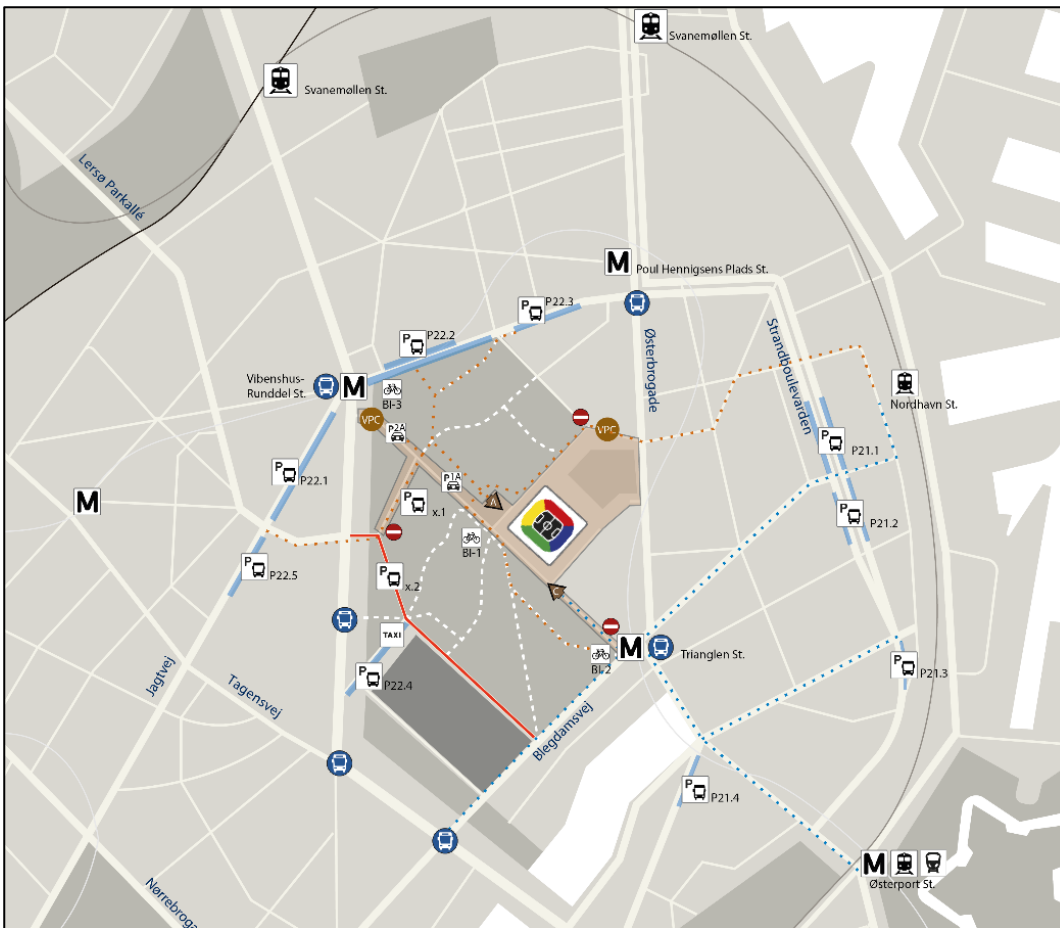
Foruden analysearbejdet med de 12 scenarier, indeholder Mobilityplanen som beskrevet en lang række mere operationelle beskrivelser og tiltag.

Det overordnede mål med disse tiltag, er i sidste ende at sikre den bedst mulige oplevelse for de fans som vælger at komme til København for at se en kamp i slutrunden, foruden samtidigt at sikre at det også bliver en god oplevelse for dem der allerede er i byen eller er beboere i København.

Som et led i at gøre EURO 2020 til en god oplevelse for fans, afholdes der i forbindelse med Danmarks kvalifikationskampe i Parken, en række test, hvor dele af Mobilityplanen kan testes i mindre målestok, og derefter tilpasses, hvis der viser sig et behov. Det drejer sig om alt fra test af cykelparkering og wayfinding, samt kommunikation i kollektiv trafik.

En ubekendt i hele Mobilityplanen er fortsat åbningen af Metrocityringen, som efter planen skal åbne i sommeren 2019. Brugsmønstret af cityingen samt dens indvirken på transport til og fra Parken, er ubekendte parametre, som skal implementeres i Mobilityplanen når der er mere viden om cityringens indflydelse.

I nedenstående figur, er der vist et udkast til 'Last Km'. planen, som får indflydelse på trafik og mobilitet i området omkring parken.



Figur 2 - Draft 'Last Km.' map - transport HUB's og stationer, parkering, trafikperimeter mv.

Omkring Parken er der yderligere en afgrænsning som håndteres af det team der står for sikkerhed, i forhold til UEFAs krav til Safety and Ssecurity. Som Mobilityplanen spiller op imod, og skal koordineres med.