

Denne artikel 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



Oprettelse af Pendlernettet i Movias område

Thomas Damkjær Petersen, tdp@moviatrafik.dk

Movia

Abstrakt

Movia har gennem 2 år arbejdet med Pendlernettet.

Behovet for et sådant projekt er opstået i forlængelse af Movias dannelse, strukturreformen og den måde som kommuner og regioner indkøber kollektiv bus- og lokalbanetrafik på.

De sidste år, efter realiseringen af strukturreformen, har været turbulent for aktørerne og til tider også kunderne i den kollektive trafik. En gennemgående trend er, at ressourcerne satses der, hvor de største kundestrømme er. Dertil kommer en gennemgående trimning af de mindst benyttede afgange på den del af nettet, hvor efterspørgslen er spredt i tid og rum.

Med Pendlernettet ønskes defineret et overordnet net, som er det der fremadrettet samarbejdes om og udvikles på. Med ro omkring Pendlernettet bliver der tid til at samarbejde om de strategiske langsigtede mål og satsninger. Pendlernettet sætter fokus på de største passagerstrømme, og princippet om "mest til flest" forfølges.

Pendlernettet omfatter 91 bus- og toglinjer, som ejes og administreres af kommuner, regioner og Movia. Dertil kommer Metro, S-tog og regionale baner. De 91 linjer fordeler sig på:

- 50 mellembys linjer
- 31 byinterne linjer
- 10 lokalbaner

Pendlernettet befordrer 73 % af passagerene og forbruger 56 % af alle køreplantimer for busserne og lokalbanerne i Movias område. Der er nogenlunde samme dækningsgrad, når man ser på hovedstadsområdet under ét, og når man ser på den øvrige del af Movia. Derimod er der forskelle kommunerne imellem i, hvor stor en andel af den kollektive transport, der er optaget i Pendlernettet.

Det er oplagt, at den største passagerfremgang skal komme i Pendlernettet, hvor kommuner og regioner skal koncentrere deres indsats for at gøre det kollektive trafiktilbud bedst muligt set med kundeøjne.

Indledning

Movia har gennem 2 år arbejdet med Pendlernettet.

Behovet for et sådant projekt er opstået i forlængelse af Movias dannelse, strukturreformen og den måde som kommuner og regioner indkøber kollektiv bus- og lokalbanetrafik på.

De sidste år, efter realiseringen af strukturreformen, har været turbulent for aktørerne og til tider også kunderne i den kollektive trafik. En gennemgående trend er, at ressourcerne satses der, hvor de største kundestrømme er. Dertil kommer en gennemgående trimning af de mindst benyttede afgang på den del af nettet, hvor efterspørgslen er spredt i tid og rum.

Ved køreplansskiftet i december 2011 skete der en yderligere udrulning af R-nettet, så det nu er introduceret i hele Movias område. Dertil kommer at en række af de større byer udenfor centralkommunerne introducerede "købstadsmodellen" af A-busser. Dermed forventes hovedtrækkene i linjestrukturen at være på plads. Ikke at der ikke forsat er behov for justeringer og omprioriteringer, men tiden er inde til at få mere ro på, således at:

- Borgere og virksomheder kan indrette sig efter, at de har den samme betjening også næste år.
- Man ikke alt for ofte skal gennem justeringer og ændringer, som kræver en væsentlig planlægningsindsats.
- Man kan indrette adgangsveje og stoppestedsfaciliteter i tillid til, at de højklassede linjer ligger fast, og investeringer derfor ikke er spildte.
- Prioritering af bussens fremkommelighed på strækninger og i kryds sker der, hvor flest får gavn af det - også fremover.

Med Pendlernettet ønskes defineret et overordnet net, som er det der fremadrettet samarbejdes om og udvikles på. Med ro omkring Pendlernettet bliver der tid til at samarbejde om de strategiske langsigtede mål og satsninger. Pendlernettet sætter fokus på de største passagerstrømme, og princippet om "mest til flest" forfølges.

Med Pendlernettet laves en frivillig aftale om, at dele af busnettet er mere fredet end andet. Kommuner og regioner kan ikke formelt binde sig til aftaler med Movia og hinanden, der ligger ud over det, som loven foreskriver. Men man kan frivilligt forpligtige sig til, at fremtidige tiltag i Pendlernettet sker i respekt for og med hensyntagen til de rejsebehov, som de øvrige aktører har ansvar for at tage vare om. Det skal være let at få linjer ind i Pendlernettet, hvis de ellers lever op til nettets standard. Det skal derimod ikke være så let at tage linjer ud. Det vil være forbundet med synlighed og kræve argumentation - det ligger i musketer eden. Der ændres ikke på, at såvel kommuner som regioner har egen trafikbestillerkompetence.

I arbejdet med Pendlernettet har der været gennemført 6 geografiske opdelte workshops, hvor Movia fik input fra kommuner og regioner. På disse administrative workshops blev Movias forslag til Pendlernet godt modtaget, og der kom flere forslag fra kommunerne om at få flere buslinjer ind i Pendlernettet. Der var stor deltagelse i workshopsene fra kommunernes side og processen var vellykket. Pendlernettet var efterfølgende i politisk høring i alle kommuner og begge regioner. Der blev afholdt 6 temamøder om Pendlernettet og Trafikplan 2013 i februar/marts 2012 med politisk deltagelse. Der var også stor opbakning til disse 6 temamøder.

Den politiske høringsperiode afstedkom, at kommunerne bad om at få taget 7 buslinjer ud af det foreslåede Pendlernet. Resultatet af den grundige dialog med kommuner og regioner betyder at Pendlernettet i sin første udgave blev vedtaget af Movias bestyrelse den 10 maj 2012 og består af 91 lokalbane – og buslinjer.

Kriterier for optagelse i Pendlernettet

Det er pendlernettes opgave sammen med banesystemet at tilbyde borgerne i Movias område stabile og sammenhængende muligheder for at rejse med kollektiv trafik – også på tværs af administrative grænser. Derfor indeholder Pendlernettet de regionale banelinjer samt de buslinjer, der har den højeste betjeningsstandard. Buslinjerne kører relativt direkte uden alt for mange afstikkere. Der er en hyppig drift på linjerne – og de kører på de fleste tidspunkter – også aften og weekend.

Pendlernettet tager udgangspunkt i linjeføringer og frekvenser, som de på nuværende tidspunkt kendes for 2013, dvs. linjerne som de ser ud efter køreplansskiftet i december 2011 samt større vedtagne ændringer til køreplansskiftet i december 2012.

Statens baner udgør en væsentlig del af rygraden i den kollektive transport. Kommuner, regioner og Movia er uden direkte indflydelse på disse baner. Men det er umuligt at tale om det højklassede kollektive

transportsystem uden, at statens baner inkluderes. På den måde er de en del af Pendlernettet eller i hvert fald en forudsætning for det.

Blandt buslinjer mellem de større byer og byområder kvalificerer R og S linjer sig umiddelbart til optagelse i Pendlernettet. Dertil kommer enkelte E buslinjer enten alene eller som supplerende linjer til S busser. Der er mellem de større byer en række vigtige buslinjer, som har en standard under R niveauet. De mest centrale og højfrekvente af disse mellembys linjer er med i Pendlernettet.

Alle A busser er optaget i Pendlernettet. I flere af de større byer er der byinterne linjer, som har en - forholdene taget i betragtning - høj frekvens, uden at de har A bus standard. De er også optaget i Pendlernettet, fordi de udgør en væsentlig del af den lokale betjening. Flere af de byinterne busser, som i dag ikke har A bus standard, kan måske på længere sigt udvikle sig til egentlige A linjer.

Lokalbanerne har regioner og Movia ansvar for. Og eftersom de har en væsentlig funktion i den lokale betjening, har de kommuner de ligger i også en stor interesse i en optimal lokalbanebetjening. Alle lokalbaner er optaget i Pendlernettet. Flertallet af lokalbanerne har R-klassificering.

Maximums tid mellem afgange i Pendlernettet		Hverdag myldretid kl. 7-9 & 15-18	Hverdag udenfor myldretid kl. 6-20	Hverdag aften kl. 20-24	Weekend
Mellembys	R linjer	30 min	30 min	60 min	60 min
	S linjer	10 min	15 min	20 min	20 min
	Øvrige linjer	60 min	60 min	120 min	120 min
Byinterne	A linjer i København	6 min	6 min	10 min	10 min
	A linjer i købstæder	15 min	15 min	30 min	30 min
	Øvrige linjer	30 min	60 min	60 min	60 min
Lokalbaner	R standard	30 min	30 min	60 min	60 min

Præsentation af Pendlernettet

Pendlernettet omfatter 91 bus- og toglinjer, som ejes og administreres af kommuner, regioner og Movia. Dertil kommer Metro, S-tog og regionale baner. De 91 linjer fordeler sig på:

- 50 mellembys linjer
- 31 byinterne linjer
- 10 lokalbaner

Pendlernettet befordrer 73 % af passagerene og forbruger 56 % af alle køreplantimer for busserne og lokalbanerne i Movias område. Der er nogenlunde samme dækningsgrad, når man ser på hovedstadsområdet under ét, og når man ser på den øvrige del af Movia. Derimod er der forskelle kommunerne imellem i, hvor stor en andel af den kollektive transport, der er optaget i Pendlernettet.

Pendlernettets andel af passagerer og køreplantimer		Passagerer 1.000.000/år	Køreplantimer 10.000/år	Passagerer/ køreplan time
Udenfor hovedstadsområdet*	Pendlernet - bus og lokalbane	15	53	29
	Alle busser og lokalbaner	20	86	23
	Pendlernettets andel af hele nettet	75 %	62 %	
Hovedstadsområdet	Pendlernet - bus og lokalbane	140	197	71
	Alle busser og lokalbaner	192	360	53
	Pendlernettets andel af hele nettet	73 %	55 %	
Hele Movia	Pendlernet- bus og lokalbane	156	250	62
	Alle busser og lokalbaner	212	446	48
	Pendlernettets andel af hele nettet	73 %	56 %	

*Hovedstadsområdet defineret ved fingerbyen og dens opland

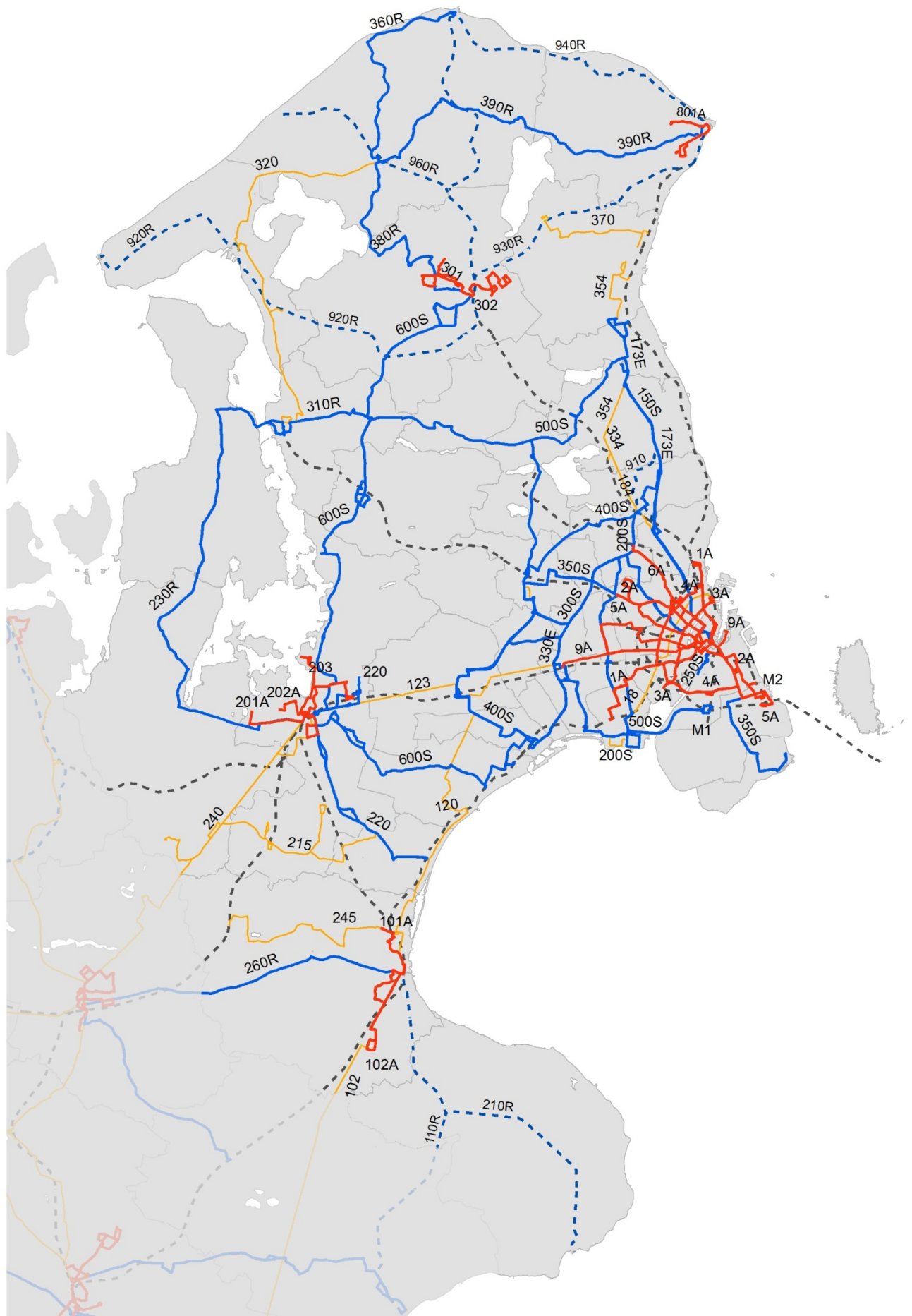
Ud fra registeroplysninger kan man beregne, hvor stor en del af alle boliger og arbejdspladser, der ligger i oplandet til den kollektive transport. Tre fjerdedele af alle husstande og en lidt større andel af de ansatte har Pendlernettet indenfor oplandet til deres bolig eller arbejdsplads. Til sammenligning dækker det samlede kollektive net af busser og tog ca. 95 % af alle boliger og arbejdspladser. Pendlernettes dækning varierer kommunerne imellem. Således er kun en tredjedel af boliger og arbejdspladser dækket af Pendlernettet i Stevns Kommune. I Frederiksberg Kommune er der en 100 % dækning.

Det videre arbejde med Pendlernettet

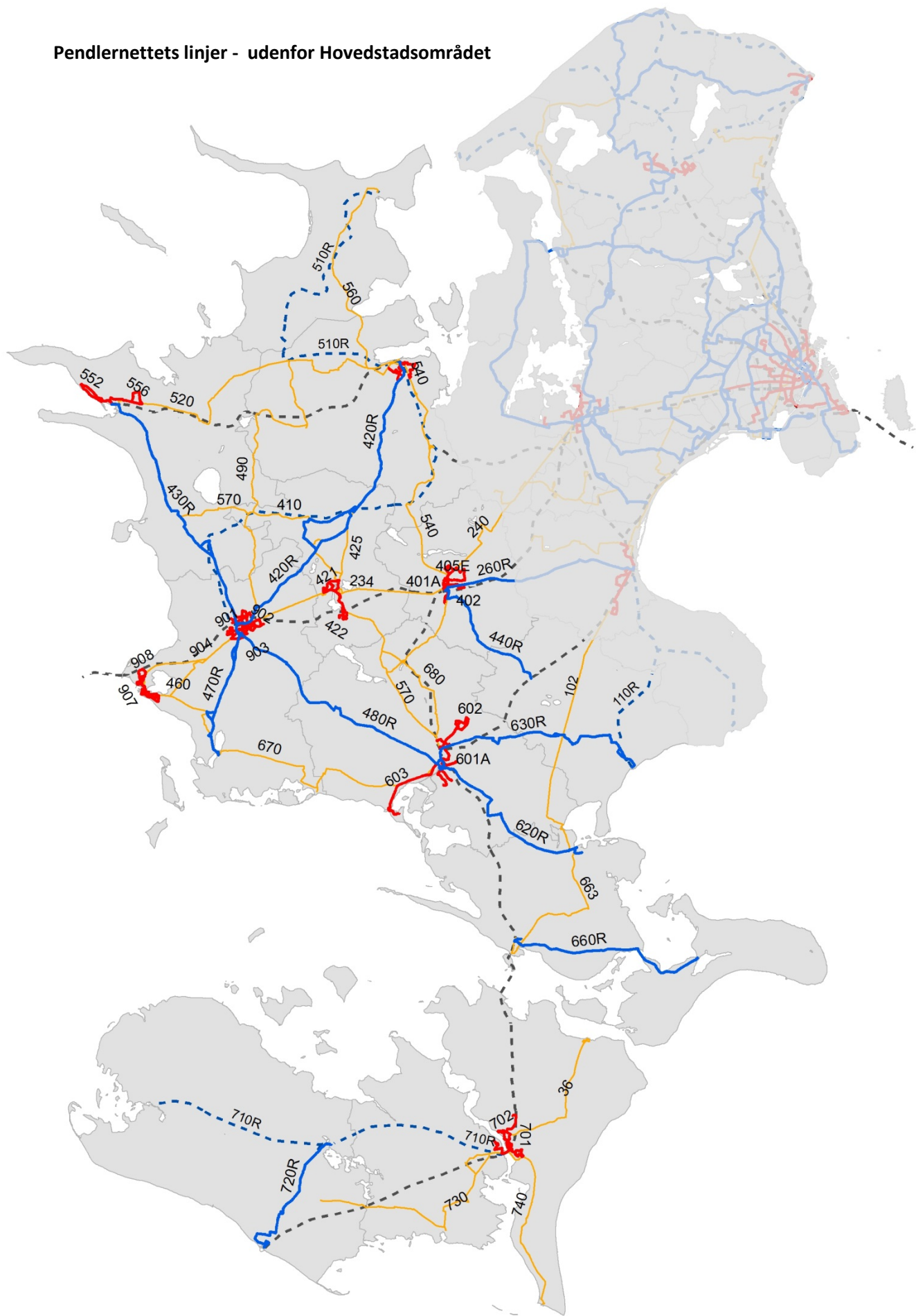
Pendlernettet skal indgå i Trafikplan 2013, som et vigtigt element i dette arbejde. I den forbindelse vil Movia gennemføre 6 workshops med kommuner og regioner i de områder som der tidligere har været afholdt workshops i. Workshops vil sætte fokus på målsætningen i Trafikplan 2013, hvor et af de overordnede mål er, at tiltrække flere kunder til den kollektive trafik. Movias bestyrelse har besluttet, at passagermålsætningen skal bygges op omkring de 6 geografiske workshops, således at det er kommuner og regioner der skal formulere målsætningen for deres eget område.

Det er oplagt, at den største passagerfremgang skal komme i Pendlernettet, hvor kommuner og regioner skal koncentrere deres indsats for at gøre det kollektive trafiktilbud bedst muligt set med kundeøjne.

Pendlernettes linjer - Hovedstadsområdet



Pendlernetnets linjer - udenfor Hovedstadsområdet



Pendlernettets linjer

