

FOLKETINGET



Trafikudvalget (2. samling)  
TRU alm. del - Bilag 164  
Offentligt

**Trafikudvalget**

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere  
**Dato:** 20. februar 2008

**Meddelelse om materiale fra Trafikudvalgets besøg hos Movia den 7.  
februar 2008**

Vedlagt fremsendes de plancher som blev fremvist ved Trafikudvalgets besøg  
hos Movia den 7. februar 2008.

Med venlig hilsen

Aicha Esdam,  
udvalgsassistent



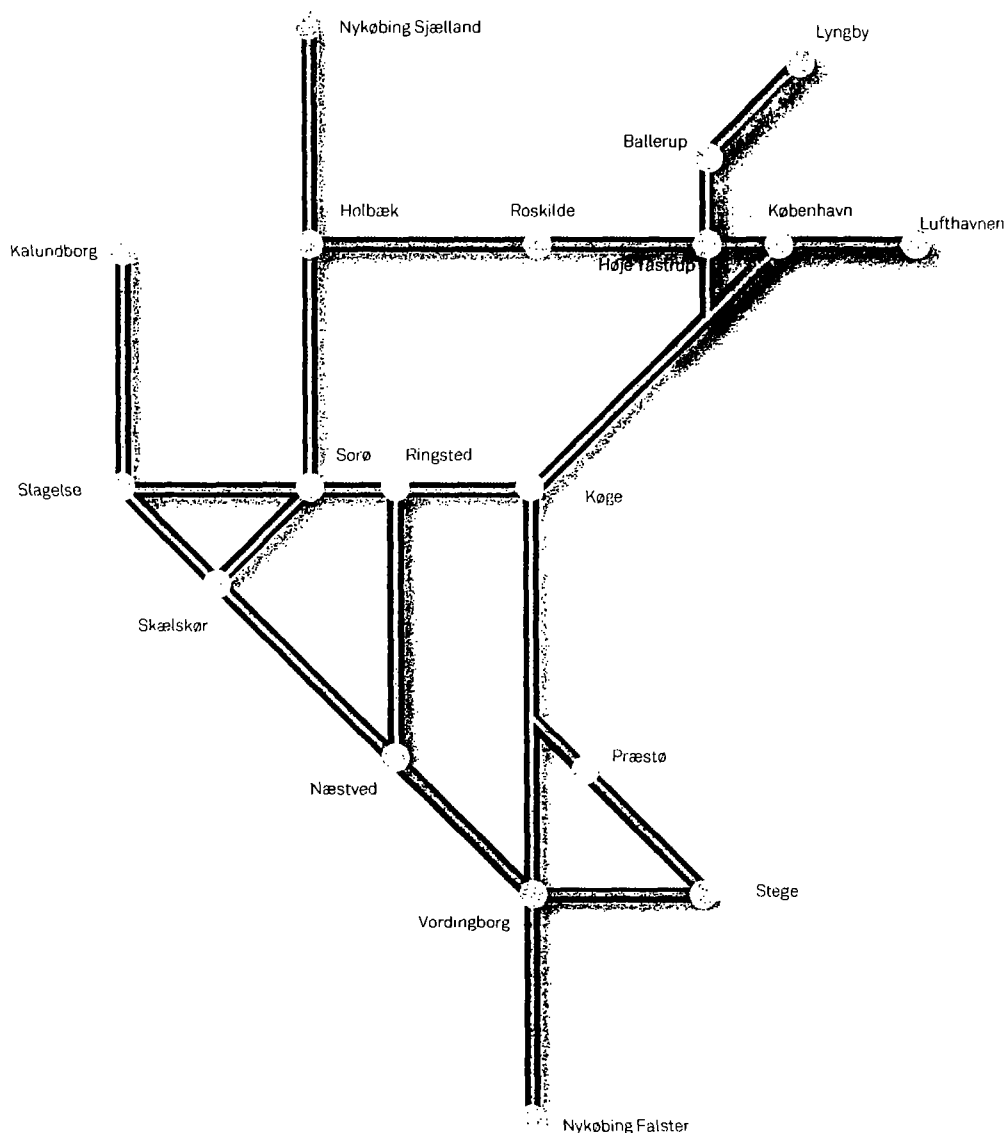
 movia

# Direktebusser på Sjælland

Idéskitse

# VI BINDER SJÆLLAND SAMMEN MED HOVEDSTADEN

- I et højklasset net af direktebusser med få stop, høj rejsehastighed og kørsel i motorvejenes nødspor på strækninger med trængsel.



## Hele dagen

Direktebusserne kører i samspil med den øvrige kollektive trafik.

- Drift hele dagen (05-24)
- ½-times drift morgen og eftermiddag
- Timedrift dag og aften

## Attraktiv rejsetid

Direktebusser er langdistancebusser, der kører direkte mellem større destinationer med få stop undervejs. De kører på motorveje og overordnede veje, hvilket giver høje rejsehastigheder. Motorvejenes nødspor udnyttes til kørsel på belastede motorvejsstrækninger, for at opretholde den høje rejsehastighed - direktebusserne overhaler bilkøerne indenom.

## Fælles billet

Billetter skal være en del af det fælles billetsystem (Bus og Tog Samarbejdet). En rejse med direktebusserne kan uden videre kombineres med bybus, S-tog, Metro eller tog. Det kommende rejsekort vil yderligere forenkle systemet.

## Knudepunkter og P&R

Effektive skift mellem direktebusser og til øvrig trafik.

- København H og Køge (Ølby) bliver de største knudepunkter
- Adgang til S-tog, regionaltog og IC-tog
- Parkér og Rejs anlæg (P&R) giver effektiv adgang for bilister.

Minutter	Nu	Direktebus
15	30	15

Udover rejsetidsbesparelser undgås skift undervejs.

## Komfortable busser

Direktebusserne er kvalitet, komfort og information

- Luksusbusser med komfortable sæder
- Let forplejning
- Aviser, TV og radio
- Trådløst internet
- Adgang til opladning af bærbar computer eller mobiltelefon.
- Rejsetidsinformation om køretid, næste stop osv.

### Tiltagende trængsel

Trængslen på vejene rammer især de mange pendlere, som dagligt bruger lang tid på transport til og fra arbejde. De daglige forsinkelser er opgjort til mere end 100.000 timer. Det svarer til et årligt tab for samfundet på ca. 5,6 mia. kr. Biltrafikken stiger stadig, og prognoserne indikerer markant vækst fremover.

Der er behov for at etablere gode og hurtige forbindelser på regionale strækninger med større pendlingsstrømme. Sjælland skal bindes bedre sammen med hovedstadsområdet. Et højklasset net af direktebusser vil supplere den nuværende jernbane og bustrafik. Direktebusser vil give effektive rejsetider med mulighed for at udnytte tiden undervejs.

### Brug nødsporene til busser

Motorvejenes nødspor er med dagens trafikmængder en dyr, ledig kapacitet. En investering i at klargøre nødsporene til kørsel vil frigøre denne kapacitet til gavn for fremkommeligheden. Direktebusserne kan øge kapacitetsudnyttelsen af infrastrukturen, herunder give en højere udnyttelse af nuværende busbaner og bussignaler.

#### Win-Win

- 1 bus kan afløse 1 km motorvejskø
- Giver bedre plads til bilerne

Direktebusserne kan overhale bilisterne indenom på de trængselsbelastede indfaldsveje i hovedstadsområdet. Det vil give passagererne et hurtigt og komfortabelt transportmiddel, der knytter Sjælland og hovedstadsområdet tættere sammen.

### Hvorfor vente på baneudbygninger?

Der diskuteres forskellige baneløsninger. Alle er karakteriserede ved, at de har en lang anlægsperiode. De første vil kunne stå klar om 10-15 år. Direktebusser kan være forløbere for baneprojekter, og kan således med kort varsel skabe nye, effektive forbindelser i det kollektive trafiknet. Frem til realiseringen af nye jernbaneforbindelser vil direktebusserne løse en vigtig transportopgave. De vil samtidig understøtte opbygningen af et nyt passagergrundlag og servicere de nuværende passagerer. Direktebusserne er billige i drift, hurtige at realisere og fleksible i betjening.

### Kombiner trafikformerne

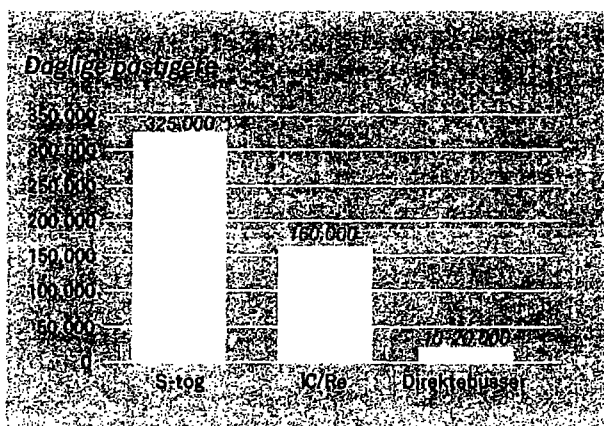
Trafikformerne kan spille meget bedre sammen, end de gør i dag. Den kollektive trafik er mest effektiv til at flytte store trafikstrømme. De rejsende skal bedre kunne kombinere denne styrke med deres private trafik.

- Effektive Parkér og Rejs anlæg (P&R) ved overordnede veje
- Stationsnære stoppesteder med skift til øvrig bus / jernbane
- Styrket samlet net af kollektive trafikforbindelser

### Udenlandske erfaringer

Direktebusser kører i dag som en del af det samlede kollektive trafikudbud i flere udenlandske storbyregioner. Det gælder f.eks. i Holland, Sverige og Norge, hvor det er tilladt for busserne at køre i motorvejenes nødspor.

Erfaringerne med opbygning af passagergrundlag er overvejende positive. I Oslo er 63 % af passagererne i TIMEkspresen tidligere bilister, mens 31 % er overflyttet fra tog. Den kombinerede betjening med bus og tog har samlet fået flere til at bruge kollektiv trafik – også toget. Stockholms Direktbussar bidrog fra 2005 til 2006 til at øge antallet af påstigere i den kollektive trafik med 6 %.



Direktebussernes drift kan finansieres med et markedsgrundlag på 10-15% af de rejsende. Det er markant mindre end det nuværende antal påstigere på S-tog og IC/Re tog på Sjælland.



### Det er sund fornuft

Trafikalt vil direktebusserne øge det samlede udbud af kollektiv trafik. Flere steder etableres gode, direkte forbindelser, hvor der i dag mangler reelle rejsemuligheder. De årlige bruttoomkostninger til driften vil ligge i størrelsesorden 130-160 mio. kr. Heri er ikke indregnet gevinster fra tilpasning af den nuværende busbetjening. Driften af direktebusserne kan være selvfinansierende ved et markedsgrundlag på 10-15 % af de rejsende i de korridorer nettet dækker.

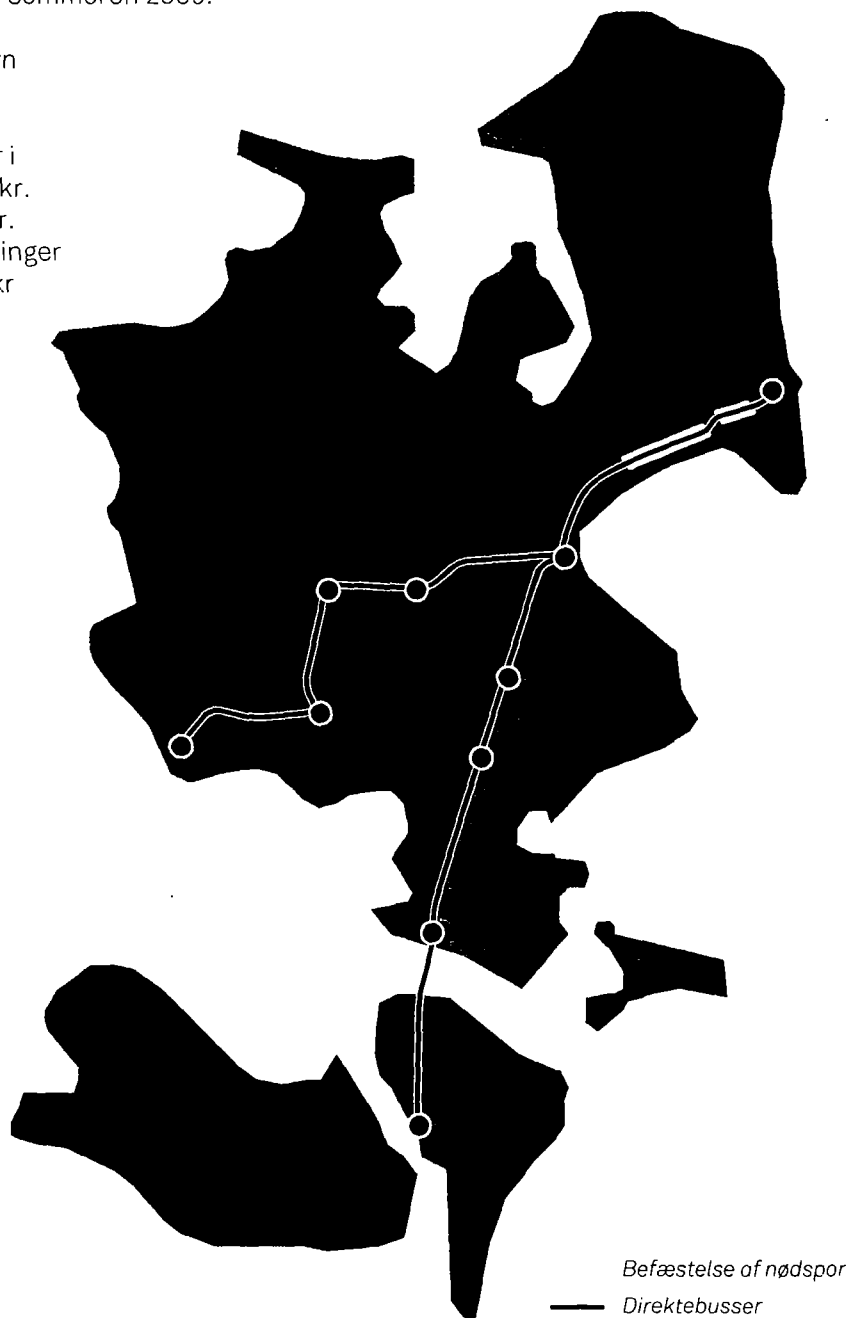
Et første skøn over anlægsomkostningerne indikerer, at nødsporsinvesteringer vil udgøre i størrelsesorden 500-700 mio. kr. Derudover vil det være fornuftigt at investere i effektive knudepunktsfaciliteter så som P&R-anlæg, skiftesteder til øvrig kollektiv trafik mv.

### Direktebusserne kan indføres i etaper

1. etape kan være i drift i sommeren 2009:

- Nykøbing F - København
- Skælskør - København

Det kræver investeringer i størrelsesorden 60 mio. kr. til befæstelse af nødspor. De årlige bruttoomkostninger til driften er ca. 40 mio. kr



Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3  
DK2500 Valby  
Telefon 36 13 14 00  
[www.movia.dk](http://www.movia.dk)

 mövia

Mio. passagerer i 2007

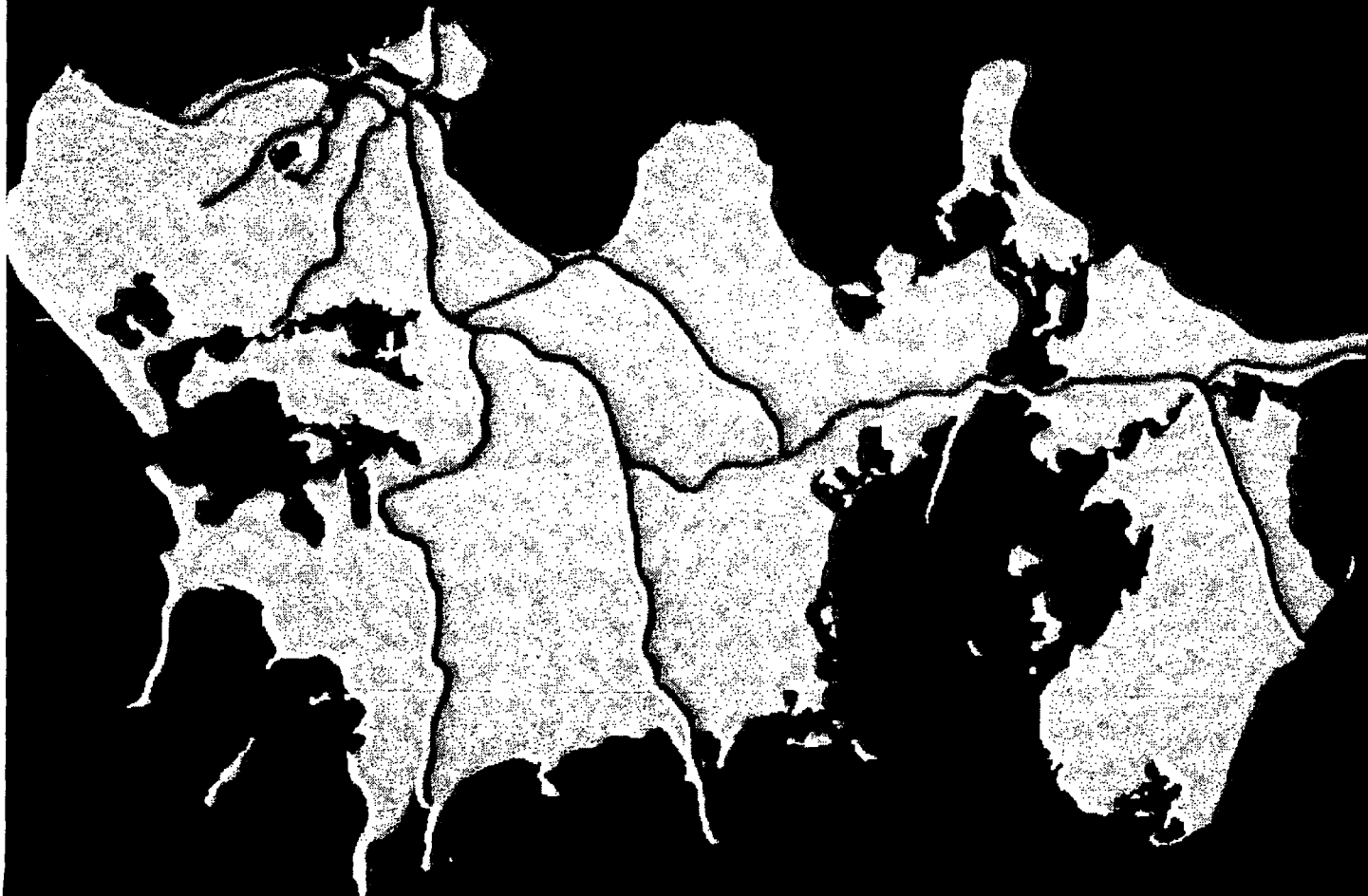
 **movia** 214

 Flextrafik 0,6 (2008)

 89

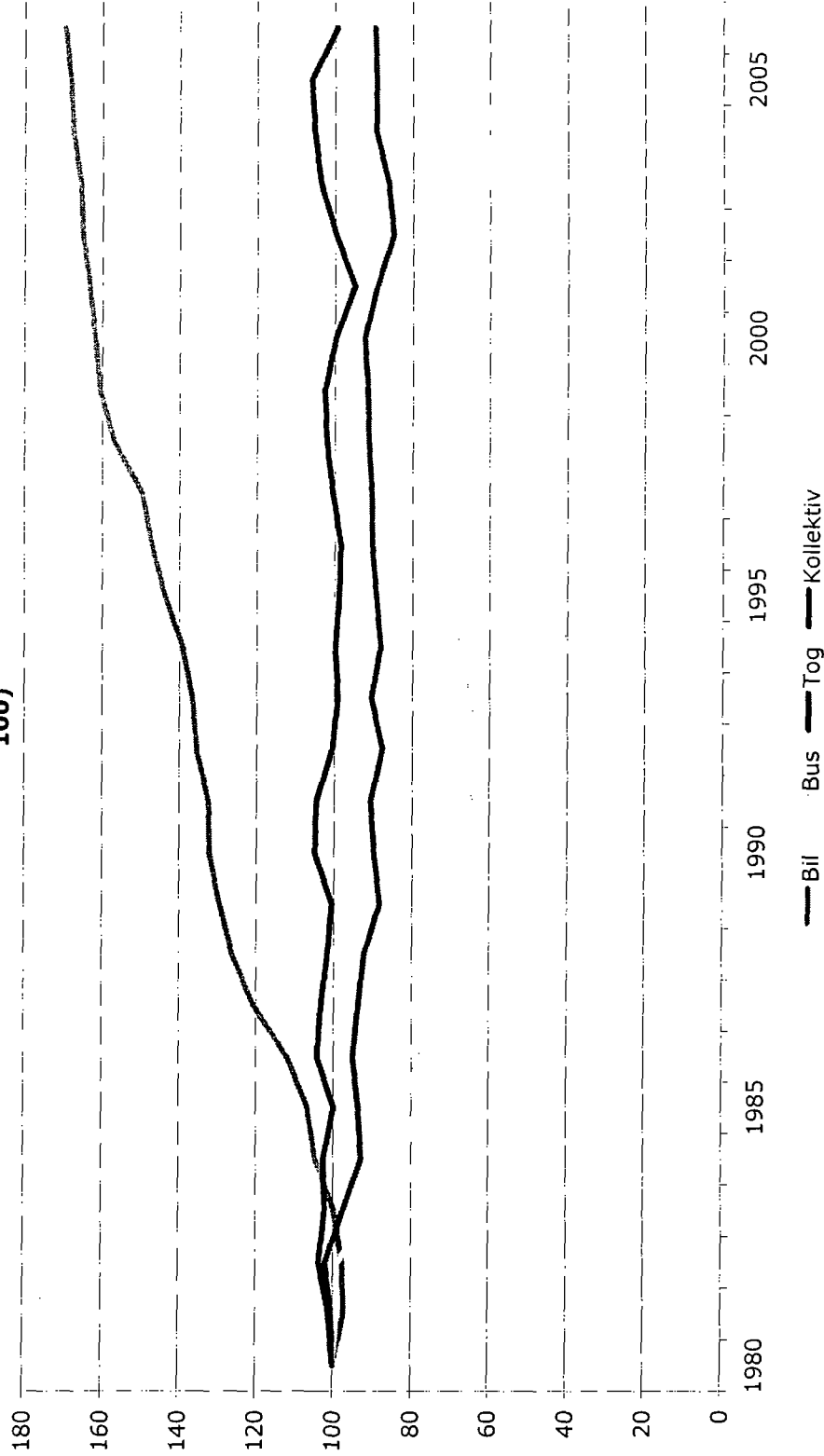
 DSB 25

 **Metro** 36



# Den kollektive trafiks markedsandel er faldet

Indekseret udvikling i persontransportarbejdet i Hovedstadsregionen fra 1980 (1980 = 100)

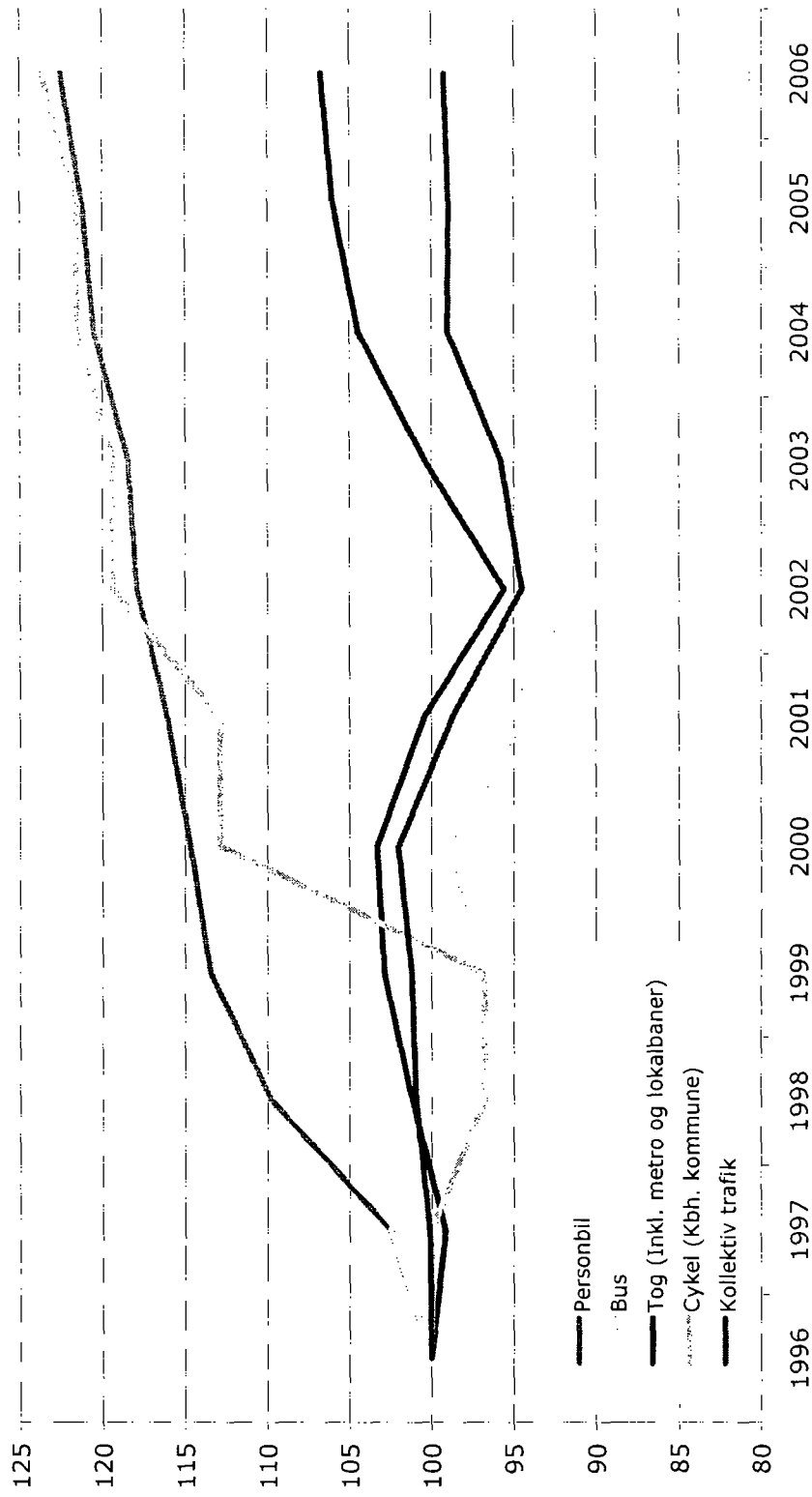


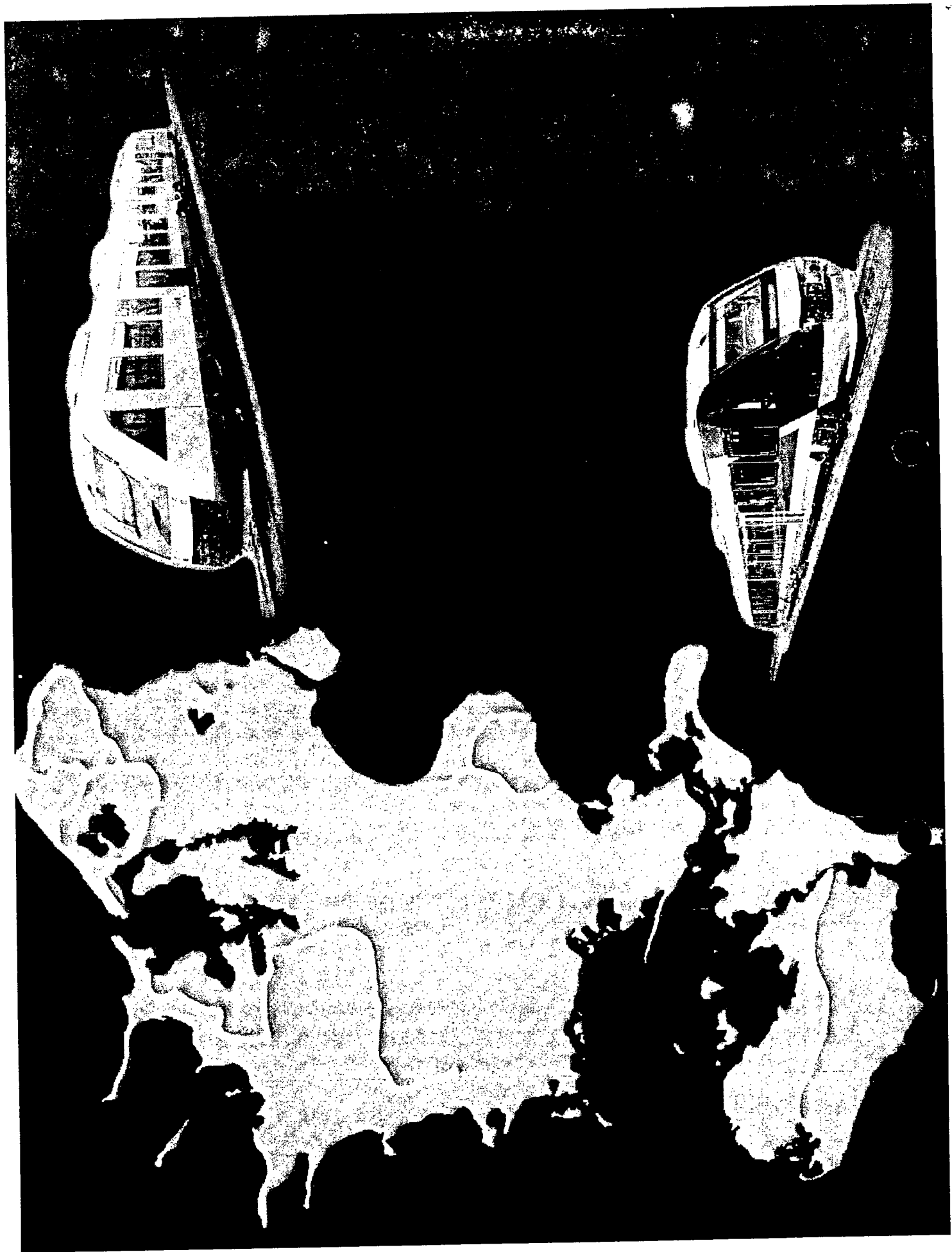


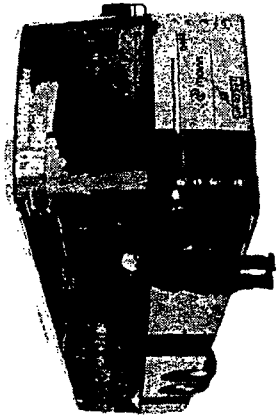
# I København har Metro og cyklen vundet buskunder

## Samlet vækst i trafikken

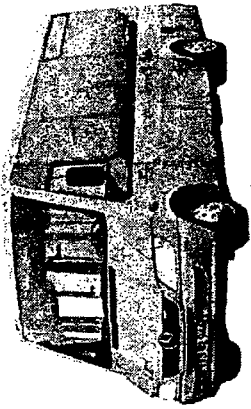
Udvikling i persontransportarbejdet i hovedstadsområdet  
 Indeks 100=1996



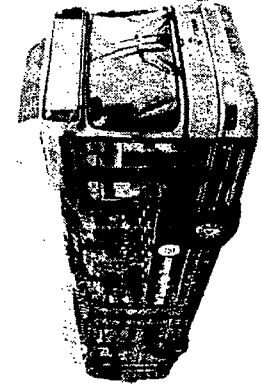




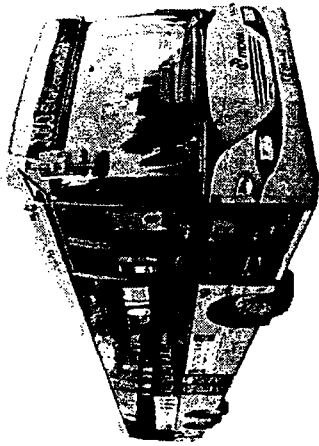
**A-bus**



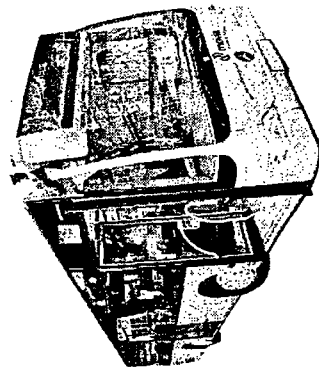
**Skole-/  
telebus**



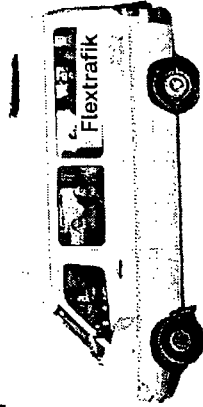
**Operabus**



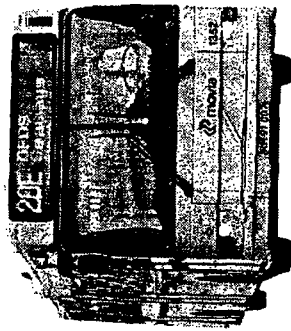
**S-bus**



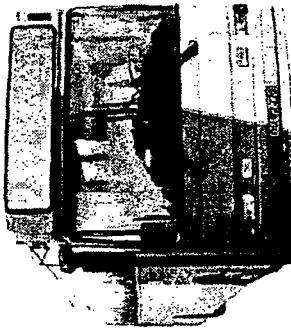
**Service-  
bus**



**Flextrafik**



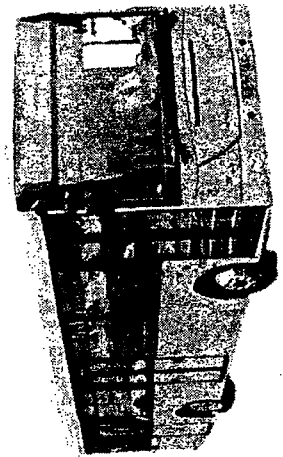
**E-bus**



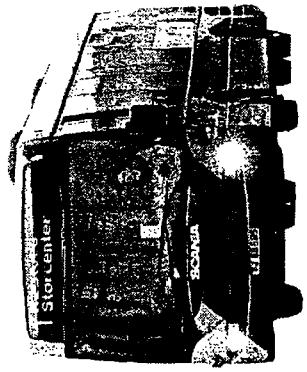
**Regionale  
ruter**



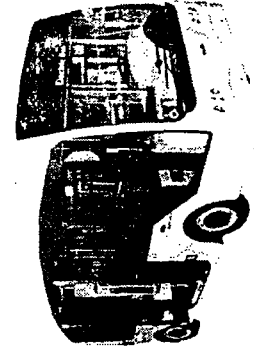
**Havnebus**



**P-bus**



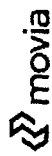
**Bybus**



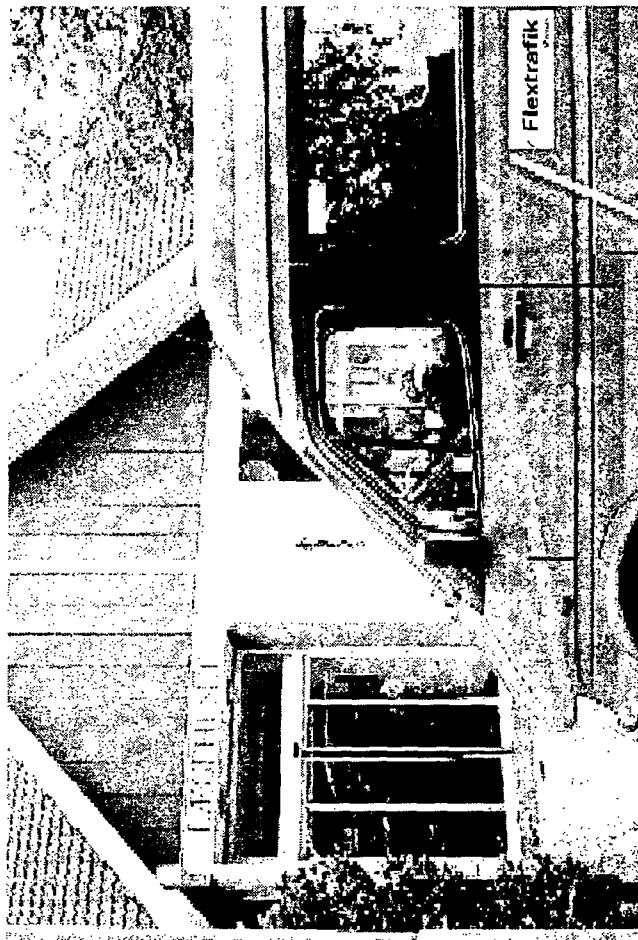
**Citybus**



# Flextrafik

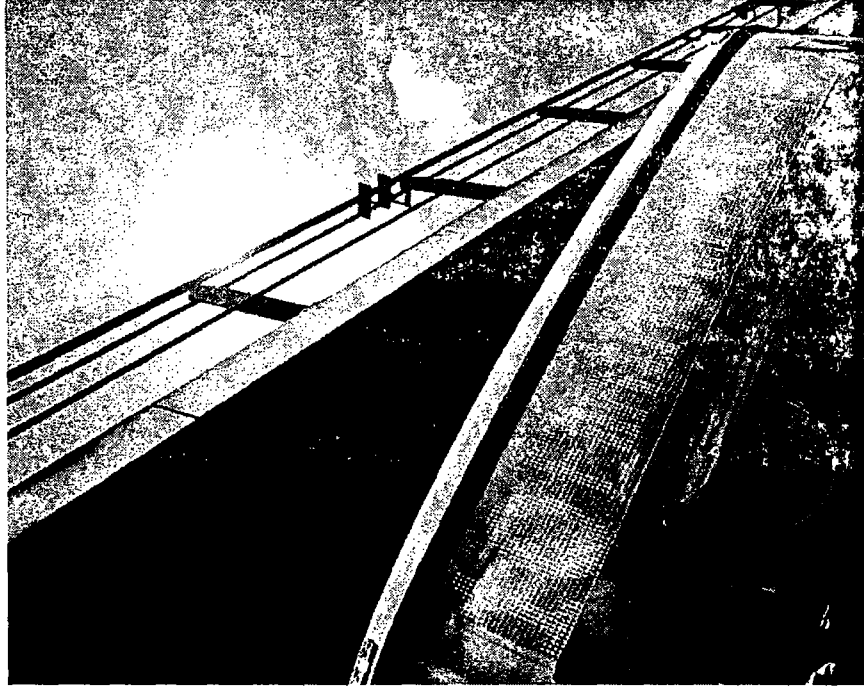


- ✓ Læge
- ✓ Bandagist
- ✓ Speciallæge
- ✓ Fysioterapeut
- ✓ Handicappede - fritid
- ✓ Behandling
- ✓ Genoptræning
- ✓ Åbent tilbud
- ✓ Skole - enkeltelever
- ✓ Siddende sygehuskørsel

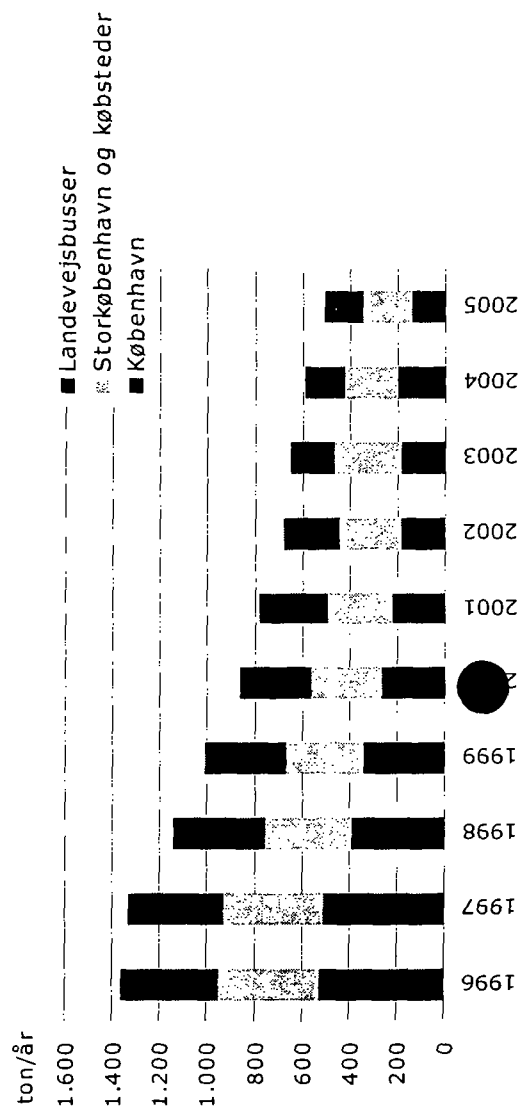
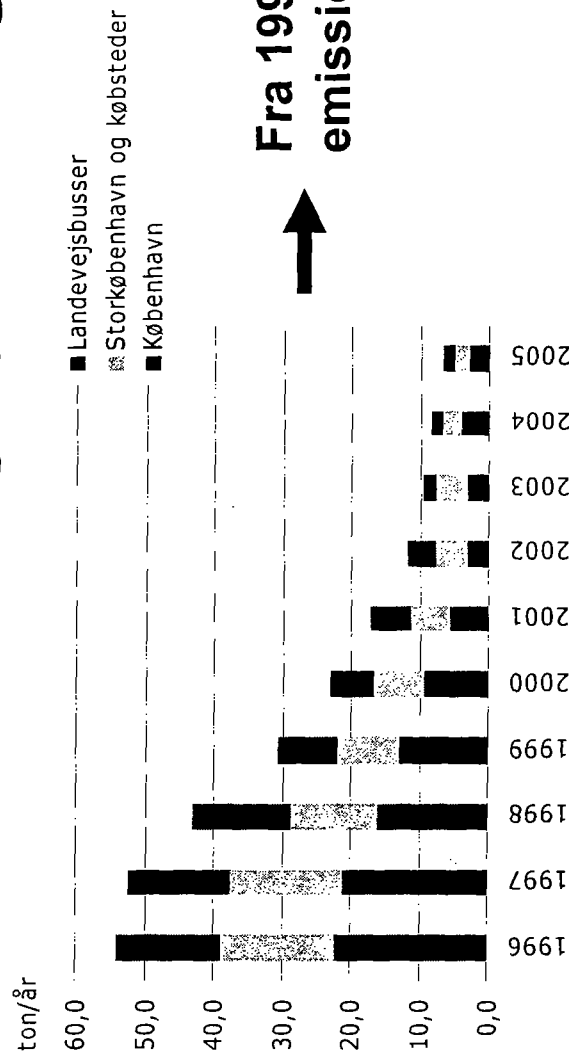


## Movias opgaver

- Konsulent for kommuner og regioner
- Planlægning
  - Sammenhængende transportsystem
  - Løbende tilpasning
  - Optimering
- Salg, marked og information
- Drift og driftsopfølgning
- Indkøb af trafik
- Forretningsudvikling

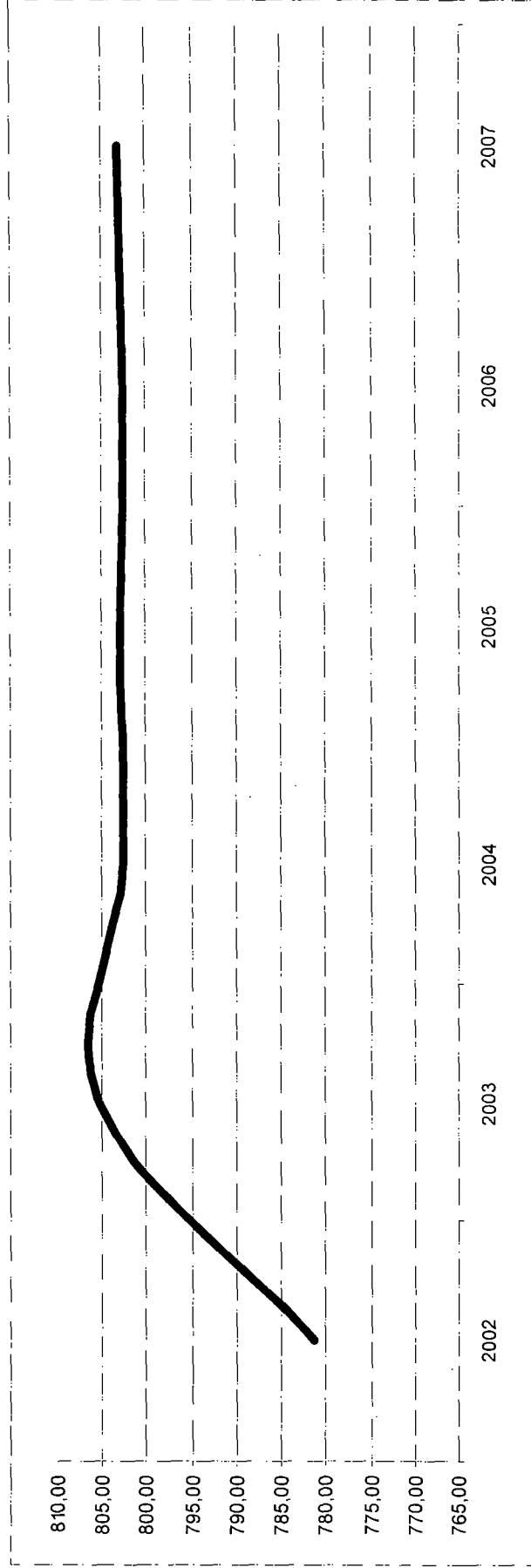


# 10 års udvikling – partikler og kvælstof-oxider





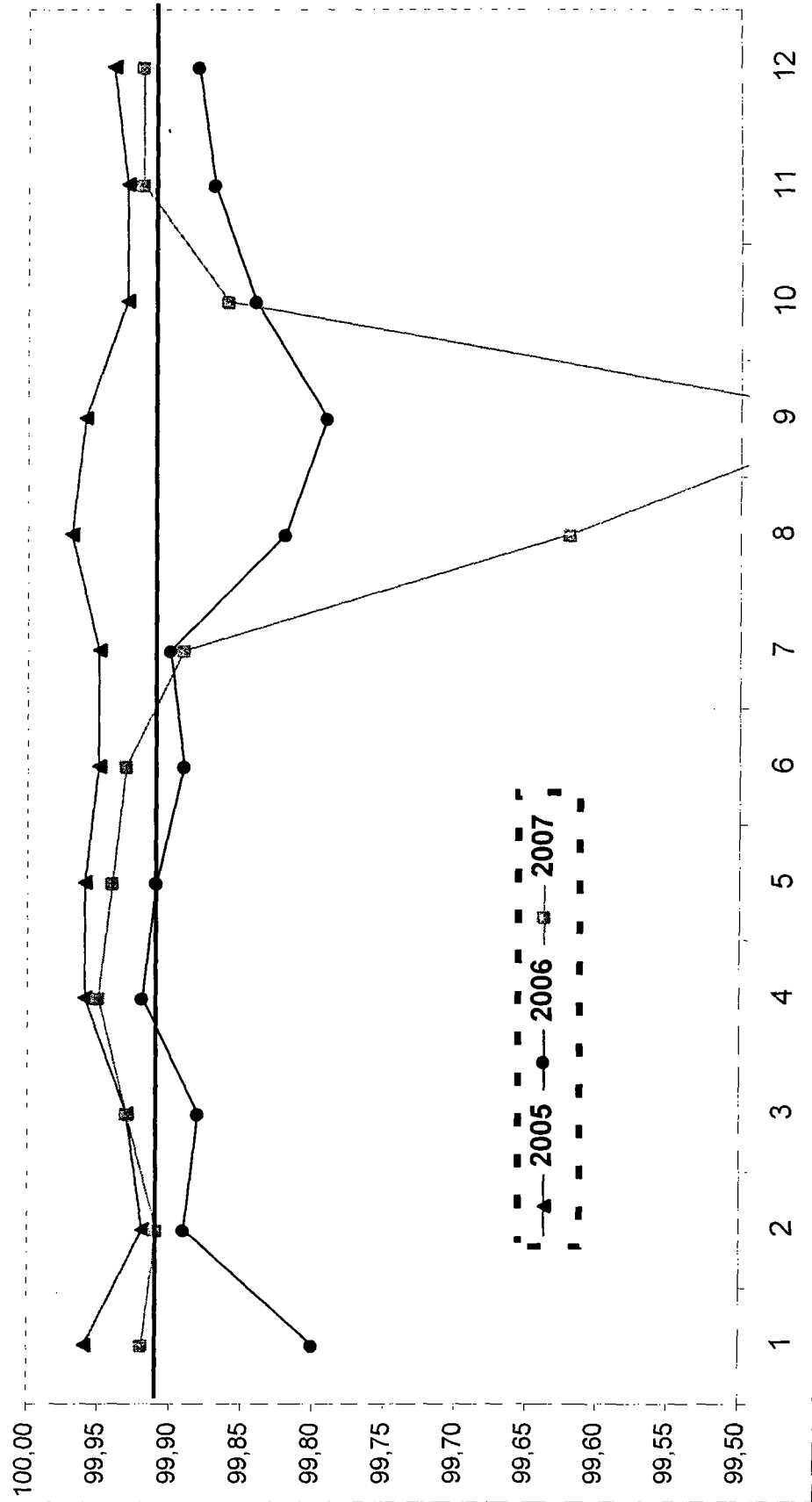
# Kvalitet i Mövia - kvalitetsscore





# Kvalitet i Movia – udført kørsel

Procent

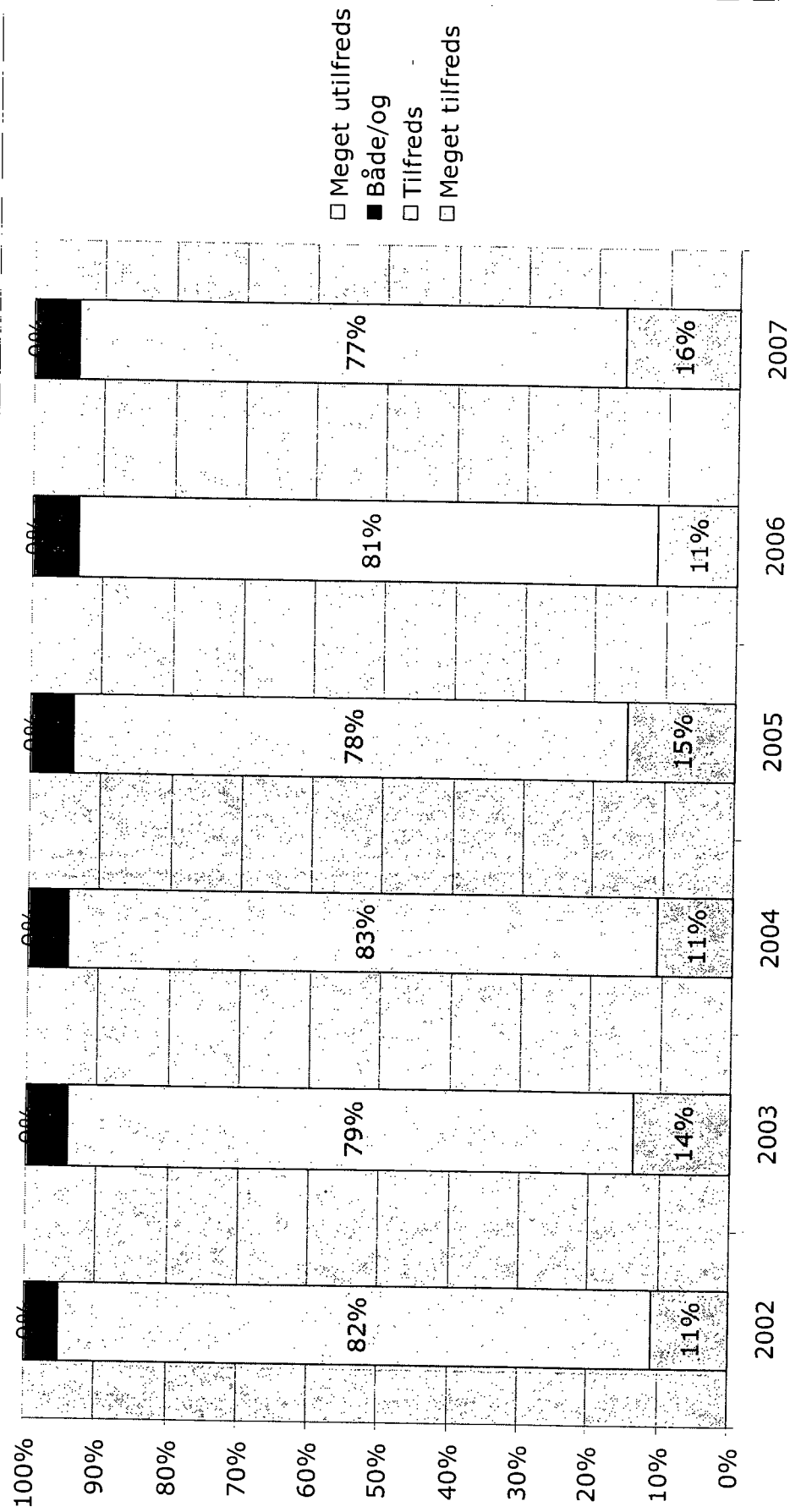


Måneder





# Kvalitet i Movia – kundetilfredshed på 93%





## Movias udfordringer

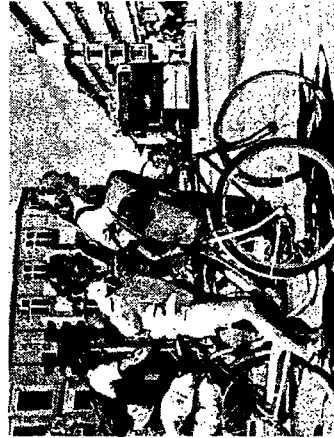
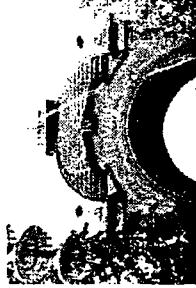
- Fremkommelighed
- DSBs regularitetsproblemer
- Chaufførrekruttering
- Imageproblemet
- Økonomi
- Sammentænkning





## Bussen fylder meget...

Tivoli har 4,2 mio. gæster om året – det har Movia på 6 dage

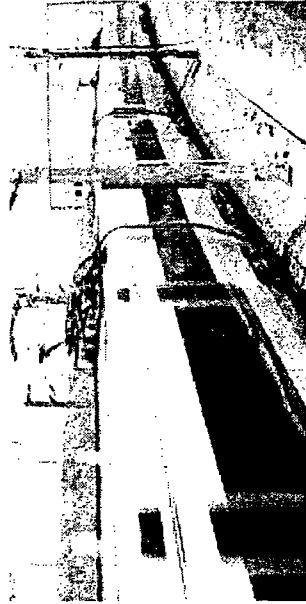


På Nørrebrogade passerer dagligt:

16.000 biler

30.000 cyklister

30.000 buspassagerer



5A har hver dag lige så mange passagerer som Kystbanen og Kastrupbanen til sammen

Movia havde i 2007 206 mio. buspassagerer – det er 8,5 gange så mange, som krydsede Øresund i 2007.

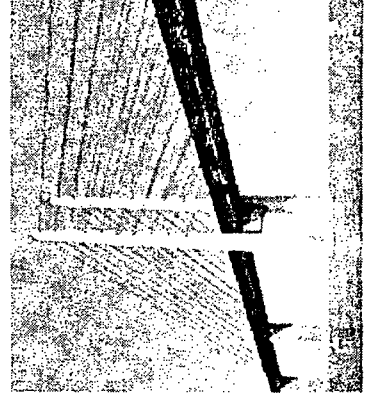
Mio. passagerer i Hovedstaden i 2007

 movia 196

 89

 36

 25

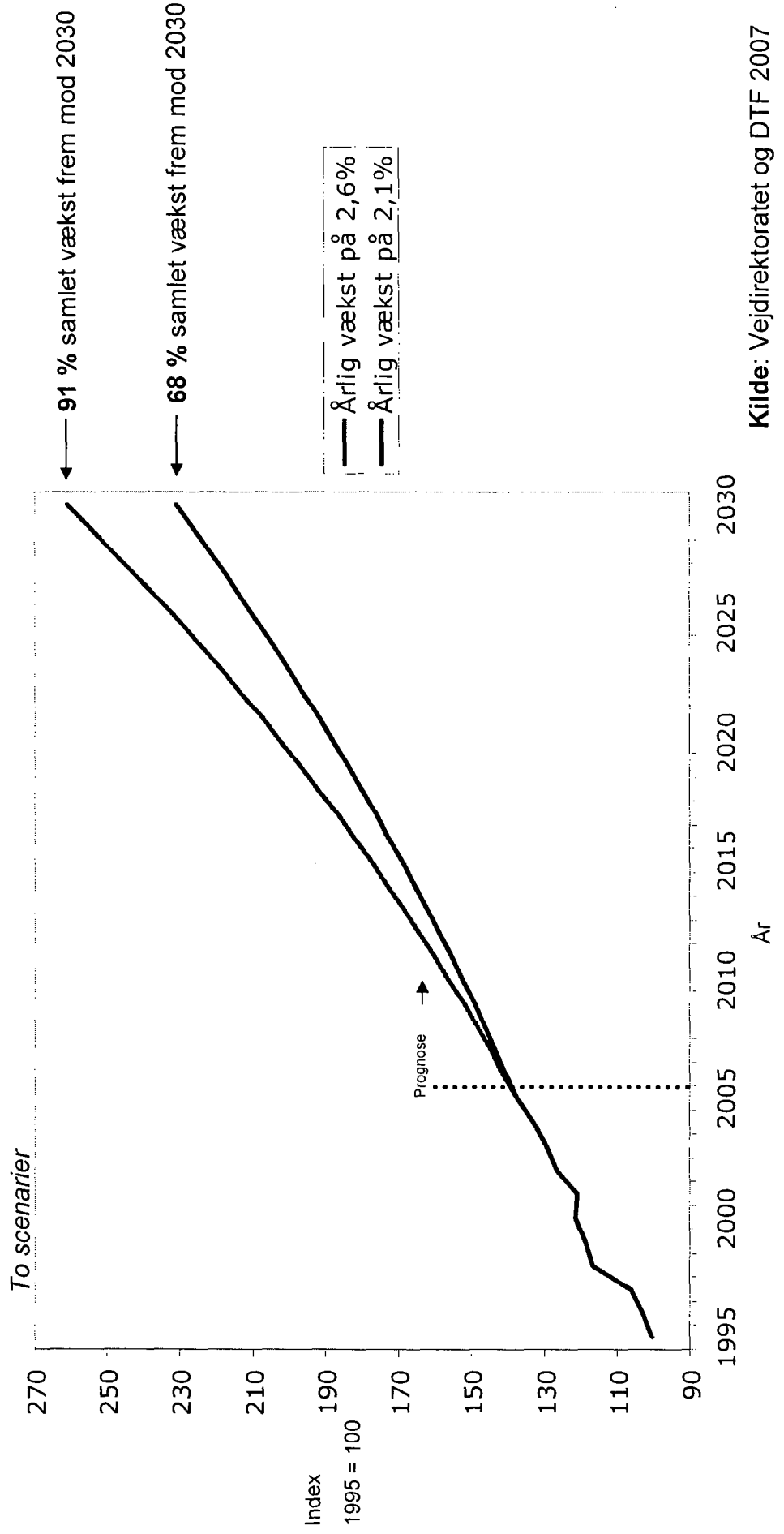


# Trængsel



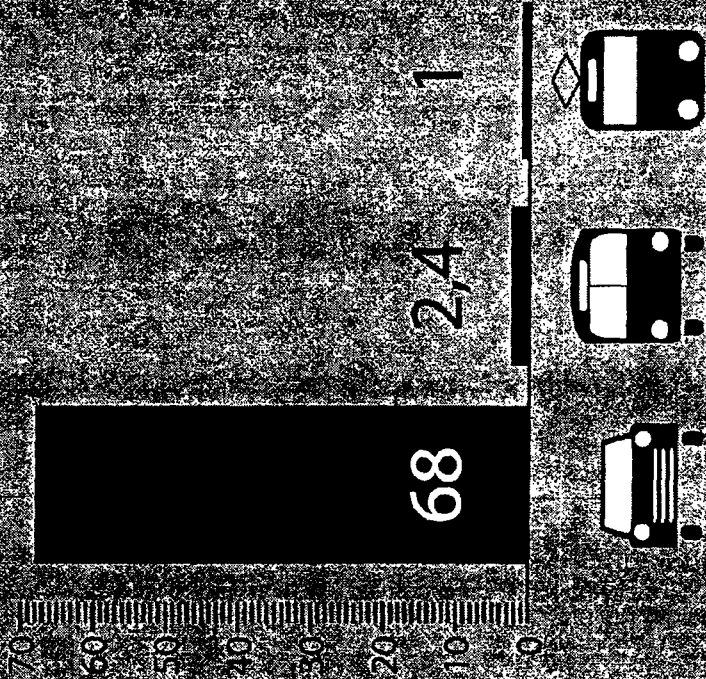
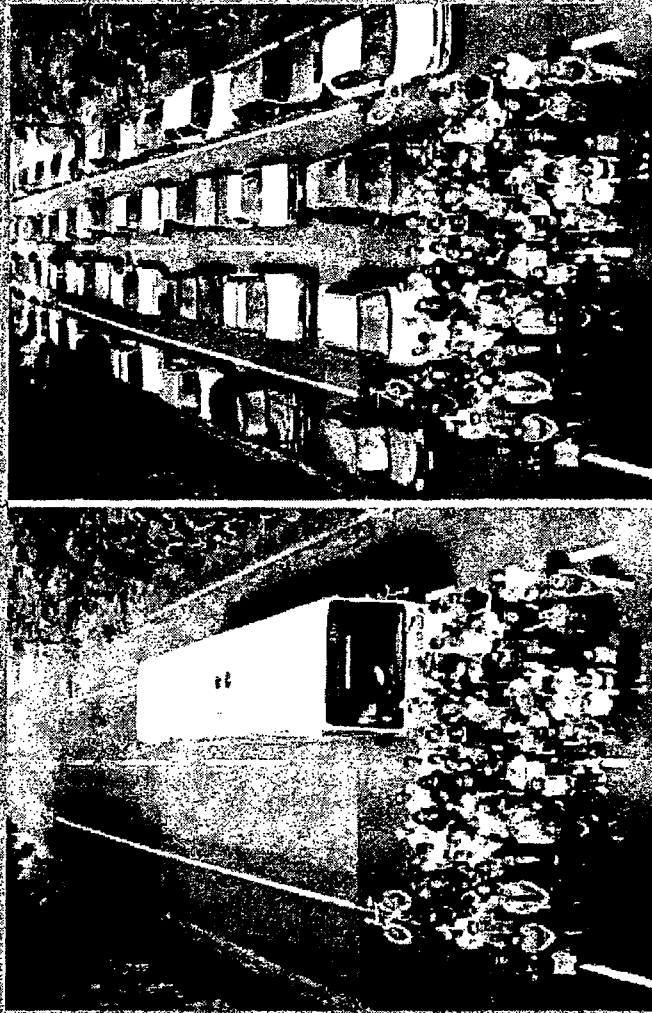
# Trængslen stiger og stiger....

Vækst i biltrafikken frem mod 2030



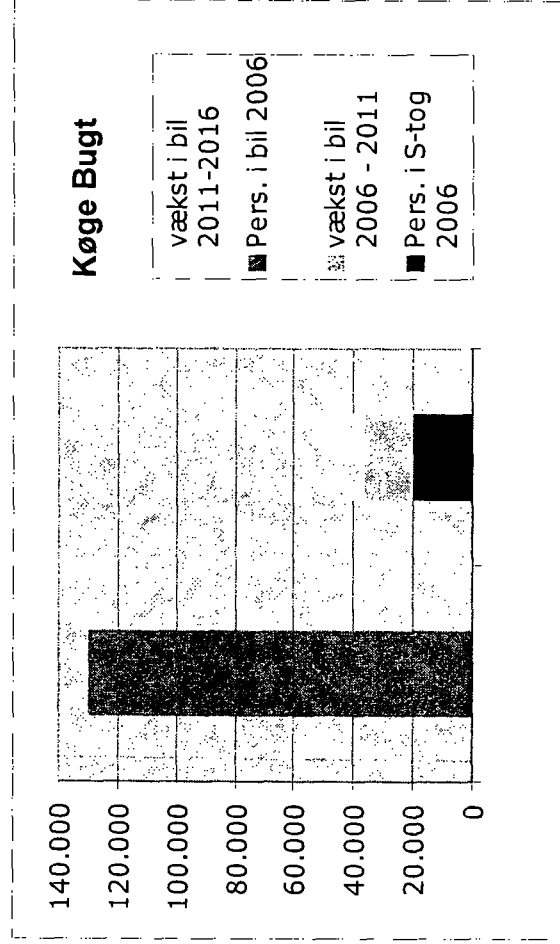


# Plads er blevet en mangelvare



Forholdsmæssigt pladsforbrug

# Der kræves mange og omfattende tiltag



Biltrafikken vokser med 3.000 biler årligt på Køge Bugt motorvejen. På 10 år svarer det til 2,5 gange passagertallet på S-banen.

**Parker & Rejs**

- 1.000 P+R pladser svarer til 4 måneders trafikvækst på Køge Bugt
- 1.000 P+R pladser fylder 35 parcelhusgrunde

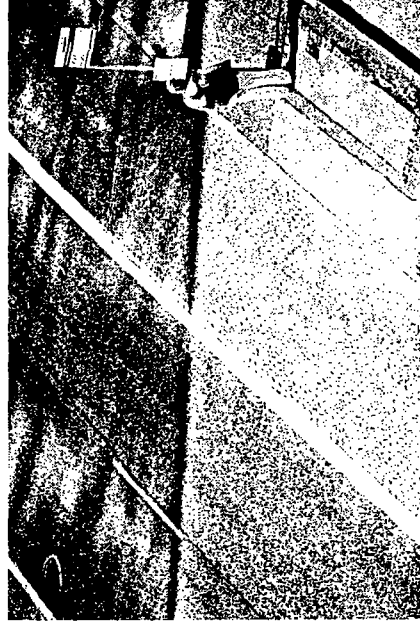
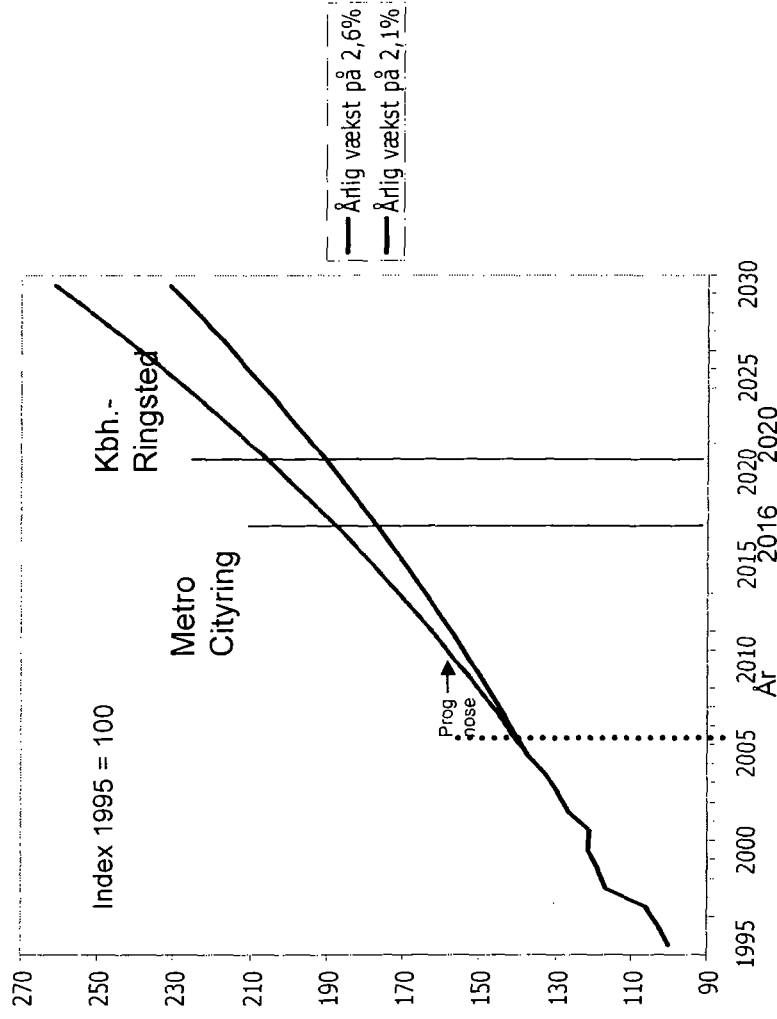
**Trængselomkostningerne udgør:**

- 120.000 persontimer dagligt
- ca. 16.000 fuldtidsstillinger
- ca. 6 mia. kr. årligt



# Vi kan ikke vente på togene....

Vækst i biltrafikken frem mod 2030  
To scenarier

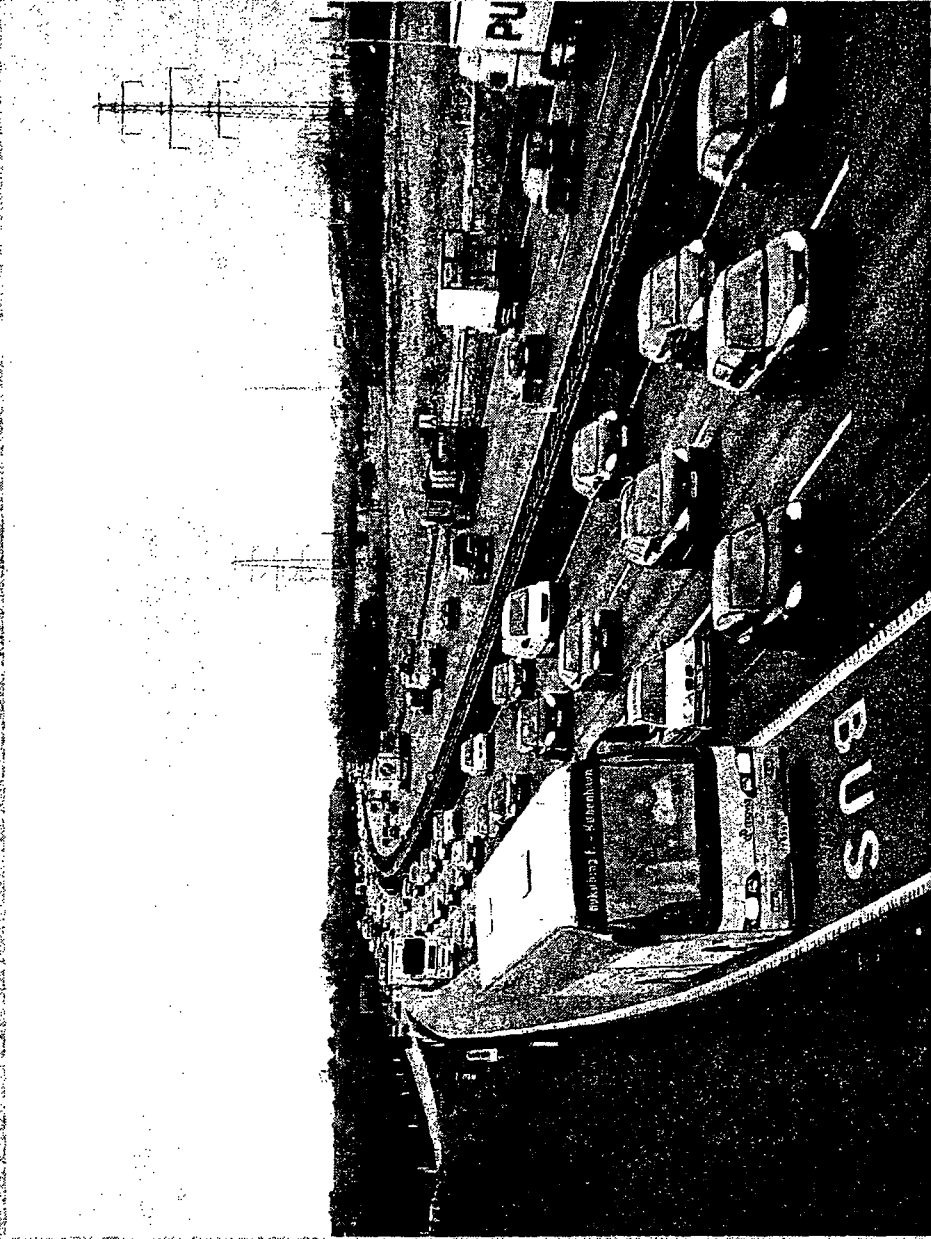


så i mellemtiden....





# Direkte busser i motorvejens nødspor







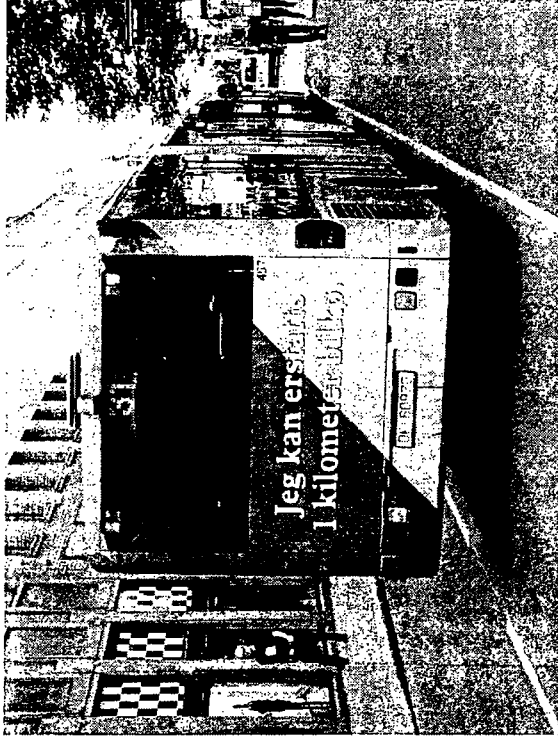
## og billigt....

Linje	Påst./år	Udgift (mio. kr.)	Indtægt (mio. kr.)	Selvfinansie- ringsgrad (pct.)
Stege - Kalundborg	775.000	22	25	110%
Nykøbing F. - København	550.000	22	22	102%
Næstved - København	650.000	21	20	95%
Skælskør - Nykøbing Sj.	450.000	19	8	41%
Slagelse - København	675.000	18	23	125%
Skælskør - København	325.000	22	9	41%
Stege - København	350.000	20	15	71%
Holbæk - København	375.000	12	11	93%
<b>Total</b>	<b>4.150.000</b>	<b>156</b>	<b>133</b>	<b>85%</b>

### Anlægsudgifter til nødspor:

- Hele Køge Bugt ca. 200 mio. kr. (men reelt betydeligt mindre)
- Hele Køge Bugt, Holbækmotorvejen, Amagermotorvejen ca. 500 mio. kr.

## Det findes allerede



### Direkte busser i Stockholm

- 18 linjer
- Indført ifm. trængselsskatter for at aflaste toget
- Hurtig, god komfort, én vej
- Bevægelse i bilister → tog og togpass. → Bus
- 4,2 mio. påstigere/år
- Stor succes, 87% tilfredse kunder

### Timeekspresen i Oslo

- 14 linjer
- Overskudsgivende (3,6 mio. rejser/år)
- Høj frekvens, høj komfort
- Kørsel i motorvejens nødspor
- Nye pass.: 63% fra bil, 31% fra tog
- Den samlede kollektive trafik er vokset
- I dag drives det af NSB







## Billigt, hurtigt at etablere og fleksibelt

- Detailbearbejdning af linjer i gang
- Vejdirektoratet bør vurdere:
  - Udbygningsbehov
  - Trafiksikkerhed
  - Løsninger
  - Økonomi
- Forsøgsstart 2008/09
  - 2-3 linjer
  - Evt. i eksisterende nødspor



# Udviklingsmidler



## Kollektiv trafik hænger sammen

- bussen er "limen"

	71%		<b>Metro</b>	
	32%	17%	5%	7%
<b>Metro</b>	24%	52%	9%	7%
	26%	25%	45%	6%
		14%	6%	54%

Bussen understøtter og styrker statslige baneinvesteringer

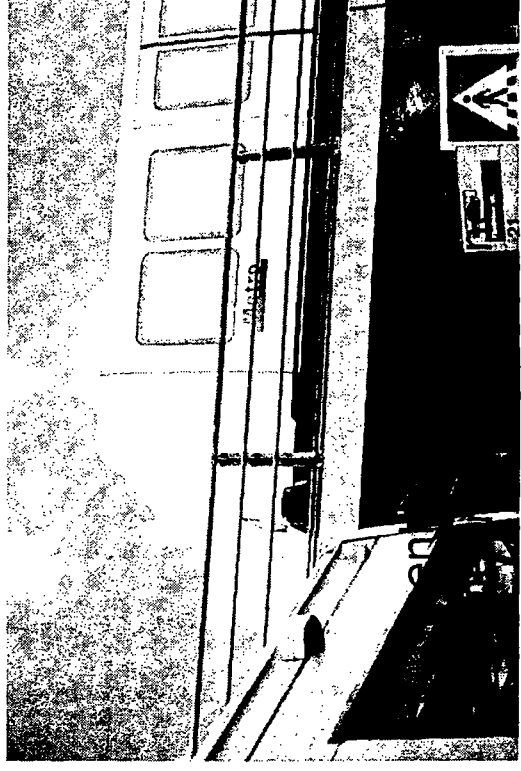


## Stort statsligt engagement i vejsektoren....

- Forskning, Vejregler, Trafiksikkerhed, Netværksaktiviteter, m.m.

....Trafikstyrelsen kunne spille en tilsvarende sektorrolle for den kollektive trafik

- Forskning og udvikling
- Terminaler
- Fremkommelighed
- Parker & Rejs
- Fælles trafikinformation





# Lovgivningingen



## En udfordrende lovgivning....

- Enighed contra lysten til at gå egne veje
- Finansieringsmodellen for mellemkommunale buslinjer
- Byrdefordelingen mellem regioner og kommuner

