



02-03-2016

Sagsnr.  
2016-0051357

Dokumentnr.  
2016-0051357-1

Sagsbehandler  
Mikkel Krogsgaard Niss

## Den Kvikke Vej

”Vidensbydel Nørre Campus” er en af Europas største koncentrationer af uddannelse, grundforskning og anvendt forskning inden for bl.a. sundhedsvidenskab og naturvidenskab. I disse år foretager Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Staten historiske store investeringer i området, herunder bl.a. udvidelser af Rigshospitalet og Panuminstituttet.

Udviklingen af området kræver høj tilgængelighed til og fra området. Vidensbydelen skal bindes sammen med det øvrige København, men også med Øresundsregionen og det øvrige Europa.

For at sikre en god tilgængelighed til området, let adgang til DTU i Lyngby, samt forbedre den kollektive trafik til og fra København for de mange pendlere, har Københavns Kommune med støtte fra Trafik- og Byggestyrelsen etableret en BRT-lignende busløsning på strækningen fra Emdrupvej v. Ryparken Station til Nørreport Station, kaldet ”Den Kvikke Vej”. Den kvikke vej stod færdig i efteråret 2014.

Målet for projektet er at få flere til at tage bussen gennem et styrket kollektivt tilbud med bus til og fra Nørre Campus. Området ligger nemlig i en trafikkorridor med langt til både S-tog, regionaltog og metro (se figur 1). Samtidigt er der et begrænset udbud af p-pladser. Projektet har forbedret forholdene for buspassagerer uden at være til gene for bilister og cyklister.

Selve byggeriet af Den Kvikke vej medførte at mange passagerer i busserne valgte andre transportmidler på strækningen. I 2014 og 2015 indgik parterne omkring Den Kvikke Vej derfor i et storstilet samarbejde om at informere potentielle brugere om fordelene ved Den Kvikke vej samt sikre trafikinformation de steder hvor brugerne var. Markedsføringens formål har været at forstærke og fremskynde effekten af den forbedrede infrastruktur for busserne, så flere passagerer tager bussen til og fra Nørre Campus.



Figur 1 - Vidensbydel Nørre Campus med markering af 600m stationsoplade

## Center for Byudvikling, afsnit 4

Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Mobil  
5137 2764

E-mail  
B47R@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

I 4. kvartal 2015 er passagerniveauet allerede på niveau med før byggestart, hvilket forholdsvist hurtigt. Målet er at 5,6% flere passagerer i 2018 sammenlignet med 2009.

### Anlægsprojektet

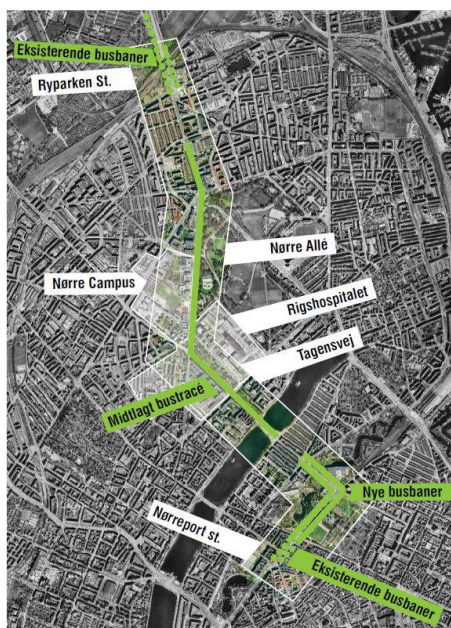
Strækningen mellem kommunegrænsen og Nørreport Station er i alt ca. 5 kilometer lang, og der er etableret i alt ca. 2,5 kilometer midterlagt bustracé på den mest centrale delstrækning. Se figur 2. Foruden bustracéet er der etableret ca. 1 kilometer nye busbaner. Der er således samlet set bustracé og busbane på 80 % af strækningen mellem kommunegrænsen og Nørreport Station.

Der er kun enkelte korte strækninger mellem kommunegrænsen og Nørreport Station, hvor der ikke er en form for busspor. Årsagen er, at der ikke er den fornødne plads til rådighed, og at anlæg af busbaner eller bustracé vil have store konsekvenser for de øvrige trafikanters trafiksikkerhed og fremkommelighed.

For at sikre busserne en høj fremkommelighed er signalkrydsene på strækningen blevet ombygget og indrettet således, at bussen kan komme hurtigere igennem krydsene. Dette opnås fortrinsvis ved grøntidsforlængelser og rødtidsafkortninger som tilvejebringes gennem Københavns Kommunes GPS-prioriteringssystem.

Stoppestederne på strækningen er blevet opgradret til BRT-stationer, der er blevet udformet med egentlige perroner. Stationerne placeres mellem bustracéet og den øvrige kørende trafik. Hver enkelt station har en udstrækning på op mod 200 m<sup>2</sup> – ca. 4 x 50 meter i udstrækning. Det imødekommer, at der kan holde op til tre 15 m. busser på en gang, og at der kan foregå hurtig og effektiv passagerudveksling.

Perronerne er som de første i Danmark udført med høje kantsten, som sikrer direkte ind- og udstigning. Kantstenen ved busstoppestedet er formet, så bussen kan køre helt op ad, uden at det slider på dækkene. Hermed sikres at der ikke kommer et 'gap' mellem bus og perron.



Figur 2 - Den Kvikke Vej med angivelse af trecétype samt stoppesteder



Figur 3 - Bustracé med perroner og busser. Kilde: Via Trafik

## Markedsføring

Markedsføringens formål er at forstærke og fremskynde effekten af den forbedrede infrastruktur for busserne, så flere passagerer tager bussen til og fra Nørre Campus.

Når man forbedrer busløsningen, er det nødvendigt at gøre passagererne opmærksomme på deres nye fordele. Indtrængningstiden for en ny busløsning nedbringes, når fordele og service kommunikerer. Det er nemlig ikke en selvfølge, at folk opdager fordelene selv.

Projektet er gennemført i et tæt samarbejde mellem Københavns Kommune og Movia. Dertil er samarbejdet med Rigshospitalet og områdets uddannelsesinstitutioner afgørende og oplagt, når målgrupperne er meget specifikke og tilknyttet de store institutioner. Og med denne samarbejdsstilgang er uddannelsesinstitutionerne og Rigshospitalet blevet til strategiske samarbejdspartnere. Dette

samarbejde har gjort det muligt for os at være til stede med relevant trafikinformation på deres interne medier, som målgruppen bruger på deres studie og arbejde hver eneste dag, hvilket samtidig har reduceret omkostningerne til medier og arbejdstid.

### *Infrastrukturen som fundament*

Vi har i markedsføringen infrastrukturen som fundament. Oven på den bygger vi trafikinformation, hvor der introduceres værktøjer, som gør det nemmere og mere bekvemt at bruge bussen hver dag – også efter introduktionskampagnen. Markedsføringen anvendes til at skabe kendskab til og brug af den nye busløsning og trafikinformation gennem fokus på fordele og muligheder. Eksempler på kommunikerede fordele:

- Bus hvert 2.-3. minut
- Hastighed som f.eks. Nørreport til Nørre Campus på kun 6 minutter
- Grøn bølge gennem trafikken
- Lige indstigning fra busperron
- Undgå kø

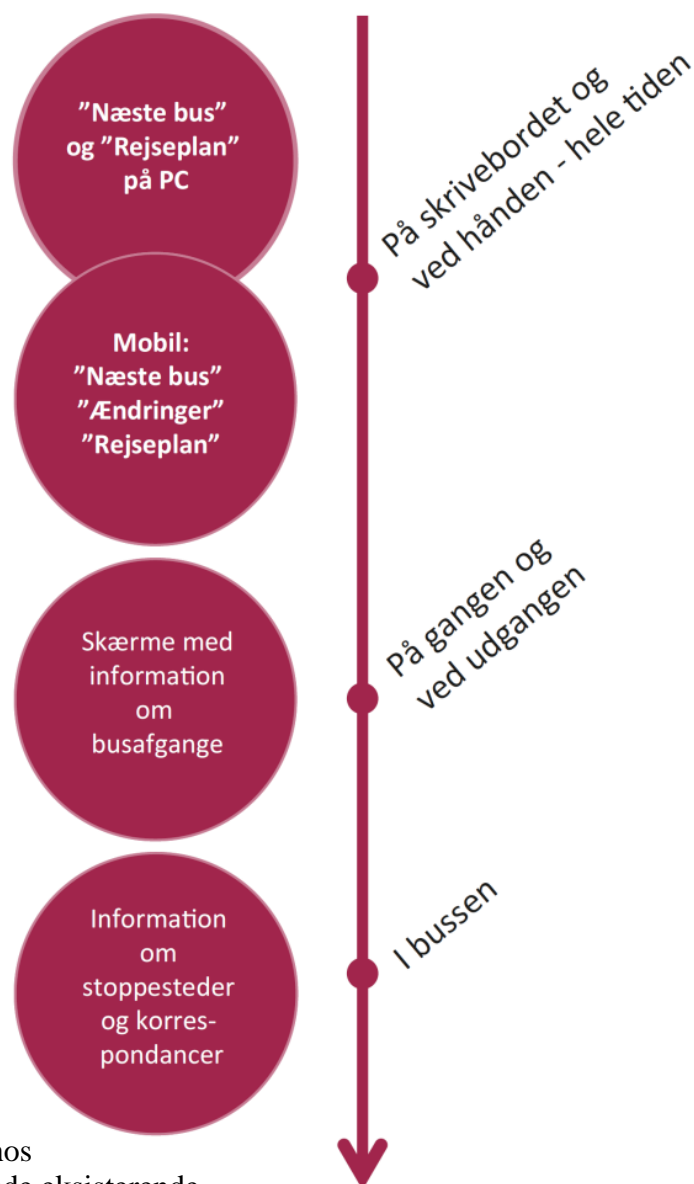
Fordelene kommunikeres sammen med markedsføring af trafikinformationsværktøjer, som gør det nemmere at være buskunde – hver dag.

*Viden gør kunderne tilfredse og trygge*  
Brugbar, aktuel og opdateret rejseinformation er ifølge Movias kundepræferenceundersøgelser en af de vigtigste parametre i forhold til tilfredsheden. Ofte er rejseinformationen et afgørende kriterium for valg af bus, og realtidsangivelser scorer topkarakterer hos passagererne i TNS Gallups undersøgelse.

Realtidsinformation har mange fordele:

- mindsker stress og irritation
- dæmper utålmodighed
- afkorter den oplevede ventetiden
- skaber ro, overblik og fleksibilitet

Disse fordele påvirker værdierne: frihed, kontrol og tryghed. Frihed og kontrol er vigtigst hos den yngre og fortravlede generation, mens tryghed primært er vigtigt hos den ældre generation. Derfor inddrages allerede eksisterende



trafikinformation i projektet.

Movia og Rejseplanen tilbyder en lang række velfungerende trafikinformationsværktøjer, som vi valgte at anvende versioneret og tilpasset målgrupperne i kampagnen.

På den måde kunne vi for begrænsede økonomiske midler tilbyde bedre service. Arbejdet blev gennemført under mottoet: ”Der skal ikke opfindes nye dybe tallerkener”.

#### *Markedsføringens tre faser*

Opgaven var at skabe kendskab til og brug af den nye busløsning, der løber gennem vidensbydelen Nørre Campus. Kampagnen er delt i tre faser.

- **Fase 1 i efteråret 2014** bestod af en overordnet kampagne til hele Nørre Campus og en integration med intern kampagne på Rigshospitalet og Københavns Universitet. På Rigshospitalet var der en dybere integration med særligt fokus på trafikinformationsværktøj på intranet og mobiltelefoner.



- **Fase 1.1 i december 2014** var en reminder julekampagne, som havde til formål at holde kampagne top of mind i den travle juletid.



- **Fase 2 i foråret 2015** byggede videre på den overordnede kampagne fra fase 1. Fase 2 havde fokus på hastighed og

udfordringerne med at finde en p-plads i og omkring Nørre Campus.



- **Fase 3 ved studiestart august og september 2015**

I fase tre var det primære fokus på trafikinformation til alle de nye studerende, som vi gerne ville hjælpe mest muligt. I denne



fase var der en dybere integration på Københavns Universitet, Metropol og denne gang også DTU med målrettede interne kampagner til de studerende og tutorer.

## Effekter

### *Trafikeffekter*

Bespærelserne i køretiden ligger på op til to minutter. Forskellene i nettokøretiderne er ca. 1 minut i morgenmyldretiden og 2 minutter i eftermiddagsmyldretiden.

Reduktionerne i køretiderne sker særligt omkring Rigshospitalet Syd, hvor alle linjer oplever lavere køretider i efter-situationen.

Køretidsgevinsten på netop denne delstrækning skal nok i høj grad tilskrives nedlægningen af stoppestedet Sortedams Dossering.

På Nørreport St. er besparelserne afhængige af, hvilken placering linjerne havde i den gamle (og midlertidige) terminal.

### *Tilfredshed*

Større tilfredshed med rejsetid, antal busafgange og trafikinformation

- 94% af buspassagererne er nu tilfredse med rejsetiden efter ændringerne på Nørre Campus. Til sammenligning viser Movias løbende målinger, at tilfredsheden ligger på 86% blandt buspassagererne på byens A- og S-busser.

- 85% er tilfredse med antallet af busafgange efter ændringerne på Nørre Campus. Til sammenligning ligger tilfredsheden ifølge Movias målinger på 76% blandt buspassagerne på byens A- og S-busser.
- Efter ændringerne på Nørre Campus er 89% tilfredse med muligheden for at få trafikinformation før rejsen. Til sammenligning ligger tilfredsheden med information om afgangstider i Movias løbende målinger på 76% målt på A- og S-busser.

Passagerne har fået mere lyst til at tage bussen. Københavns Kommunes undersøgelse i området viser, at 3 ud af 10 buspassagerer har fået mere lyst til at tage bussen til og fra Nørre Campus. Blandt studerende har 5 ud af 10 nu fået mere lyst til at tage bussen.

Også bedre forhold for bilister og cyklister. Næsten halvdelen af de adspurgte synes, at forholdene for bilister er blevet bedre. Blandt andet nævnes bedre opdeling af trafikken, hvor bilerne har deres egne baner (uden busser, der kører ind og ud fra stoppesteder). 6 ud af 10 synes, at forholdene for cyklister er blevet bedre. Her nævnes blandt andet bedre opdeling, fri for krydsende fodgængere til bussen og mere plads på cykelstien.

#### *Passagereffekter*

De foreløbige passagereffekter viser, at passagererne i de gennemkørende busruter har taget godt imod Den Kvikke Vej. Her ses i 4. kvartal 2015 en passagerfremgang på op imod 8% i forhold til 2012. For de øvrige ruter ses stadig en passagertilbagegang grundet ombygningsarbejdet. Samlet er busruterne i 4. kvartal nogenlunde på niveau med niveauet i 2012. Flere effekter vil blive præsenteret på Trafikdage.