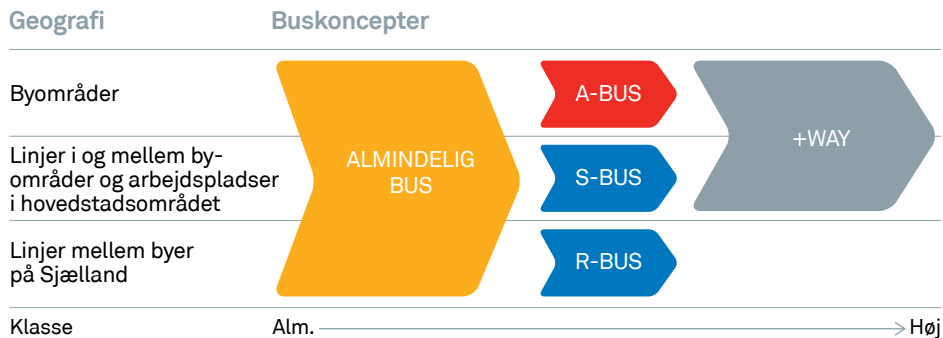


+way

– højklasset busbetjening

Overblik

Sammenhæng mellem Movias buskoncepter



Sammenligning mellem Movias buskoncepter

		A-BUS	S-BUS	R-BUS	+WAY
Betjening	Faste minuttal – enkel køreplan	•		•	
	Igen og igen – køreplan unødvendig	•			•
Hastighed	Direkte linjeføring – ingen omveje	•	•	•	•
	Hurtigt frem – få stoppesteder		•		
	Hurtigt frem – +spor uden trængsel				•
Trafikinformation	Realtid – med fokus på buslinjen	•	•		•
	Realtid – med fokus på hele rejsen				•
Komfort	Høj på større stoppesteder	•	•		
	Høj på alle stoppesteder				•
	Høj på busmateriellet			•	•
Dækningsområde	Sammenhængende byområder med mange passagerer	•	•		•
	Mellem byer og i landområder			•	

+Way - en ny måde at rejse i bus på

+Way er Movias højklassede buskoncept.

+Way kombinerer hurtig og effektiv transport med attraktive byrum. Ligesom letbane, metro og S-tog er +Way en højklasset kollektiv trafikløsning.

+Way er et bykoncept der bruges, når serviceniveauet skal være højt, og skinneløsninger ikke egner sig. Konceptet kan bruges både i forhold til en bestemt infrastruktur og i forhold til den samlede betjening.

+Way infrastruktur er kendetegnet ved, at den

- tilbyder høj rejsehastighed på trængselsfrie tracéer

- har trafikinformation på højt niveau
- har behagelige og trygge stoppesteder med nemme på- og afstigningsforhold

En samlet betjening er i øvrigt kendetegnet ved, at busserne

- kører hyppigt som A-bus og metro, så køreplan er unødvendig
- er komfortable og rummelige

Målet med +Way-linjerne er at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Når passagererne rejser med +Way, skal de opleve, at de kommer hurtigt og behageligt frem uden forsinkelser på grund af trængsel.

+Way-konceptet består af en +way-infrastruktur, der omfatter:

- +Øen (Hovedstoppesteder)
- +Stoppet (Øvrige stoppesteder)
- +Sporet

Infrastrukturen kan både benyttes af +way materiel i form af +Busser og af andre buslinjer, der kører på samme strækning.

Når alle elementerne er på plads på en linje, bliver den en +way-linje.



A photograph showing the interior of a bus. In the foreground, a man with short grey hair is looking out the window. Behind him, a woman with blonde hair is smiling. The bus has overhead handrails and a clean, modern interior.

Passagerer og +Way

+Way-linjer tilbyder passagererne en effektiv rejseoplevelse. Passagererne oplever, at der bliver taget hånd om dem på hele rejsen - fra de venter på bussen, til de er kommet frem til deres rejsemål.

+Øen

Hovedstoppestederne, +Øerne, er placeret et centralt sted i hver bydel, som er nemt at komme til. Når passageren stiger på, er der komfortable overdækkede venteforhold, muligvis en café, elektroniske informationstavler, der viser, hvordan busserne og den kollektive trafik kører. Der er gode faciliteter til cykelparkering, internetforbindelse og andre tilbud.

+Stop

+Stoppet tilbyder de rejsende en effektiv på- og afstigning. +Stoppet har som +Øen alle de grundlæggende funktioner, som et stoppested skal have. Der er cykelparkering, elektroniske informationstavler og gode overdækkede venteforhold.

+Bussen

+Bussen kører hyppigt, så passagererne ikke behøver at tænke på køreplaner, men blot kan gå til det nærmeste stoppested uden at risikere lang ventetid. Bussen tilbyder høj komfort med enkel ind- og udstigning, plads til barnevogne, cykler, internet, fuld tilgængelighed for passagerer med handicap osv. Elektronisk information sikrer, at passagererne kan holde sig orienteret om driften i den kollektive transport og skiftemuligheder undervejs.

+Sporet

+Sporet er en strækning, hvor bussen kører trængselsfrit. Det vil sige, at den så vidt muligt ikke er generet af biltrafik. Det kan man opnå enten ved at bygge buslinjen ud af trængslen med særlige busbaner (BRT) eller ved at regulere og dæmpe biltrafikken i de gader, hvor busserne kører. Det giver passagererne en behagelig og hurtig rejse.

Trafikbestiller og +Way

+Way kombinerer buslinje og byrum. Udover at konceptet giver passagererne en behagelig og hurtig rejse, kan det bidrage til at højne kvaliteten af byrummet.

+Øen - et markant samlingssted

Et centralt mål for +Way-konceptet er at finde frem til løsninger, som indgår naturligt i bybilledet. +Øen skal give gode venteforhold, og er samtidig tænkt som et sted, der ikke alene benyttes af rejsende, men også af andre borgere, fordi det er et rart opholdssted med flere funktioner, der ligger centralt i kvarteret - et naturligt samlingssted. Det er tanken, at sådan et hovedstoppested, som +Øen jo er, skal være med til at skabe identitet i en bydel - ligesom f.eks. Trianglen gør i sit nærområde.

En god investering

Alle passagerundersøgelser viser, at frekvens og rejsehastighed er væsentlige faktorer, når den rejsende skal vælge transportform. Når A-busser og S-busser bliver indført, sker der en klar passagerfremgang, og erfaringer fra udlandet peger på, at denne tendens vil blive forstærket ved indførelsen af højklassede buslinjer.

+Way er en højklasset løsning, der giver passagererne de samme fordele som let-

bane, metro og S-tog. Bare til en anden pris. Fordelene kan derfor tilbydes på linjer, hvor passagergrundlaget ikke rækker til de skinnebårne løsninger.

Samtidig er +Way en løsning, der har en positiv effekt på den øvrige kollektive trafik, fordi +Sporet kan benyttes af alle busser og dermed skabe direkte forbindelser i mange rejserelationer. +Way infrastruktur kan desuden tages i brug etapevis og vejstrækninger med trængselsproblemer kan prioriteres først.

Planer om +Way

Movia har skitseret flere muligheder for at indføre +Way-konceptet.

Udover Nørre Campus-projektet, som bliver en +Way infrastruktur fra Nørreport til kommunegrænsen på Lyngbyvej, arbejder Københavns Kommune med at prioritere bustrafikken på bl.a. Frederikssundsvej.

Andre strækninger med potentiale for at etablere en +Way infrastruktur er den resterende del af 150S og linje 5A, den nordlige del af 6A – mellem Nørreport og Buddinge st., og 400S, som kører på strækningen Lyngby st. - Ishøj st./Hundige st.

Roskilde har desuden en vision om at udvikle byens to A-buslinjer 201A og 202A til +Way-niveau.



Krav og mål for +Way linjer/busser

Minimumskrav til +Way linjer/busser

+Sporet	<p>+Way-linjen kører i trængselsfrit tracé. Det sker ved egne traceer, kørsel ad gader med reduceret biltrafik og fremrykkede stoppesteder, busbaner (hvis relevant), eller i særlige flaskehalse med signalprioritering af bussen og dosering af den øvrige trafik.</p> <p>Målet er en gennemsnitlig rejsehastighed på min. 23 km/t i byen og min. 40 km/t på det øvrige net.</p> <p>+Sporet er godt vedligeholdt og med til at understøtte linjens høje komfort.</p> <p>+Sporet kan bruges af alle buslinjer på strækningen.</p>
Frekvens	<p>+Way kører uden fast køreplan med min. 7,5 minutters drift - bortset fra om natten, hvor der køres mindst hver halve time.</p>
Linjeføring	<p>+Way-linjen har en enkel linjeføring og ingen gaffeldeling.</p>
+Øen	<p>+Øen etableres ved hovedstoppestederne. Den kombinerer stoppested med andre aktiviteter, f.eks. caféer.</p> <p>Der er hævede perroner, så det er let og hurtigt at stige ind og ud af bussen.</p> <p>Der er cykelparkering, gode overdækkede venteforhold, mulighed for billettering og elektronisk information, der viser de næste bussers afgang fra stoppestedet.</p> <p>+Øen har et genkendeligt design, der signalerer den særlige højklassede betjening.</p>
+Stop	<p>+Stop har fokus på funktionalitet, som sikrer hurtig af- og påstigning. Der er om muligt hævede perroner, cykelparkering, gode overdækkede venteforhold, billettering på stoppestedet og elektronisk information.</p> <p>+Stoppene har også særlige designelementer, der signalerer den ekstra gode betjening.</p>
+Bussen	<p>+Bussen er komfortabel. På linjer i den tætte by lægges vægt på at kombinere en høj kapacitetsudnyttelse og mange ståpladser med et udvalg af siddepladser for dem, der rejser længere. På linjer uden for tætbyen, er der større fokus på siddepladser. Bussen har mange døre og stort gulvareal for hurtig ind- og udstigning. Den rummer både kørestole, barnevogne og cykler. Bussen har en høj miljøstandard både i forhold til udledninger og støj.</p> <p>+Busserne har et særligt design og signalerer dermed, at de er det ypperste i udbuddet af kollektiv busstrafik. Designet understreger +Bussernes identitet og gør dem let genkendelige i trafikken.</p>
Trafikinformation	<p>Der er elektroniske informationstavler i busserne og på alle stoppesteder, så passagererne kan få realtidsinformation på hele rejsen - også om forbindelser til andre kollektive linjer.</p>

CASE +Way løsninger i andre lande



Også andre lande arbejder med at finde busløsninger, som er tiltrækkende for passagerer, og som passer godt ind i bybilledet.

Movia har i udviklingen af +Way bl.a. hentet inspiration i Nantes og Toronto, som har +Way-lignende systemer.

Toronto

I Toronto kalder man sin højklassede bus VIVA BRT. Projektet startede i 2009, og hele Toronto-regionen forventes at være forbundet med VIVA BRT-løsninger i 2020. Det er et meget ambitiøst projekt, hvor busserne kører i eget tracé, og hvor der er lagt stor vægt på at udvikle fodgængervenlige opholdsrum, som kan bruges til forskellige formål, langs linjen.

Man spurgte borgerne i Toronto og i forstæderne om deres ønsker til den kollek-

tive trafik, og det resulterede i et +Way system, som tilbyder passagerne:

- Hyppige afgange
- Elektroniske realtidsrejsetavler på hvert stoppested/station
- God integration med lokale buslinjer
- Gode ruter og effektive stoppesteder
- Passagerkomfort med TV og WIFI om bord, lave gulve, mange brede døre, store vinduer og sæde med høj ryg

Læs mere på: www.veoliatransportation.com/transit/bus-rapid-transit/case-studies/toronto-suburbs

Nantes

Byen Nantes har et af Frankrigs travleste letbanesystemer med tre linjer. Byen var ved at planlægge en fjerde linje, men måtte konstatere, at passagerprognosen ikke talte for endnu en letbane. Derfor måtte

byrådet overveje en anden løsning, som bød på en tilsvarende service, men til en mere rimelig pris i forhold til det forventede passagertal.

Valget faldt på et +Way-lignende system, som kaldes 'Busway. Busway-bussen har plads til mange passagerer og kører i eget trace på hele strækningen på 6,6 km. Busway er så populær, at man nu overvejer at opgradere Busway til en letbane.

Til projektet blev der designet helt nye koncepter for busstoppesteder og for busserne, og bussen fik samme rettigheder som letbanerne, eksempelvis prioritering ved trafiklys.

Investeringen beløb sig til 53 mio. euro, inkl. 10 mio. euro til materiel.

Læs mere på: www.emta.com

