

## **Bussamarbejde på Vestegnen**

Af Trafikkoordinator Sara Sigvaldason, Vestegnssamarbejdet

I foråret 2010 trådte en større ændring af bustrafikken på Vestegnen i kraft. Ændringen omfatter bustrafik i 4 kommuner og 1 region, og Movia forventer at det resulterer i 300.000 ekstra passagerer, uden at de samlede omkostninger til bustrafikken vil stige bemærkelsesværdigt. Strategien er et mere enkelt linjenet, for at få flere passagerer til at tage busserne og dermed opnå en bedre økonomi. Samtidig er der igangsat en række fælles tiltag i alle 7 kommuner på Vestegnen, som skal udbrede Erhvervskortet, sikre bedre trafikinformation og skabe øget fremkommelighed for busserne. De mange indsatser er resultatet af et langt forløb, som har understreget de mange udfordringer, som den kommunale busplanlægning står overfor, men som samtidig har vist, at det er muligt at skabe resultater gennem et vedholdende samarbejde.

### **Udfordringer**

På Vestegnen er det omkring  $\frac{3}{4}$  af busserne der passerer en kommunegrænse og der er linjer der kører i op til 8 kommuner. Det kræver samarbejde og koordinering på tværs af kommunerne.

Efter strukturreformen, hvor kommunerne og regionerne overtog ansvaret for den kollektive busplanlægning, har det været vanskeligt at udvikle bustrafikken for den enkelte kommune. Ændringer af linjer har krævet enighed mellem alle berørte kommuner og regioner, hvilket i en række tilfælde har gjort det svært at komme igennem med omlægninger og effektiviseringer af linjenettet. I Hovedstadsområdet er samarbejde på tværs af kommuner særlig vigtigt, fordi langt de fleste buslinjer og rejser overskrider mindst en kommunegrænse. Kunderne er ikke bevidste om og skal heller ikke lægge mærke til, at de kører gennem flere kommuner.

Ydermere er Vestegnen placeret som et forstadsområde og en trafikkorridor til og fra København. Det præger den fysiske infrastruktur som er udbygget med motorveje og andre hovedveje, der sikrer forbindelse til de øvrige dele af Hovedstadsregionen. Det er positivt for borgerne, at der er en god tilgængelighed, men områdets karakter af at være et gennemkørselsområde er også en udfordring i forhold til støj og forurening. Det er en svær balance mellem hensyntagen til den lokale trafik og borgerne samt til den gennemkørende trafik og fremkommeligheden.

### **Håndtering af udfordringer**

På Vestegnen i Hovedstadsområdet er der et tæt samarbejde mellem kommunerne gennem Vestegnssamarbejdet. Vestegnssamarbejdet er et samarbejde mellem syv kommuner som er Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj og Vallensbæk. Vestegnssamarbejdet har eksisteret i over 10 år og arbejder på tværs af kommunegrænserne på områder som blandt andet planlægning, miljø, sundhed, turisme, kultur og trafikområdet.

I Vestegnssamarbejdet diskuterede borgmestrene allerede i 2005 hvordan de skulle håndtere de trafikale udfordringer. Med det kommende ansvar for busdriften, var det centralt at:

- Forebygge en langsommelig proces i planlægningen
- Undgå interne løsninger i de enkelte kommuner.
- Opretholde tværkommunale busforbindelser.
- Modvirke en forringelse af det samlede net.

Kommunerne blev fælles om udgifterne til busserne, så det ville også give mening at der var enighed om kommende ændringer i driften. Med det eksisterende samarbejde var det nærliggende at placere en ny funktion i Vestegnssamarbejdet. Kommunerne på Vestegnen oprettede derfor Trafikforum i 2007 og ansatte en trafikkoordinator til at arbejde på tværs af kommunerne. Trafikforum består af en trafikplanlægger fra hver kommune samt trafikkoordinatoren og mødes ca. 10 gange om året.

Trafikforums opgaver består i at:

- Skabe enighed mellem kommunerne om, at det nuværende buslinjenet samt serviceniveau er det fælles udgangspunkt for eventuelle ændringer i fremtiden, således at en kommune ikke fra det ene år til det andet f.eks. planlægger store nedskæringer af busdriften.
- Etablere en fælles forståelse for den tværkommunale busdrift på Vestegnen og behovet for denne.
- Skabe en fælles plan for bustrafikkens langsigtede udvikling i området.
- Udvikle en procedure for behandling af ændringer i busdriften der involverer flere kommuner.
- Skabe faglig sparring og videndeling mellem kommunerne.
- Have en løbende dialog med og fælles henvendelse til Movia.

I Trafikforum koordineres ønsker fra de enkelte kommuner med de andre kommuner, således at der findes de mest optimale løsningsforslag for de involverede kommuner. Ydermere er Trafikforum et godt sted til diskussion for nogle fælles ønsker og mål for den samlede bustrafik.

### **Fælles busstrategi**

Arbejdet i Trafikforum har været forbundet med flere forhindringer. Inden oprettelsen af Trafikforum var der enighed om, at den kollektive trafik skulle forbedres. Men baggrundene for ønsket var forskellige fra kommune til kommune. For nogle kommuner var det med miljøet som incitament, for nogle var det for at mindske trængsel, nogle havde helt lokale problemer der skulle løses og for nogle var det med tanke om en bedre rentabilitet i driften.

Første step i samarbejdet var beslutningen om at udarbejde en fælles busstrategi. Det har været en lang proces at skabe både politisk og administrativt kendskab og bevågenhed omkring bustrafik og den fælles strategi har derfor været længe undervejs. Det var centralt at få skabt en fælles forståelse for vigtigheden af at tænke tværkommunalt og hele tiden have det samlede linjenet for øje.

Der blev arrangeret en studietur for politikerne til Helsingborg for at vise, hvordan en by med nogle fastsatte mål for den kollektive trafik faktisk kan få flere til at tage busserne. Der blev udarbejdet et fælles datagrundlag for de syv kommuner, så den viden der forelå ikke længere kun var på kommuneniveau. Trafikkoordinatoren lavede præsentationer på flere rådhus og deltog i kommunalbestyrelses- og udvalgs møder. Ydermere blev der afholdt temamøder på tværs af kommunerne, hvor der blev arbejdet med det samlede linjenet uden at tage hensyn til kommunegrænser.

På den måde blev der skabt en større forståelse for området som helhed. Der blev skabt en politisk bevidsthed om busdriften og nødvendigheden af at tænke busnettet som en enhed. En forståelse for at busdriften skal planlægges langsigtet. At fælles initiativer

styrker den kollektive trafik og på sigt modvirker den stigende trængsel, trafikens miljøbelastninger og får flere til at benytte systemet.

I 2009 blev den fælles busstrategi for Vestegnen vedtaget i alle kommunalbestyrelserne. Med den fælles busstrategi blev der udarbejdet en handlingsplan, som indeholder mange forskellige tiltag som eksempelvis linjeændringer, lancering af Erhvervskort og bedre information for at få flere til at benytte den kollektive trafik på Vestegnen. Arbejdet med at implementere nogle af forslagene til fremme af den kollektive bustrafik er igangsat.

### **Fire kommuner og en region går sammen om busforbedringer**

I foråret 2010 kom de første synlige resultater af samarbejdet gennem en stor ændring af linjenettet, som ifølge Movias beregner vil give 300.000 nye passagerer om året.

Strategien har været at få skabt et mere overskueligt linjenet på Vestegnen. Tanken var at arbejde med alle linjerne i et område for at undersøge om der kunne skabes et mere attraktivt og lettere forståeligt linjenet. Samarbejdet på tværs af kommunerne Brøndby, Vallensbæk, Glostrup og Albertslund, Region Hovedstaden og trafikskabet Movia om køreplanønsker har ført til en større ændring af linjenettet på Vestegnen.

Linjeændringerne bygger på forskellige analyser, interviewundersøgelser og workshops. Strategien har været at skabe et enkelt og højfrekvent linjenet på Vestegnen. Fra flere bolig- og erhvervsområder bliver der skabt mere direkte forbindelser til stationerne og i stedet for E-busserne, der kun kører i myldretiderne, får erhvervsområderne nu en mere fleksibel busbetjening med busser fra morgen til aften. Det nye linjenet er planlagt ud fra at styrke de områder, hvor mange i forvejen benytter busserne og der er et potentiale for endnu flere passagerer.

Den nye køreplan blev sat i gang den 28. marts 2010 og de første tællinger og sammenligninger med de respektive måneder i 2009 ser meget positive ud. Ud fra Movias beregninger vil den nye køreplan betyde, at der vil komme godt 300.000 flere passagerer i buslinjerne på Vestegnen, hvilket vil svare til en passagertilvækst på omkring 12 %.

### **Erhvervskort**

Et andet konkret resultat udsprunget af den fælles strategi er en bred lancering af Erhvervskortet på Vestegnen i 2010, som foregår i samarbejde med Movia. Mange kommuner og virksomheder på vestegnen vil i løbet af 2010 tilbyde deres ansatte et skattefrit årskort til den kollektive trafik. Målet er at få 5000 tilmeldte til Erhvervskortordningen inden sommeren 2011. For at sikre en succesfuld kampagne og dermed et øget antal passagerer i busserne på Vestegnen, har Trafikforum i 2009 fået bevilliget 750.000 kr. fra Trafikstyrelsens passagerpulje.

Først blev kampagnen igangsat i kommunerne, hvor der blev oprettet et kampagneteam med medarbejdere fra kommunikations og personaleafdelingerne i de kommuner der lancerer Erhvervskortet. For at få en positiv dialog med de ansatte og få det gode budskab om et nyt personalegode ud til så mange så muligt, blev der afholdt informationsmøde for tillidsrepræsentanterne på kommunerne. Ydermere er der blevet trykt foldere og plakater, afholdt pressemøde med borgmestrene, oprettet hjemmeside, afholdt informationsmøder på rådhusene og igangsat konkurrencer.

Inden sommerferien gik den målrettede kampagne mod virksomhederne i gang. Der blev sendt brev ud til mere end 1500 virksomheder og Movias erhvervsteam fulgte op på

brevene ved at ringe rundt til virksomhederne. Kampagnen fortsætter i efteråret 2010 og foråret 2011 med pressemeddelelser og historier om medarbejdere som har tilmeldt sig ordningen. Beregninger fra Movia viser at 5000 udstedte Erhvervskort på Vestegnen, vil give knap 700.000 nye påstigere i den kollektive trafik om året.

### **Bedre information**

Kommunerne er også gået sammen i et forsøg på at skabe bedre information på Vestegnen. I et samarbejde med Movia bliver alle terminaler og stoppesteder gennemgået for behovet for informationsskærme og count down moduler.

### **Busfremkommelighed**

I forlængelse af linjeoptimeringsprojektet blev der ydermere skabt enighed om at etablere fremkommelighedstiltag på visse strækninger. I samarbejde med Movia er der foretaget besigtigelser af konkrete forbedringstiltag og beregnet køretidsanalyser på relevante strækninger. De fleste af kommunerne har sendt ansøgninger og fået tilsagn fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje om at etablere projekter for bedre fremkommelighed for busserne.

### **Erfaringer om samarbejde i praksis**

Med Trafikforum er der skabt et øget engagement omkring busdriften, der er skabt en større farlig sparring mellem kommunerne og i høj grad kommet en øget bevidsthed omkring den bestillerfunktion som kommuner har ansvar for.

Der er tilvejebragt nogle gode arbejdsgange kommunerne imellem og der er skabt en forståelse for at kommunerne nogle gange må acceptere at medfinansiere en buslinje som ikke direkte gavner kommunen selv. Alligevel er der ingen tvivl om at økonomien er den alt afgørende faktor og at det er centralt at skabe nogle løsningsforslag der fordeler gevinster og udgifter lige kommunerne imellem.

Trafikforum koordinerer mellem kommunerne, men der er ikke afgivet formel kompetence fra de enkelte kommunalbestyrelser og endelige beslutninger skal tages i de politiske udvalg i de enkelte kommuner. Det kan virke bureaukratisk, men det positive i processen er at løsningsforslag gennemarbejdes i Trafikforum, cleares i de respektive afdelinger og godkendes på både direktør og borgmestre niveau før det fremlægges for kommunalbestyrelserne. Det betyder at forslag der fremlægges kommunalbestyrelserne som regel er med positiv tilkendegivelse fra Vestegnssamarbejdets bestyrelse og at forslagene derved står stærkt og som regel bliver vedtaget.