

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

+Way på linje 5A

Jeppe Gaard (jeg@moviatrafik.dk), Thomas Damkjær Petersen (tdp@moviatrafik.dk) og Jesper Wibrand (jwi@moviatrafik.dk)

Trafikselskabet Movia

Abstrakt

I april 2017 er der driftsstart for Movia's højklassede busløsning +Way. +Way er en effektiv, komfortabel og miljøvenlig transportløsning, der tænker by og transport sammen. Movia er derfor i tæt samarbejde med kommuner og operatører om at udrulle +Way konceptet på en af Skandinaviens største buslinjer, linje 5A i København.

Ambitioner og forventninger er store. +Way skal være en attraktiv løsning for alle parter både passagerer, finansierende myndigheder og operatører.

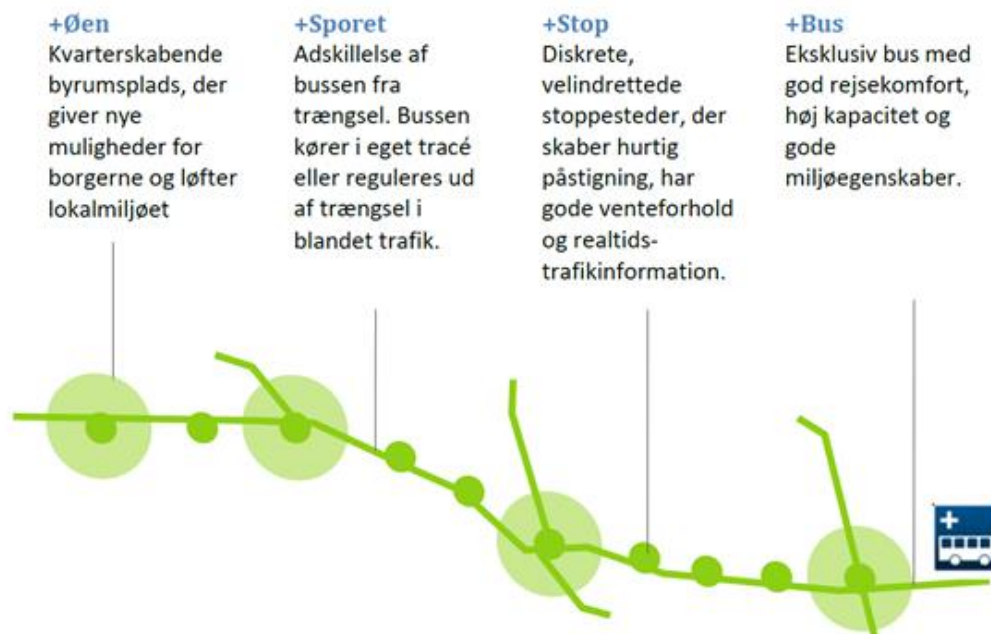
+Way på linje 5A

I området, hvor linje 5A kører, er der en målsætning om en gennemsnitlig årlig vækst i buspassagertallet på 2,8 pct. frem til åbningen af Cityringen. I forhold til 2011 kan der konstateres en tilbagegang i passagertallet på lidt under 3 pct. i 2012 og 2013. Der er derfor behov for nye, markante initiativer for at indfri passagermålsætningen. Hertil kommer et mål om på miljøside at reducere CO₂-udledningen med mindst 35 pct. fra 2008 til 2020 samt at reducere bustrafikkens støjbelastning.

Det forventes, at en opgradering af busline 5A til +Way-standard vil medføre en passagervækst. Det må desuden forventes, at der i forbindelse med fornyelsen af busmateriellet på linje 5A kan opnås en forbedring af miljøet, både fordi der lægges op til at indsætte større enheder og fordi der er mulighed for at anskaffe mere miljøvenlige busser.

+Way konceptet tilbyder hurtig og pålidelig betjening, der kører ofte og med en høj standard på såvel komfort som miljø. Et vigtigt element er et højt informationsniveau ved såvel stoppesteder som i bussen.

+Way konceptet indeholder disse fire elementer:



Langs med linjen arbejdes der med +Ø-løsninger i forbindelse med den kommende busterminal ved Nørrebro st. samt i forbindelse med opgraderingen af Amagerbrogade ud for Amagerbro Metrostation. Efter ibrugtagning vil der være mulighed for løbende at udvikle yderligere +Øer langs med linjen.

+Sporet, hvor bussen skal køre i trængselsfri tracé, forventes tilvejebragt i forbindelse med de planlagte ombygninger af Frederikssundsvej, Nørrebrogade II og Amagerbrogade. Desuden har Københavns Kommune en trafikledelsesplan, der fastlægger servicemål og principper for prioritering af trafikken i København. Planen lægger bl.a. op til en prioritering af hastighed og pålidelighed på linje 5A mellem Husum Torv og Sundbyvester Pl.

+Stoppene kræver plads til betjening med op til 18,75 m lange busser. Der foreligger en plan for tilpasning af linje 5As nuværende stoppesteder i Københavns og Tårnby kommuner til denne buslængde. I forbindelse med det igangværende genudbud af driften af reklamebærende byudstyr i Københavns Kommune kan der blive tale om en større fornyelse af buslæskærme mv. i Københavns Kommune fra medio 2016. Det er forventningen, at der i forbindelse med projektet kan komme forslag om yderligere opgraderinger af stoppestedsudstyr og trafikinformation langs med linjen.

Linje 5A har allerede i dag en linjeføring, der lever op til konceptbeskrivelsen af +Way. I forbindelse med en opgradering til +Way overvejes dog en forlængelse af linje 5A fra Husum Torv mod vest ind i Herlev Kommune, så der kan opnås forbindelse til den kommende letbane i Ring 3. I forbindelse med projektet pågår en afklaring af behovet for tilpasninger af +Spør og stoppesteder gennem Herlev Kommune.

I +Bussen lægges vægt på at kombinere en høj kapacitetsudnyttelse og mange ståpladser med et udvalg af siddepladser for dem, der rejser længere. Bussen har mange døre og stort gulvareal for hurtig ind- og udstigning. Den rummer både kørestole og barnevogne. Bussen har en høj miljøstandard både i forhold til udledninger og støj. Samtidig har den et særligt design, der understreger +Bussernes identitet og gør dem let genkendelige i trafikken. Den endelige udformning af +Busserne vil ske i samvirke med de prækvalificerede busoperatører i forbindelse med udbudsprocessen.

Den endelige driftsøkonomi for buslinjen vil afhænge af såvel den endelige linjeføring som de tilbud, der kan opnås i den igangværende udbudsproces. Der er en forventning om, at indfrielse af det høje miljømål, hvor CO2-udslippet reduceres med 35 pct. fra 2008 til 2020, skønmæssigt vil gøre en køreplantime 5 pct. dyrere. Omvendt kan indsættelse af ledbusser give visse muligheder for at optimere driften. Den endelige driftsøkonomi vil derfor afhænge af ambitionsniveauet, ikke mindst på miljø siden.

Projektet giver samlet set mulighed for et markant løft af bustrafikken, der samtidig synliggør de mange underliggende projekter i en helhed med mulighed for stor synergi mellem de forskellige projekter: Det er oplagt at sammentænke disse elementer, så der samtidigt kan introduceres markante forbedringer af driften på linjen, som tilsammen udgør et så tydeligt løft af betjeningen, at det bemærkes og anerkendes af kunderne. Hvis det lykkes at sikre denne koordinering, vil en omdannelse af 5A til +Way medføre en langt tydeligere og mere markant markering af disse tiltag end der kunne opnås ved en enkeltvis implementering.

Ny samarbejdsstruktur

I forbindelse med udviklingsprojektet på linje 5A vil Movia som i alle andre udbud have ansvaret for udbudsforretningen. Men der lægges i dette projekt op til at have et længere forhandlingsforløb, der gennemføres i et tættere samarbejde med kommunerne og regionen, end det normalt er tilfældet ved Movias udbud.

I forbindelse med udbudsprocessen, gennemføres der efter prækvalifikation forhandlinger med udvalgte operatører i perioden fra november 2014 til maj 2015. Formålet med forhandlingerne er at udvikle endelige løsninger for busmateriellet med fokus på miljøegenskaber, indretning af busserne og valg af trafikinformationsløsninger. For at sikre en løsning, der samlet set er attraktiv for både operatører og finansierende myndigheder, inddrages forhold som f.eks. kontraktens løbetid mv.