

## Special session

Trafikdage 2022

# Busdrift i centrale korridorer

## Baggrund

Med stigende urbanisering og bilejerskab er der i mange store- og mellemstore byer behov for at flere rejser sammen for at begrænse øget trængsel for trafikken og øget støj og lokal luftforurening. Og når flere rejser sammen, bidrager det samtidig til den grønne omstilling og det nationale 2030-klimamål, som også har politisk bevågenhed.

God mobilitet har stor betydning for at sikre velfungerende byområder, og især gode kollektive mobilitetsløsninger bidrager erfaringsmæssigt til gode, funktionelle byer, hvor byliv, mobilitet, vækst og klima spiller godt sammen.

Der er allerede en del kommuner/regioner samt trafiksselskaber der arbejder intensivt for at forbedre og udvikle den kollektiv trafik, således man kan imødekomme den stigende trængsel. Alle hver deres tilgang til opgaveløsningen, således man kan opnå de ønskede resultater.

Hvordan arbejder Trafiksselskabet Movia målrettet for at udvikle den kollektiv transport?

I Trafiksselskabet Movia har tilgangen været at udvikle koncepter og fokusere på udvalgte korridorer, hvilke bidrager til at vi nu har forskellige typer/grader af projekter - helt fra BRT inspirerede tiltag i Holbæk til hhv. +Way på 500S og BRT på linje 400S.

Fælles for flere af projekter er at man ikke kun har fokus på busfremkommeligheden, men har en mere helhedsorienteret tilgang, hvor der dels ses på fremkommelighedspotentialet på de mest passagertunge strækninger/dele af buslinjer for at give et markant løft, der potentielt også kan en positiv indvirkning på bussernes driftsøkonomien.

Dels inddrage analyser af stoppestederne og byrummene omkring samt stiforbindelser så oplandet og det generelle indtryk af den kollektive transport gives et markant løft. Især den sidste del har været en ny rolle, som Trafiksselskabet Movia har påtaget sig og kræver involvering af flere fagligheder og forvaltninger i kommunerne end dem der bestiller bustrafikken.

Movia har med udgangspunkt i den nye rolle også sikret nærværende og professionel rådgivning,

så muligheder bliver grebet og omsat til forbedringer for den kollektive trafik. Derudover har man forsøgt at matche det politiske fokus i kommunerne, så vi kan bidrage med løsninger på konkrete problemstillinger/udfordringer.

Den gode timing i forhold til andre regionale/kommunale projekter har også være en afgørende faktor, så busprojekterne kobles sammen med eksempelvis ombygning af kryds, etablering af cykelstier eller byudviklingsprojekter for mere effektive investeringer.

Mange af de projekter Movia har igangsat i samarbejde med kommunerne og regionerne har også stillet dem i en position, så de er klar til at søge medfinansiering i statslige puljer eller anden ekstern finansiering.

## **Formål**

I denne session vil vi høre 4 oplægsholdere og deres syn på hvordan de har brugt Movias koncepter og tilgang til udvikle og forbedre den kollektiv trafik, således busproduktet er mere synlig og en integreret del af byrummet. Alle projekterne befinder sig på forskellige niveauer - fra idé til implementering af løsningen.

### **1. Trafikselskabet Movia involvering i projektet +Way på linje 500S mellem Glostrup St. og Avedøre Holme v. Linda Quach, Movia**

I projektet +Way for buslinje 500S har Movia haft en mere koordinerende rolle mellem to kommuner (Brøndby og Hvidovre Kommune) og Region Hovedstaden, således man både kan implementere tiltag der forbedrer bussernes fremkommelighed, men er tilpasset i byrummet og de forskellige funktioner buslinjen betjener. Movia spiller en væsentlig rolle fra projektmodningen og helt frem til implementering af fremkommeligheds- og byrumstiltag.

### **2. Hvordan kan BRT-inspirerede tiltag i Holbæk bidrage til udvikling af byen og samtidigt reducere trængsel v. Ida Andersen, Holbæk Kommune**

BRT inspirerede tiltag i Holbæk er et samarbejde mellem Movia og Kommune, hvor både de trafikfaglig og byplanmæssige kompetencer er taget i brug for at udvikle bestemte områder (som f.eks. Sportbyen og Holbæk St.) og samtidig reducere trængslens for busserne med løsningsforslag.

### **3. Karakteristika ved forskellige linjeføringsalternativer for BRT på linje 400S v. Simon Baadsgaard, Movia**

I projektet BRT på line 400S er man kommet frem til fase, hvor der er flere alternative linjeføringer i spil og beslutningerne skal træffe nogle valg ift. hvordan de skal komme videre. De forskellige linjeføringer har hver deres karakteristika ift. at forbedre rejsetiden/pålidelig for buskunderne, betjene og skabe tilgængelighed til forskellige tætbebyggede områder (kundegrundlaget) og krav til anlægsinvestering af businfrastrukturen. Det kan blive meget afgørende, hvilke linjeføringsalternativer, som bliver valgt i sidste ende.

### **4. Hvilken tilgang har Trafikselskabet Sydtrafik anvendt ift. trængselsudfordringer i købstæderne? v. Lotte Stensberg, Sydtrafik**

Movia koncepter/tilgang behøver ikke kun af være egnet til Østdanmark men kan også udbredes til andre geografiske dele af Danmark. I Sydtrafik ønsker de at undersøge potentialet i at benytte den samme tilgang/koncept ift. udvikling af den kollektiv trafik i købstæderne og de trængselsudfordringer busserne måtte opleve. Sydtrafik vil forsøge at komme ind på hvordan de kan benytte disse koncepter i deres daglige drøftelserne med købstadskommunerne i Sydjylland.