

Forslag til Special Session på Trafikdage

Søren Rahbek Holm, Sydtrafik

Pia Gulddahl Møller, Vejle Kommune

Thorarinn Aggi Thorarinnsson, Kolding Kommune

Mette Kathrine Frost, Urban Creators

Michael Rindal, Urban Creators

Simon Baadsgaard, Urban Creators

Udvikling af nye busnet i tre større jyske byer – nye tilgange, nye muligheder, nye udfordringer

De driftsøkonomiske udfordringer, de politiske ønsker om grøn omstilling og flere passagerer i den kollektive trafik samt et behov for generelle eftersyn af en række større jyske byers busnet, har været baggrunden for arbejdet med udviklingen af nye busnet i Esbjerg, Vejle og Kolding. Med udgangspunkt i en række velkendte og robuste planlægningsprincipper, en inddragende procesgang og nye måder at tænke busdriften på, har Sydtrafik og de tre kommuner med støtte fra rådgivningsfirmaet Urban Creators gennemført (eller er i gang med at gennemføre) udviklingen af nye busnet. Med forskellige udgangspunkter har parterne benyttet den samme tilgang til projekterne med en række stærke planlægningsprincipper som bærende element. Inddragelsen af kommunernes plan- og udviklingsafdelinger har samtidig givet nye tankegange, nye tilgange og et langt større fokus på koblingen mellem byudvikling og kollektiv trafik hos Sydtrafik og de tre kommuner.

På denne Special Session vil Urban Creators lede deltagerne igennem oplæg fra Sydtrafik, Kolding Kommune, Vejle Kommune og Esbjerg Kommune (oplæg fra Urban Creators), som vil præsentere deres perspektiver på arbejdet med busplanlægningen, inddragelsesprocessen og resultaterne af arbejdet. Formålet med oplæggene er at inspirere andre kommuner til lignende projekter, herunder videregive både gode og dårlige erfaringer med de tre indsatser samt præsentere tilgangen til arbejdet.

Rammebetingelserne og nye grønne politiske målsætninger nødvendiggør nytænkning af busnettet
Siden strukturreformen i 2007 gav kommunerne og regionerne ansvaret for busdriften har de økonomiske rammebetingelser medført løbende tilpasninger (nedskæringer) i busnettet. Samtidig har byudvikling og den hertil medfølgende trafikale udvikling, medført et behov for at justere linjeforløb og tænke busdriften på ny.

Busdriften bør generelt karakteriseres ved stabilitet for kunderne. Derfor bør linjeforløb ikke ændres ofte, da kunderne/passagererne dermed får sværere ved at basere deres daglige transportbehov på bus. Alligevel er det nødvendigt en gang i mellem at kigge busnettene igennem med henblik på at finde mulige optimeringer og forbedringsmuligheder.

I Esbjerg, Vejle og Kolding Kommuner har der været ønsker om at udvikle busnettene – dog med forskellige baggrunde. I Esbjerg Kommune var der et ønske om at få evalueret på den seneste større omlægning fra 2017, og på denne baggrund komme med forslag til ændringer, som kan styrke busnettet yderligere. I Vejle Kommune var der et ønske om at effektivisere busdriften, så der inden for en lidt mindre økonomisk ramme kunne fås flest mulige passagerer samtidig med, at de politisk vedtagne mobilitetsmål kunne indfries. I Kolding Kommune udsprang ønsket om udvikling af busnettet fra en politisk beslutning i

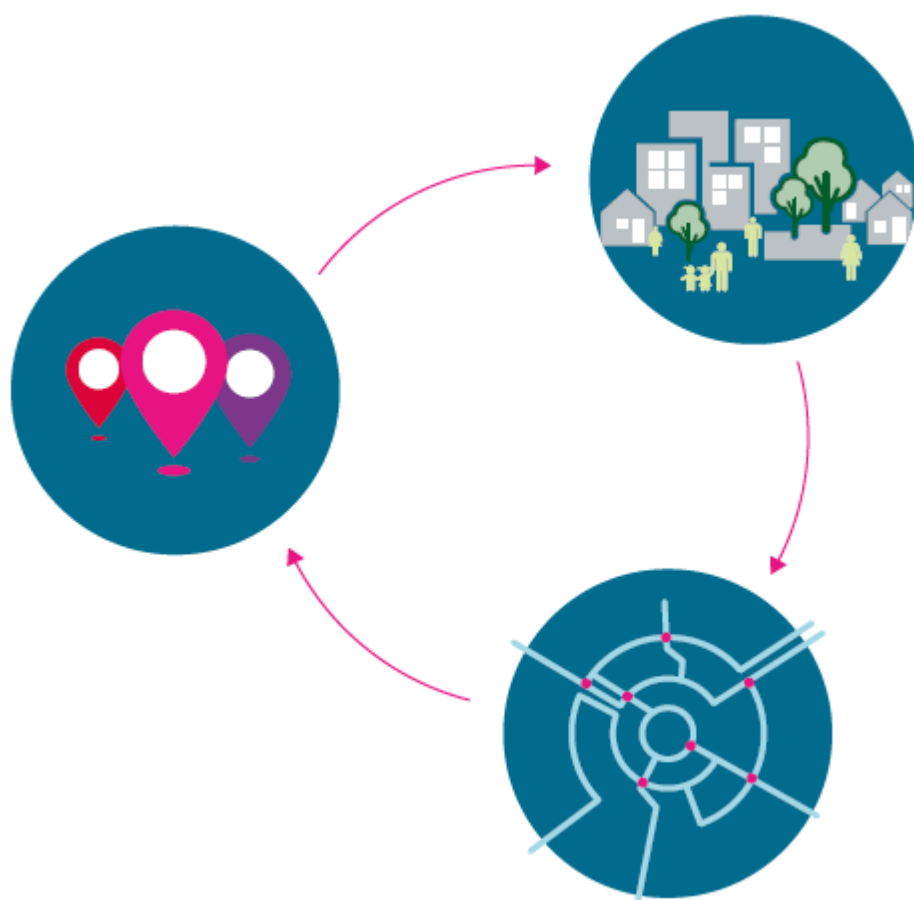
kommunens mobilitetsplan om at fordoble andelen af kollektive trafikbrugere fra 2 til 4 % af de samlede rejser.

Ny tilgang til arbejdet med udviklingen af de tre nye busnet

På tværs af de tre kommuners arbejde med udviklingen af deres busnet, går en række elementer igen.

Et *tværgående samarbejde* med repræsentanter fra kommunernes plan- og trafikafdelinger, trafikplanlæggere fra Sydtrafik samt teknisk rådgiver har udgjort den organisatoriske struktur i arbejderne. Styrken har været et bredt fagligt spænd, hvor både den kollektive trafikviden fra trafikbestillere, fageksperter fra Sydtrafik og teknisk rådgiver er inddraget, men også hvor viden om byudvikling og den overordnede øvrige planlægning har været centralt.

En *tredelelig af kortlægningen* har sikret en helhedsorienteret tilgang til både udfordringer og potentialer i arbejdet med udvikling af busnettene. I tredelingen har der været fokus på busdriften fra tre perspektiver: bruger- og byperspektivet; netperspektivet; knudepunktsperspektivet.



Benyttelse af robuste *planlægningsprincipper* har sikret et løbende fokus på at gøre busdriften attraktiv for borgerne/kunderne samtidig med en effektivisering. Planlægningsprincipperne har været anvendt som en række strategiske greb, som kan indgå i kommunernes fremtidige planlægning af den kollektive trafik. Konkret har planlægningsprincipperne bl.a. fokus på *at skabe direkte forbindelser, at skabe gode forbindelser til baner og knudepunkter, at prioritere opkobling af byudviklingsområder, at skabe sammenhæng og enkelthed.*

Nyt busnet i Vejle Kommune – mere effektivitet skal sikre et fortsat højt serviceniveau

Ønsket fra Vejle Kommune til det nye busnet var, at der i langt højere grad end tidligere blev fokuseret på effektivitet. Dette skulle bl.a. ske via et net med færre buslinjer med mere direkte linjeføringer, og som betjener områder/steder med de største kundepotentialer. I Vejle Kommune var der samtidig et behov for at komme i økonomisk balance oven på Covid-19, og der var derfor ligeledes et fokus på at samtænke bybusserne med lokalruterne og de regionale buslinjer, så ressourcerne blev udnyttet bedst muligt.

Med fokus på planlægningsprincipperne udvikledes et busnet, hvor fem ud af 14 bybuslinjer blev nedlagt, samtidig med, at størstedelen af de tidligere busbetjente områder fortsat betjenes. Dette kan ske grundet samtænkning mellem bybusser og lokale- og regionale busruter samt mere direkte linjeføringer. Sidstnævnte kan give længere gangafstand til nærmeste stoppested, men dette sker primært ved meget lavt benyttede stoppesteder.

Bybusnettet er politisk godkendt i xx 2023 og implementeres til køreplansskift i sommeren 2024. Driftsøkonomien er mere i balance end med det tidligere busnet, og samlet set forventes der xxx.xxx flere passagerer pr. år.

For Vejle Kommune er det nye busnet første skridt i en videre udvikling af rammerne for den kollektive trafik. På mellemlangt og langt sigt vil kommunen arbejde for højere frekvens, bedre knudepunkter og særlige buskorridorer med høj fremkommelighed og service.

På Special Session vil trafikplanlægger Pia Gulddahl Møller fra Vejle Kommune fortælle om arbejdet med udviklingen af busnettet samt de første erfaringer med driften.

Nyt busnet i Esbjerg Kommune – A-busser skal være rygraden i det nye busnet

For Esbjerg Kommune var det centralt, at der i arbejdet var fokus på at skabe en ny og robust struktur for hovedlinjerne, som især kendetegnes ved genkendelighed og enkelthed. Derudover skulle den nye struktur kunne håndtere et fremtidigt behov som konsekvens af byudvikling. Endelig skal retænkningen af busnettet bidrage til at opfylde kommunens målsætning om en 30 %'s stigning i antallet af passagerer fra 2019 til 2050.

Evalueringen af det eksisterende busnet samt den tredelte kortlægningsproces viste, at Esbjerg Kommunes busnet var kendetegnet ved uoverskuelighed og især et stambusnet med mange varianter i linjeføringerne. Derudover blev det identificeret, at der manglede attraktiv betjening i forstæderne til Esbjerg By samt en bedre forbindelse på tværs af det centrale Esbjerg.

Med udgangspunkt i de robuste planlægningsprincipper udvikledes et net af A-busser, som skal udgøre rygraden i busbetjeningen. Kendetegnende for de tre linjer er *direkte linjeføring, entydighed og høj frekvens*. De mange varianter i linjeføringerne blev elimineret og der blev skabt en højere frekvens. De tre A-buslinjer suppleres af mindre frekvente busser, som sikrer betjening til de fleste boliger- og erhvervsområder i kommunen. Endelig supplerer de regionale buslinjer bybusnettet med særligt fokus på betjening af uddannelsesområder.

Bybusnettet er politisk godkendt i xx 2023, og vil blive implementeret ved køreplansskift i xx 20xx. Det er forventningen, at den økonomiske ramme reduceres marginalt, mens passagertallet forventes at stige med x %, svarende til xxx.xxx passagerer pr. år.

På Special Session vil teknisk rådgiver Michael Rindal fra Urban Creators fortælle mere om processen, tankerne bag planlægningen af det nye busnet samt forventningerne (og udfordringerne) til busnettet.

Nyt busnet i Kolding Kommune – A-busser skal fordoble passagerandelen

I Kolding Kommunes mobilitetsplan indgår et politisk vedtaget mål om at fordoble andelen af brugere af den kollektive trafik fra 2 til 4 % af det samlede antal rejser. Dette skal ske via en justering af busnettet med fokus på en enkel struktur, attraktive knudepunkter, bedre betjening af byudviklingsområder og bedre fremkommelighed.

I løbet af foråret 2024 bliver et nyt busnet udviklet, hvor der især er fokus på at skabe 2-3 centrale A-buslinjer i de mest passagertunge korridorer suppleret en 2-3 øvrige bybuslinjer. Disse skal erstatte de nuværende 9 bybuslinjer, som i dag kendetegnes ved indirekte linjeføringer, varierende køreplaner og lav frekvens. Suppleret med omlægninger af en række mellembys- og regionale buslinjer skabes et enkelt og mere genkendeligt busnet, som fortsat betjener langt de fleste områder af kommunen, men hvor flere borgere får flere afgang.

Forslaget til det nye busnet skal politisk behandles i efteråret 2024. På Special Session vil trafikplanlægger Thorarinn Aggi Thorarinnsson fra Kolding Kommune fortælle om processen, og hvordan forslaget til det nye busnet indgår i Kolding Kommunes samlede større plan for mobiliteten.

Sydtrafik med nye vinkler på busdriften i de større byer

Trafikplanlæggerne i Sydtrafik har været med i arbejdet med de tre busnet. Med mange spændende (og til tider vanskelige) faglige udfordringer har den nye tilgang til planlægningen, kortlægningen og processen givet Sydtrafik en række nye perspektiver i deres arbejde med busplanlægningen. Udviklingen af mere effektive og fokuserede busnet med bl.a. introduktion af A-busdrift er nye redskaber i Sydtrafiks værktøjskasse. Noget som bl.a. kan udmønte sig i en nærmere beskrivelse af forskellige koncepter i busdriften, og hvilke krav/standarder Sydtrafik skal/kan stille til de forskellige produkttyper.

Udover selve linjeplanlægningen har de tre projekter også igangsat tanker om de fysiske forhold omkring busdriften. De nye busnet giver nye knudepunkter, hvor busser mødes og hvor passagererne i højere grad transporterer sig til med cykel eller gåben, og hvor bl.a. tilgængeligheden skal være god. Samtidig har kortlægningsarbejdet også vist, at der i de tre byer ses stigende udfordringer med bustrængsel, som også giver anledning til et større fokus på busfremkommelighed.

På Special Session vil projektleder fra Sydtrafik Søren Rahbek Holm fortælle om Sydtrafiks vinkel på arbejdet i de tre byer, og hvilke nye indsatser arbejdet har afstedkommet for Sydtrafiks fremtidige arbejde.