



Aalborg Trafikdage 2014



Byudvikling og effektiv transport



Jesper Fønss
Projektleder i Movia
Trafik- og rådgivningscenter
E-mail: jf@moviatrafik.dk



Agenda

1. Kort om baggrunden for +Way
2. +Way er Movias bud på byudvikling og kollektiv trafik
3. En tur til den mellemstore franske by Metz
4. Eksempler fra Movias område

1) Kort om baggrunden for +Way

Tidsperspektiv	Indhold	Mål
<p>2010: Opstart for udviklingen af et højklasset buskoncept.</p>	<p>Udgangspunktet er BRT-systemer i andre europæiske og nordamerikanske byer, der tilføjes et byudviklingsperspektiv</p>	<p>+Way skal være et attraktivt og effektivt kollektivt transporttilbud, som understøtter og spiller sammen med byudvikling langs linjen.</p>
<p>2013: Buskonceptet blev beskrevet og produktnavnet +Way valgt.</p>	<p>Buskonceptet opstiller konkrete krav til infrastruktur, betjening, service og materiel.</p>	
<p>2014: Udvikling af kundevendt designkoncept med logo, produktfarve og et samlet visuelt udtryk</p>	<p>Designkonceptet skal sikre, at +Way har en stærk visuel identitet og kan indgå som en naturlig del af et moderne bybillede.</p>	

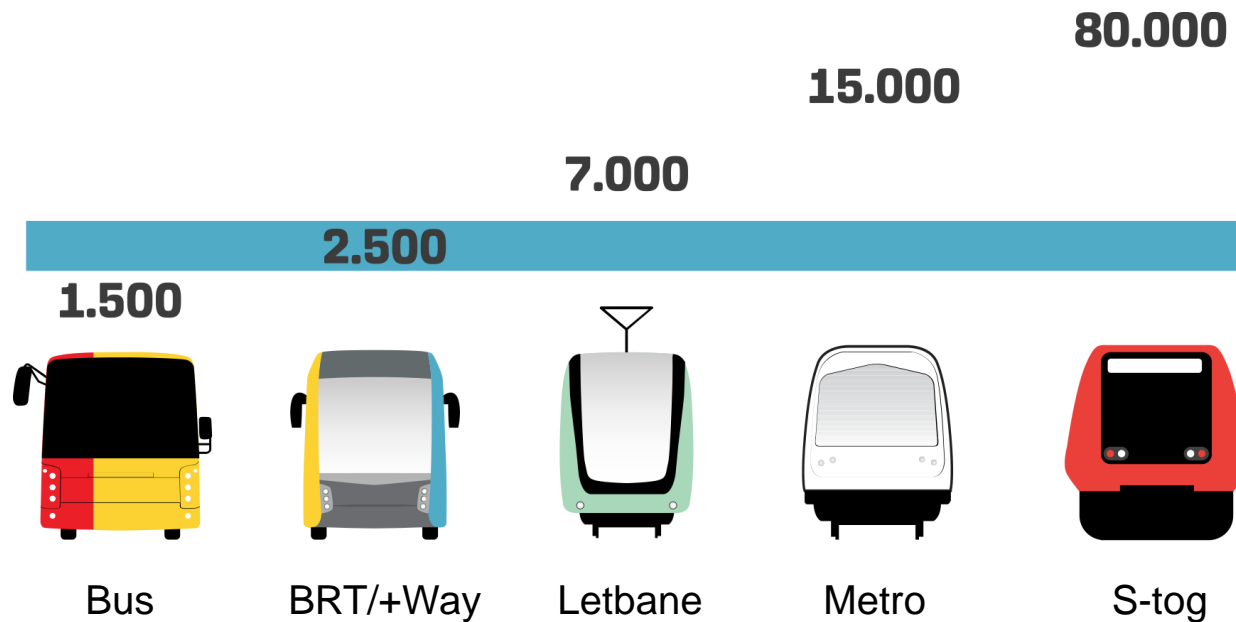
2) +Way er Movias bud på byudvikling og kollektiv trafik

Højklassede buslinjer kan også spille en central rolle ved byplanlægning i mindre format, og være med til at give byrummet værdi for borgerne og understøtte byudvikling

Pointen er, at højklasset bus (+Way) kan det samme som metro og letbane, blot proportionerne er rigtige



- Forskellige transportformers kapacitet per time/retning

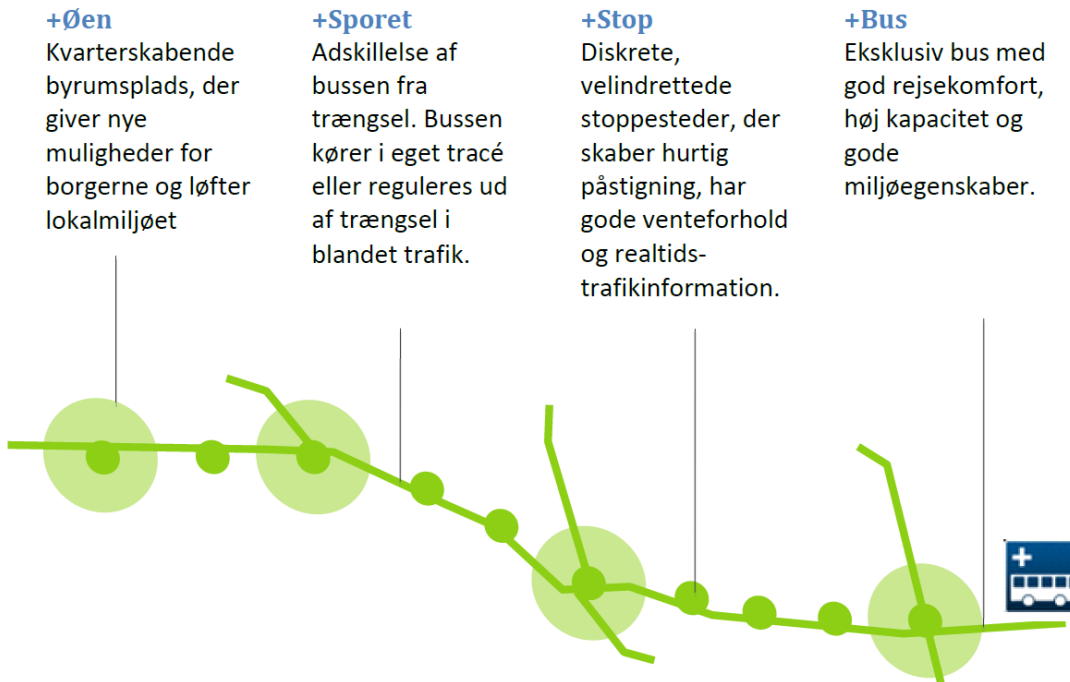


Kapaciteten er opgjort i runde tal

- +Way er et samlet buskoncept

- Højklasset bus med letbanekomfort
- Transport og by tænkt sammen

+Way konceptet består af en infrastruktur, der omfatter **+Øen**, **+Stoppet** og **+Sporet**



Infrastrukturen kan benyttes både af +Way materiel i form af **+Busser** og af andre buslinjer. Når alle elementer er på plads på en linje, bliver den en +Way-linje

3. En tur til den mellemstore franske by Metz

<http://www.youtube.com/watch?v=K-Ah-WgMPug>

4. Eksempler fra Movias område

- **Infrastruktur-projekt i København**
- **+Way-analyse i Køge**
- **Eksempler fra +Ø-projekter**

- Ny BRT-infrastruktur åbner snart i København

Udgangspunkt i baneinfrastrukturen i 2023 og det faktum, at alle højklassede koncepter nu er i spil i hovedstaden



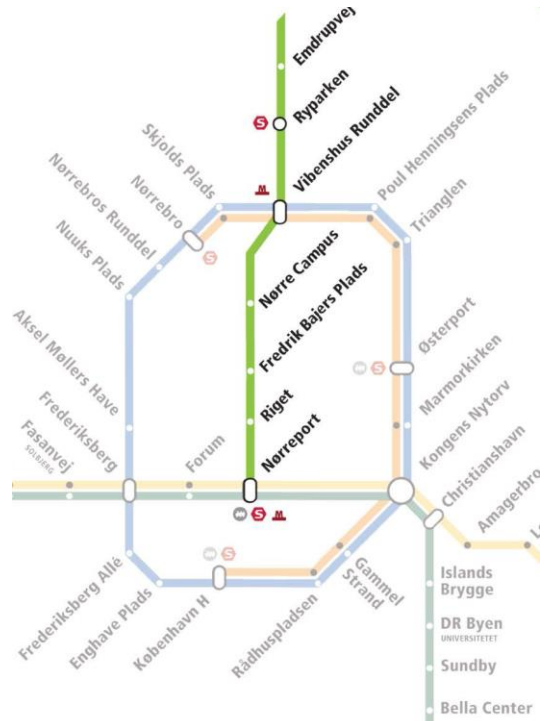
- Byudviklingsperspektiv og busprojekt hænger sammen på Nørre Campus

Copenhagen Science City udgøres af området omkring Københavns Universitet, Professionshøjskolen Metropol og Rigshospitalet, og rummer dermed en af Europas største koncentrationer af uddannelse, grundforskning og anvendt forskning inden for farmaci, sundhedsvidenskab og naturvidenskab.

Visionen er, at området skal udvikles til en sammenhængende bydel med synergi mellem universitet, by og erhverv.

Busbetjeningen binder allerede i dag Copenhagen Science City sammen og har skift til banebetjening i begge ender samt på sigt mulighed for skift til metro cityring station.

+Sporet vil gøre det lettere og hurtigere for passagerer på linjerne **6A, 42, 150S, 173E, 184 og 185** at komme frem til de mange boliger, virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der ligger på strækningen



- Hvad er de forventede effekter på Nørre Campus-strækningen?

Køretidseffekt: Det forventes, at den nye infrastruktur kan reducere buspassagerernes rejsetid med op til 20 procent. Ca. 2,5 min. på projektstrækningens 5 km.

Samlet passagereffekt på ca. 10 % i 2018 sammenlignet med en situation, hvor projektet ikke gennemføres.

De samlede projektudgifter er på ca. 130 mio. kroner svarende til ca. 26 mio. kroner pr. kilometer.

Den positive effekt af projektet i form af en mere effektiv og rettidig busdrift samt den forventede passagerfremgang på linjen betyder, at **tilbagebetalingstiden** for anlægsinvesteringen er ca. 10 år.

+Way-analyse på den største buslinje i Køge

Analyse gennemført i 2013

Opgradering fra nuværende A-bus betjening til +Way

Projektet forbinder de største **udviklingsområder** i byen sammen og betjener ny endestation med **togforbindelse** til København H. på 20. min.

Passagerprognose: En **fordobling** af passagertallet på linjen

Tidsperspektiv for projekt 2020



- Effekt og økonomi for et projekt i Køge

Table 1.1 Overblik over foreslåede fremkommelighedstiltag og effekter

Forslag	Anlæg mio. kr.	Køretidseffekt sek.(%)	Passagereffekt påst. pr. år	Driftsbesparelse mio. kr. /år	Tilbagebetalingstid år
Sammenlægning af 4 stop til 2	0,6	35 (3 %)	25.000	0,8	1
Signalprioritering Køge Station - Sygehuset	0,2	20 (1 %)	15.000	0,4	1
<i>Stensbjergvej hovedløsning:</i>					
Dobbeltrettet busbane via Karlemosevej	12,4	111 (8 %)	110.000	2,6	5
<i>Stensbjergvej alternative løsninger:</i>					
Dobbeltrettet busbane helt frem til Lyngvej	17,4	116 (8 %)	85.000	2,5	7
Kort enkeltrettet busbane + prioritering	3,2	52 (4 %)	40.000	1,1	3
Ølby Station – stop på Stensbjergvej	*	90 (7 %)	40.000	2,1	0
I alt nuværende stræk (hovedforslag)	13,2	256 (19 %)	190.000	5,9	2-3
Busvej og banebro til Køge Nord	21,2	210 **	-***	4,0**	5-6**
I alt med Stensbjergvej hovedforslag	34,4	466	190.000	9,9	3-4

* Stop inkl. i Stensbjergvejprojekterne, ** Sammenholdt med motorvejsløsning uden busvej.

*** Passagerprognosen er baseret på, at busvejen kommer – uden den vil vi se en negativ passagerudvikling, der ikke er indregnet.

- Øvrige +Way-projekter i Movias område



+Way vision i Roskilde fra 2011

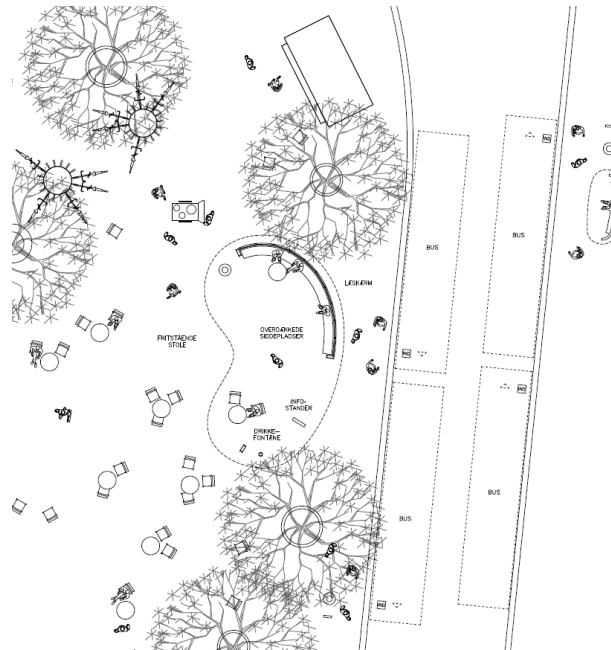
- Linje **201A** og **202A**
- +Ø på Stændertorvet 2014/2015



Projekter på vej kunne være:

- Linje **5A** (Kbh. og Tårnby)
- Linje **150S** og **400S** kombineret i et sammenhængende net med letbanelinjer (8 linjer i alt vurderes at have et potentiale)
- Nordlige del af linje **6A** (Kbh. og Gladsaxe)

- Eksempel på arbejdet med en +Ø på Stændertorvet i Roskilde

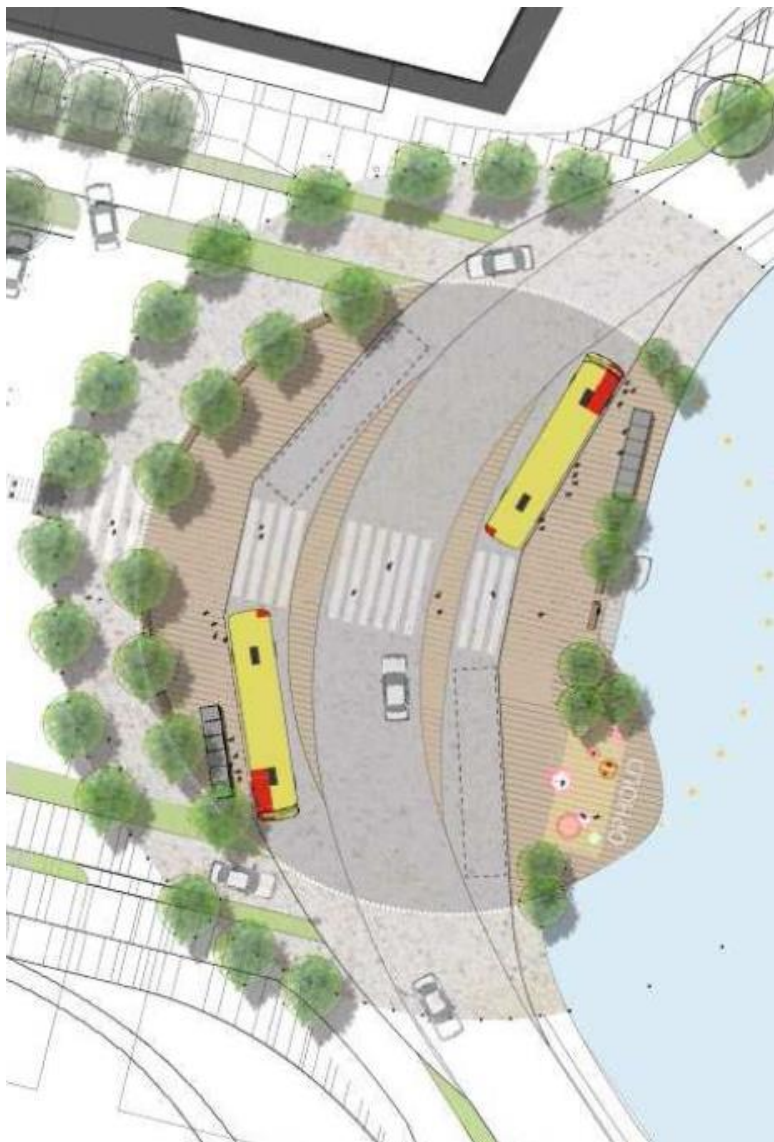


Kig fra Stændertorvet mod +øen og gennem porten til Palæets indre gård

- Eksempel på arbejdet med en +Ø ved Musicon (teknisk skole i Roskilde)



- Eksempel fra Køge i form af skitseforslag til mulig +Ø v. sygehuset



Mere information om +Way

www.plusway.dk

+way

FORSIDEN SERVICE ØKONOMI BYUDVIKLING MILJØ VIDEN

+WAY EN DEL AF FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRANSPORT

+ 5 GODE GRUNDE TIL AT VÆLGE +WAY

- Effektiv og komfortabel**
Kortere rejsetid og lækre faciliteter
- Økonomisk attraktiv**
Økonomisk attraktiv at anlægge og mulighed for at optimere busdriften.
- Rummelig og tilgængelig**
Kan indrettes som et letbanetog, mange døre og god benplads
- Miljøvenlig**
Færre partikler, mindre CO2 og støj
- En del af byen**
Tænker by og transport sammen

MERE END BARE EN BUS

+Way er en effektiv og komfortabel bus, som så vidt muligt kører i egen bane eller på vej uden trængsel. Løsningen er økonomisk attraktiv i både anlæg og drift. Det gør +Way interessant på strækninger med mange passagerer, hvor man gerne vil tilbyde en højklasset trafikløsning, men