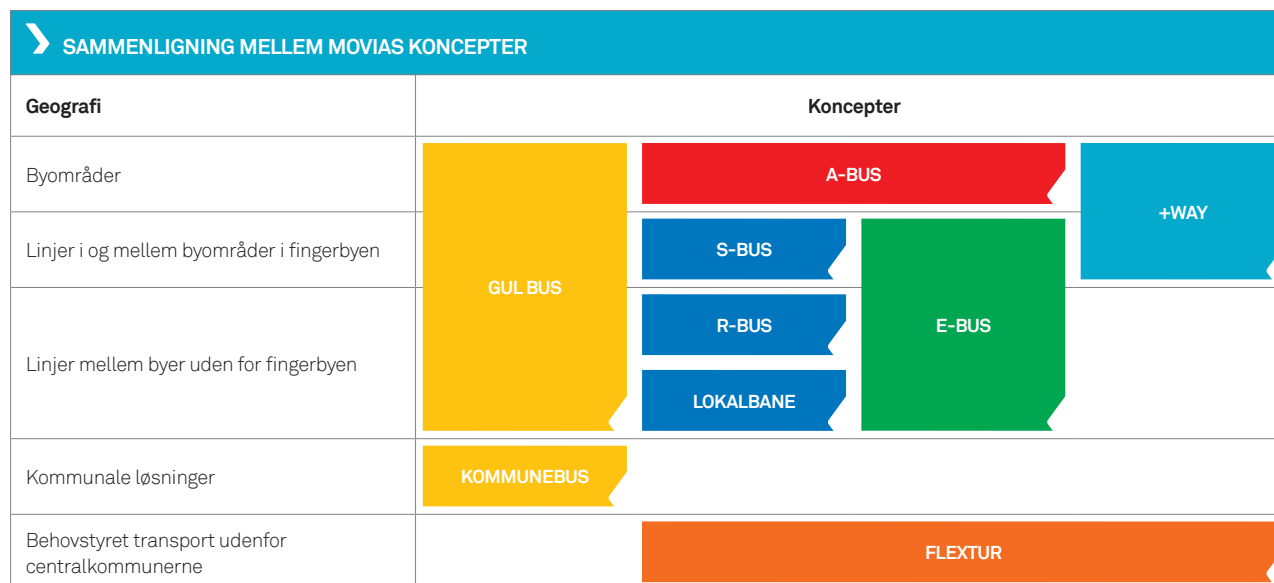


+Way

Produktoversigt til trafikbestillere – januar 2016
Trafikselskabet Movia

OVERBLIK



Udvikling i generelle krav til Movias produkter

Denne version 1.0 af produktmanualen for +Way er udarbejdet i maj 2016. Produktmanualen opdateres årligt eller i forbindelse med større beslutninger, som påvirker anbefalingerne til produkterne.

Langsigtet udvikling

Arbejdet med at forbedre og udvikle den enkelte buslinje bidrager til at udvikle og udbrede Movias koncepter. Stærke koncepter skal tiltrække og fastholde passagerer, der konsoliderer linjerne som en del af byen. Ved at konsolidere linjerne med de karakteristika, som +Way-konceptet indeholder, kan buslinjerne samtidig være et markant bidrag

til kommunernes og regionernes langsigtede planlægning. +Way-konceptet tænkes sammen med byens udvikling. I Roskilde Kommune arbejdes der eksempelvis med en langsigtet vision, hvor løbende opgradering af infrastruktur og byrum langs Roskildes to A-busser skal ende ud med en opgradering til +Way i 2036. I Køge og på Nørre Campus har højklasset busbetjening været ønsket for at kunne betjene områder med koncentreret byudvikling.

+WAY – EN DEL AF FREMTIDENS KOLLEKTIVE TRANSPORT

+Way er ligesom letbane, metro og S-tog en højklasset kollektiv trafikløsning, som kombinerer hurtig og effektiv transport med attraktive byrum.

+Way er samtidig et koncept, der bruges, når serviceniveauet skal være højt, og skinneløsninger ikke egner sig. +Way er derfor interessant på strækninger med mange passagerer, hvor man gerne vil tilbyde en højklasset trafikløsning, men hvor der ikke er passagerer nok til eksempelvis en letbane. Både i centralkommunerne og i større byer uden for centralkommunerne udgør +Way et selvstændigt, højklasset produkt med kobling til metro-, letbane-, regionaltogets- eller S-togsbetjening.

+Way-konceptet har fire centrale elementer:

+Sporet

+Way er et BRT-lignende koncept, som dog har mere lempelige krav til udformningen af infrastrukturen – særligt når det kommer til tracéets (+Sporets) udformning. Kravet til +Way er således, at bussen kører i enten separat tracé i form af busbaner eller blandet trafik. Hvis der køres i blandet trafik, bør det så vidt muligt være trængselsfrit, dvs. strækninger, hvor trafikken i høj grad afvikles på bussernes præmisser. På dette punkt adskiller +Way sig fra de deciderede BRT-løsninger, hvor der er krav om, at bussen hovedsageligt skal køre i separat tracé med fysisk adskillelse mellem bus- og biltrafik.

+Stoppet

+Stoppet har gode overdækkede venteområder, digital trafikinformation og perroner med tilstrækkelig plads til at sikre hurtig ind- og udstigning, samt gode forhold for cykelparkering. +Stoppene bør laves med høje kantsten, så det er

nemt og hurtigt at stige af og på for såvel gående, kørestolsbrugere og passagerer med barnevogne.

+Øerne

+Øerne er hovedstoppestederne, hvor transport og byudvikling sammentænkes. +Øerne gør det muligt at omdanne en ubenyttet plads, et vejkryds eller en vejstrækning til et stationslignende område eller et byrum med sin egen identitet. +Øerne kan udformes individuelt, så de passer til de fysiske omgivelser, områdets funktion og historie samt byens behov.

+Busserne

+Busserne er større og mere rummelige end almindelig busser. De kan rumme op til 150 passagerer, hvor traditionelle busser har plads til 75-100 passagerer. En +Bus er en højklasset bus med en høj miljøstandard. Den har mange døre, som gør det nemt og hurtigt at stige af og på bussen, og så har den god digital trafikinformation, hvor kunderne kan finde information om andre kollektive transportforbindelser.

+Sporet, +Stoppene og +Øerne udgør selve +Way-infrastrukturen. +Way-infrastrukturen kan både benyttes af +Busser og af andre buslinjer, der kører på samme strækning. Løsningen kan tilpasses, så den matcher de lokale forhold. Det er således en løsning, der egner sig til både storby, forstæder og større købstæder med behov for højklasset kollektiv transport.

+WAY – KARAKTERISTIKA

Målepunkter: høj frekvens – høj rejsehastighed – direkte linjeføring – sammenhæng med øvrig højklasse kollektiv trafik

Frekvens

+Way er Movias mest højfrekvente busprodukt. Med minimum 8 afgang i timen i dagtimerne er +Way kendetegnet ved, at passagererne ikke har behov for en køreplan. Med sikkerhed for, at der kommer en bus inden for en overskuelig fremtid, opnår passagererne en høj grad af fleksibilitet, da de ikke er afhængige af at skulle tilrettelægge deres rejser til bestemte tidspunkter.

Frekvensen bør være jævn i hele driftsdøgnet – man skal altså have samme oplevelse uanset, om man ønsker at benytte bussen kl. 6, kl. 11 eller kl. 20. Det stiller højere krav til antallet af afgang, men giver passagererne vished for, at der altid er en bus, som passer til deres rejsetidspunkt.

Uden for centralkommunerne og på yderstrækninger inden for centralkommunerne bør frekvensen tilpasses øvrige kollektive forbindelser. Kører der fx S-tog mod København hvert 10. minut, bør +Bussen understøtte denne frekvens og dermed sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Der har igennem et par år været succes med at udvide A-busserne i Storkøbenhavn med natbusbetjening. Der er registreret en stor passagervækst, hvilket kan tilskrives enkelheden og genkendeligheden for passagererne.

+Way skal ligeledes levere busbetjening om natten og på den måde være med til at sikre en høj benyttelse af linjen.

Standsningsmønster

+Way skal levere højfrekvent betjening med kort rejsetid i relevante korridorer. Analyser har vist, at der er tæt sammenhæng mellem antallet af stoppesteder på en linje og bussens gennemsnitshastighed. Jo længere mellem stoppestederne, desto højere rejsehastighed.

+Way er kendetegnet ved at fungere på et letbane- eller metrolignende serviceniveau, hvorfor afstanden mellem stoppestederne kan øges svarende til den skinnedbårne trafik for at opnå de samme fordele. Erfaringer viser, at brugere er villige til at gå længere for at anvende et højklaset transporttilbud som fx +Way. Der anbefales derfor i tråd med vejreglerne for BRT en stoppestedsafstand på 400-800 m.

Kortere stoppestedsafstande bør vurderes under hensyn til de konkrete forhold til oplandet; inden for de helt tætte bycentre eller hvis der er store virksomheder, uddannelsesinstitutioner, skiftepunkter mv. bør denne afstand vurderes konkret.

Linjeføring

I centralkommunerne tilrettelægges linjeføringen under hensyntagen til metro, letbane og S-tog, som til sammen skal udgøre et overordnet net med høj frekvens. Bussernes fleksibilitet skal medvirke til at sikre, at flere korridorer kan betjenes med højklassede produkter og høj frekvens, uanset om man transporterer sig med bus, tog, letbane eller metro.

For at understøtte målsætningerne om høj rejsehastighed og direkte linjeføring skal linjerne tilrettelægges så direkte som muligt. Afvigelser kan dog ske, hvis det vurderes nød-

+WAY – KARAKTERISTIKA

SAMLEDE ANBEFALINGER: +WAY, LINJENS KARAKTERISTIKA		
	Minimumskrav	Optimal løsning
Frekvens (centrale strækninger)	➤ Min. 8 afgang i timen i tidsrummet 6-18 på hverdage ➤ Min. 2 afgang i timen om natten	➤ Min. 8 afgang i timen i tidsrummet 6-22 på hverdage ➤ Min. 2 afgang i timen om natten
Frekvens (yderstrækninger og købstæder)	➤ Min. 6 gange i timen i tidsrummet 6-18 ➤ Natdrift fredag og lørdag	➤ Min. 6 gange i timen i tidsrummet 6-22 ➤ Min. 2 afgang i timen om natten fredag og lørdag
Standsningsmønster	➤ Min. 400 m. mellem hvert stop. Dog kan der forekomme kortere stoppestedsafstande, hvis lokale forhold tilskriver det.	➤ Afstand mellem stoppesteder på mellem 400-800 m.
Linjeføring	➤ Direkte ➤ Kun få linjevarianter ➤ Ingen gaffeldeling	➤ Direkte ➤ Ingen linjevarianter ➤ Ingen gaffeldeling

vendigt af hensyn til store passagergrundlag i form af eksempelvis oplande med en koncentration af virksomheder, uddannelser o.lign.

For at få effekt af en høj frekvens er det desuden væsentligt, at alle afgang på linjen betjener de samme stoppesteder. Princippet om én linjeføring til én buslinje må ikke fraviges for +Way, da det kan medføre situationer, hvor passagererne oplever, at den førstkommende bus kører ad en anden strækning og man dermed må vente på næste bus. Hvis den kollektive trafik skal være attraktiv, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken frekvens, linjeføring eller stop.

FYSISKE RAMMER

Målepunkter: høj rejsehastighed – gode stoppestedsforhold – en del af byen

Fremkommelighed (+Sporet)

Et af +Way-konceptets kerneelementer er den høje rejsehastighed, som også spiller ind på det samlede økonomiske regnestykke. +Sporet – det trængselsfrie tracé sikrer, at +Bussen kan komme hurtigt og stabilt gennem trafikken er et vigtigt element for at opnå effektiv drift.

Hurtigere busser giver flere passagerer og dermed øgede billetindtægter. Når busserne kommer hurtigere gennem ruten, kan man desuden gennemføre flere afgangene med det samme antal busser og dermed opnå en mere effektiv drift.

+Way betjener de tættest bebyggede områder i byerne og skal dele byrummet med biler, cykler og gående, hvilket giver en række udfordringer for bussernes fremkommelighed. Da god fremkommelighed er afgørende for at sikre målet om høj rejsehastighed, skal linjerne så vidt muligt tilrettelægges på strækninger, hvor der er mulighed for at gennemføre fremkommelighedstiltag, reducere biltrafikken eller hvor busserne kan køre i eget tracé.

+Sporet kan benyttes af alle buslinjer på strækningen og kan dermed være med til at forbedre såvel rejsehastighed som pålidelighed for disse.

Gode stoppestedsforhold (+Stoppet)

Stoppestedet er passagerens første møde med bussen. Stoppestedet er dermed en væsentlig del af den samlede rejseoplevelse, og det stiller store krav til stopstedernes standard.

Undersøgelser viser, at ventetiden ved stoppesteder og på stationer kan føles op til tre gange længere end den reelle tid. Gode faciliteter såsom læskærme og count down kan halvere den opfattede ventetid og dermed forbedre den samlede rejseoplevelse. Et andet væsentligt emne for passagererne i den kollektive trafik er tryghed. Stoppestedsudstyret skal derfor medvirke til at øge tryghedsfølelsen hos passagererne.

Stoppestederne på en +Way-rute bør opgraderes til +Stop med overdækkede stå- og siddepladser, trafikinformation, og forhold, som sikrer hurtig og nem ind- og udstigning (ideelt set med hævede kantsten). Cykelparkering etableres efter behov.

Byudvikling (+Øen)

+Way kombinerer trafikplanlægning med byudvikling. Det er et centralt mål for +Way-konceptet at skabe løsninger, som kan indgå naturligt i bybilledet. +Way kan således være med til at omdanne en ubenyttet plads, et veikryds eller en vejstrækning til et stationsområde og et byrum med sin egen identitet.

Det kan ske med de stationslignende +Øer, der kan udformes individuelt, så de passer til de fysiske omgivelser, områdets funktion og historie samt byens behov. +Øen etableres ved hovedstoppene og kombinerer stoppestedet med øvrige funktioner såsom caféer eller attraktive byrum.

FYSISKE RAMMER

SAMLEDE ANBEFALINGER: +WAY, FYSISKE RAMMER		
	Minimumskrav	Optimal løsning
Frekvens (+Sporet)	➤ Hovedsageligt separat tracé i form af busbaner ➤ Hvis der køres i blandet trafik, bør det være trængselsfrit	➤ Separat tracé med fysisk adskillelse mellem bus- og biltrafik. Belægning i separat farve ➤ Målet er en gennemsnitlig rejsehastighed på min. 23 km/t. i byen og min. 40 km/t. på det øvrige net.
Gode stoppesteds-forhold (+Stoppet)	➤ Læskærm og digital trafikinformation ved alle stoppesteder, hvor fysikken tillader det ➤ Fokus på funktionalitet, som sikrer hurtig af- og påstigning. ➤ +Stoppet har et genkendeligt design, der signalerer den højklassede betjening	➤ Superstop med perronlignende forhold med høje kantsten, realtids rejseinformation (ved de største stop med visning af korresponderende kollektiv trafik) ➤ Udvidet læskærm for de største stoppesteder ➤ Cykelparkering efter behov ➤ Mulighed for billettering ved stoppestedet ➤ +Stoppet har et genkendeligt design, der signalerer den højklassede betjening
Byudvikling (+Øen)	➤ +Øer etableres ved de største knudepunkter og stoppesteder og forudsætter samme forhold som optimal løsning på +Stop.	➤ +Øer etableres ved de største knudepunkter og stoppesteder og forudsætter samme forhold som optimal løsning på +Stop. ➤ Her kombineres stoppestedet med andre aktiviteter, fx café- og byliv.

MATERIEL

Målepunkter: høj kapacitet – høj komfort – hurtig passagerudveksling – god trafikinformation

+Busserne

I centralkommunerne er den gennemsnitlige rejselængde for passagererne på +Way er væsentligt kortere end på en række af Movias øvrige produkter. Passagererne bruger dermed ikke lang tid i bussen, men skal i højere grad kunne komme ind og ud af bussen, uden at det skaber gener for øvrige passagerer eller unødige forsinkelser. Disse forhold taler for færre sæder til fordel for lavgulvsbusser med flere og større døre, som sikrer en effektiv ind- og udstigning.

+Busserne er derfor større end almindelige busser og kan rumme op til 150 passagerer, hvor almindelige busser har plads til 75-100 passagerer. +Busserne har mange døre med frit flow, som er med til at sikre nem og hurtig ind- og udstigning. Dette giver kortere opholdstid ved stoppestederne og understøtter dermed ønsket om at sikre en høj rejsehastighed.

+Way betjener tætbefolkede byområder, er højfrekvente og kører døgnet rundt, og miljøpåvirkningen er derfor potentielt høj. Det er derfor en målsætning for +Way-konceptet, at +Busserne har så høj miljøstandard som muligt i forhold til udledninger og støj for derved at bidrage til et bedre miljø i nærområdet.

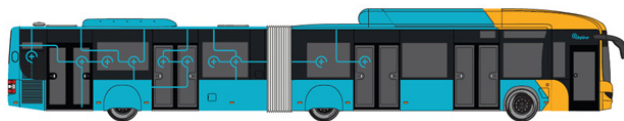
Et godt eksempel herpå er opgraderingen af linje 5A til +Way med indsættelse af nye, CO2-neutrale, 18,7m lange ledbusser.

+Busserne har desuden deres eget design for at signalere, at de er det ypperste i udbuddet af kollektiv bustrafik. Designet understreger +Bussernes identitet og gør dem let genkendelige i trafikken.

Krav til indretning og komfort

I centralkommunerne kører +Way i tæt by, hvor der er et stort transportbehov, og hvor den gennemsnitlige rejse-længde er relativt kort. Kombinationen af mange passagerer og korte rejser øger behovet for stor udveksling gennem dørene, men medfører samtidig et mindre behov for siddepladser. +Busserne bør derfor være lavgulvsbusser, der indrettes med få sæder og god gulvplads, så der sikres et så gnidningsfrit flow som muligt

+Bussen skal have mange døre, så der sikres nem og hurtig ind- og udstigning, og +Bussen opererer med frit flow.



TRAFIKINFORMATION

I +Bussen

+Way kører i byerne, hvor mulighederne for at skifte mellem forskellige transportmidler (bus, letbane, tog og metro) er stor. Mange har derfor gavn af at få oplyst korrespondancer undervejs, og +Bussernes skærme skal udvikles til at oplyse om mulige korrespondancer i forbindelse med stoppestedsannoncering.

I forbindelse med events, ulykker og midlertidige omlægninger anvendes skærmene til information af passagererne. Det bidrager desuden til passagerernes ønske om flow og forventning om, at passagerinformationen konstant udvikler sig.

For at sikre en bedre digital trafikinformation, er der ingen analog trafikinformation i +Way. Der er dobbelte infotainment skærme i busserne - én til trafikinformation og én til kommercielle budskaber.

Stoppesteder

Frekvensen for +Way skal være så høj, at køreplanen kan undværes. I stedet køres der efter intervaller. Passagerernes viden om, hvornår bussen kører, bør sikres ved at fokusere på udbredelse af reeltidsinformation til stoppestederne.

Reeltidsinformationen omfatter i dag mange steder nedtælling til næste bus og mulighed for at få yderligere informationer. Med introduktionen af nye moduler øges muligheden for at udbrede information – fx i forbindelse med events, ulykker, aflysninger og andet, som påvirker busdriften i realtid.

Ved de helt store knudepunkter/stoppesteder, vil det være relevant at have digital visning af korresponderende kollektiv trafik, således at passagererne kan planlægge den samlede rejse undervejs.

TRAFIKINFORMATION

SAMLEDE ANBEFALINGER: +WAY, TRAFIKINFORMATION		
	Minimumskrav	Optimal løsning
I bussen	➤ Skærme til trafikinformation Voice announcement ➤ Linjeinformation i loftet	➤ Skærme til trafikinformation Voice announcement ➤ Realtidsinformation med korresponderende kollektiv trafik ➤ Information om events og midlertidige omlægninger ➤ Linjeinformation i loftet
Stoppesteder	➤ Count down moduler med mulighed for at kommunikere i realtid på alle stoppesteder	➤ Count down moduler med mulighed for at kommunikere i realtid på alle stoppesteder ➤ Ved de største stoppesteder/knudepunkter kan der opgraderes til realtidsvisning af korresponderende kollektiv trafik.

KUNDEOPLEVELSEN / MOBILITET

+Way er et kvalitetsprodukt, og kundernes oplevelse af busproduktet kræver derfor en høj kvalitet både i drift, materiel, service mv. Kundernes oplevelse af +Busserne bør være:

- Direkte rejse
- Bussen kører hele tiden – kort ventetid
- Kort ventetid ved stoppestedet
- Hurtig og nem ind- og udstigning
- Højt informationsniveau før og under rejsen
- Høj komfort – fordi materiellet er i en god kvalitet, rengjort og vedligeholdt

Pålidelighed

Bussernes pålidelighed er afgørende for, at passagererne får fuld effekt af en høj frekvens. Lav pålidelighed kan medføre, at to-tre busser kører i forlængelse af hinanden, hvorefter der går lang tid, inden næste bus ankommer. Arbejdet med pålidelighed har tæt kobling til operatørerne og deres dispositioner i den daglige drift, men også til køreplanlægningen og til vejmyndighedens arbejde med at sikre busens muligheder for at overholde køreplanen i de fysiske omgivelser, som bussen kører i.

Det store fokus på at sikre høj fremkommelighed for +Way via det trængselsfrie +Spor er med til at sikre en mere stabil drift med høj pålidelighed. Samtidig skal frit flow og mange døre i +Bussen sikre en hurtig passagerudveksling ved stoppestedet uanset passagertallet og dermed være med til at afhjælpe at busserne klumper sammen.

Øvrig forventningsafstemning

Ved at sikre et ensartet produkt for alle linjerne i en produktkategori kan passagerernes tryghed ved og kendskab

til produktet øges. Ved løbende at forbedre produktet og udvikle genkendeligheden vil også produkternes image forbedres, hvormed passagertilfredsheden og loyaliteten øges. Passagererne skal altså have det produkt, de forventer – hver gang og af høj kvalitet.

Mobilitet

Movia kan rådgive kommuner og regioner i forhold til en målrettet mobilitetsindsats i tilknytning til busdriften og tilrettelæggelsen.

Der er udpeget fire strategiske områder for mobilitetsindsatsen:

- Mobilitetsnetværk blandt virksomheder i erhvervsområder
- Mobilitetsplaner for store enheder og virksomheder
- Mobilitet og ungdomsuddannelser
- Mobilitet i den fysiske planlægning.

Visuelle kendetegn

De visuelle kendetegn for såvel udstyr på stoppesteder samt busser følger den besluttede designmanual for +Way.

VISUELLE KENDETEGN	
Produktfarve	Turkis
Produktmarkering	Turkis hjørner på bussen
Logo	Eget produktlogo og linjelog
Identitetsgrafik	Turkis identitetsgrafik på både bus og læskærme langs linjen.
Illustrationsgrafik	Særlige illustrationer af særligt karakteristiske lokale seværdigheder, kendetegn eller varemærker på læskærme og indvendigt i +Bus.
Reklamer	Produktet er reklamefrit udover hvad der er digitalt på infotainment – dvs. ingen reklamer i og på bussen.

Navngivning af +Way-linjer

Det visuelle udtryk for +Way skaber en stærk og let genkendelig identitet baseret på fremkommelighed og højklaset bustransport som en integreret del af det moderne bybillede. Konceptets navngivning skal på samme vis understøtte bussens fordele og værdier som en effektiv og moderne transport.

Navnet +Way fungerer godt i dialogen mellem kommuner/regioner og Movia men er mindre velfungerende i den eksterne kommunikation til kunderne. Når linje 5A opgraderes til +Way, ændres linjenavnet derfor til Cityline med linjebetegnelsen 5C. Navnet skal sikre passagerernes opfattelse af buskonceptets egenskaber og fordele som moderne og effektiv, højklaset transport.

Markedsføring

Movia har erfaring for, at kendskab til busprodukternes fordele bidrager til vækst i passagertal. Det er derfor vigtigt at markedsføre +Way – særligt i forbindelse med opgradering til det nye buskoncept. Markedsføringen bør have fokus på +Ways styrker; høj frekvens, rejsehastighed og pålidelighed, nem ind- og udstigning, gode forhold ved stoppestederne, god trafikinformation ved såvel stop som i bus samt +Bussens gode miljøegenskaber.

Det er væsentligt at understrege produktlinjernes kobling til det strategiske net, som definerer de vigtigste dele af Movias transportsystem uafhængigt af produktkategorier.

Markedsføring: samarbejde med kommuner og regioner

I Movias Trafikplan 2016 opstilles anbefalinger for udbredelse af +Way og dermed en formodning om, at der i de kommende år vil blive oprettet nye +Way-linjer. Lancering af +Way gennemføres i samarbejde mellem kommuner og Movia og finansieres som en del af kommunens finansiering af linjen. Der bør altså afsættes et beløb til markedsføring af nye +Way-linjer, som kan sikre, at passagererne hurtigt bliver bevidste om det nye transporttilbud.

PRESSE OG KOMMUNIKATION



Pressearbejde

Movia tilbyder kommuner at medvirke i presse- og kommunikationsindsatsen omkring forbedringer og nye linjer.

I pressearbejdet fokuseres – ud over basisinformation om linjeføring og frekvens – også på baggrund for oprettelse af linjen samt forventningerne til linjen, passagerudvikling mv. Dette for at skabe en større forståelse for den opgave, som løses gennem kollektiv trafik, herunder udfordringer omkring mobilitet og miljø.

Såfremt kommunen ønsker det, kan Movia udarbejde forslag til presseplan og medievalg samt udkast til pressemeddelelse, når linjen tages i drift. Desuden kan der aftales opfølgning, når linjen har kørt en periode og de første data og erfaringer er på plads.

I samarbejde med kommunen kan der aftales øvrig kommunikation. Fx artikler/information til nyhedsbreve og intranet på kommunens arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner med videre.

Kommunikation af succeser

Ved at fokusere på kommunikation af succeser, bidrager kommunikationen til at konsolidere linjerne i de områder, de betjener. Movia står derfor til rådighed for kommunerne, når den gode historie skal sælges – både i forhold til ressourcer og de gode budskaber.

Kommunens kontaktperson i Movia kan være behjælpelig med at formidle kontakten. Alternativt kan Movias kommunikations- og presseafdeling kontaktes via presse@moviatrafik.dk

Produktansvarlige:

Hovedstaden: Søren Halkier, sh@moviatrafik.dk

Købstæder: Jesper Fønss, jf@moviatrafik.dk



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00
moviatrafik.dk