

# R-bus

Produktoversigt – maj 2015  
Trafikselskabet Movia



## Sammenligning af produkter

| SAMMENLIGNING MELLEM MOVIAS KONCEPTER           |            |           |       |      |
|-------------------------------------------------|------------|-----------|-------|------|
| Geografi                                        | Koncepter  |           |       |      |
| Byområder                                       | GUL BUS    | A-BUS     |       | +WAY |
| Linjer i og mellem byområder i fingerbyen       |            | S-BUS     | E-BUS |      |
| Linjer mellem byer uden for fingerbyen          |            | R-BUS     |       |      |
|                                                 |            | LOKALBANE |       |      |
| Kommunale løsninger                             | KOMMUNEBUS |           |       |      |
| Behovstyret transport udenfor centrankommunerne |            | FLEXTUR   |       |      |

### Udvikling i generelle krav til Movias produkter

Denne version 1.0 af produktbeskrivelsen for R-busser er udarbejdet i maj 2015. Produktbeskrivelsen opdateres årligt eller i forbindelse med større beslutninger, som påvirker anbefalingerne til produkterne.

### Langsigtet planlægning

Arbejdet med at forbedre og udvikle den enkelte buslinje er et bidrag 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 fx en R-bus indeholder,

kan buslinjerne samtidig være et markant bidrag til kommunernes og regionernes langsigtede planlægning. Dialogen med kommuner og regioner kan dermed også have et langsigtet fokus, hvor linjeudviklingen spiller sammen med kommune- og trafikplanlægning.

Linjeudviklingen er ligeledes et bidrag til at løfte buskoncepterne i hele Movias område. En række ydelser i tilknytning til linjeudviklingen bidrager til det overordnede billede. Det gælder ikke mindst stoppestedsområdet, hvor opgraderingerne skaber endnu større værdi, hvis det sker i et større geografisk område.

# LINJENS KARAKTERISTIKA

Målepunkter: høj frekvens – høj rejsehastighed – direkte linjeføring – sammenhæng

## Frekvens

R-busser er kendetegnet ved at have faste minuttal og sikre korrespondancer til øvrige konceptbusser samt andre vigtige bus- og togforbindelser. Det tilstræbes, at R-bussen har en så direkte linjeføring som muligt mellem større byer. R-busser kører to gange i timen fra kl. 06-20 på hverdage og timedrift fra kl. 20-24 på hverdage samt kl. 06-24 i weekenden og helligdage.

Frekvens hænger sammen med kravene til linjeføring, som til sammen skaber et enkelt net af R-busser, der er let forståeligt for passagererne. At R-bussens koncept er lykkedes med dette, ses i passagerudviklingen, hvor der siden introduktionen af R-bussen i 2009 er sket en stigning i antallet af påstigere på mellem 15 og 40 pct.

## Standsningsmønster

R-busser skal have faste minuttal med kort rejsetid mellem større byer og vigtige bysamfund. Da antallet af stoppesteder påvirker rejsehastigheden skal mindre benyttede stoppesteder løbende vurderes med henblik på at udvikle det samlede standsningsmønster for linjen, således at linjen bliver hurtig for de mange nuværende og ikke mindst potentielle passagerer.

Der er stor variation i afstanden mellem stoppesteder på R-linjerne. Det bør vurderes, om der er stoppesteder, der kan fjernes eller lægges sammen - dog under forudsætning af, at det medfører en reel rejsetidsforkortelse.

R-bussens konkurrent er ofte bilen. For at være konkurrencedygtig er den rejsehastighed, som R-bussen tilbyder derfor en vigtig parameter.

## Linjeføring

Med halvtimedrift i dagtimerne og timedrift aften og weekend passer R-bussen godt til passagerernes behov, hvor mange har fleksible arbejdstider og benytter bussen til fritidsaktiviteter og kulturtilbud om aftenen eller i weekenden.

For at understøtte målsætningerne om høj rejsehastighed, skal linjerne tilrettelægges så direkte som muligt. Med høj frekvens og høj rejsehastighed er passagererne villige til at bevæge sig længere efter bussen, og en direkte linjeføring kan dermed føre til et større kundegrundlag. Afvigelser kan dog ske, hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til virksomheder, uddannelsesinstitutioner etc.

For at få effekt af en høj frekvens er det væsentligt, at alle afgangene på linjen betjener de samme stoppesteder. Princippet om én linjeføring til én buslinje bør ikke fraviges, da det vil medføre situationer, hvor passagererne oplever, at den førstkomende bus kun kører en del af linjen og man dermed må vente på næste bus. Hvis R-linjer skal være attraktive, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken frekvens, linjeføring eller stop.

I mange tilfælde er togstationer endestation for R-linjer. Det skal nærmere analyseres, om fremtidige endestationer kan være ved større erhvervsområder eller uddannelsesinstitutioner, således at det bliver endnu mere attraktivt at vælge R-bussen, da det så ofte kan ske uden skift til andre busser.

# LINJENS KARAKTERISTIKA

| PRODUKTKRAV TIL R-BUSSER, LINJENS KARAKTERISTIKA |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  | Minimumskrav                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Optimal løsning                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Frekvens                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hverdage 6-20: halvtimedrift</li> <li>➤ Ydertimer 20-24: timedrift</li> <li>➤ Weekend 6-24: timedrift</li> </ul>                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hverdage 6-22: halvtimedrift</li> <li>➤ Ydertimer 22-24: timedrift</li> <li>➤ Weekend 6-10 og 16-24: timedrift. 10 – 16: halvtimedrift.</li> <li>➤ Nat efter fre-lør: timedrift</li> </ul>                                                   |
| Standsningsmønster                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Betjener alle stoppesteder</li> <li>➤ Minimumsafstand mellem stoppesteder hæves fra bunden til min. 400 m. mellem hvert stop og et gennemsnit på min. 600 m. under hensyntagen til lokale forhold og med fokus på at øge gennemsnitshastigheden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Betjener alle stoppesteder</li> <li>➤ Minimumsafstand mellem stoppesteder hæves fra bunden til min. og gennemsnitligt 600 m. mellem hvert stop under hensyntagen til lokale forhold og med fokus på at øge gennemsnitshastigheden</li> </ul> |
| Linjeføring                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Direkte</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Direkte</li> <li>➤ Løbende trafiksanering i forhold til fremkommelighed</li> </ul>                                                                                                                                                           |

# FYSISKE RAMMER

Målepunkter: høj rejsehastighed – gode stoppestedsforhold

## **Fremkommelighed**

En god fremkommelighed er afgørende for at sikre målet om høj rejsehastighed. Linjerne bør derfor så vidt muligt køre på trængselsfrie strækninger, eller hvor der er mulighed for at gennemføre fremkommelighedstiltag. Der kan i mange tilfælde søges om statslige puljemidler, og Movia er gerne behjælpelig med analyser af mulighederne og med ansøgningen.

Der er udviklet et hastighedsbarometer for linjer i Movias pendlernet. Hastighedsbarometeret angiver den registrerede gennemsnitshastighed i forhold til forventede gennemsnitshastighed, der er beregnet ud fra den række forudsætninger omkring den specifikke linje. Barometeret angiver dermed behovet for fremkommelighedsinitiativer for den enkelte linje. Hastighedsbarometeret udarbejdes for hvert kvartal og findes på Movias Ekstranet.

## **Gode stoppestedsforhold**

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

I og med at koncentrationen af passagerer kan være høj i R-busserne, benyttes disse stoppesteder af mange passagerer.

Undersøgelser viser, at ventetiden ved stoppesteder og på stationer kan føles op til tre gange længere end den reelle

tid. Gode faciliteter såsom count down til næste bus kan halvere den opfattede ventetid og dermed forbedre den samlede rejseoplevelse.

Et andet væsentligt emne for rejsende i den kollektive trafik er tryghed. Stoppestedsudstyret skal medvirke til at øge tryghedsfølelsen hos passagererne.

Ved at registrere samtlige stoppesteder opnås overblik over den nuværende standard. Det bidrager til at opnå en ensretning for de stoppesteder, som betjenes af R-busser. Dermed vil passagererne få en ensartet oplevelse – både i bussen og på stoppestederne.

Stoppestederne udvikles i forskellig grad afhængig af, hvor centrale de er, og hvor mange passagerer, der benytter dem. Stoppesteder med flest brugere skal have en høj standard, mens små stoppesteder skal opfylde nogle minimumskrav.

# FYSISKE RAMMER

| SAMLEDE ANBEFALINGER: R-BUSSER, FYSISKE RAMMER |                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                | Minimumskrav                                                                                                                                                                                               | Foretrukken løsning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Fremkommelighed                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Systematisk arbejde med at øge rejsehastigheden og sikre jævn kørsel med få forstyrrelser fra øvrig trafik med udgangspunkt i Movias hastighedsbarometer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Systematisk arbejde med at øge rejsehastigheden og sikre jævn kørsel med få forstyrrelser fra øvrig trafik med udgangspunkt i Movias hastighedsbarometer</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Gode stoppestedsforhold                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Læskærm og count down for alle stoppesteder</li> </ul>                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Klassificering af stoppesteder baseret på passagertal</li> <li>Stoppesteder har som udgangspunkt cykelparkering.</li> <li>Superstop med perronlignende forhold: høj kantsten, TUS rejseinformation og udvidet læskærm for de største stoppesteder – herunder 1. prioritet bus-terminaler og stationer med vigtige buslinjer</li> <li>Høj tilgængelighed i form af fx stiforbindelser med fokus på sikkerhed og tryghed</li> </ul> |

# MATERIEL

Målepunkter: høj komfort – stor passagerudveksling

## Bussens udformning, indretning og komfort

Dengennemsnitlige rejselængde for passagerer i R-busserne er ca. 8 km. – dvs. længere end for passagerer i en række af de øvrige busprodukter.

Det stiller højere krav til bussens materielstandard og indretning, fordi passagererne dermed opholder sig i bussen i længere tid ad gangen. For at skabe en endnu bedre rejseoplevelse for nuværende og kommende buspassagerer bør der derfor arbejdes på, at R-bussernes materiel indeholder følgende:

- Sæder med høj standard, herunder overvejelser om ekstra benplads
- Internet (findes allerede i dag i mange linjer)
- Online trafikinformation til bus og tog ved vigtige skiftesteder for R-bussen
- Arbejdsmulighed, herunder placering af arbejdsbord, læselampe og USB-udtag
- Aircondition eller klimaanlæg
- Muligheden for højgulvsbusser undersøges nærmere, herunder adgangsforhold for alle brugergrupper
- Muligheden for at stille skærpede indvendige støjkrav undersøges nærmere.

## SAMLEDE ANBEFALINGER: R-BUSSER, MATERIEL

|                       | Minimumskrav                                                                                                     | Foretrukken løsning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bussens udformning    | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Min. 12 m busser</li><li>➤ To dørsæt</li></ul>                           | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Min. 12 m busser</li><li>➤ To dørsæt</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Indretning og komfort | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Laventrebusser</li><li>➤ Voice announcement</li><li>➤ Internet</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Skrappere indvendige støjkrav (-1 dB) i forhold til Movias standard</li><li>➤ Indretning af flere sæder med bord, læselampe og USB-udtag til arbejdsplads</li><li>➤ Total indvendig opgradering efter kørsel i 6 år</li><li>➤ Skærme med online trafikinformation (busser, lokalbaner og DSB)</li></ul> |

# MATERIEL



Ovennævnte skal medvirke til – sammen med høj rejsehastighed, direkte linjeføring mv. – at tiltrække nye passagerer til R-busserne samt at fastholde nuværende passagerer.

Busserne er på gaden i mange timer. Det er derfor en målsætning at have så høj miljøstandard som muligt for derved at bidrage til et bedre miljø i nærområdet. Samtidig bidrager nyere busser til passagerernes positive opfattelse af busserne – både i forhold til komfort og miljøvenlighed.

## I bussen

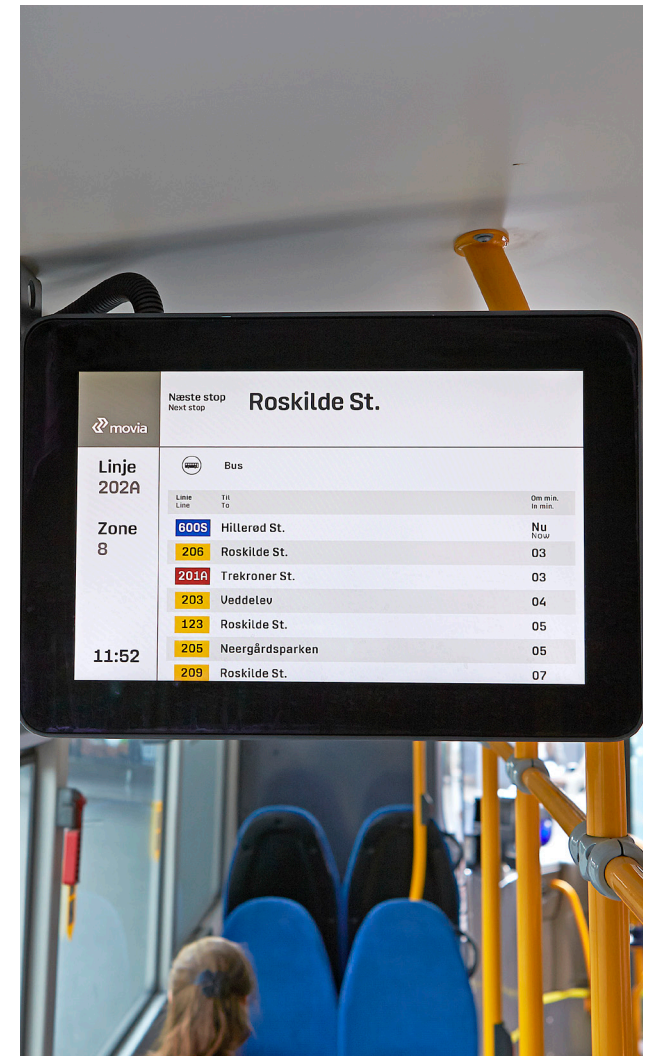
Da et afgørende element for R-bussernes succes er korrespondancer til andre vigtige bus- og toglinjer har mange passagerer gavn af at få oplyst korrespondancer undervejs. Bussernes skærme skal derfor i højere grad udvikles til at oplyse om mulige korrespondancer i forbindelse med stoppestedsannoncering.

Det bidrager desuden til passagerernes ønske om flow og forventning om, at passagerinformationen konstant udvikler sig. I takt med at TUS og Movia udvikler realtidsinformation, som kan formidles direkte til passagererne, bør dette også implementeres i busserne.

## Stoppesteder

Passagerernes viden om, hvornår bussen kører kan øges ved at fokusere på udbredelse af realtidsinformation til stoppestederne.

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





Med R-bussen skal passagererne opleve, at de får:

- Direkte rejse mellem vigtige byer, virksomheder og uddannelsesinstitutioner med forbindelser til de mindre bysamfund
- Bussen har faste afgang- og ankomsttider
- Høj kvalitet ved stoppested, inkl. cykelparkering
- Højt informationsniveau før og under rejsen

## Pålidelighed

Bussernes pålidelighed er afgørende for, at passagererne får fuld effekt af gode korrespondancer. Arbejdet med pålidelighed har tæt kobling til operatørerne og deres dispositioner i den daglige drift, men også til bussens muligheder for at overholde køreplanen i de fysiske omgivelser, som bussen kører i.

## Øvrig forventningsafstemning

Ved at opnå et ensartet produkt for alle linjerne i en produktkategori forventes passagerernes tryghed og kendskab til produktet at kunne øges. Ved løbende at forbedre produktet og udvikle genkendeligheden forventes også produkternes image at forbedres, hvormed kundetilfredsheden og loyaliteten kan øges. Passagererne skal altså have det produkt, de forventer – hver gang og af høj kvalitet.

Movia har med oprettelsen af et område for mobilitet fået mulighed for at målrette en mobilitetsindsats i tilknytning til busdriften og tilrettelæggelsen.

Der er udpeget fire strategiske områder for mobilitetsindsatsen:

- Mobilitetsnetværk
- Store erhvervsområder
- Ungdomsuddannelser
- Fysisk planlægning

Mobilitetsindsatsen kan understøtte arbejdet med at øge passagertallet i den kollektive trafik ved at skabe løsninger, som forbedrer produktet og skaber den fornødne opmærksomhed omkring fordelene ved kollektiv trafik.



| VISUELLE KENDETEGN                  |                                                        |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Produktfarve                        | Blå                                                    |
| Produktmarkering                    | Blå hjørner på bussen                                  |
| Logo                                | Eget produktlogo og linjelog                           |
| Vinduesmarkering                    | Forreste venstre siderude kommunikerer bussens fordele |
| S- og R-bus har samme produktfarve. |                                                        |

## Markedsføring

Der fokuseres i markedsføringen på produktmarkedsføring – det vil sige, at der kommunikeres generelt om R-busser. Det er væsentligt at understrege produktlinjernes kobling til pendlernet, som definerer Movias højklasede transportsystem uafhængigt af produktkategorier.

I de fleste tilfælde markedsføres R-busser og lokalbaner sammen. Pt. er der kun to baner, der ikke opfylder R-konceptet.

## Markedsføring: samarbejde med kommuner og regioner

Potentialer for udbredelse af R-busser er analyseret og dermed er der en forventning om, at der i de kommende år vil blive oprettet nye R-buslinjer. Der bør altså afsættes et beløb til markedsføring af nye R-buslinjer, som kan sikre, at passagererne hurtigt bliver bevidste om det nye transporttilbud.

## 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.

## Kommunikation af succeser

Ved at fokusere på kommunikation af succeser, bidrager kommunikationen til at konsolidere linjerne i de områder, de betjener. Movia er derfor til rådighed over 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 træffes via [presse@moviatrafik.dk](mailto:presse@moviatrafik.dk)



**Produktansvarlig:**

R-bus: Tom Noach, tn@moviatrafik.dk



Trafikselskabet Movia  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00  
moviatrafik.dk