

Superbussskonseptet i Trondheim – endring av navn

1. Innledning

Det ble gjennom Bymiljøavtalen besluttet at superbuss som konsept skal være hovedfundamentet i ny rutestruktur for Trondheim.

Superbussskonseptet er den norske oversettelsen av BRT (Bus Rapid Transit), og er valgt som «prosjektnavn». Det er utarbeidet egne retningslinjer for BRT, som er grunnlaget for hvordan det totale konseptet skal fungere sammen. Se kap 2. Dette omhandler både rutestruktur, bussmateriell, fremføring og høy kvalitet på alle forhold rundt kollektivreisen.

AtB har utarbeidet rutestruktur og konkurransegrunnlag for «Bussanbud Stor-Trondheim 2019-2029» hvor både ruteoppbygging gjennom frekvens, åpningstid og nettverk, i tillegg til krav til bussmateriell er med å sikre at superbusskonseptet blir oppfylt. Utgangspunktet i konkurransegrunnlaget er «Tenk bane, kjør buss», og kravene som er stilt i anbudsdokumentene er med på å sikre at det blir høy kvalitet på bussmateriell og tjenestene rundt.

Bussene	Fra konkurransegrunnlaget: Superbuss er et nyskapende konsept som skal løfte kollektivtrafikken i Trondheim. Superbussen skal ha et moderne utseende og skille seg ut fra andre Bybuss, jf. Bilag 2.1 Profil busser. Designet skal forsterke Superbussens fasong, størrelse og kapasitet i retning trikk/bane, både innvendig og utvendig. Konseptet Oppdragsgiver baserer seg på er begrepet «tenk bane, men kjør buss». De egenskaper som tilligger banekonseptet skal i størst mulig grad innfris i et busskonsept. 23,5 m – 25 m lang, signalmateriell. Krav til fremkommelighet og fart (minimum 45 km/t der gjnsnt stigning er 4,5 %). Høye krav til universell utforming, lavgulv gjennom, brede dører, «sliding doors», god informasjon, trygghet og sikkerhet både for stående og sittende.
Kapasitet	Minimum 130 personer. Det er lagt til grunn inntil 4 personer/m ² tilgjengelig ståareal. Hva som inngår i ståareal fremkommer av kjøretøysforskriften. Hva endelig kapasitet blir avklares når leverandør er valgt.
Billettering	Ingen billettering om bord i superbussstrasé sikrer rask fremføring. Nytt moderne billettsystem kombinert med tilpassede løsninger skal gjøre det enkelt å kjøpe billett før ombordstigning.
ITS	Informasjonsløsninger gjennom nytt sanntidssystem som legger til rette for god informasjon om bord, på holdeplasser og i andre tilgjengelige kanaler knyttet til avgangstider, neste holdeplass, overgangsmuligheter, driftsavvik.

For å sikre fremkommelighet og fremføring er det etablert et eget infrastrukturprosjekt for superbuss. Prosjektet har ansvar for trasébygging, fremkommelighet og bygging av holdeplasser/stasjoner.

2. Bus Rapid Transit - Superbussskonsept

BRT (Bus Rapid Transit) er det internasjonale konseptet for utforming av avansert kollektivtrafikk, og den norske betegnelsen på BRT er Superbussskonsept. Ved oppbygging av Superbussskonseptet i Trondheim er det tatt utgangspunkt i Skånetrafikkens BRT¹-standard i Sverige: «Guidelines för attraktiv kollektivtrafikk med fokus på BRT». For alle som bygger opp en BRT-løsning vil det naturlig være enkelte deler av konseptet som må videreutvikles eller som ikke lar seg gjennomføre. Superbussskonseptet består av ulike deler som til sammen skal gi et høykvalitets kollektivtilbud.

Konseptegenskaper for BRT er:

- Lett å forstå og bruke
- Høy synbarhet i bymiljøet, egen identitet, design og varemerke
- Holdeplasser, gangveger, bymiljø med høy kvalitet, samspill lokalisering
- Høy frekvens, lang åpningstid
- Uforstyrret fremføring mellom holdeplasser, full prioritert i kryss
- Rettlinjet traséføring med myk linjeføring, jevn kjørebane med høy kvalitet

¹ Bus Rapid Transit

3. Diskusjon rundt navnet superbuss og superbusskonseptet

«Superbuss» og «Superbusskonseptet» er etablert som navn på konseptet i Trondheim både i offentlige dokumenter, i media og i den offentlige debatten i tillegg til at det gjennom BRT guidlines har vært med på å sette standarden for bussenbud og infrastrukturarbeid. Dette er på bakgrunn av det som er vedtatt i Bymiljøavtalen.

Navnet knytter seg til hva som ligger i konseptet (BRT) og gir føringer for hvordan det totale systemet skal bygges opp på bakgrunn av dette. BRT er et internasjonalt begrep som bygger opp under standarden, og det er viktig å ivareta dette. I Norden er det Malmø som har kommet lengst i å oppfylle BRT. Det er ingen andre byer i Norge som har gjennomført BRT-konseptet med utgangspunkt i alle elementene som inngår i dette.

Noen byer i Norge bruker Metrobuss eller Busmetro som navn på enkelte bussruter, men dette omfatter enten bare fremkommelighet eller bare frekvens, og bygger ikke opp under hele BRT-konseptet slik det gjøres i Trondheim. Det er heller ikke slik at kollektivsystem i de ulike byene har et navn som benyttes mot kundene, men har beskrivelse/henvisning til transportmidlene og hvordan disse fungerer sammen som buss, trikk, bybane, metro (t-bane) osv.

Når navnet på prosjektet skal diskuteres er det viktig å definere:

- Hva skal navnet beskrive/kommunisere og for hvem?
- I hvilken sammenheng skal navnet brukes?

3.1. Hva skal navnet beskrive/kommunisere og for hvem?

- Skal beskrive et totalkonsept og en standard å bygge opp kollektivsystem på (BRT) både nasjonalt og internasjonalt

3.2. I hvilken sammenheng skal navnet brukes?

- I oppbyggingen av nytt kollektivsystem mot infrastrukturansvarlige, systemansvarlige og bussenbud 2019-2029
- I beskrivelsen av kollektivsystemet i Stor-Trondheim – lokalt, nasjonalt og internasjonalt

Navnet brukes i media i omtale av prosjektet. Når det nye kollektivsystemet settes i drift fra august 2019 vil det totale kollektivtilbudet og nettverket fremstilles som helhet og ikke beskrive som superbuss. Kundene er opptatt av å komme seg fra A til B, tydelig informasjon om hvor og når de ulike linjene går og sammenhengen mellom disse. De vil oppleve høy standard og effektivitet på holdeplasser/stasjoner, informasjon, bussmateriell og billettløsninger på bakgrunn av superbusskonseptet. Bussene (signalmateriellet på 23,5-25 m) vil ha egen profil og design, men det vil ikke merkes med navn ut over linjenummer og destinasjon.

4. Ulike navnevalg

I prosjektgruppa er det ulikt syn på om det er fornuftig å endre navn på konseptet eller ikke. Vi legger derfor frem to alternative forslag og konsekvenser.

4.1. Superbussprosjektet fortsetter med samme navn.

Begrunnelse: Superbuss og superbusskonseptet knytter seg tilbake til Bymiljøavtalen og vedtatt rutestruktur for Stor-Trondheim. Superbuss og superbusskonseptet er godt innarbeidet som navn på det totale prosjektet og brukes både i offentlige dokumenter, i den offentlige diskusjonen og i media, samt i dagligtalen. «Superbuss og Superbusskonseptet» beskriver et høystandard busstilbud i Trondheim. Begrepet «BRT» er velkjent internasjonalt og vil bidra til markedsføring og internasjonal interesse for utvikling av kollektivtilbudet i Norge og Trondheim blir langt på vei eneste storby med et utbygd BRT konsept.

Ved å beholde dagens navn vil det kunne konsentreres rundt å forklare hva som ligger i konseptet og endring av rutestruktur. Fra 2019 vil det være linje 1, 2 og 3 som kommuniseres, men med høykvalitets bussmateriell, god fremkommelighet, enklere billettering, effektive løsninger og god standard.

Endring av navn vil få følgende konsekvenser:

- Det totale konseptet mister linken mot BRT-guidelines.
- Det vil være avvikende fra alle offentlige dokumenter og politisk vedtatt rutestruktur for Stor-Trondheim.
- Det må brukes ekstra ressurser på å forklare overfor alle involverte parter inkl offentlig debatt hvorfor navnet skal endres, bakgrunnen for dette og hva det innebærer. Dette vil føre til debatt og vil kunne svekke omdømmet for kollektivtilbudet.

Endring i den totale rutestrukturen skal kommuniseres og markedsføres overfor reisende uavhengig av superbuss, da dette handler om en helt ny måte å reise på og mange nye muligheter. Konseptnavnet vil ikke benyttes i denne sammenheng, men ha fokus på hvordan kundene kommer seg fra A til B.

Slik oppfylles BRT Guidelines i Trondheim: Se vedlegg

4.2. Superbussprosjektet endrer navn til MetroBuss

Begrunnelse: Superbuss gir misvisende assosiasjoner ift hva prosjektet egentlig inneholder. Navnet peker i retning av det det kommer nye busser med helt andre egenskaper enn i dag. Det sier heller ikke noe om at det viktigste i prosjektet er å endre rutestrukturen til en nettverksmodell med flere knutepunkter som dekker reisestrømmen i Trondheim på en bedre og mer effektiv måte enn i dag. Det favner heller ikke andre reisemåter enn buss, som f.eks. tog og bane.

Det synes også som om det internt blant samarbeidspartnerne i miljøpakken er noe uklarhet i hva som legges i begrepet superbuss.

MetroBuss omfatter hele systemet med ny rutestruktur, knutepunkt og hovedlinjer med busser med stor kapasitet. Metro-navnet vil også kunne favne tog og bane om det blir aktuelt.

Det legges vekt på at prosjektet bør ha et navn som favner at dette er et konsept rundt et nytt transportsystem. Andre byer som jobber med lignende konsepter forholder seg til begrepet MetroBuss eller BussMetro. Det er viktig å understreke at i disse byene er ikke det totale BRT-systemet lagt til grunn, men bare deler av det som enten frekvens eller fremkommelighet.

Konsekvenser ved å endre navn til MetroBuss:

- MetroBuss vil favne totalkonseptet; ny rutestruktur, knutepunkter og hovedlinjer.
- Lettere å kommunisere at dette er et totalkonsept med ny rutestruktur, knutepunkter og hovedlinjer.
- Metrobegrepet brukes både nasjonalt og internasjonalt om kollektivsystemer i byer og vil derfor være enklere å kommunisere.
- Metro kan også overføres til tog og bane om det skulle bli aktuelt.

Vedlegg:

Slik oppfylles BRT Guidelines i Trondheim

Faktorer	Slik løses det i Trondheim
Byens utforming Samfunnsplanlegging Samleplanlegging mellom BRT og bebyggelse med forankret strategi, kompletterende virksomheter, service og bebyggelse rundt holdeplasser og knutepunkter.	Oppfylles. Superbusstraséene er lagt til områder med tett bebyggelse og hvor det er planlagt vekst. Trondheim kommune har fortettingsstrategi langs kollektivtraséer.
Bymiljø Ombygging og kvalitetsforbedring av gaterommet, belysning, gangveier, beplantning og gatemøbler. I stor eller noen grad.	Oppfylles.
Holdeplassenes plassering i bebyggelsen Holdeplassene utgjør en integrert del av bymiljøet med nærhet til andre funksjoner i byen.	Oppfylles. Nye holdeplasser bygges langs hele traséen og tilpasses de ulike bymiljø og behov. Det legges til rette for

Sykkelparkering og holdeplasser med høy kvalitet.	sykkelparkering og gange.
Traséene Rette, myke, gjennom sentrale bosteds- og byområder, ingen skarpe svinger.	Oppfylles delvis. Dette er det punktet som er mest utfordrende å oppnå. Det handler om Trondheims oppbygging og hvor det pr i dag er mulig å kjøre buss. Det legges til rette for forbedring av traséen og god fremkommelighet, men det blir vanskelig å unngå svinger i traséen slik det ligger i dag. Infrastrukturprosjektet planlegger for strekningstiltak og forbedret kjørevei.
Kollektivtrafikkens infrastruktur	
Forkjørersrett og signalprioritering Signalprioritet langs hele linjen. Som oftest ikke stoppbehov eller langsomme bilkøer. Forstyrrende bilparkering, avkjøringer og sykler i begrenset omfang.	Oppfylles. Det er fremmet en politisk bestilling om utvidet signalprioritering og SVV arbeider med signalprioritering langs traséene
Utforming av holdeplassen Holdeplass i flukt med veien, avstigning på samme nivå som bussen, markert posisjoner for dør/handikap. Tak over stasjonen i bussens lengde, sittebenker, holdeplassinformasjon, sykkelparkering, skjermet gang- og sykkelvei tilknyttet stasjonen. Det aksepteres også innenfor konseptet å ikke ha full tilrettelegging til gang og sykkel.	Oppfylles.
Identitet Egen identitet, attraktiv design og varemerke på bussen, stasjonen og informasjonen.	Oppfylles. Superbusmateriellet og holdeplasser langs superbusstrasé vil få eget design og materiellet vil fremstå som signaturmaterieill og skille seg fra øvrig busspark. Dette vil også synliggjøres gjennom informasjon og kommunikasjon for øvrig, samtidig som det er viktig å understreke at superbuslinjene er en del av et nettverk og mange av kundene er avhengig av nettverket for å komme fra A til B.
Utforming av trasé/egne veier Egne kjørefelt eller garantert fremkommelighet, noen adskilte traséer, rolige stasjoner uten forstyrrende biltrafikk med stor fart.	Oppfylles delvis. Egne kjørefelt er i dag bare i deler av traséene. Dette må jobbes videre med for å få bedre fremkommelighet for bussene. Alle busser som kjører i superbusstrasé skal følge retningslinjene som er gitt mht holdeplasser, ingen billettering osv. for å sikre raskest mulig fremføring.
Markering av bussens trasé Enten adskilt fysisk fra biltrafikk og annen farge på kjørefeltene eller merket med bred heltrukken linje og teksten BUSS.	Oppfylles delvis. Dette følger SVVs standard knyttet til merking av kjørebane/kollektivfelt og vil samtidig være enkelt å videreutvikle for å gjøre det enda tydeligere.
Planering og utforming Jevnt og plant kjørefelt uten dumper. Doserte svinger i separate busstraséer. Ingen fartshindringer for bussen, prioritert vedlikehold og fremkommelighet på vintervei.	Oppfylles delvis. Det må gjennom infrastrukturtiltak og godt vedlikehold av trasé legges til rette for best mulig kjørebane for bussene.