



Referat fra møde i Plan- og Udviklingsudvalget

mandag den 21. marts 2011 kl. 12.00
i Sct. Michael, Slangstrup

Mødedeltagere:

John Schmidt Andersen (V)

Guri Bjerregaard (A)

Kenneth Jensen (A)

Kirsten Weiland (A)

Lis Olsen (V)

Ole Søbæk (C)

Poul Henrik Hedeboe (F)





Indhold

Sag nr. 33

Åben dagsorden

Temamøde - Trafikbestilling 2012





Sag nr. 33

Temamøde - Trafikbestilling 2012

Journal nr.:

005512-2011

Lovgrundlag:

Lov om Trafikselskaber, Lov nr. 582 af 24. juni 2005.

Sagsfremstilling:

Formål med temamødet

Formålet med mødet er at drøfte 3 forslag, der kan indgå i trafikbestilling 2012. Forslagene vil blive gennemgået på mødet, hvorefter der bliver lagt op til en drøftelse af de enkelte forslag. Resultatet af mødet vil af administrationen blive indarbejdet i et oplæg til Trafikbestilling 2012, der vil blive fremlagt til endelig politisk beslutning d. 27. april 2011, jf. den tidsplan, der blev forelagt udvalget på sidste Plan- og Udviklingsudvalgs møde. De tre forslag er følgende:

- Ny R-linje Frederikssund Farum
- Optimering af bybussen i Frederikssund by
- Vurdering af betjeningen på Hornsherred

Derudover fremlægges også foreløbige planer for betjening af Lystrupvej i Slangerup.

Dagsorden for mødet

1. Budget og tidsramme for trafikbestilling 2012
2. Kort gennemgang af de fremsendte notater
3. Drøftelse af administrationens indstillinger

Fremtidens busbetjening af den østlige del af Frederikssund Kommune

I efteråret 2010 blev Plan- og Udviklingsudvalget præsenteret for et første udkast til en plan for fremtidens busbetjening af den østlige del af Frederikssund Kommune.

I den mellemliggende periode har administrationen, i tæt samarbejde med MOVIA og COWI, arbejdet på at konkretisere de forslag til ændringer, der forelå i efteråret. Dette har resulteret i to notater, der henholdsvis belyser muligheder og konsekvenser for en ny R-linje mellem Frederikssund og Farum, samt en optimering af betjening af Frederikssund by.

Vurdering af busbetjeningen på Hornsherred

Ændringer i busdriften på Hornsherred i december 2012 medførte ved ikrafttrædelse nogle problemer og deraf følgende relativt mange borgerhenvendelser. Problemerne er nu imødegået gennem en række hurtige tilpasninger af køreplaner og tilkøb af ekstrakørsel for 0,6 mio.kr., som træder i kraft pr. 17. april.





Administrationen og MOVIA har imidlertid haft et behov for at "ryste posen" og vurdere om, vi kan få en endnu bedre busbetjening for det samme beløb. På den baggrund blev der d. 28. februar nedsat en arbejdsgruppe, der har haft til formål at udarbejde et notat med følgende sigte:

- Vurdere omfanget af konsekvenserne af ændringerne 12/12 2010 ud fra analyse af transportbehov og transporttilbud samt borgerhenvendelser.
- Vurdere, om de tilkøbte ekstraafgange er den mest optimale måde at løse problemerne på eller om ressourcerne samlet set kan udnyttes bedre gennem samlet tilpasning.
- Opstille mulige løsninger til at forbedre betjeningen på Hornsherred.

Med henvisning til notaterne: Vurdering af ny R-linje Frederikssund-Farum og Betjening af Frederikssund by, samt vurdering af betjeningen på Hornsherred, vil 3 forslag til Trafikbestilling 2012 i det følgende blive gennemgået.

Ny R-Linje Frederikssund – Farum

Forslag:

308 og 309E lægges sammen til 310 R.

Nuværende serviceniveau

Antal afgange på strækningen: Strækningen betjenes i dag af linje 308 og 309E, hvor linje 309E kører i myldretiden med 20 min. drift og linje 308 kører mellem myldretiderne med timedrift frem til kl. 20. De to linjer har tilsammen 29 daglige afgange i hverdage.

Dækning af transportbehov: Der er i dag 3 forskellige linjeføringer på ruten mellem Farum og Frederikssund. Linje 308 kører udenfor myldretiden og dækker hospitalet i Frederikssund, de nordlige dele af Slangerup og Lyngby. Linje 309 E, som kører i myldretiden, har en relativ direkte linjeføring i forhold til 308, dog har linjen flere varianter, idet den kører gennem Lyngby i den ene retning, mens den i den modsatte retning bliver ude på Slangerupvej.

Fordele/ulemper: 309E udgør med 20 min. drift hovedtilbuddet til pendlere langs strækningen Frederikssund-Farum. De forskellige varianter i linjeføringen, gør linjen mere kompliceret at bruge. Linje 308 dækker Frederikssund hospital og den nordlige del af Slangerup (Jordhøjvej) og Lyngby, de to sidstnævnte betjenes dog også af andre buslinjer. Den øgede dækning gælder dog kun uden for myldretiden, hvilket gør linjen mindre enkel at benytte. Samtidig har bussen sidste afgang kl. 20-21.





Serviceniveau med ny R-linje

Antal afgang med ny R-linje: Linjen vil samlet set få 33 daglige afgang, hvilket dækker over flere afgang mellem myldretiderne, aften og weekend og færre afgang i myldretiden (halvtimesdrift i stedet for 20 min. drift).

Dækning af transportbehov

Linjen tager udgangspunkt i 309 E's linjeføring, dog således at linjen på alle afgang kører gennem det sydlige Lyngø. Kun få af de nuværende passagerer vil skulle gå længere til bussen og **under 2%** af linjens samlede passagertal skal gå op til 800 m længere til 310 R eller op til 400 m længere til 600 S.

Fordele: Med en R-linje vil betjeningen på strækningen blive ensartet og let forståelig med fast halvtimesdrift 6-20 og timedrift aften og weekend til kl. 24. Der vil samlet set være 4 flere afgang pr. retning pr. dag. Den udvidede aftenbetjening betyder, at linjen nu kan bruges af folk, der kommer hjem fra en tur en i biografen, besøg hos familien eller andre aftenarrangementer/aktiviteter. Rejsehastigheden vil fast være på 40 minutter, hvilket er 9 minutter hurtigere i forhold til 308.

Ulemper: Med en bus hver halve time vil borgere i myldretiden opleve lavere frekvens. Der vil ikke længere være busbetjening af Jordhøjvej i Slangerup.

Økonomiske konsekvenser

Samlet set vil nettoudgiften pr. år for Frederikssund Kommune være 3.303.000 kr., hvilket er en merudgift på 180.000 kr./år.

Konklusion

Med henvisning til notatet "Vurdering af ny R-linje Frederikssund-Farum" anbefales det, at administrationen indarbejder forslag om, at 308 og 309E lægges sammen til 310 R i oplægget til trafikbestilling 2012.

Forslag til bedre busbetjening af Frederikssund By

Forslag 1

Den nuværende 311 nedlægges og erstattes af en ny linje 311, der har halv times drift og kører mere direkte mellem Græse Bakkeby, Frederikssund Nordvest og stationen.

Nuværende Serviceniveau

Antal afgang

Linjen har timedrift fra kl. 6-23 suppleret af 2-3 myldretidsafgang morgen og eftermiddag. Om morgenen kører linjen mod uret, mens





den fra kl.13 kører med uret.

Dækning af transportbehov

Den nuværende 311 dækker Græse Bakkeby og det nordvestlige Frederikssund, som en ensrettet ringlinje, der forbinder områderne med midtbyen og sygehuset via en snørklet rute.

Fordele/Ulemper

Linjen har høj dækningsgrad, men er nødt til at køre en snørklet rute for at komme tæt på så mange som muligt. Rejsetiden bliver desuden lang for de passagerer, der skal den modsatte vej i den ensrettede ring. Linjen har kun timedrift, hvilke er lidt for en bus.

Serviceniveau ved en ny linje 311

Antal afgange

Linjen får fast halvtimesdrift og timedrift aften/weekend til kl. 24, svarende til R-linjens frekvens.

Dækning af transportbehov

Bussen kører så direkte som muligt mellem Græse Bakkeby, Frederikssund nordvest og stationen og vil matche R-busserne og forventes at kunne tiltrække 10-15% flere passagerer end i dag.

Fordele

Linjens frekvens bliver kraftigt forbedret og der kan sikres gode muligheder for skift mellem hovedlinjerne og tog på stationen. Linjen bliver hurtigere og mere enkel at bruge for passagererne, da den komplicerede ensrettede ringkørsel bortfalder.

Ulemper

Udretningen af linjen betyder at nogle områder ikke betjenes af linjen. Det er bl.a. Frederikssund Hospital med 23 påstigninger dagligt. Den dækkes dog af linie 320 i timedrift og ½ timedrift myldretid. De andre områder er Kocksvej/Falkenborgvej, hvorfra man skal gå 200 m længere til bussen og Østergade/Havnegade, hvorfra man får op til 400 m længere til nærmeste stoppested.

Økonomiske konsekvenser

Der sikres netop så kort køretid, at linjen kan nøjes med at køre med 1 driftsbus, hvilket betyder, at den kun vil koste 100.000 kr. mere årligt.

Forslag 2

Antal afgange

Linjen får fast halvtimesdrift og timedrift aften/weekend til kl. 24, svarende til R-linjens frekvens.

Dækning af transportbehov

Med en bedre dækning af Græse Bakkeby, Gymnasiet, midtbyen og





Roskildevej vurderes forslag 2 at tiltrække 25-30% flere passagerer end forslag 1.

Fordele

Givere breder betjening end forslag 1, bl.a. gennem en bredere dækning af Græse Bakkeby, Odinsvej, Kocksvej og midtbyen.

Ulemper

Løsningen er over dobbelt så dyr som forslag 1. Se nedenfor.

Økonomiske konsekvenser

Den længere linjeføring betyder, at der som udgangspunkt skal bruges 2 driftsbusser til linjen, hvilke omregnet er ca. 2.340.000 kr./år.

Kombination af forslag 1 og 2

Bussen kører som forslag 2 mellem Græse Bakkeby og Frederikssund Station, men kører ikke til Oppe Sundby. Dette vil koste 900.000 kr. mere årligt.

Konklusion

Med henvisning til notatet "Betjening af Frederikssund by" anbefales det, at administrationen indarbejder forslag 1 om, at den nuværende 311 nedlægges og erstattes af en ny linje 311, der har halv times drift og kører direkte mellem Græse Bakkeby, Frederikssund Nordvest og stationen, i oplægget til trafikbestilling 2012.

Optimering af busbetjeningen på Hornsherred

Vurdering af betjeningen pr. 17. april.

Med de bestilte ændringer pr. 17. april 2011 løses de akutte problemer, der opstod som følge af ændringer pr. 12. december 2010. Betjeningen af Hornsherred vurderes dog på baggrund af analysen fortsat ikke at være optimal. De fortsatte udfordringer kan opsummeres som:

- **R-buskonceptet udvandes** og kompliceres med en grendeling, der samtidig betyder, at Jægerpris-grenen underbetjenes i dagtimerne. Da grenene ikke er lige lange besværliggør de i øvrigt korrespondancemulighederne i Frederikssund.
- **Der er for få direkte afgang** til Frederikssund fra de østlige og vestlige byer.
- **Stor kompleksitet i nettet** både pga. mange forskellige linjevarianter, ikke-faste minuttal, snørklet linjeføring og fordi forbindelsen til Frederikssund fra mange byer kræver et skift.
- **Lang rejsetid for mange** både pga. skift i nøglerelationer og fordi





flere linjer kører snørklet.

- **Relationer til skolerne giver** væsentlige udfordringer, der gør det svært at tilgodese pendlere.
- **Generelt stiller skolestrukturen større krav til busdriften** uden, at økonomien er fulgt med. Dermed er produktet generelt blevet dårligere for de øvrige trafikantgrupper.

For at søge at håndtere disse uhensigtsmæssigheder er der opstillet en løsningspakke, der skitserer muligheder for et mere enkelt busnet med fokus på direkte betjening af nøglerelationerne.

Løsningspakke

Forslaget består af 3 elementer på linjerne 230R, 317 og 318. Disse beskrives enkeltvis, men hænger sammen som en samlet pakke, da hvert element er en forudsætning for, at de andre kan lade sig gøre. De tre elementer er:

- **230R samles så alle afgangene kører via Jægerspris.** Analysen viser at der er større passagerpotentialer via Jægerspris. Der stiger 70 på ved Gerlevgrenen og 430 ved Jægersprisgrenen. På den baggrund foreslås det at lægge alle afgangene på 230R via Jægerspris - dermed opnås et mere enkelt tilbud med fast halvtimesdrift på hele strækningen. I Frederikssund køres alle afgangene via J. F. Willumsens Vej og gymnasiet.
- **318 til Frederikssund.** Med 230R omlagt til Jægerspris bortfalder den direkte forbindelse fra Gerlev til Frederikssund. Derfor foreslås 318 omlagt så alle afgangene kører til Frederikssund i stedet for at slutte i Lyngerup som i dag. Den nye linje vil få 10 afgangene pr. retning på skoledage og 6 afgangene pr. retning på ikke-skoledage, lørdage og søndage. Med ændringen bortfalder den øst-vestgående forbindelse og der bliver behov for separat skolekørsel til Solbakkeskolen, på den morgentur 318 i dag tager vare på. Ændringen påvirker dermed også linje 315s køreplan, da den i dag hænger sammen med 318.
- **317 forenkles.** 317 kører i dag en meget kringlet rute som en slags ensrettet ringrute, der eksempelvis betyder at man kan komme fra Dalby Huse til Jægerspris, men ikke tilbage igen. På den baggrund ændres linjen, så hovedformålet med den nye linje bliver at forbinde Kyndby Huse, Kyndby, Dalby Huse og Over Dråby Strand med Jægerspris, og herfra give mulig forbindelse til Frederikssund med skift til 230R/316. Med omlægningen bortfalder forbindelsen fra Jægerspris til Gerlev, som fremover kun betjenes af 318 og skolekørsel.





Økonomiske konsekvenser

Omlægningen betyder, at økonomien påvirkes på forskellige måder. I det følgende er opstillet en grov beregning over de økonomiske konsekvenser af omlægningen både på udgiftssiden (øget drift) og på indtægtssiden (flere passagerer). Beregning er på overslagsbasis og indeholder derfor flere usikkerheder, ikke mindst på passagerestimerne, da der endnu ikke foreligger valide passagertal for det net, der trådte i kraft pr. 12. december 2010.

Grundpakken Hornsherred

Estimerne for de økonomiske konsekvenser viser følgende effekt af grundpakken.

Linje 230R samles:	+0,3 mio. kr./år
Linje 318 til Frederikssund:	+0,7 mio. kr./år
Linje 317 forenkles:	+0,0 mio. kr./år
Samlet indtægtsændring (- = flere indtægter):	-0,3 mio. kr./år
Annullering af 318-tilkøb:	-0,3 mio. kr./år
Nettoudgiftsændring for Grundpakken i alt	+0,4 mio. kr./år

Det kan undersøges om udgiften kan reduceres ved reduktion af afgang i linie 316 Kulhuse-Jægerspris.

Muligt tilkøb

Blandt de væsentligste forringelser i forslaget er, at Gerlev mister forbindelsen til Jægerspris og at øst-vest forbindelsen med 315/318 ophører. Som muligt tilkøb er konsekvenserne ved at forlænge linje 315 til Gerlev og videre til Jægerspris derfor undersøgt.

Indføres dette tilkøb vil det have følgende positive konsekvenser:

- Der opretholdes busbetjening mellem Gerlev og Jægerspris.
- Der opretholdes en øst-vestgående busforbindelse, dog med skift til 318 i Gerlev.
- De to stoppesteder der mister betjening i grundforslaget dækkes (22 daglige påstigere).

Dette mulige tilkøb skønnes groft at koste kommunen et øget nettotilskud på 0,8 mio. kr. årligt inkl. 0,2 mio. kr. i øgede passagerindtægter.





Konklusion

Med henvisning til notatet "vurdering af trafikken op Hornsherred" anbefales det, at administrationen indarbejder den forslåede løsningspakke i oplægget til trafikbestilling 2012.

Samlet set kan forslagernes økonomiske konsekvenser opgøres:

Hornsherred grundpakke	+ 0,400 mio
R-linie 310	+0,180 mio
<u>Bybus Forslag 1</u>	<u>+0,100 mio</u>
I alt	+ 0,680 mio

Bevilling:

Økonomiske og personalemæssige bemærkninger:

Indstilling:

Direktøren for Arbejdsmarked, Erhverv og Teknik indstiller over for Plan- og Udviklingsudvalget, at:

1. administrationen indarbejder forslag om, at 308 og 309E lægges sammen til 310 R i oplægget til trafikbestilling 2012. nettoudgift 0,180 mio. kr.
2. at administrationen indarbejder forslag 1 om, at den nuværende 311 nedlægges og erstattes af en ny linje 311, der har halv times drift og kører direkte mellem Græse Bakkeby, Frederikssund Nordvest og stationen, i oplægget til trafikbestilling 2012
3. med henvisning til notatet "vurdering af trafikken op Hornsherred" anbefales det, at administrationen indarbejder den forslåede løsningspakke i oplægget til trafikbestilling 2012.
4. forslag til trafikbestilling sendes i skriftlig høring i perioden 25. marts -10. april hvorefter det fremlægges til politisk godkendelse 27. april 2011.

Tidligere beslutninger:





Beslutninger:

Det besluttedes, at Movia skal udbygge undersøgelserne med henblik på iværksættelse af høring.

1. I forhold til linie 310R skal mulighederne for betjene ungdomsuddannelsesstederne belyses.
2. I forhold til bybusbetjeningen skal forslag 1 udbygges med en vurdering af muligheden for at betjene Kocksvej mod at tilpasse antallet af stoppesteder for at fastholde ½ times konceptet.
- 2b. Desuden undersøges mulighederne for at 319 , 311 og 312 tænkes sammen .
3. I forhold til betjeningen på Hornsherred belyses muligheden for at 315 omlægges til Svanholmalle i stedet for Kyndby og at 315 videreføres fra Solbakkeskolen over Krogstrup, Onsved til Skuldelev.

Desuden belyses muligheden for at 317 føres fra Kyndby over Dalby til Dalbyhuse til Jægerspris og retur.

Samtidig undersøges om 316 og 317 kan tænkes sammen.

4. Desuden besluttet, at Movia skal vurdere, om det er muligt at udnytte Telebussens ramme i forhold til fast ruteførsel.
5. I øvrigt er det vigtigt for udvalget, at oplægget fra Movia desuden belyser muligheder for at optimere antallet af afgang på tværs af ruter, idet målet er at opnå optimal anvendelse af budgetrammen.

