

REFERAT Teknisk Udvalg d. 19-06-2018

Mødedato Tirsdag d. 19. juni 2018 kl. 16:00

Mødested Mødelokale B105

Mødedeltagere Lars Prier, Hugo Hammel, Henrik Torning, Toke Elling, Omer Ayub, Thomas Bak, Jesper Kirkegaard (Afbud)

Indholdsfortegnelse

I - Forslag om ændring i den kollektive bustrafik - TU.....	3
---	---

Punkt 1: I -Forslag om ændring i den kollektive bustrafik - TU

03/25785

Baggrund

I denne sag foreslås ændringer i den kollektive bustrafik. Ændringerne har til formål at optimere udnyttelsen af busserne, så der bliver kørt i længere tid for hver krone, som kommunen bruger til busdrift. Ændringerne har tillige til formål, at ændre kørslen, så busserne i højere grad kører der, hvor der er passagerer.

Samlet forventes ændringerne at medføre flere passagerer i busserne. Ændringerne vil tillige medføre besparelser. Der vil dog som konsekvens være boligområder, hvor der bliver længere til bussen.

Indstilling

At Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Byrådet godkender,

1. at buslinje 224 oprettes i Høje-Taastrup Kommune
2. at buslinje 116 omlægges, idet ruten mellem Hedehusene Station og Reerslev samt ruten mellem Høje Taastrup Station og Hedehusene Station nedlægges. Der oprettes en ny rute mellem Høje Taastrup Station og Sengeløse. Køreplanen ændres til time drift med faste afgang
3. at buslinje 850 nedlægges
4. at kørselsomfanget på buslinje 117/118 udvides, så der køres med halvtimesdrift om aftenen med enkelte udtagelser
5. at budgettet til kollektiv busdrift reduceres med 1,1 mio. kr. i 2019 og 1,9 mio. kr. i år 2020 og fremover

Beslutning Teknisk Udvalg den 19-06-2018

Udvalget besluttede at udsætte sagen.

Sagsfremstilling

Busruterne og køreplanerne i Høje-Taastrup Kommune har kun været ændret marginalt de seneste 10 år. Da brugerne i et vist omfang indretter deres tilværelse efter, hvordan busserne kører, bør bustilbuddet sjældent ændres, og kun når der er akkumuleret et væsentligt behov. Det er der nu.

Greve Kommune har foreslået, at forlænge deres lokale buslinje 224 fra Tune mod nord gennem Reerslev til Hedehusene Station, jf. bilag 1. Bussen kører i dag mellem 3 S-togsstationer i Køge bugt og Tune, hvor bussen vender. Hvis buslinje 224 forlænges, er der ikke længere behov for busbetjening af Reerslev via buslinje 116. For brugerne i Reerslev medfører forslaget, at der bliver betydeligt flere busafgange mellem Reerslev og Hedehusene Station jf. bilag 2 og samtidigt en helt ny mulighed for buskørsel til Tune og Køge Bugt. Samlet er der tale om en væsentlig bedre busbetjening, end den der er i dag. Forslaget medfører tillige besparelser både for Høje-Taastrup Kommune og Greve Kommune.

Buslinje 116 har i dag en rute jf. bilag 3 og tilhørende køreplan, der tilsammen resulterer relativt mange spildtimer. Derfor foreslås en ny linjeføring og køreplan, så busserne kan udnyttes bedre. På strækningen mellem Høje Taastrup Station og Hedehusene Station er der alternative muligheder for kollektiv trafik. Buslinje 123 kører på Roskildevej, og bussen er meget højfrekvent med afgang i begge retninger hvert tiende minut i myldretiden. Der er også mulighed for at benytte toget. Det foreslås at kørslen mellem stationerne udgår og erstattes af en rute mellem Høje Taastrup Station og Sengeløse via Frøgård Allé og Bondehøjvej. Der er i dag ikke busser på Bondehøjvej, og der forventes et stigende behov for busser på Bondehøjvej, når det regionale fritidsområde bebygges. Køreplanen på buslinje 116 foreslås ændret til timefrekvens hele dagen med faste minuttal. Den nuværende køreplan er kompliceret med halvtimefrekvens i myldretiden, heltime frekvens midt på dagen og kørsel kun i den ene retning af aftenen.

Linjeføringen af busrute 116 ved Fløng er vanskelig. Der er omfartsveje både øst og vest om Fløng. For år tilbage kørte busserne skiftevis øst og vest om Fløng, men det resulterede i to dårlige bustilbud til hver del af Fløng. Buslinje 116 kører i dag på de fleste afgang (37 på en hverdag) øst om Fløng med en lille afstikker ad Sønderled til rundkørslen ved Vesterled. 5 afgang køres vest om Fløng ad Vesterled og tillige til Marbjerg. Der foreslås en helt ny rute direkte gennem Fløng via Fløng Byvej og Soderupvej. En sådan rute er ca. 2,5 km kortere end ruten øst om Fløng og 2,0 km kortere end ruten vest om Fløng. Ruten direkte gennem Fløng kræver etablering af en busluse for fysisk at forhindre ulovlig gennemkørsel. Lastvogne vil dog rent fysisk stadig kunne køre igennem. Beboerne i området har udtrykt bekymring for de trafiksikkerhedsmæssige forhold på grund af busserne og eventuelle lastvogne på Fløng Byvej og Soderupvej, som mange skolebørn krydser. Det er administrationens vurdering, at kørselsomfanget i form af busser og lastvogne vil blive

på et så lavt niveau og med så lave hastigheder, at det ikke giver anledning til trafikikkerhedsproblemer. En linjeføring direkte gennem Fløng anbefales derfor. Sekundært anbefales, at bussen kører øst om Fløng (med afstikkeren til Vesterled). Den foreslåede rute på linje 116, samt den nuværende linjeføring, hvor bussen kører øst om Fløng med en afstikker til Vesterled er vist på bilag 4.

Servicebuslinje 850 bliver i dag meget lidt benyttet (19.000 passagerer om året). Da busruten oprindeligt blev oprettet, blev der indsat særlige lavgulvsbusser, idet servicebussen primært var tiltænkt ældre og gangbesværede borgere. Linjeføringen er snørklet, så bussen kommer helt ud i boligområderne, hvorved gangafstanden til bussen minimeres, jf. bilag 5. I dag er også de almindelige busser indrettet med fokus på tilgængelighed. En del af den tiltænkte målgruppe har derfor valgt at benytte de almindelige buslinjer 117/118, der har en mere direkte linjeføring og derved kommer hurtigere frem. Der er tillige indført Flextur, hvor bussen kan bestilles fra adresse til adresse. Prisen for Flextur svarer til en almindelig 2 zones busbillet. En del af de tidligere brugere af servicebussen benytter nu i stedet Flextur. Samlet er kundegrundlaget nu så lavt, at det foreslås at nedlægge servicebussen. Nedlæggelsen vil dog medføre, at der bliver længere til bussen i flere boligområder. På grund af de meget små passagertal er det dog i praksis relativt få borgere, som bliver påvirket af busnedlæggelsen.

Buslinje 117 og 118 er meget benyttede med i alt 1,1 mio. passagerer om året. Der er 20 minutters drift fra tidlig morgen til kl. 17.00. Om aftenen er der kun time drift. Movia estimerer, at 190.000 passagerer ekstra vil benytte busserne om året, hvis der indføres halvtimesdrift om aftenen med enkelte undtagelser.

De økonomiske nøgletal for buslinjerne i dag er vist på bilag 6.

Økonomien for de foreslåede busændringer er listet i nedenstående:

Buslinje 224	-1,6 mio. kr.
Buslinje 117/118	-0,9 mio. kr.
Buslinje 116	3,3 mio. kr.
Buslinje 850	1,1 mio. kr.
I alt besparelse på	1,9 mio. kr.

Da køreplansskiftet i praksis først implementeres omkring 1. maj 2019, er virkningen kun en reduktion på 1,1 mio. kr. i 2019.

Fordele og ulemper er listet i nedenstående:

Fordele:

- Besparelse på 1,9 mio. kr. årligt.
- Bedre busbetjening af Reerslev.
- Bedre busbetjening på buslinje 117/118
- Mere regelmæssighed på buslinje 116
- Buskørsel i begge retninger på buslinje 116 om aftenen
- Busbetjening på Bondehøjvej

Ulemper:

- Færre afgang på buslinje 116 i myldretiden
- Længere afstand til bussen for beboerne ved Charlotteager og i Marbjerg, da buslinje 116 forkortes
- Længere afstand til bussen en række steder i Taastrup, da servicebussen nedlægges

Økonomi

Budgettet til kollektiv busdrift reduceres med 1,9 mio. kr. årligt fra og med 2020.

Da køreplansskiftet i praksis først implementeres omkring 1. maj 2019, er virkningen kun en reduktion på 1,1 mio. kr. i 2019.

Bilag

Bilag 1-6 busomlægninger