



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
15. september 2010	1-30-75-1-201-32-10	Frits Hedegaard	fnh@midttrafik.dk	87 40 82 50

Nedbringelse af Region Midtjyllands engangsudgifter i forbindelse med Trafikplan Århus 2011

Baggrund

På mødet i det rådgivende udvalg vedr. regional udvikling den 6. september 2010 anfører udvalget i direktionens indstilling til forretningsudvalget, at udvalget anbefaler, at Region Midtjylland er positiv over for at afholde engangsudgifter i forbindelse med gennemførelsen af Trafikplanen for Århus, idet de i direktionens indstilling anførte udgifter for regionen bør nedbringes væsentligt.

Nedbringelse af udgifter

Midttrafik har opgjort Region Midtjyllands etableringsudgifter i forbindelse med Trafikplanen til 12-14 mio. kr. Disse etableringsudgifter stammer primært fra etablering af selvbillettering og automatisk stoppestedsinformation i ca. 40 busser (8,8 mio. kr.) samt indkøb af et mindre antal nye busser (3-4 mio. kr.). Endvidere udløses en række nye betydende driftsudgifter – herunder udgifter til billetkontrol og merudgifter til buschaufførerne for at køre bybuskørsel. Der er endvidere usikkerheder om den økonomiske virkning af fordelingen af indtægter i Århusområdet.

Busmateriel – kørsel i busgaden

Det er ønskeligt at A-busserne er "bybuslignede" – dels fordi alle busser/linjer i planen kører bybuskørsel i det centrale Århus inkl. de busser/linjer som finansieres af regionen. En særlig udfordring er kørsel via Busgaden i Århus, hvor busserne skal køre med 90 sekundintervaller. I første omgang vil dette "krav" om indsættelse af mere bybuslignede bustyper, uanset en investering på 3-4 mio. kr. i nye busser, ikke være opfyldt for linje 1A og rute 100. Pga. kontraktforhold vil det økonomisk hensigtsmæssige tidspunkt for udskiftning af alle busser være i 2013, da hele regionsandelen på linje 1A og rute 100 kan udbydes. Administrationen i Århus kommune er fortsat betænkelig ved kørsel via Busgaden med de nuværende blå busser, fordi de trods selvbillettering efter kommunens opfattelse kan give forsinkelser for de gule busser. Ulempen ved ikke at lade de blå busser køre igennem busgaden er, at det kan betyde en mindre rejsetidsforlængelse for kunder, som ønsker at rejse igennem byen - herunder at der ikke opnås den ønskede synergieffekt på den regionale del og på bybusdelen på linje 1A. En samlet trafikfaglig vurdering peger derfor på, at det mest hensigtsmæssige vil være, først at etablere linje 1A med egnede blå busser fra 2013. En effektiv og fuld integration med bybustrafikken er ikke realistisk at gennemføre før 2013.

Selvbillettering

For at kunne køre med bybuslignede drift med hurtig ekspedition ved stoppestederne, især i Busgaden, kræves jf. Trafikplanen etablering af selvbillettering (etableringsudgift for 40 busser samt tilhørende stikprøvevis billetkontrol 7,5 mio. kr.) Erfaringer med de relative nye billetautomater i de Århusianske bybusser har vist, at driftsstabiliteten ikke har været tilfredsstillende – endvidere har det været svært at sikre en tilstrækkelig og kvalificeret servicering

af automaterne hos Busselskabet. Der er således forbundet en række usikkerheder med overgang fra chaufførbillettering til selvbillettering – ikke mindst fordi der kræves yderligere udvikling af den software som findes i automaterne, da de skal kunne billettere uden for Århus Kommune og fordi flere vognmænd – 3 forskellige, skal servicere automaterne.

Alternative muligheder

Det gælder for rute 100, at denne rute er etableret som en sammenbinding af rute 103 og rute 119. Ruten køres med de eksisterende busser og suppleres i myldretiderne af rute 101 og 903X. Ruten er sammenbundet, så den har et gennemgående forløb via det centrale Århus (Banegården) og den nordlige del af Århus (Universitetet). Ruten er allerede en succes og denne succes kunne gentages ved på samme måde at sammenbinde rute 115 og 107 i stedet for at etablere den bybuslignede linje 1A som foreslået i Trafikplanen. Det vil fortsat være muligt for kommunen at fastholde sin del af linje 1A mellem Kolt-Århus-Skejby og Lystrup – delvist koordineret med de blå regionalbusser på 107/115 (som dog ikke kører via Busgaden). For Århus Kommune kan det betyde, at der skal køres mere med bybusser finansieret af Århus Kommune internt i kommunen. Skønsmæssigt vil dette kunne nedbringe regionens etableringsudgifter til Trafikplanen med mindst 8,1 mio. kr., da der ikke skal anskaffes selvbilletteringsautomater og busserne skal ikke skulle have A-buskendetegn – endvidere vil der ikke være løbende udgifter til billetkontrol og ændring af chaufføroverenskomster, vil ikke have samme relevans som ved 1A-bybuskørsel. Det skønnes, at en sammenbinding af rute 107/115 som her foreslået også vil have en meget positiv virkning på efterspørgslen. Den samlede økonomiske driftsvirkning anslås til at være uændret eller bedre end i dag. Sammenbinding af rute 107/115 og supplerende kørsel i myldretiden kan i forhold til linje 1A betyde en mindre udvidelse af køreplantimerne, men der vil formentlig skulle bruges færre busser. Med hensyn til de øvrige etableringsudgifter, herunder automatisk stoppestedsinformation (1,3 mio. kr.), så kan man vælge at lade denne service bortfalde. Med hensyn til bustyper/busstørrelser skal der påregnes en engangsudgift til udskiftning af nuværende små 12-meter busser til busser af en større type med flere siddepladser. Det ventes, at engangsudgiften (og løbende udgifter) til disse busser vil være mindre end de oprindeligt anslåede 3-4 mio. kr. Dette skal afklares nærmere med de berørte vognmænd.

Anbefaling

Midttrafik anbefaler at Region Midtjylland overvejer at udskyde etableringen af den regionale del af rute 1A til udbuddet i 2013. I den mellemliggende periode foreslås det, at Region Midtjylland i stedet overvejer en sammenbinding af nuværende rute 107 og 115 med supplerende kørsel i myldretiden. Dette vil efter Midttrafiks vurdering medføre en forbedret kundebetjening på de 2 ruter ligesom det vil begrænse engangsudgifterne i forbindelse med etablering af områdeplan Århus væsentligt for Regionen.
