

Bybuskørsel i Grenaa

15/9872 Åben Sag

Sagsgang

MTU

Sagsfremstilling

I budgetteksten for det vedtagne budget 2021 – 2024 står der, at ”miljø- og teknikudvalget skal behandle ruteplan for bybus i Grenaa med henblik på at skabe en bedre ruteplan indenfor den eksisterende økonomiske ramme”. Forvaltningen har på denne baggrund udarbejdet følgende redegørelse, som beskriver de umiddelbare muligheder for at ændre i ruteplanen for bybussen, og hvilke konsekvenser de kan have.

Det eksisterende bybussystem

Bybusdriften blev halveret i sommeren 2019 som del af omprioriteringerne i den kollektive trafik i Norddjurs Kommune, som følge af de regionale besparelser på busdrift. Herefter er bybussen i Grenaa kun betjent af én bus frem for to busser, hvormed frekvensen er halveret på de forskellige ruter, for eksempel fra halvtimedrift til timedrift. Bybussystemet i Grenaa betjenes nu af én bus, som kører 3 bybusruter og to telebybus-ruter:

- Bybusrute 1 og 2 kører på hverdage med hver 3 afgang morgen og 3 afgang eftermiddag.
- Bybusrute 3 kører om lørdagen med 8 afgang om dagen.
- Telebybusruterne rød og blå kører i hverdage i tidsrummet mellem kl. 9 og 15 skiftevis hver halve time.

Illustration af bybussystemet er vedlagt.

Ændringsforslag inden for det eksisterende budget

Forvaltningen har umiddelbart identificeret to mulige ændringer, der kan laves i det nuværende system inden for økonomien, men forvaltningen kan ikke umiddelbart vurdere, om ændringerne vil give en forbedret ruteplan, da der ikke er nok information til at vurdere, om brugerne vil opleve dem som forbedringer:

1. Ændring af telebybus til fast bus – fast bus kører alle telebybusstop hver 2. time

Hvis de eksisterende telebybusruter ændres til almindelig bybus med faste afgangstider fra hvert stoppested, vil bybussen kunne servicere de samme 74 stop hver 2. time, frem for én gang i timen, som telebybussen kan. Med denne løsning vil alle i Grenaa stadig have busbetjening, og bussen vil køre fast, men der vil være halvt så mange afgangse som på nuværende tidspunkt. Midttrafik forklarer til denne ændring, at det vil medføre et uhensigtsmæssigt ruteforløb med meget zig-zag kørsel og med meget omvejskørsel, særligt for de kunder, der stiger på bussen i starten af rutens forløb. Telebybusstop som Solskrænten, Snerlevej, Valmuevej, Hedebo-centret, Digterparken og Kaj Munks Vej ligger på blinde veje, hvorfor bussen skal vende for at betjene de stop på hver afgang. Det er besværligt og tidskrævende for den store bybus. I en fast rutefart skal bussen udføre disse manøvrer hver gang, hvorimod telebybussen kun skal betjene de stop, hvis den bestilles dertil. De nævnte stop er derfor kun indført i køreplanen, fordi telebybussystemet gør det praktisk muligt at betjene stoppene, når der er behov.

2. Ændring af telebybus til fast bus – fast bus kører eksisterende rute 1 og 2

Bussen kan i stedet for telebybus fortsætte med rute 1 og 2 hele dagen, det koster det samme. Med denne løsning vil der være fast bus hele dagen fra morgen til aften på rute 1 og 2, som vil køre én gang i timen. Der vil ikke være bybusbetjening af en række flexbusstop rundt omkring i byen, heriblandt Kulturhuset, Solskrænten, Violskrænten, Snerlevej, Valmuevej, Solvangs Allé, Korsgade, Hedebo-centret, Digterparken, Kaj Munks Vej samt stoppene i det sydlige Grenaa på Århusvej, Rugvænget, Krattet, Fuglsangvej og Kystvej, som i dag kun betjenes af telebybussen.

Ændringer på baggrund af passageranalyser og kundeundersøgelser

Midttrafik og forvaltningen har brugt mange ressourcer på at udarbejde det nye bybussystem i en proces, der tog 3½ år fra idé til implementering. Til grund for systemet er der blandt andet brugt passagerantal, stoppestedsanalyser og borgeres ønsker. Borgerne udtrykte i spørgeskemaerne i 2015 især ønske om ad hoc kørsel, som en telebybus kan tilbyde. En brugerundersøgelse i 2018 viste 40 % tilfredshed med telebybussen og 33 % utilfredshed blandt brugerne. Tilfredsheden var primært ift. fleksibiliteten og øget service med telebybussen, mens utilfredsheden primært var, at man skulle ringe efter telebybussen. Undersøgelsen blev foretaget efter et år med det nye system, et nyt system kræver tilvænning, og det må formodes at flere har vænnet sig til systemet efter nu tre år.

Forvaltningen anbefaler derfor, i forhold til ønsket om forbedret ruteplan, at forvaltningen anmoder Midttrafik om assistance med at få lavet de nødvendige passageranalyser samt

kundeundersøgelser, som kan give Midttrafik mulighed for at give et kvalificeret bud på en forbedret ruteplan. Da køreplanprocessen for 2021 er i gang, kan ændringer på det nævnte grundlag tidligst forventes klar til køreplansskiftet i 2022.

Fordele og ulemper ved telebybus eller fast bus

- Telebybussen er mere fleksibel end en fast bus. Man har indflydelse på - i forbindelse med bestilling hos chaufføren - hvilket tidspunkt man bliver afhentet, og man vil ofte blive kørt mere direkte til sin destination, afhængig af hvem der ellers har bestilt bussen.
- Telebybussen kan betjene flere stop end en fast bus, fordi den kun behøver at køre til de stop, den er bestilt til, hvilket giver flere borgere adgang til bybus og med højere frekvens.
- Den primære ulempe ved telebybussen, som også blev oplyst i undersøgelsen, er at den skal bestilles telefonisk hos chaufføren, hvilket kan være en forhindring for nogle. Hvorimod man ved en fast bus blot skal stille sig ud til stoppestedet i henhold til et bestemt tidspunkt i køreplanen.

Baggrund

Miljø- og teknikudvalget blev først præsenteret for projektideen til det nye bybussystem i januar 2014. Herefter havde udvalget 6 beslutnings- eller orienteringssager om det nye bybussystem inden udvalget i februar 2017 behandlede høringssvarene til de endelige nye køreplaner for bybussen. Her indstillede udvalget et alternativ til Midttrafiks oprindelige forslag, som gav øget telebybusbetjening. Forslaget blev efterfølgende godkendt i kommunalbestyrelsen i marts 2017.

Efterfølgende har miljø- og teknikudvalget i juni 2017 godkendt ændringer i sommerbybussen, inden det nye bybussystem trådte i kraft ved sommerkøreplansskiftet i 2017. I februar 2018 godkendte udvalget, at den gratis bybus om sommeren blev gjort permanent og tilføjede faste afgange til Krattet. I september 2018 fik udvalget en evaluering af telebybussen inklusiv den nævnte brugerundersøgelse. I bybussystemets to første år fik Norddjurs Kommune støtte på 50 % af driftsudgifterne fra Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen.

Sammenhæng til andre politikker/strategier og fagområder

Det nye bybussystem i Grenaa fra 2017 er en del af Djurs Mobilitetsstrategi og blev indført for at give en bedre sammenhæng til letbanen, bedre trafikbetjening af de nordlige erhvervsområder og en mere fleksibel og højfrekvent busbetjening uden for myldretiden med telebybus.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser.

Indstilling

Vej- og ejendomschefen indstiller, at

1. redegørelsen drøftes
2. udvalget beslutter hvilke elementer, der skal arbejdes yderligere med alternativt
3. den nuværende bybuskørsel fastholdes uden ændringer.

Beslutning i Miljø- og teknikudvalget den 02-11-2020

Ad. 1. Drøftet.

Ad. 2 og 3. Drøftet. Forvaltningen udarbejder yderligere information om brugen af bybusserne, før der træffes beslutning om en eventuel ændring af bybussystemet.

Bilag:

1 - 2945171 Åben Kort over bybussystemet i Grenaa (142939/20) (H)