

Serviceeftersyn i Vejles bybussystem

Projektleder Niels Melchior Jensen, COWI

Indledning

I slutningen af 2003 var der en debat i aviserne om gratiskørsel, som var blevet indført i flere mindre kommuner. Der var nogle byrådsmedlemmer i Vejle, der syntes, at dette lød interessant.

Gratiskørslen blev dog ret hurtigt uaktuel i det videre arbejde, da det gik op for politikerne, hvad det ville koste, nemlig op mod 15 mio. kr. pr. år.

Byrådet besluttede i stedet at lave et serviceeftersyn af bybusnettet og bad COWI om at gennemføre strategiske overvejelser om den fremtidige kollektive trafik i byen og belyse konsekvenser af de forskellige idéer - overordnede og konkrete - som kommunen og konsulenterne i fællesskab fandt ville være interessante.

Metode

Der blev nedsat en arbejdsgruppe med teknikere fra kommunen og VAT, som var ansvarlig for de oplæg, der blev udarbejdet. Arbejdsgruppen refererede til en styregruppe med politikere fra kommunen.

Projektet bestod af en statusdel og en udviklingsdel.

I **Statusdelen** blev væsentlige forhold omkring den nuværende kollektive trafik belyst. Her blev anvendt allerede foreliggende redegørelser, som kommunen eller VAT tidligere havde gennemført eller medvirket i. På nogle områder blev der gennemført mindre supplerende undersøgelser.

Udviklingsmuligheder. I løbet af processen blev en række idéer fremlagt fra konsulent, teknikere og politikere. Idéerne blev afprøvet i arbejdsgruppen og i løbet af projektet over for styregruppen.

Vejle Amts Trafikselskab - VAT - deltog også i arbejdet og det tætte samarbejde mellem kommunen, trafikelskabet, politikerne og konsulenten, var en afgørende forudsætning for, at processen fik det rigtige indhold og blev brugbart for det videre arbejde, idet forankringen af proces og resultat i forvaltningerne og hos politikere er meget vigtig.

Det empiriske grundlag

Eksisterende **benchmarking** undersøgelser blev brugt til at belyse kvaliteten af Vejles kollektive trafik i forhold til andre tilsvarende danske byer.

Der blev gennemført **observationer** for at finde måder at nedsætte rejsetiderne med bus på. Det drejede sig om:

- Sammen med busentreprenøren blev de steder, hvor busserne bliver mest forsinket udpeget. Dernæst blev der lavet observationer på disse lokaliteter, som resulterede i en række anbefalinger af ændringer i signalanlæggene og mindre ændringer i afstribninger og kantstensflytninger, der kan bringe busserne hurtigere gennem systemet.
- Hele busnettet blev gennemkørt, og det blev vurderet hvilke stoppesteder, der var så tætliggende, at nedlæggelse kunne anbefales.

Som en mere decideret **planlægningsopgave** gennemførtes vurdering af køreplaner og passagermængder for afklaring af om udbud og efterspørgsel modsvarede hinanden. Der blev udpeget konkrete muligheder for:

- Udretning af bybuslinjer
- Erstatning af rutedrift med teletaxi
- At de regionale ruter overtager driften på visse tidspunkter i nogle af bybusområderne på ydertidspunkter.

Endvidere blev der udarbejdet skitse køreplaner for et bybusnet med en højere frekvens, end der er i øjeblikket. Disse køreplaner blev også vurderet økonomisk, ligesom andre konsekvenser, såsom ændrede gangafstande mv. blev nævnt.

Endelig blev der på baggrund af erfaringer fra andre byer udarbejdet en liste med andre tiltag, som er egnede til at forbedre kvaliteten af den kollektive trafik.

Resultater

Ved sammenligninger med andre byer blev det klargjort, at Vejle har et godt bybussystem, som byens borgere bruger i større omfang end i de fleste af de byer i Danmark, der er sammenlignelige med Vejle. Også udbuddet af bybuskørsel i Vejle er forholdsvist større end i tilsvarende danske byer. Det kan dog til dels skyldes den særlige geografi, der er i byen. Ligesom de fleste andre steder kan det konstateres, at der har været en faldende tendens i antallet af rejser med bybusserne siden 2000.

Følgende mere konkrete resultater er fremkommet:

- Der er udpeget 5 lokaliteter i de indre dele af byen, hvor bussernes fremkommelighed kan forbedres ved busstyret dosering, ombygninger af kryds, busprioritering i signalanlæg, en ekstra venstresvingsbane og en ændret funktionsopdeling af en strækning.
- Der er foretaget en grovvurdering af et bybusnet med 20 minutters frekvens - mod de nuværende 30 minutter i det meste af nettet. Det anslås, at det kan laves for nettomrudgift på 6,2 mio. kr. pr. år. Et modificeret net, hvor det kun er på de vigtigste linier, at der indføres 20 minutters drift kan laves for en nettomrudgift på ca. 2,3 mio. kr. pr. år. Det er samtidig vurderet, at der er forskellige besparelsesmuligheder i linjenettet på 0,5 - 1,0 mio. kr., således at nettoudgiften ved at ændre linjenettet kan skønnes til 1,3 - 1,8 mio. kr. Der skal dog flere pasgertællinger for at verificere dette. Disse gennemføres i 2005.
- Det vurderes, at 35 af de ca. 700 stoppesteder kan nedlægges. Nogle af disse stoppesteder kan umiddelbart fjernes, mens der i andre tilfælde skal ske en nærmere vurdering.
- På grund af den særlige geografi i Vejle vurderes det, at kun en enkelt linie kan rettes ud.
- Der er opstillet en liste med konkrete muligheder for at anvende afvigende linieførøb på nogle af de regionale linier til at erstatte afgang på bybusnettet.
- Det er udpeget på hvilke dels af linjenettet, der er mulighed for at der kan indføres teletaxi-ordninger.

- Det anbefales, at der laves en plan med prioritering for opstilling af flere læskærme for dermed at højne kvaliteten af den kollektive trafik.

Der er desuden opstillet en oversigt over emner, der kan bruges som imagepleje for kommunen. Eksempler er:

- Signalering af bæredygtig grundholdning fx ved samarbejde med jernbaner og biludlejnings-selskaber om rabatter, rabatter til folk, der er med i en delebilordning.
- Rabatter til udvalgte grupper på månedskort eller klippekort.
- Gratiskørsel på visse tidspunkter - fx lørdage op til jul.

Perspektivering

Den kommende strukturreform medfører, at kommunerne får et større ansvar for den kollektive trafik, end de har i dag. Men i mange kommuner er der en ret begrænset viden - både hos teknikere og politikere - om, hvordan den kollektive trafik fungerer. Det gælder nok især i de amter, hvor der har været en solidarisk finansieringsmodel, og hvor de fleste af opgaverne har været varetaget det fælleskommunale trafikselskab.

Det må derfor forventes, at der i mange af de nye kommuner bliver interesse for at gennemføre analyser af lignende art, som dem der blev gennemført i Vejle.