



EVALUERING AF DEN KOLLEKTIVE TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2024

2384

RANDERS KOMMUNE

Laksetorvet

8900 Randers

Tlf.: 89 15 15 15

E-mail: randers.kommune@randers.dk

MIDTTRAFIK

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00

E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

URBAN CREATORS

Strandvejen 9, 1.

9000 Aalborg

Tlf.: 26 74 75 34

E-mail: miri@urbancreators.dk

INDHOLD

INDLEDNING	5
Kollektiv trafikplan - 2020	5
Ny kollektiv trafikplan - 2024	5
SERVICEMÅL	6
Oplandet	6
Randers by	6
REGIONALE BESPARELSER	8
BILAG - POLITISK BESLUTNINGSGRUNDLAG	11
Trafikplan i økonomisk balance	12



INDLEDNING

KOLLEKTIV TRAFIKPLAN - 2020

I sommeren 2020 trådte en ny plan for den kollektive trafik i kraft. Formålet med den kollektive trafikplan fra 2020 for Randers Kommune var at gennemgå og gentænke det kollektive trafiknet med henblik på at forbedre tilbuddet indenfor rammerne af budgettet. Der blev udarbejdet en række servicemål for alle byer med over 99 indbyggere, som havde til formål at sikre et godt kollektivt trafiktilbud uden for Randers by.

Planen skulle understøtte Randers Kommunes ønsker til udviklingen af den kollektive trafik samt adressere de konkrete problemstillinger, der findes på området. Trafikplanen skulle derudover være retningsgivende for den fremadrettede prioritering og planlægning af det kollektive trafiktilbud samt ensarte serviceniveaet i kommunen.

NY KOLLEKTIV TRAFIKPLAN – 2024

Siden den kollektive trafikplan blev besluttet og efterfølgende implementeret, har verden været påvirket af hændelser, som ingen har kunnet forestille sig. I marts 2020 indtraf COVID-19, som havde store konsekvenser for den kollektive trafik. Randers Kommune havde netop implementeret et nyt og ambitiøst busnet, som fik svære startvilkår, da den kollektive trafik i perioder blev helt eller delvist frarådet at benytte grundet fare for smitte med COVID-19. Randers Kommune har sammen med Midttrafik kæmpet for at få passagererne tilbage i den kollektive trafik. Passagererne vender langsomt tilbage, men 2022 var dog stadig væsentligt påvirket af coronarestriktioner og eftervirkninger. Passagertallet i Midttrafiks busser lå således samlet set 10-15 % under 2019-niveau i anden halvdel af 2022.

I februar 2022 startede konflikten i Ukraine, som medførte en markant stigning i energipriserne til et uventet niveau. Dette sammen med en kraftig stigende inflation har medført store stigninger i omkostningerne til busdrift.

Randers Kommune står derfor i en situation, hvor omkostningerne til at drive kollektiv trafik er steget markant uden at indtægterne er fulgt med - med andre ord er det blevet dyrere at drive den kollektive trafik. Her er de stigende indeks den primære årsag til øgede omkostninger. Derudover er der langtids-

effekter fra COVID-19, en ny indtægtsmodel fra Midttrafik samt en harmonisering af Flextrafik, der har betydning for de stigende omkostninger. Dertil kommer der en øget udgift som en del af den generelle besparelse på busdrift i Randers Kommune, som blev vedtaget i budgetaftalen 2020-2023, og slutteligt et bortfald af det regionale tilskud til transport af uddannelsessøgende. Samlet set skal den kollektive trafik tilpasses og i økonomisk balance i 2024.

I budgetaftale 2023-2026 var aftalepartierne enige om, at den økonomiske situation krævede fornuftige og gennemtænkte politiske valg, der kunne sikre et godt kollektivt trafiktilbud i Randers Kommune. Der blev således afsat 12 mio. kr. til området, som skulle dække de forventede merudgifter i 2023. Forventningerne til den økonomiske ubalance i 2024 er ikke forbedret mærkbart med seneste budget fra Midttrafik, og det vil derfor kræve markante ændringer i den kollektive trafik for at opnå økonomisk balance.

”Aftalepartierne ser med stor alvor på den aktuelle situation i den kollektive trafik, hvor store prisstigninger på brændstof og lavere passagertal efter corona tilsammen presser området kraftigt. Det er en historisk svær situation for den kollektive trafik. Aftalepartierne er derfor også enige om, at situationen kræver fornuftige og gennemtænkte politiske valg, der kan sikre et godt kollektivt trafiktilbud i Randers Kommune - også i fremtiden.”

Budgetaftale 2023-26, Randers Kommune

Arbejdet med en ny trafikplan tager afsæt i den kollektive trafikplan fra 2020, hvor der evalueres på det dengang besluttede busnet. Det skal her nævnes, at det er et usikkert grundlag at foretage en evaluering på, da det nye busnet blev indført under COVID-19, og den fulde effekt af nettet derfor ikke fremgår af data endnu. I det efterfølgende vil konsekvenserne af de regionale besparelser blive uddybet, hvorefter der fremlægges forskellige tiltag, der skal bidrage til at skabe økonomisk balance mellem Midttrafiks budget og Randers Kommunes økonomiske ramme for den kollektive trafik.

SERVICEMÅL

I den kollektive trafikplan fra 2020 blev der besluttet en række servicemål opdelt på Randers by og landdistriktet, som havde til formål at sikre en minimumsbetjening i samtlige af kommunens byer med flere end 99 indbyggere.

OPLANDET

Grundtanken med de opstillede servicemål var at tilbyde et ensartet serviceniveau, varierende efter bystørrelse, ved at bringe Midttrafiks forskellige produkter (bus, Flexbus og Flextur) i spil. Servicemålene angiver minimumsbetjeningen i byerne og antal afgang er til og fra Randers by. En mindre by kan blive betjent af en ordinær bus, hvis byen fx ligger langs en rute, der betjener en større by. I så fald sættes der ikke yderligere bus- eller Flexbusafgange ind, da servicemålene vil være opfyldt. Ligeledes, hvis en by ligger indenfor den tilladte gangafstand til en anden rute, sættes der ikke yderligere bus/ Flexbus ind i selve byen. Her forventes det, at borgerne kan bevæge sig til nærmeste rute indenfor gangafstanden.

Servicemålene for byerne beliggende udenfor Randers by fremgår af nedenstående tabel, og byernes størrelse fremgår af figuren på næste side.

RANDERS BY

Gældende for Randers by og gentækningen af bybusnettet, blev der fastsat servicemål for hhv. områdedækkende buslinjer og for de mere direkte og hurtige A-buslinjer. Servicemålene fastsætter den maksimale afstand fra boligområder til kollektiv trafik for de to linjetyper.

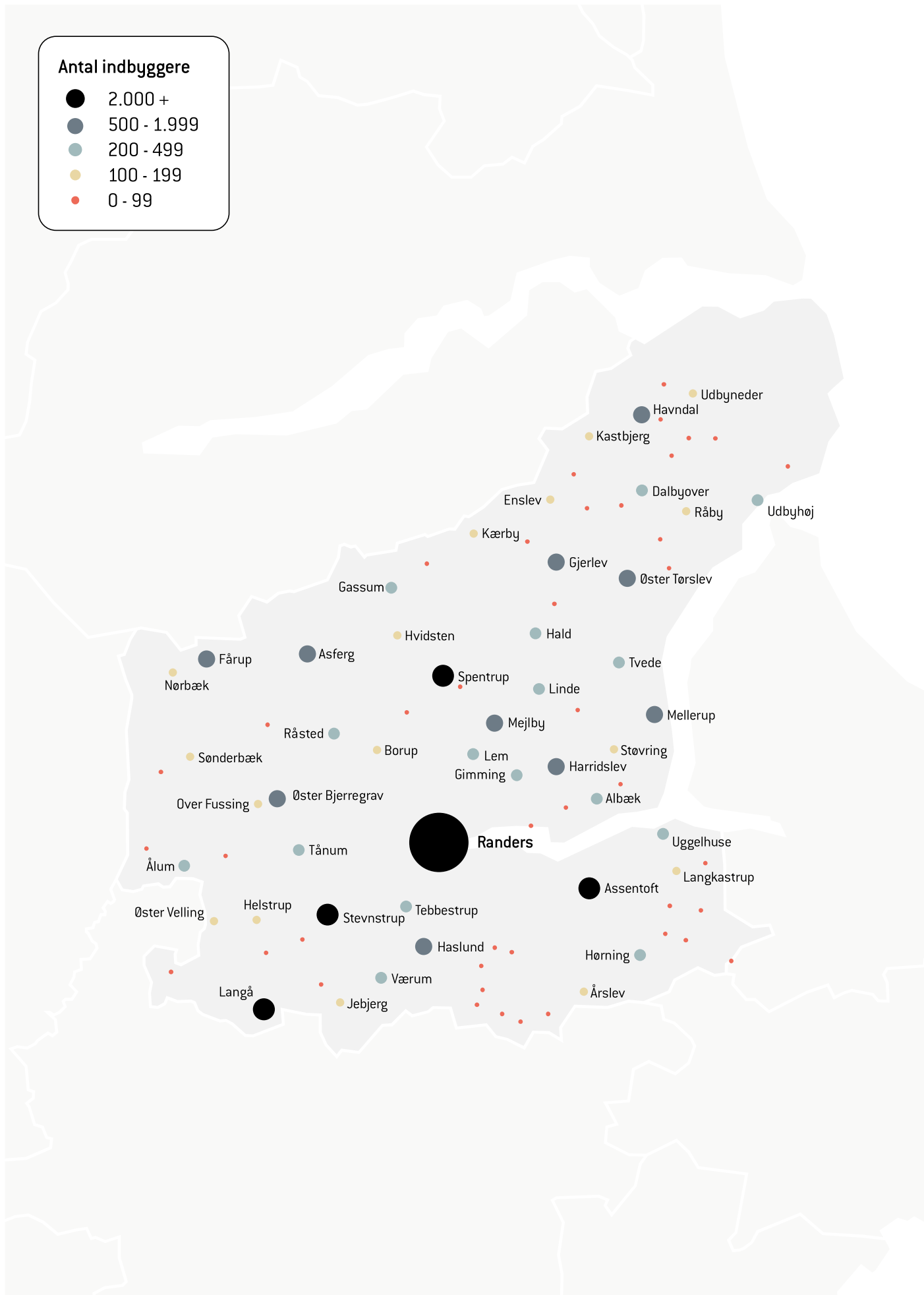
For busnettet i Randers gælder følgende servicemål:

- For områdedækkende buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 400 m i beboelsesområder med etagebyggeri og op til 800 m i andre boligområder.
- For A-buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 800 m i både beboelsesområder med etagebyggeri og andre boligområder.

Afstandene er alene vejledende, da der eksempelvis kan være fysiske forhold eller andet, som ikke gør det muligt at opfylde servicemålene.

I det efterfølgende ses der på, hvilken betydning henholdsvis de regionale og kommunale servicereduktioner har på betjeningen og dermed servicemålene i Randers Kommune.

Antal indbyggere:	Antal afgang, dagtimer hverdage:	Antal afgang, aften (efter kl. 19) hverdage:	Antal afgang, lørdag og søndag:	Tilladt gangafstand:
Over 2.000	18 busafgange	3 busafgange	8 busafgange	-
500 - 1.999	10 busafgange	2 busafgange	6 busafgange	-
200 - 499	6 busafgange	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 800 m
100 - 199	Skolekørsel + 6 Flexbus	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 1.600 m
0 - 99	Skolekørsel + Flextur	Flextur	Flextur	-



REGIONALE BESPARELSER

Region Midtjylland gennemfører fra sommeren 2023 omfattende besparelser, hvilket har konsekvenser for blandt andet Randers Kommune. Dertil har regionen besluttet at fjerne regionalt tilskud til transport med kollektiv trafik, der hidtil har været givet til kommunerne som del af tidligere besparelsesrunder. Dette træder i kraft fra køreplansskiftet sommeren 2023. Konkret for Randers Kommune betyder det, at ni af de nuværende regionale ruter får reduceret deres betjeningsomfang, og det vil kræve en investering for Randers Kommune, hvis de ramte byer fortsat skal leve op til de fastsatte servicemål fra den kollektive trafikplan fra 2020. De ni regionalruter er følgende:

- 211 - Randers - Ørsted - (Udbyhøj)
- 211U - Paderup - Uggelhuse - Allingåbro - Ørsted - (Udbyhøj)
- 212 - Randers - Auning - Ryomgård
- 213U - Paderup - Uggelhuse - Allingåbro - Vivild - Fjellerup
- 217 - Randers - Hornslet
- 221 - Randers - Voldum - (Hornslet)
- 223 - Randers - Hammel - Silkeborg
- 230 - Randers - Fårup - Hobro
- 235 - Randers - Spentrup - Mariager

I de følgende punkter er det angivet, i hvor stort et omfang betjeningen for den enkelte rute ændres, samt hvilket niveau ruterne fremadrettet vil køre med.

- 211: Betjeningsomfanget på hverdage reduceres med ca. halvdelen (12 afgang fjernes), og i weekenden reduceres det med ca. en tredjedel.
- 211U: 1 afgang nedlægges.
- 212: Halveres i driftsomfang. Ny betjening svarer til Midttrafiks hovednet, som er timesdrift og totimesdrift aften/weekend.
- 213U: Reduceres med 2 afgang.
- 217: Reduceres med 2 afgang på hverdage, og for weekender reduceres omfanget til 4 afgang i hver retning.
- 221: Reduceres med 3 afgang på hverdage.
- 223: Reduceres med 3 afgang på hverdage.
- 230: Halveres i driftsomfang, og afgang kun mellem Fårup/Norbæk og Randers nedlægges.
- 235: Reduceres i antal afgang, hvor afgang kun mellem Spentrup/Gassum og Randers nedlægges.

De regionale besparelser har betydning for serviceniveauet i byer beliggende udenfor Randers by. Nedenfor er listet op, hvilken betydning besparelserne får for de respektive byer set i forhold til servicemålene. Byerne, der ikke længere har opfyldt

Antal indbyggere	Antal afgang, dagtimer hverdage	Antal afgang, aften (efter kl. 19) hverdage	Antal afgang, lørdag	Antal afgang, søndag
Over 2.000	18 afgang	3 afgang	8 afgang	8 afgang
Spentrup	14	1	5	5
500-1.999	10 afgang	2 afgang	6 afgang	6 afgang
Fårup	11	0	5	0
Asferg	11	0	5	0
200 - 499	6 afgang	2 flexbusafgang	6 flexbusafgang	6 flexbusafgang
Uggelhuse	12	1-2	8	5
Gassum	14	1	5	5
Hørning	11	0	4	4
100 - 199	Skolebus + 6 flexbus	2 flexbusafgang	6 flexbusafgang	6 flexbusafgang
Norbæk	1	0	0	0

deres servicemål, er også vist på nedenstående figur. Derudover etableres der et knudepunkt i Flextrafik i alle byer med over 100 indbyggere udenfor Randers by, hvormed der er et incitament for at bruge flextrafik i det omfang den rutebundne bustrafik ikke længere er tilstrækkelig.

Spentrup og Gassum

Der reduceres i antal afgang på rute 235, hvilket betyder, at servicemålene for dagtimer, aften og weekend ikke længere opfyldes for Spentrup samt aften og weekend for Gassum. Rute 235 er den eneste rute, der betjener Spentrup og Gassum, og da der ikke er et andet bustilbud, vil det medføre mærkbare konsekvenser for kunderne i Spentrup og Gassum.

Fårup, Nørbæk og Asferg

Servicemålene for aften og weekend kan ikke længere opretholdes for de tre byer på rute 230. Det er samtidig den eneste rute, der betjener de tre nævnte byer, hvilket medfører mærkbare konsekvenser.

Uggelhuse

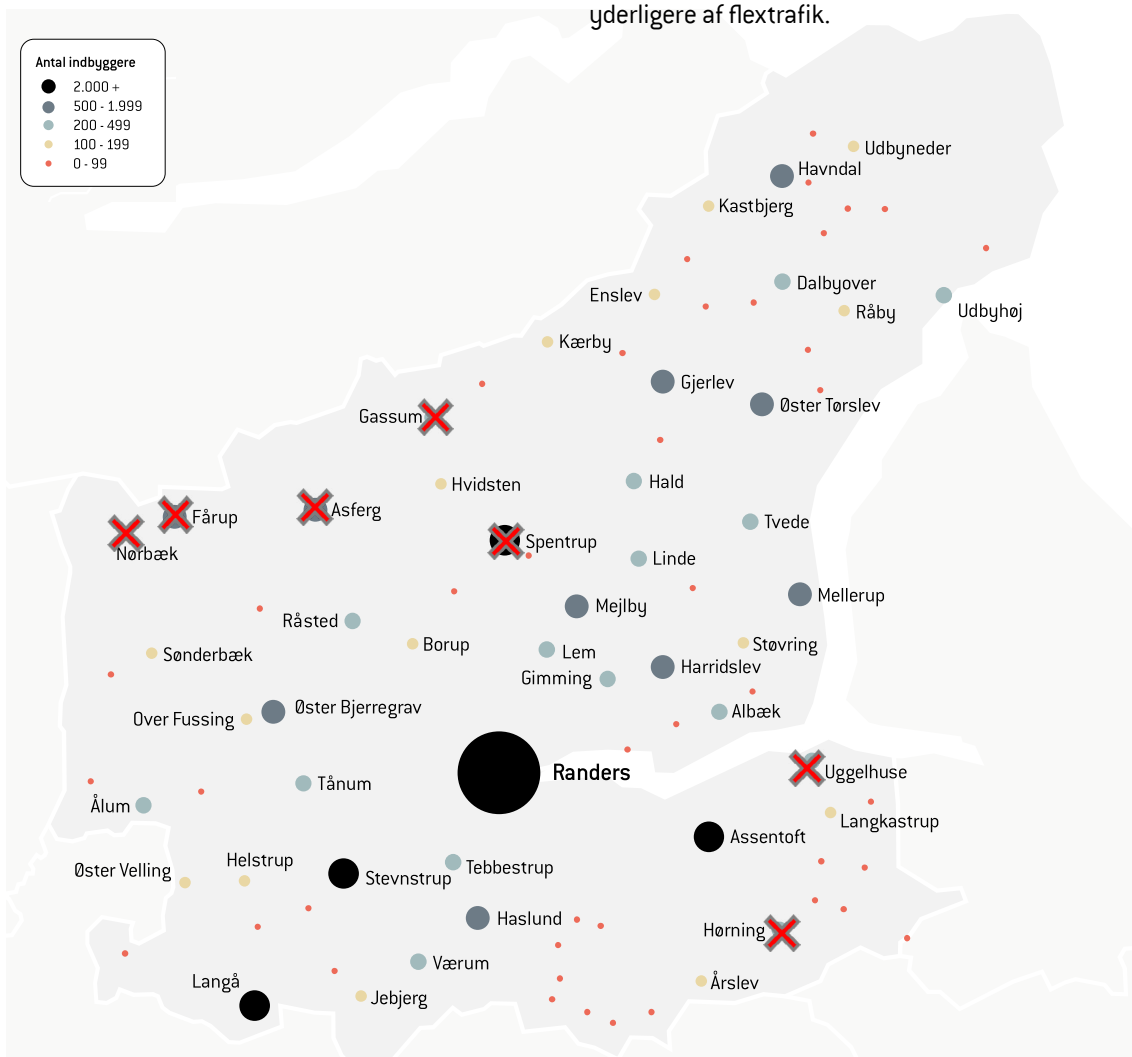
Servicemål for søndage kan ikke længere opretholdes på rute 211.

Hørning

Servicemålene for aften, lørdag og søndag kan ikke længere opretholdes på rute 217. Det er den eneste rute, der betjener Hørning.

En række andre byer ud over de nævnte vil også blive ramt af serviceforringelserne på de regionale ruter, men vil fortsat have opfyldt servicemålene.

Regionens besparelser har ikke kun betydning for byerne udenfor Randers, men også for den betjening, der tilbydes i Randers by. Da trafikplanen blev udarbejdet i 2020, var én af tankerne bag, at regionalruterne skulle supplere bybusbetjeningen, og med disse reduktioner sker der også en frekvensforringelse inde i Randers by. Hvis servicemålene skal opretholdes, vil det blandt andet kræve, at frekvensen øges på udvalgte lokalruter eller at nogle af de eksisterende ruter omlægges for at betjene de berørte byer og suppleres yderligere af flextrafik.



POLITISK BESLUTNINGSGRUNDLAG

BILAG



TRAFIKPLAN I ØKONOMISK BALANCE

Rammevilkårene for den kollektive trafik er udfordrede, da det er blevet dyrere at tilbyde det samme serviceniveau som tidligere. Der mangler derfor ca. 8 mio. kr. for at der er økonomisk balance i driftsbudgettet til den kollektive trafik i Randers Kommune fra 2024 og frem. Det skyldes især stigende omkostninger til at drive busbetjeningen grundet markant højere indeks som følge af inflation og energipriser, men også efterveer fra COVID-19, hvor antallet af passagerer fortsat er lavere end 2019. Dermed er omkostningerne steget samtidig med at indtægterne ikke er steget tilsvarende.

Det er besluttet, at den kollektive trafikplan fra 2020 evalueres, for at finde ud af, hvad der fungerer og hvad der ikke fungerer, i det nye net. Dermed skal evalueringen ses i sammenhæng med den økonomiske ubalance. I 2020 blev der som en del af trafikplanen opstillet servicemål for hvilke bustilbud forskellige bystørrelser som minimum skal tilbydes.

For at sikre en økonomisk balance vil det kræve væsentlige reduktioner i serviceniveauet, hvilket vil betyde, at servicemålene ikke kan efterleves eller skal revideres. I det videre ses der på en række tiltag til reduktion af busdriften i Randers Kommune. De er listet op nedenfor:

- Tiltag A: Nedlæggelse af linje 4
- Tiltag B: Nedlæggelse af de sene ture på linje 1A, 2A, 3 og evt. 4
- Tiltag C: Nedlæggelse af svagt benyttede ture på rute 231, 237 og 238
- Tiltag D.1: Nedlæggelse af al natbuskørsel
- Tiltag D.2: Reduktion af natbuskørsel til 4 weekender om året
- Tiltag E: Nedlæggelse af al søndagskørsel
- Tiltag F: Nedlæggelse af lørdagskørsel efter kl. 18
- Tiltag G: Halvering af frekvens fra kl. 10-13
- Tiltag H.1: Nedlæggelse af alt Ungdomsskolekørsel
- Tiltag H.2: Nedlæggelse af Ungdomsskolekørsel i sommerhalvåret
- Tiltag I: Afskaffelse af billigt pensionistkort
- Tiltag J: Hjemtagelse af skolebuskørsel

De ovenstående tiltag er ikke listet op i en prioriteret rækkefølge, og som udgangspunkt kan tiltagene vælges uafhængigt af hinanden. To af tiltagene er efterfulgt af et nummer, hvilket indikerer, at der er to varianter af det samme tiltag. Eksempelvis ved natbuskørsel, hvor den ene pakke er nedlæggelse af al natbuskørsel, og den anden pakke er nedlæggelse af udvalgt natbuskørsel - eksempelvis fire ud af de otte uger.

I tiltagene er de servicemæssige og passagermæssige konsekvenser beskrevet på de følgende sider samt angivelse af en økonomisk besparelse. I den økonomiske besparelse for hvert tiltag er der taget højde for, at der spares administrationsomkostninger, som er fordelt ud på hvert tiltag. Effekten af tiltagene er opgjort på et estimeret passagerfrafald.

Passagertallene er fra perioden d. 24. oktober til d. 21. december 2022 - det vil sige uden efterårs- og juleferie. Tallene herfra er vurderet repræsentative og efterfølgende ganget op til et helårstal. Dette er dog med undtagelse af natbusser, hvor passagertallene er trukket ud for hele år 2022.

Yderligere er der angivet for hvert tiltag, hvilke passagergrupper, der rammes ved det givne tiltag - fx ung, ældre, pendlere med videre, som er sammenholdt med det nuværende serviceniveau. Det angives med piktogrammer, hvor de passagergrupper, der er berørt, er angivet med farve - berøres de ikke, er det nedtonet i grålige farver.

I det følgende, når tiltagene gennemgås, vil en konsekvens af nogle tiltag være, at der ikke længere kan leves op til de nuværende servicemål. Ved disse tiltag er der vist på et kort, hvilke byer udenfor Randers, der ikke længere kan leve op til servicemålene med det givne tiltag.

I modstående tabel fremgår de førnævnte 12 tiltag med tilhørende besparelser og passagerfrafald samt hvilke passagergrupper, der rammes ved de givne tiltag.

Tiltag	Besparelse	Passagerfr-fald	Hvem rammes?
A: Nedlæggelse af linje 4*	8,8 mio. kr.	-40.000	
B: Nedlæggelse af de sene ture på linje 1A, 2A, 3 og evt. 4**	1,3 mio. kr. (0,2 mio. kr.*)	-17.500 (-2.300*)	
C: Nedlæggelse af svagt benyttede ture på rute 231, 237 og 238	0,5 mio. kr.	-9.000	
D.1: Nedlæggelse af al natbuskørsel	0,25 mio. kr.	-2.600	
D.2: Reduktion af natbuskørsel til fire weekender om året	0,13 mio. kr.	-1.300	
E: Nedlæggelse af al søndagskørsel	3,5 mio. kr.	-110.000	
F: Nedlæggelse af lørdagskørsel efter kl. 18	0,9 mio. kr.	-26.000	
G: Halvering af frekvens fra kl. 10-13	4,1 mio. kr.	-47.000	
H.1: Nedlæggelse af alt Ungdomsskolekørsel	0,7 mio. kr.	-15.000	
H.2: Nedlæggelse af Ungdomsskolekørsel i sommerhalvåret	0,35 mio. kr.	-7.500	
I: Afskaffelse af billigt pensionistkort	1,3 mio. kr.	***-	
J: Hjemtagelse af skolebuskørsel****	0,4 mio. kr.	-	

* Hvis tiltag A gennemføres, er det vigtigt, at tiltag G ikke vælges samtidig, da Vorup herved vil få en markant serviceforringelse i tidsrummet.

** Besparelsen, der regnes med i den samlede besparelse, er de 1,3 mio. kr. Vælges det ikke at nedlægge linje 4, er der yderligere 0,2 mio. kr. i besparelse til denne pakke.

*** Det forventes, at antallet af rejsende vil falde. Dog vil indtægterne stige, da pensionisterne vil betale normale takster.

**** Der vil tidligst være en besparelse i sommeren 2026

Note: Tiltagene i ovenstående tabel vil medføre en reduktion i kørselsomfanget på mere end 7,5 % på ét år. Det betyder, at vognmændene skal kompenseres med en engangsrestatning i 2024 afhængig af den konkrete sammensætning af tiltag.



Skole



Ung



Fritid



Landdistrikt



Pendler



Ældre



Randers by

TILTAG A - NEDLÆGGELSE AF LINJE 4



Forslag

Nedlæggelse af bybuslinje 4, der er delvist sammenfaldende med de øvrige bybusruter i Randers. Linjen er i dag den dårligst benyttede bybusrute med kun 10 % af bybuspassagererne og en selvfinansieringsgrad på 22 %. Dermed er det de dyreste passagerer i bybusnettet, som i stor grad kan betjenes på anden vis.

Som konsekvens af tiltaget omlægges dele af linje 1A, 16 og 223 for at tilbyde busbetjening, hvor der bliver lang gangafstand. Linje 1A justeres, så den fortsætter ad Bøsbrovej frem til Orkestervej og kører videre ad Søndermarksvej og Bøsbrovej for at give den centrale del af Vorup bybusbetjening. Samtidig forlænges linje 1A fra Platanvej videre ad Mirabellevej til Slåenvej og Flyvervej for at betjene af de mange arbejds- og studiepladser nord for Platanvej.

Rute 16 omlægges mellem Orkestervej og Århusvej til at køre ad Hjørringvej, Vorup Boulevard, Bøsbrovej, Mariendalsvej, Høvejen og Kærgade. Dermed er der fortsat er busbetjening på Hjørringvej, Vorup Boulevard, Mariendalsvej og Høvejen samt der opretholdes en forbindelse mellem Haslund og Vorup. Rute 16 kører ni daglige afgangne fordelt morgen og eftermiddag.

Endvidere justeres regionalrute 223 til at betjene Haslund by med timesdrift, og giver dermed Haslund en mere direkte forbindelse til Randers centrum. På modstående side er der vist det samlede tiltag.



Servicemæssige konsekvenser

I det efterfølgende gennemgås de respektive områder, der påvirkes som følge af nedlæggelse af linje 4.

1. Erhvervsområde nord for Platanvej

I erhvervsområdet nord for Platanvej vil en nedlæggelse af linje 4 medføre øget gangafstand. Tiltaget indebærer derfor at justere forløbet på linje 1A. På den måde vil det nordlige linjeforløb altid være det samme og alle områder vil få 10 min. drift (bussen kører i et loop i én retning). Det vil få den konsekvens,

at elever til Tradium og brugere af nytteløjerne på Blommevej vil få en gangafstand på ca. 7-800 meter til stoppet på Mirabellevej. Trekløverskolen (Randers Specialskole) vil få 1.100 m fra indgangen til stoppestedet på Mirabellevej, og ca. 400 m ud til stoppestedet Vesterbakkeskolen/Hadsundvej, hvor rute 237 kører. Det vurderes primært at være ansatte, der benytter bussen til og fra skolen.

2. Hadsundvej

Ved at nedlægge linje 4 reduceres frekvensen på Hadsundvej. Rute 237 betjener samme delstrækning med halvtimesdrift i morgen- og eftermiddagsmyldretiden samt timesdrift i dag- og aften timer. Elever til Nørrevangskolen bliver fortsat betjent med rute 237.

Gl. Hadsundvej mister betjening, hvor områdecenter Bakkegården og beboere i de tilknyttede ældreboliger, skal gå til Nørre Boulevard for nærmeste stoppested.

3. Århusvej

Der er mange linjer og afgangne på Århusvej foruden linje 4 og 16, så kunderne vil med gangafstand på max. 500 meter have god adgang til busbetjening. Nedlæggelse af linje 4 og omlægningen af rute 16 har ikke de store konsekvenser, da der er mange andre busruter på Århusvej i dag.

4. Kærgade

De 52 daglige passagerer på Kærgade kan fremover benytte rute 18 (6 afgangne + 2 flexbusafgangne) og den omlagte rute 16 (9 afgangne) til og fra Randers by. Disse to ruter kører med en markant lavere frekvens end linje 4, som har halvtimesdrift frem til aften, hvor der er timesdrift. Afgangene er begrænset til morgen og eftermiddag, men tilbyder busbetjening, når der er størst efterspørgsel.

5. Høvejen og Mariendalsvej

De 113 daglige passagerer på Høvejen og Mariendalsvej kan fremover benytte rute 16. Ruten kører med en markant lavere frekvens end linje 4, men tilbyder en busbetjening når der er størst efterspørgsel morgen og eftermiddag.

6. Vorup (Bøsbrovej)

Med forslaget skal borgere i det vestlige Vorup i stedet benytte rute 1A som deres hovedlinje. Linje 1A er omlagt så den kører på Bøsbrovej i stedet for Hjørringvej og Skanderborggade. Bøsbrovej er en større og bredere vej sammenholdt med Skanderborggade, der er smal med længdeparkering i begge sider, hvilket også bidrager til en bedre fremkommelighed for linje 1A og deraf også et forventeligt bedre arbejdsmiljø for chaufførerne. Vorup vil fortsat blive betjent med en høj frekvens samtidig med, at bl.a. Vorup Plejehjem ikke mister busbetjening. Søndermarksskolen betjenes ikke længere med linje 1A, men kan benytte rute 16, der fortsat kører på Skanderborggade. På de to ubetjente stoppesteder på Vorup Kirkevej, vil der være 22 påstigere, der skal gå ca. 100 m længere til et stoppested.

7. Haslund

I Haslund er der dagligt 157 passagerer, som med tiltaget vil være betjent med rute 223 hver time (lavgulvsbusser) og ca. 9 afgang om dagen på rute 16. Rute 223 kører via Århusvej og vil være en hurtigere adgang til Randers bymidte end i dag. Rute 16 kører fremover via Skanderborggade, Mariendalsvej, Høvejen og Kærgade, hvormed der er forbindelse til Vorup og bl.a. distriktsskolen både morgen og eftermiddag. Tre passagerer benytter i dag stoppet på Hammelvej, hvilket er kunder fra Haslund, hvormed de får samme tilbud som i dag.

Der er i gennemsnit kun 7-8 passagerer i bybussen om dagen (per retning) mellem Vorup og Haslund, hvorved konsekvenserne ved tiltaget vurderes at være minimale.

Det skal bemærkes, at rute 223 er tilpasset uddannelsesinstitutionerne i Randers by.

Passagermæssige konsekvenser

I 2022 var der i alt ca. 220.000 passagerer med linje 4. Ved nedlæggelse af linje 4 og justering af andre ruter, vil de nuværende passagerer fortsat have et fornuftigt kollektiv trafiktilbud. Dog må der forventes et fald i passagertallet, da der er tale om en serviceforringelse. Det er vurderet, at ca. 20 % af passagererne

mistes, mens de resterende 80 % benytter de øvrige ruter jævnfør den forømtalte omlægning. De 20 % svarer til et passagerfratfald på ca. 40.000 passagerer årligt. Det er vurderet, at der ikke er behov for dublering på de eksisterende linjer.



Økonomiske konsekvenser

8,8 mio. kr. kan spares ved at nedlægge linje 4. Der er ikke estimeret væsentlige merudgifter til ændringer på de øvrige berørte ruter.



Hvem rammes?



Skole



Ung



Fritid



Pendler



Ældre



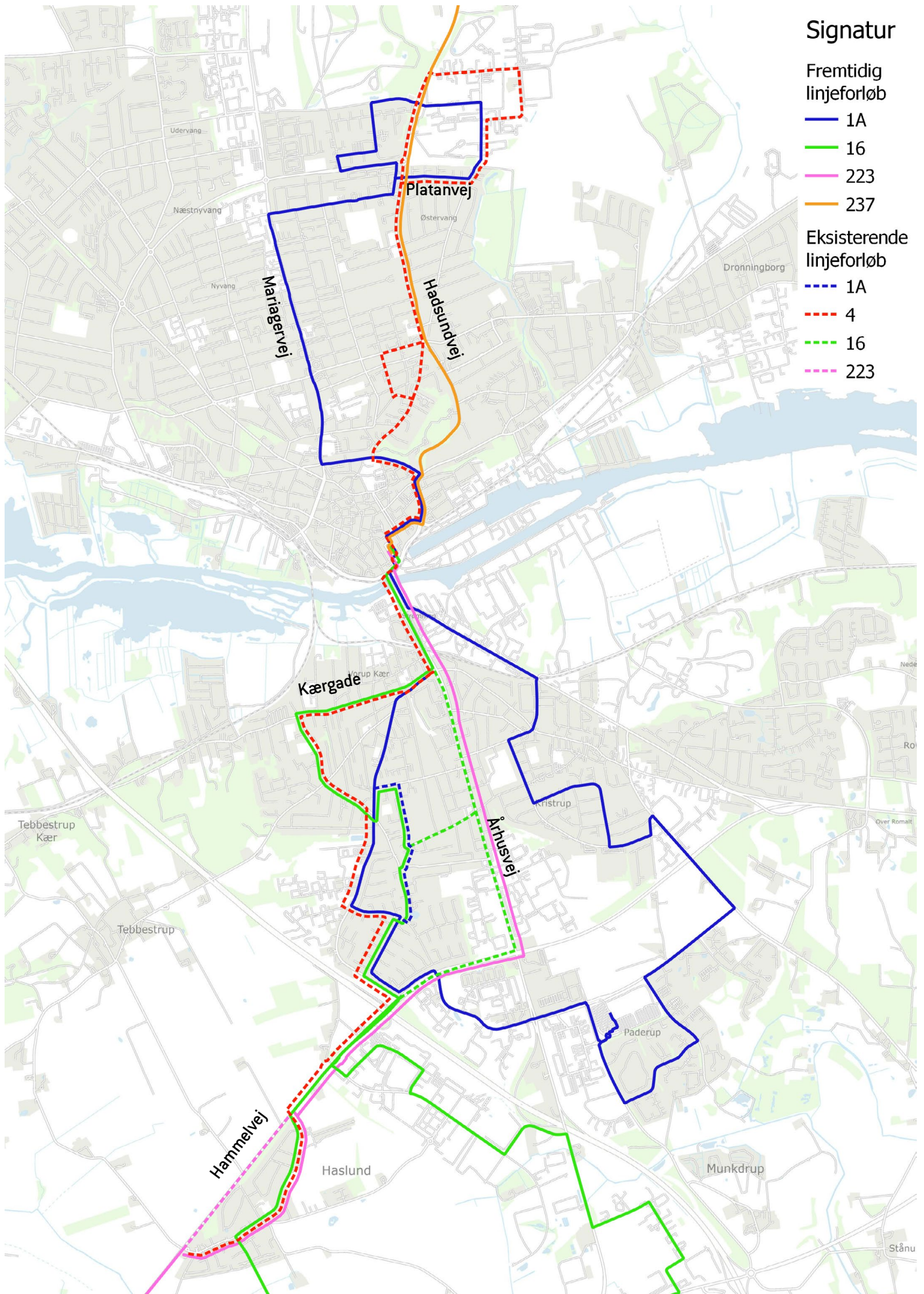
Randers by

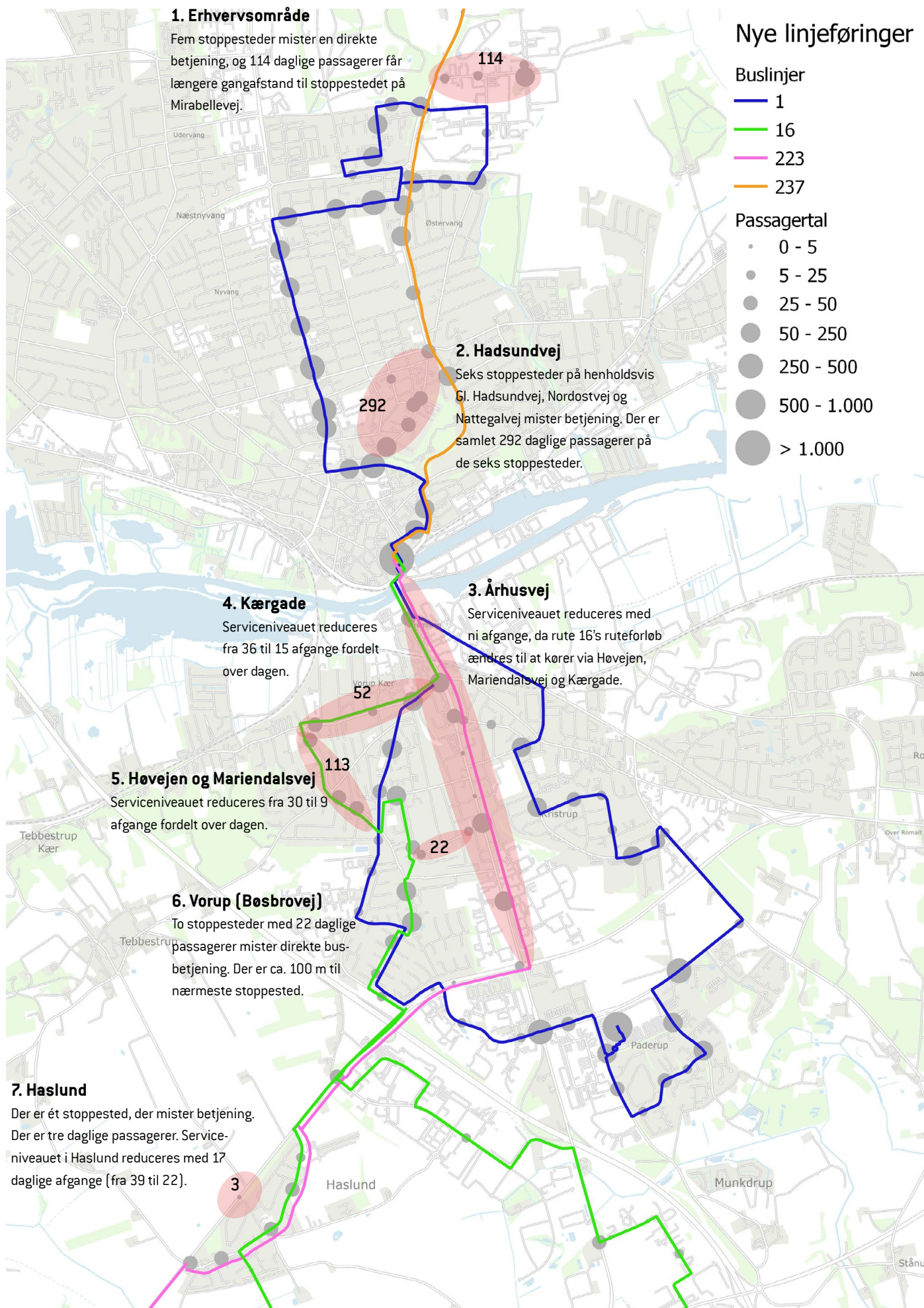


Faglig vurdering

Ved nedlæggelse af linje 4 vurderes det, at der kan tilbydes en fornuftigt alternativ busbetjening med omlægningerne af de andre linjer. Få vil få længere til bussen og der tilbydes busbetjening, når efterspørgslen er stor. Det forventes, at 20 % af passagererne mistes i systemet grundet lavere frekvens og manglende forbindelse mellem forskellige byområder.

Den økonomiske besparelse ved tiltaget er stor, sammenholdt med passagerfratfaldet, da der kan kompenseres med omlægninger af andre buslinjer.





TILTAG B - NEDLÆGGELSE AF DE SENE AFGANGE PÅ LINJE 1A, 2A, 3 OG EVT. 4



Forslag

Driftsdøgnet for buskørsel reduceres med 1 time på alle aftener og dermed stopper kørslen 1 time før set i forhold til dagens situation. I dag ophører linje 1A og 2A omkring kl. 23 på alle dage (2A dog $\frac{1}{2}$ time tidligere i weekenden), mens linje 3 ophører omkring 22.30 alle dage.

Hvis tiltag A ikke tilvælges skal kørslen på linje 4 også stoppe 1 time før. I dag ophører linje 4 omkring kl. 22.30.



Servicemæssige konsekvenser

Driftsdøgnet reduceres, og det kollektive trafiktilbud forringes i aften timerne.



Passagermæssige konsekvenser

Samlet på årsbasis vil knap 9.000 rejsende på 1A, godt 6.000 rejsende på 2A og ca. 2.500 rejsende på linje 3 miste deres busafgang. Opretholdes linje 4 vil ca. 2.300 rejsende miste deres busafgang om aftenen.

De kunder der bliver ramt af nedlæggelsen, vil som udgangspunkt ikke have andre transportmuligheder med kollektiv trafik, medmindre de kan fremrykke deres rejse til et tidligere tidspunkt. For udvalgte rejsestrømme kan det være en mulighed at benytte regionalrute 118 (Aarhus-Randers), der har sidste afgang fra Aarhus kl. 22.30 og kl. 22.45 fra Randers.

Det kan heller ikke afvises, at nedlæggelsen af de pågældende afgang kan have negativ indflydelse på passagertallene generelt, da kunder der måske ikke kan komme hjem sent om aftenen, og dermed heller ikke vælger at tage bus til deres arbejde/aktivitet tidligere på dagen. Ved dette forslag vil de sidste afgang være omkring kl. 22 for linje 1A og 2, og kl. 21 for linje 3 og evt. 4.



Økonomiske konsekvenser

1,3 mio. kr. kan der spares ved at reducere driftsperioden med én time for linje 1A, 2A og 3. Hvis linje 4 opretholdes, men driftsperioden reduceres med én time, vil dette give en yderligere besparelse på 0,2 mio. kr.

Fordelt på linjeniveau ligger følgende besparelse:

- Linje 1A: 610.000 kr.
- Linje 2: 440.000 kr.
- Linje 3: 260.000 kr.
- Linje 4 (forudsat at den bevares): 210.000 kr.



Hvem rammes?



Ung

Fritid

Pendler

Ældre

Randers by



Faglig vurdering

Ved at nedlægge de sene afgang på bybuslinjerne, påvirker det passagerernes transportbehov. Grundtanken med det nye busnet tilbage i 2020 var, at busnettet kunne understøtte størstedelen af kundernes transportbehov, således det både var muligt både at pendle og komme til uddannelsesinstitutioner, men også at bruge nettet i forbindelse med fritid og kulturformål.

Et reduceret aften tilbud på bybusserne vil betyde, at flere hjemture ikke længere kan foretages, hvormed ture på andre tidspunkter af dagen også fravælges. Samtidig opstår der med et reduceret driftsdøgnet nye sidste afgang, hvor passagertallet vil blive tyndt her.

En anden konsekvens er øget risiko for spritkørsel, når der ikke er et reelt tilbud til at komme hjem fra arrangementer i aften timerne.

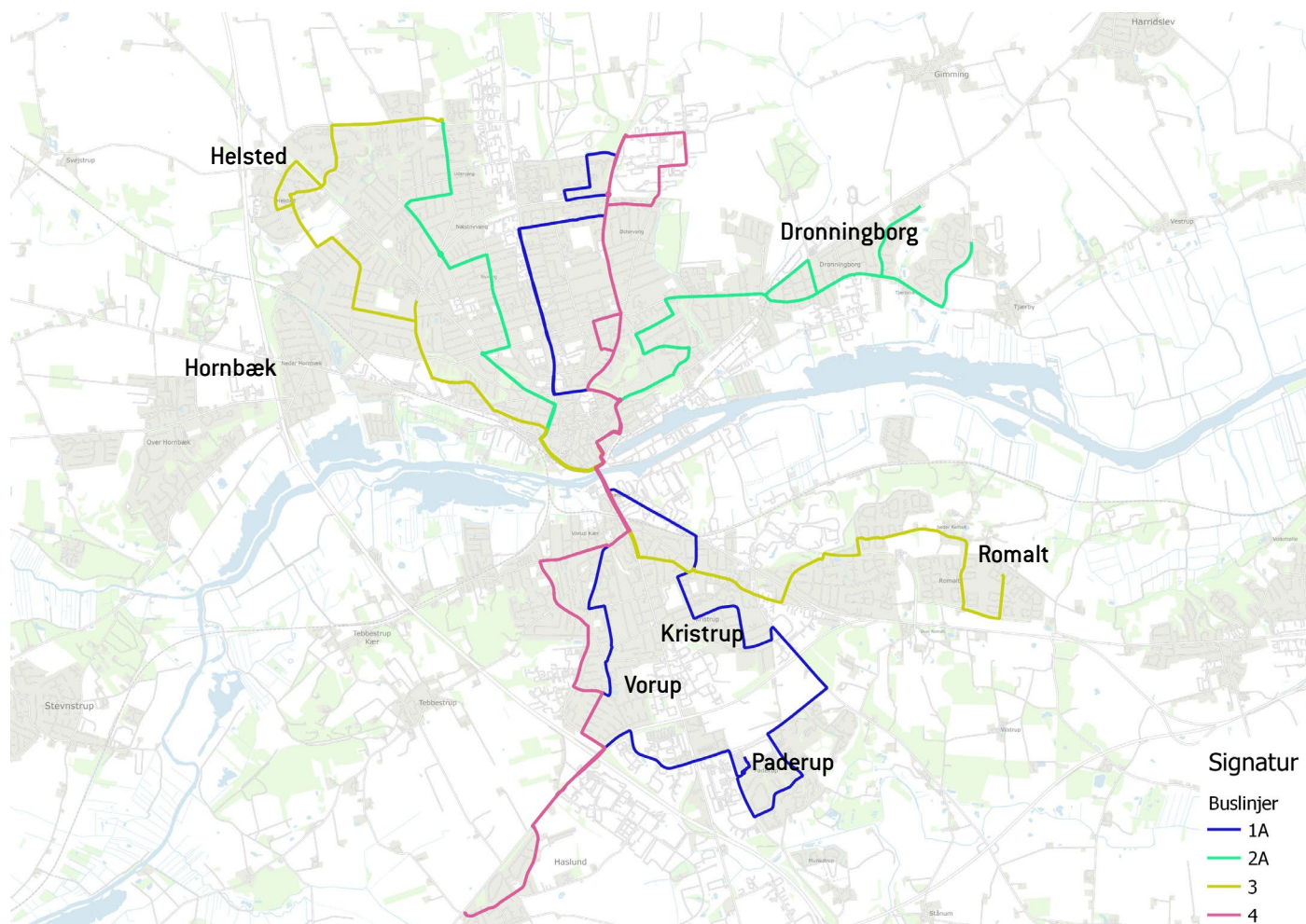
Nedenstående tabeller angiver antal påstigere per nedlagt afgang.

Rute 1A	Gnst. passagertal
22.22 hverdag	3
22.42 hverdag	2
23.05 hverdag	2
22.12 hverdag	8
22.32 hverdag	4
22.52 hverdag	7
22.22 lørdag	4
22.42 lørdag	3
23.05 lørdag	8
22.12 lørdag	4
22.32 lørdag	8
22.52 lørdag	10
22.22 søndag	1
22.42 søndag	1
23.05 søndag	1
22.12 søndag	2
22.32 søndag	2
22.52 søndag	2

Rute 2A	Gnst. passagertal
22.20 hverdag	4
22.49 hverdag	3
22.35 hverdag	4
23.05 hverdag	6
22.20 lørdag	5
22.49 lørdag	3
22.05 lørdag	10
22.35 lørdag	9
22.20 søndag	3
22.49 søndag	2
22.05 søndag	3
22.35 søndag	2

Rute 3	Gnst. passagertal
22.17 hverdag	4
22.20 hverdag	3
22.17 lørdag	4
22.20 lørdag	6
22.17 søndag	1
22.20 søndag	3

Rute 4	Gnst. passagertal
22.24 hverdag	2
22.19 hverdag	4
22.24 lørdag	6
22.19 lørdag	7
22.24 søndag	1
22.19 søndag	1



TILTAG C - NEDLÆGGELSE AF SVAGT BENYTTETURE PÅ RUTE 231, 237 OG 238



Forslag

På Randers Kommunes lokalruter - rute 231, 237 og 238, der finansieres udelukkende af Randers Kommune, nedlægges afgangene, hvor der er færre end ca. 10 kunder på en dobbelttur (en afgang frem og tilbage, eller en rundtur).



Service-mæssige konsekvenser

De tre lokalruter servicere både pendlere, uddannelsessøgende samt fritidsrelaterede ture. For lokalruterne er det de sene afgangene på hverdage samt de tidlige og sene afgangene på lørdage og søndage, der i en række tilfælde ikke kan opfylde kravet om ca. 10 kunder pr. dobbelttur. I oversigten på næste side er de respektive afgangene listet op.

I trafikplanen fra 2020 var ét af formålene at bruge lokalruterne aktivt inde i Randers by som en del af bybusbetjeningen. Ved at nedlægge de nævnte afgangene reduceres serviceniveauet især i oplandet, men også i Randers by og på indfaldsvejene, hvor de tre lokalruter primært kører. I Hornbæk er bybussen nedlagt og erstattet af kørsel med lokalrute 231.



Passagermæssige konsekvenser

Samlet vil ca. 9.000 passagerer årligt blive ramt af nedlæggelsen af de pågældende afgangene. Disse kunder vil i stedet kunne anvende Flextrafik, når de har et rejsebehov.



Økonomiske konsekvenser

0,5 mio. kr. kan spares ved at nedlægge de svagt benyttede afgangene på lokalruterne.



Hvem rammes?



Skole

Ung

Fritid

Land

Ældre



Faglig vurdering

Hovedparten af afgangene er aftenafgange på både hverdage, lørdage og søndage. Dertil er der fem morgenafgange fordelt over både lørdag og søndag. Passagertallet er lavt på afgangene, hvilket gør, at det bliver nogle dyre afgangene. Passagerernes fleksibilitet reduceres, men kan anvende Flextrafik som supplement.

2/3 af disse afgangene har under 5 passagerer på en dobbelttur.

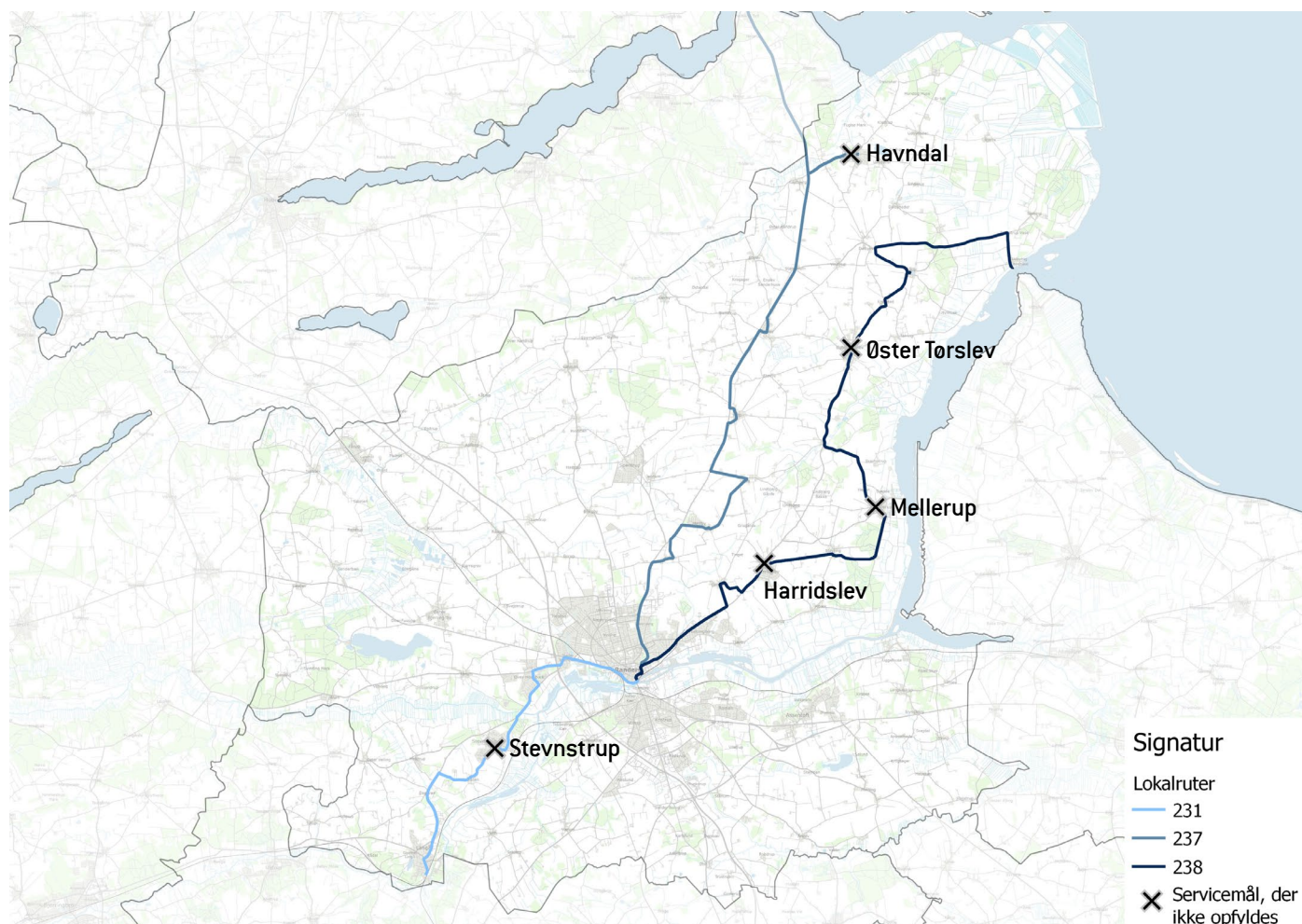
Tiltaget medfører, at fem byer ikke længere har et serviceniveau, der lever op til servicemålene for de respektive byer.

Tabellen angiver et gennemsnitligt passagertal på en dobbelttur for rute 231, 237 og 238.

Rute 231	Gnst. passagertal
21.34 hverdag	5
22.40 hverdag	4
8.10 søndag	1
8.34 søndag	4
20.10 søndag	6
20.34 søndag	3
22.10 søndag	6
22.34 søndag	1

Rute 238	Gnst. passagertal
21.15 hverdag	2
22.45 hverdag	3
8.00 lørdag	3
8.45 lørdag	3
21.45 lørdag	2
22.45 lørdag	4
8.00 søndag	6
8.45 søndag	3
21.15 søndag	3
22.45 søndag	4

Rute 237	Gnst. passagertal
21.55 hverdag	2
22.45 hverdag	4
21.40 lørdag	5
22.45 lørdag	6
21.40 søndag	2
22.45 søndag	4



Note: Krydserne angiver de byer, der ikke længere lever op til de nuværende servicemål ud fra det beskrevne tiltag.

TILTAG D.1 - NEDLÆGGELSE AF AL NATBUSKØRSEL



Forslag

I Randers er der indsat natbusser fredag og lørdag nat i forbindelse med Randers Festuge, i weekenderne op til jul og nytår samt natten efter 1. juledag og nytårsaften. I alt var der i 2022 indsat natbusser i 8 weekender. På linje 1A er der 9 afgangene både fredag og lørdag, på linje 2A er der henholdsvis 5 og 3 afgangene fredag og lørdag, og på linje 3 er der fem afgangene fredag og lørdag. Rute 231 har tre afgangene fredag og lørdag, mens rute 237 og 238 har 2 afgangene begge dage.

Såfremt tiltag A ikke tilvælges, vil besparelsen i dette tiltag være større, da linje 4 ikke er indregnet i dette tiltag.



Service-mæssige konsekvenser

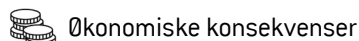
Natbuskørslen ligger som nævnt i to perioder, hvor der som udgangspunkt er et større behov for at komme hjem om natten sammenlignet med andre tider på året.

Dog skal det nævnes, at i og med natbusserne kun kører begrænsede uger, vil der også være færre der benytter natbussen og kender til nattilbuddet sammenholdt med, hvis der var en permanent natbusbetjening året rundt. Et andet aspekt er det trafikikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige. Ulykker med sprit involveret koster samfundet dyrt, og den besparelse der er ved at nedlægge natbusserne reduceres markant, hvis blot der sker få ulykker. Derudover vides det, at natbusser har en præventiv funktion i forhold til at forhindre spritkørsel. Samtidig er der lavet undersøgelser der viser, at kollektiv trafik er med til at øge trygheden om natten, da det ofte er steder, hvor flere samles og dermed skaber noget liv.



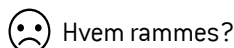
Passagermæssige konsekvenser

Samlet vil ca. 2.600 passagerer blive ramt. Kunderne vil i stedet være henvist til at transportere sig på anden vis. Flexitur vil ikke være et alternativ, da dette kun kan bruges i tidsrummet fra kl. 6.00-24.00.

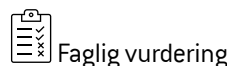


Økonomiske konsekvenser

Der kan spares ca. 0,25 mio. kr. ved at nedlægge den nuværende natbuskørsel.



Hvem rammes?



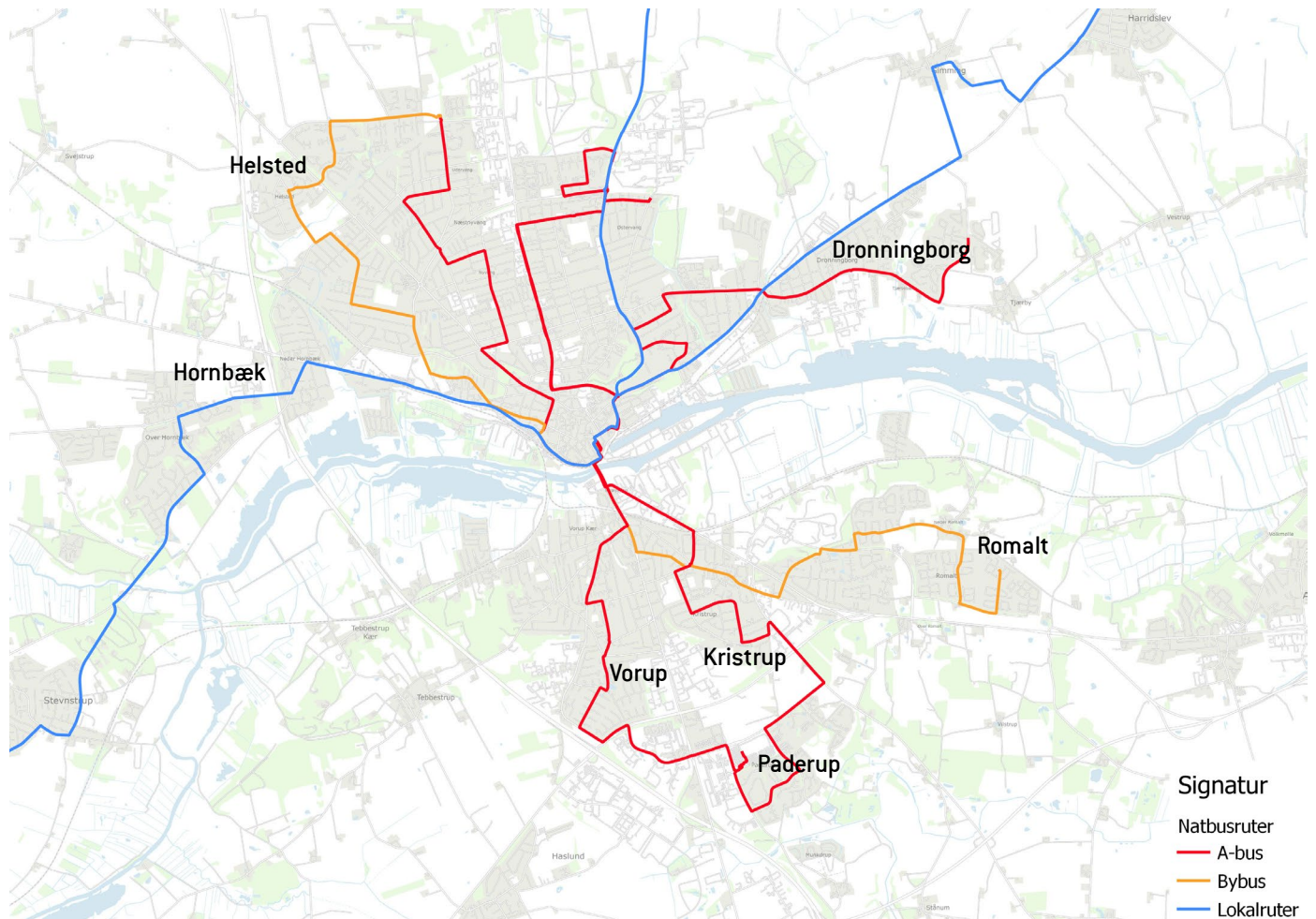
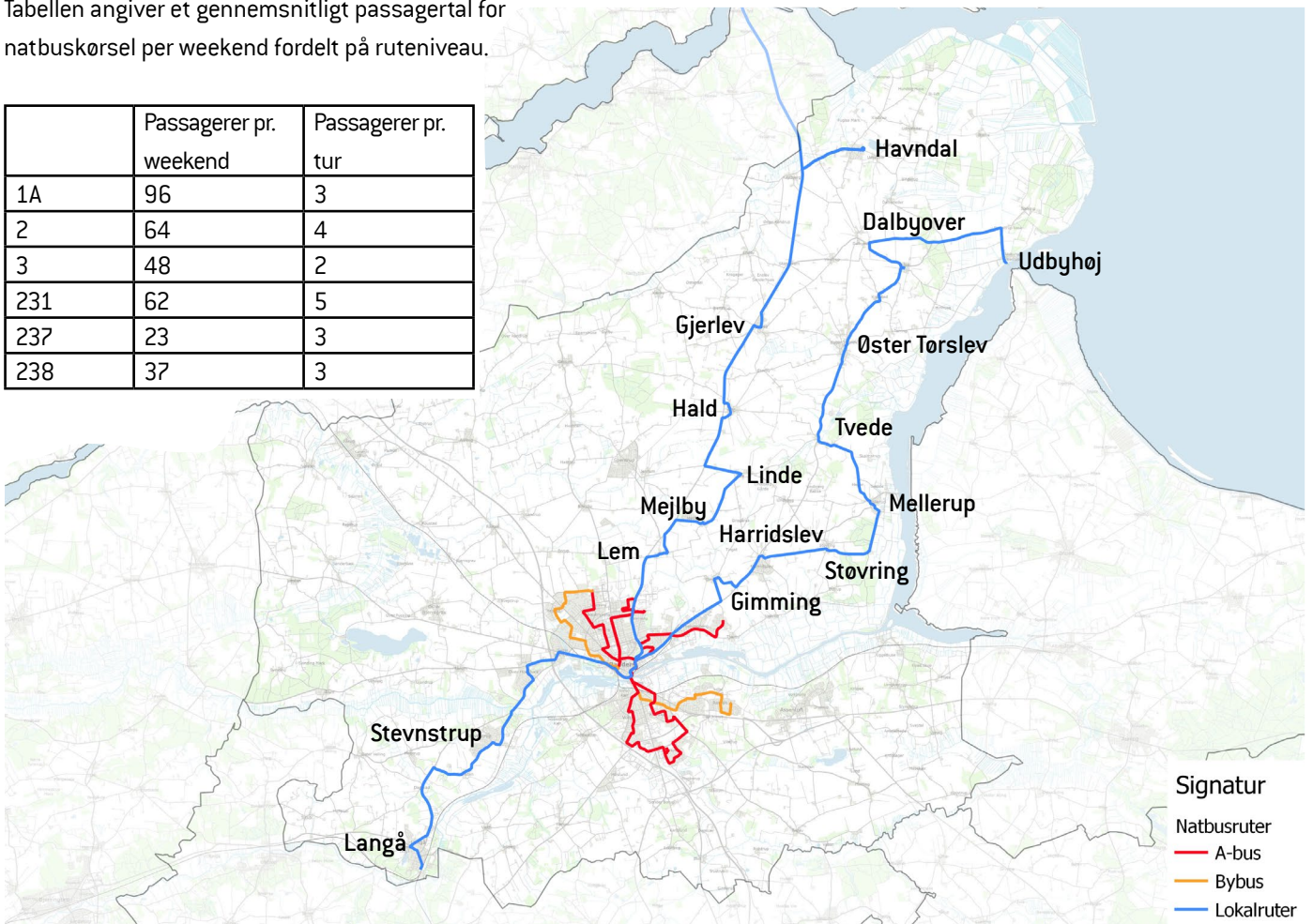
Faglig vurdering

Natbusser har en præventiv effekt i forhold til spritkørsel, hvorfor disse har en berettigelse set i forhold til trafikikkerheden. Derudover medvirker busserne til at have "øjne" på gaden - og især om natten er dette et vigtigt element for at skabe tryghed for passagerer.

Samtidig er Randers en stor by, der som udgangspunkt bør have natbusser. Dog ses der et relativt lavt passagertal, hvilket kan argumentere for, at incitamentet for at tilbyde natbuskørsel er for lavt - set udelukkende i forhold til passagertal. Selvfinansieringen er i 2022 anslået til ca. 13 %, hvilket sammenlignet med den øvrige kørsel i Randers Kommune ligger i den lave ende.

Tabellen angiver et gennemsnitligt passagertal for natbuskørsel per weekend fordelt på ruteniveau.

	Passagerer pr. weekend	Passagerer pr. tur
1A	96	3
2	64	4
3	48	2
231	62	5
237	23	3
238	37	3



TILTAG D.2 - REDUKTION AF NATBUSKØRSEL TIL FIRE WEEKENDER OM ÅRET



Forslag

I Randers er der indsat natbusser fredag og lørdag nat i forbindelse med Randers Festuge, i weekenderne op til jul og nytår samt natten efter 1. juledag og nytårsaften. I alt var der i 2022 indsat natbusser i 8 weekender. På linje 1A er der 9 afgangsbåde fredag og lørdag, på linje 2A er der henholdsvis 5 og 3 afgangsbåde fredag og lørdag, og på linje 3 er der fem afgangsbåde fredag og lørdag. Rute 231 har tre afgangsbåde fredag og lørdag, mens rute 237 og 238 har 2 afgangsbåde begge dage.

Såfremt tiltag A ikke tilvælges, vil besparelsen i dette tiltag være større, da linje 4 ikke er indregnet i dette tiltag.



Servicemæssige konsekvenser

Natbuskørslen ligger som nævnt i to perioder, hvor der som udgangspunkt er et større behov for at komme hjem om natten sammenlignet med andre tider på året.

Dog skal det nævnes, at i og med natbusserne kun kører begrænsede uger, vil der også være færre der benytter natbussen og kender til nattilbuddet sammenholdt med, hvis der var en permanent natbus året rundt. Et andet aspekt er det trafik-sikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige. Ulykker med sprit involveret koster samfundet dyrt, og den besparelse der er ved at nedlægge natbusserne reduceres markant, hvis blot der sker få ulykker. Derudover vides det, at natbusser har en præventiv funktion i forhold til at forhindre spritkørsel. Samtidig er der lavet undersøgelser der viser, at kollektiv trafik er med til at øge trygheden om natten, da det ofte er steder, hvor flere samles og dermed skaber noget liv.



Passagermæssige konsekvenser

Samlet vil ca. 1.300 passagerer blive ramt. Kunderne vil i stedet være henvist til at transportere sig på anden vis. Flexitur vil ikke være et alternativ, da dette kun kan bruges i tidsrummet fra kl. 6.00-24.00.



Økonomiske konsekvenser

Der kan spares ca. 125.000 ved at reducere natbuskørslen til fire weekender om året.



Hvem rammes?



Ung

Fritid

Land

Randers by



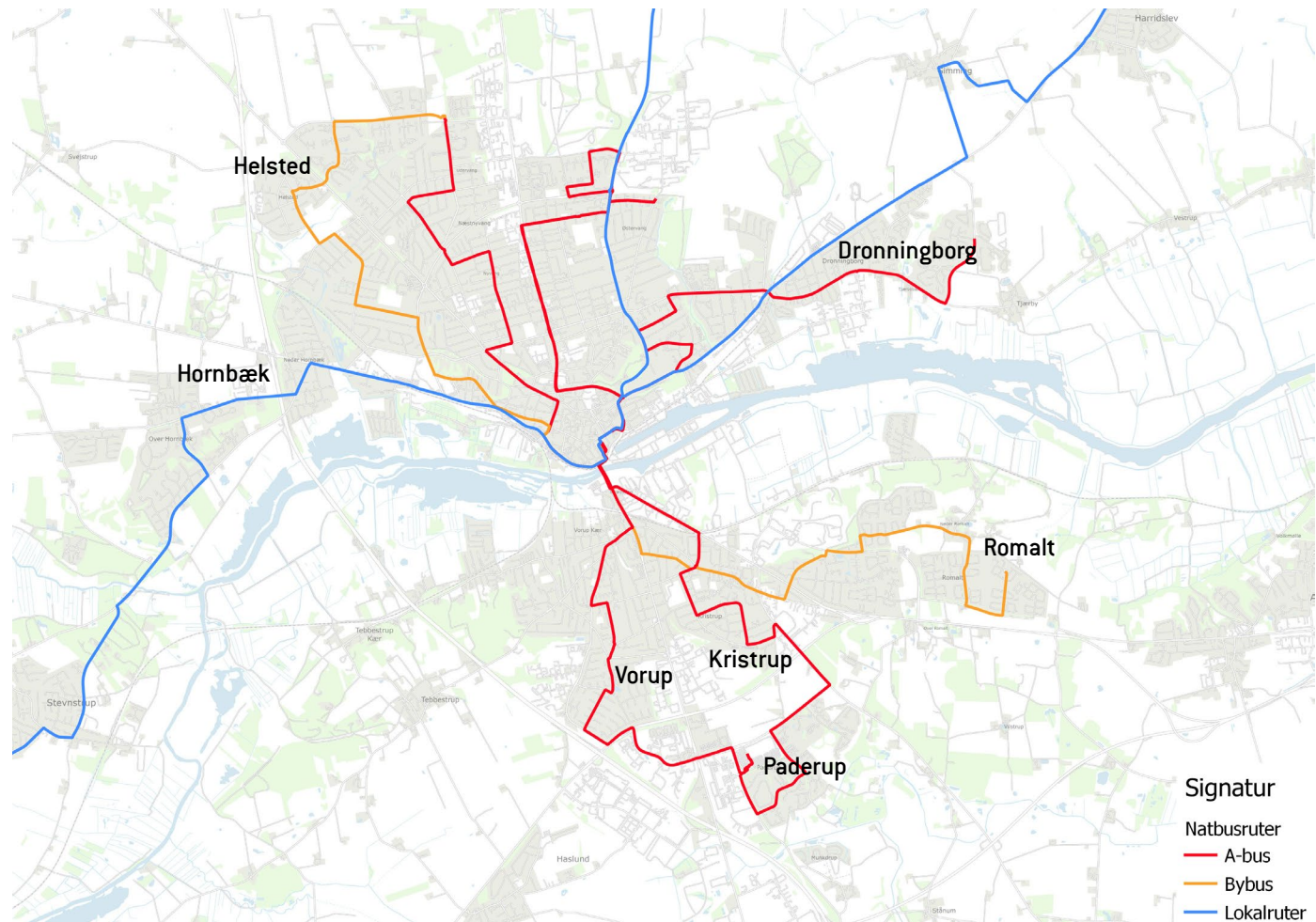
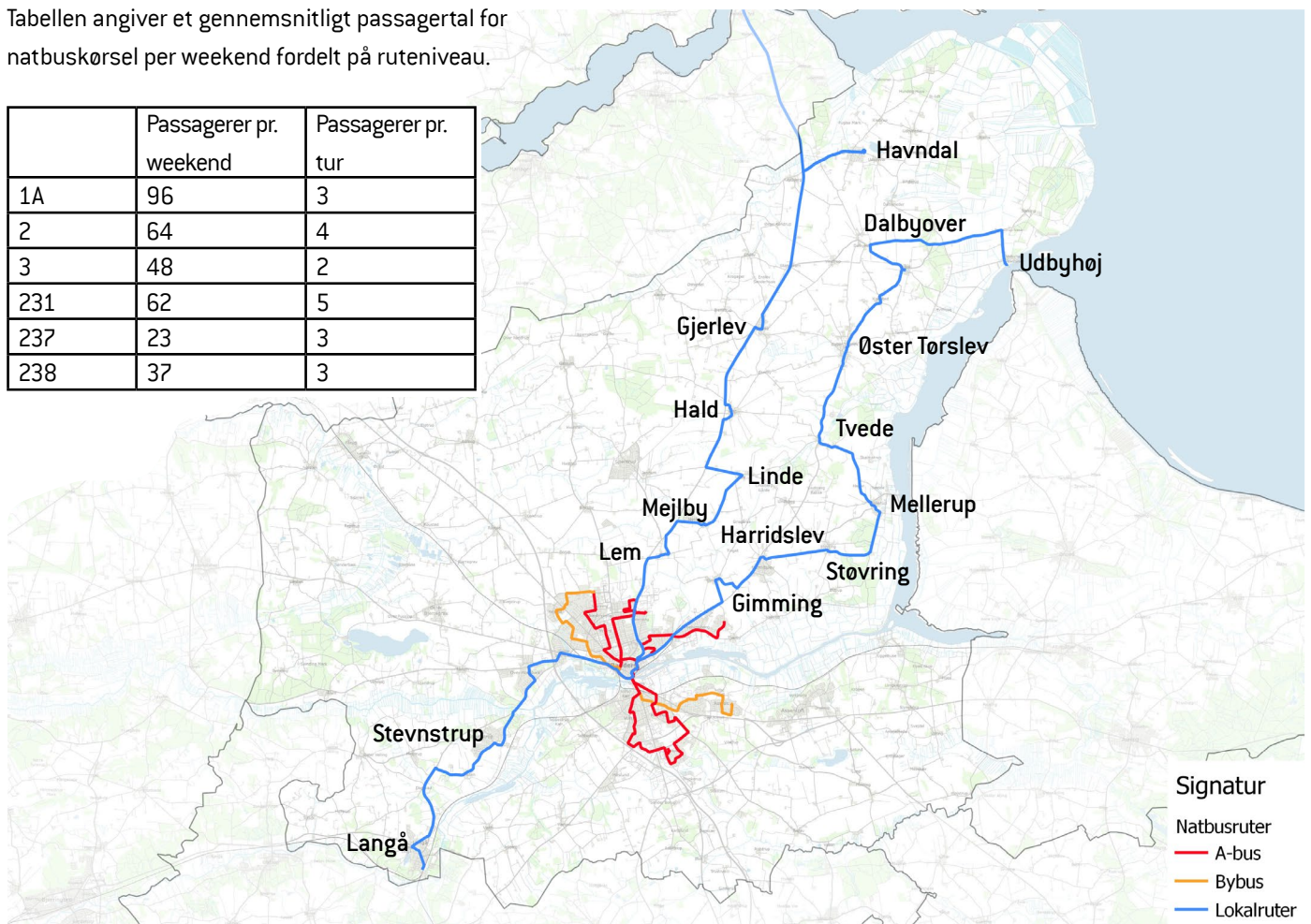
Faglig vurdering

Natbusser har en præventiv effekt i forhold til spritkørsel, hvorfor disse har en berettigelse set i forhold til trafiksikkerheden. Derudover medvirker busserne til at have "øjne" på gaden - og især om natten er dette et vigtigt element for at skabe tryghed for passagerer.

Samtidig er Randers en stor by, der som udgangspunkt bør have natbusser, hvilket denne løsning tilgodeser i og med, at der fortsat tilbydes natbuskørsel på udvalgte tidspunkter - fx Randers Festuge, jul og nytår. Dog ses der et relativt lavt passagertal, hvilket kan argumentere for, at incitamentet for at tilbyde natbuskørsel er for lavt - set udelukkende i forhold til passagertal. Selvfinsieringen er i 2022 anslået til ca. 13 %, hvilket sammenlignet med den øvrige kørsel i Randers Kommune ligger i den lave ende.

Tabellen angiver et gennemsnitligt passagertal for natbuskørsel per weekend fordelt på ruteniveau.

	Passagerer pr. weekend	Passagerer pr. tur
1A	96	3
2	64	4
3	48	2
231	62	5
237	23	3
238	37	3



TILTAG E - NEDLÆGGELSE AF AL SØNDAGSKØRSEL

Forslag

I Randers Kommune er der søndagskørsel på alle bybuslinjer 1A, 2A og 3, de tre lokalruter - 231, 237 og 238 og de to flexbusruter 232 og 236. Det er især bybusserne, der rammes, da det er her størstedelen af søndagskørslen ligger. Dette forslag er udelukkende regnet på ture, der ikke indgår i andre tiltag.

Såfremt tiltag A ikke tilvælges, vil besparelsen i dette tiltag være større, da linje 4 ikke er indregnet i dette tiltag.

Servicemæssige konsekvenser

Nedlæggelse af søndagskørsel har stor konsekvens og betydning for indbyggerne i Randers Kommune, da mobiliteten forringes markant. Samtidig er det ikke set tidligere, at en by af Randers' størrelse ikke tilbyder buskørsel om søndagen. Som supplement kan flextur dog benyttes for fortsat at have mulighed for at bruge kollektiv trafik om søndagen. Dog er der ikke tilskud til Flextur i Randers by, da der her er forudsat, at der kører busser, som kan benyttes.

Passagermæssige konsekvenser

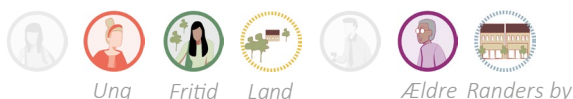
Nedlæggelse af busbetjening på søndage vil ramme alle passagerer i kommunen, hvor der er søndagskørsel - dog ikke strækninger, hvor regionen har søndagskørsel. Det vil især dreje sig om bybuslinjerne.

Det er vurderet, at der spares ca. 8 % af det totale antal køreplantimer. Passagerfrafaldet er vurderet at være alle, der i dag rejser med busserne på søndage (ca. 4 % - svarende til ca. 110.000 passagerer). Derudover vil der være et større samlet passagerfrafald, da nogle vil fravælge den kollektive trafik på andre tidspunkter, da deres samlede rejsebehov ikke længere kan opfyldes med bussen.

Økonomiske konsekvenser

En nedlæggelse af søndagskørsel på alle buslinjer vurderes at kunne give en besparelse på ca. 3,5 mio. kr.

Hvem rammes?

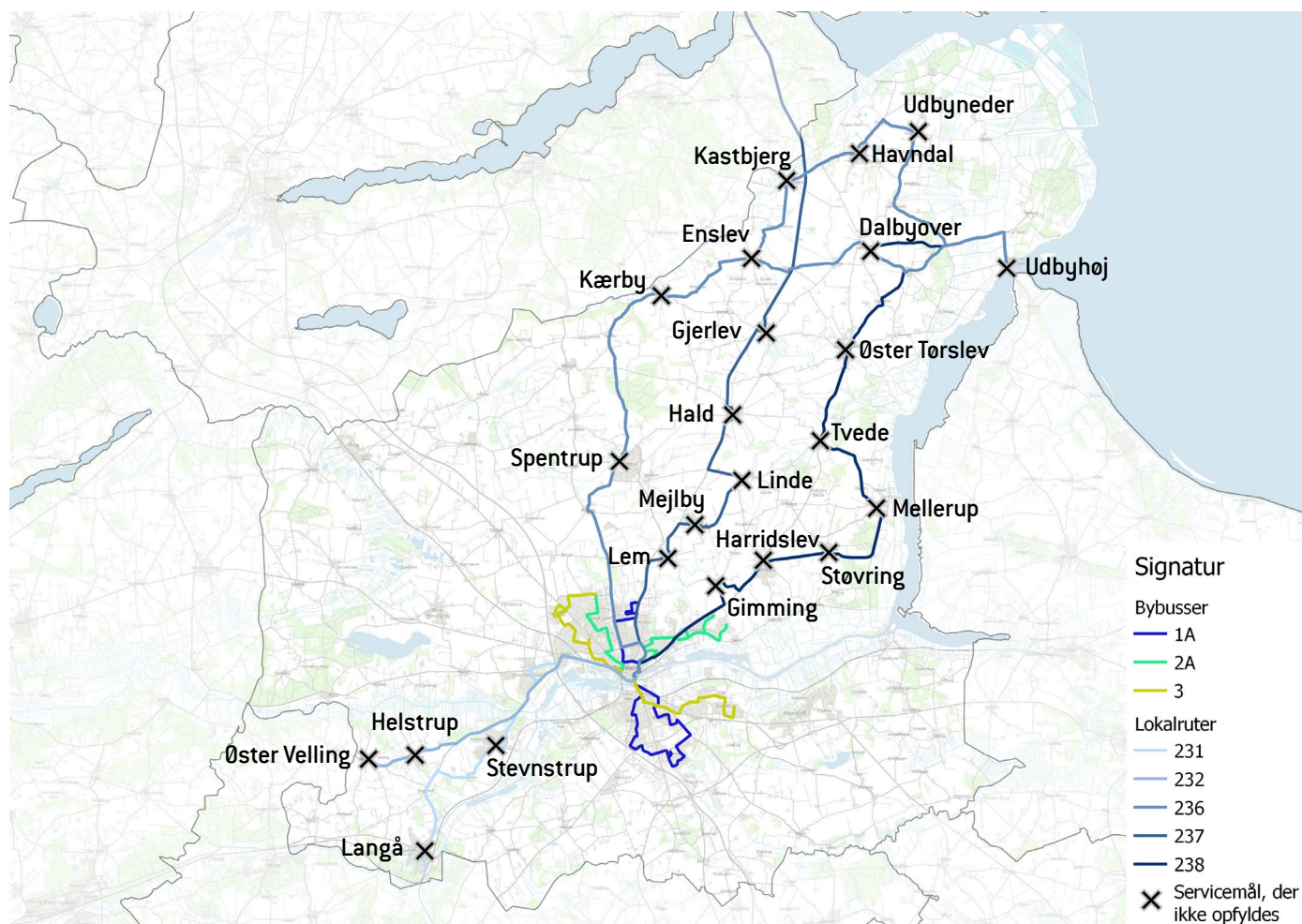


Faglig vurdering

Ved at nedlægge søndagskørsel, rammes mange passagerer. Som minimum rammes alle dem, der bruger busserne på søndage, men der er risiko for, at antallet falder yderligere, da det kollektive trafiktilbud ikke længere er tilstrækkeligt for den rejsende, og at det efterfølgende helt vælges fra.

Fjernes søndagskørslen, vil Randers være den største by i Danmark, der ikke længere tilbyder søndagskørsel. Det taler samtidig ind i A-buskonceptet, som ikke længere er den stærke ryggrad i byens mobilitet.

Tiltaget medfører, at en lang række byer ikke længere har et serviceniveau, der lever op til servicemålene på søndage for de respektive byer.



Note: Krydserne angiver de byer, der ikke længere lever op til de nuværende servicemål ud fra det beskrevne tiltag. Der er ikke angivet krydser i Randers by, da servicemålene i Randers by er baseret på baggrund af gangafstand og ikke frekvens.

TILTAG F - NEDLÆGGELSE AF LØRDAGSKØRSEL EFTER KL. 18



Forslag

I Randers Kommune er der kørsel efter kl. 18 på alle bybuslinjer 1A, 2A og 3, de tre lokalruter - 231, 237 og 238 og de to flexbusruter 232 og 236. Det vil være alle otte ruter, hvis serviceniveau reduceres med dette tiltag. Her er kun medregnet de ture, der ikke er omfattet af andre besparesestiltag.

Såfremt tiltag A ikke tilvælges, vil besparelsen i dette tiltag være større, da linje 4 ikke er indregnet i dette tiltag.

Servicemæssige konsekvenser

Attraktiviteten af den kollektive trafik forringes, da der for nogle ture om lørdagen ikke vil være en hjemtur. Det er især fritidsture, der rammes, men også pendlerture rammes her.

Som supplement kan flextur benyttes for fortsat at have mulighed for at bruge kollektiv trafik lørdag aften. I Randers by er der dog ikke tilskud til Flextur, da der her er forudsat, at der kører busser, som kan benyttes.

Passagermæssige konsekvenser

Ved at nedlægge lørdagskørslen efter kl. 18, rammes ca. 500 passagerer pr. lørdag aften, svarende til 26.000 kunder på ét år. Derudover forventes der et yderligere passagerfratag i og med, at den kollektive trafik ikke længere er tilstrækkelig i forhold til passagerernes rejsebehov. Det vil især dreje sig om bybuslinjerne.

Et andet aspekt er det trafiksikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige. Ulykker med sprit involveret koster samfundet dyrt, og den besparelse der er ved at nedlægge de sene aftenafgange reduceres markant, hvis blot der sker få ulykker. Derudover vides det, at sene aftenafgange (ligesom natbusser) har en præventiv funktion i forhold til at forhindre spritkørsel. Samtidig er der lavet undersøgelser der viser, at kollektiv trafik er med til at øge trygheden i de sene aften timer, da det ofte er steder, hvor flere samles og dermed skaber noget liv.

Økonomiske konsekvenser

Der kan spares 0,9 mio. kr. ved at reducere driftsdøgnet om lørdagen til kl. 18.

Hvem rammes?



Faglig vurdering

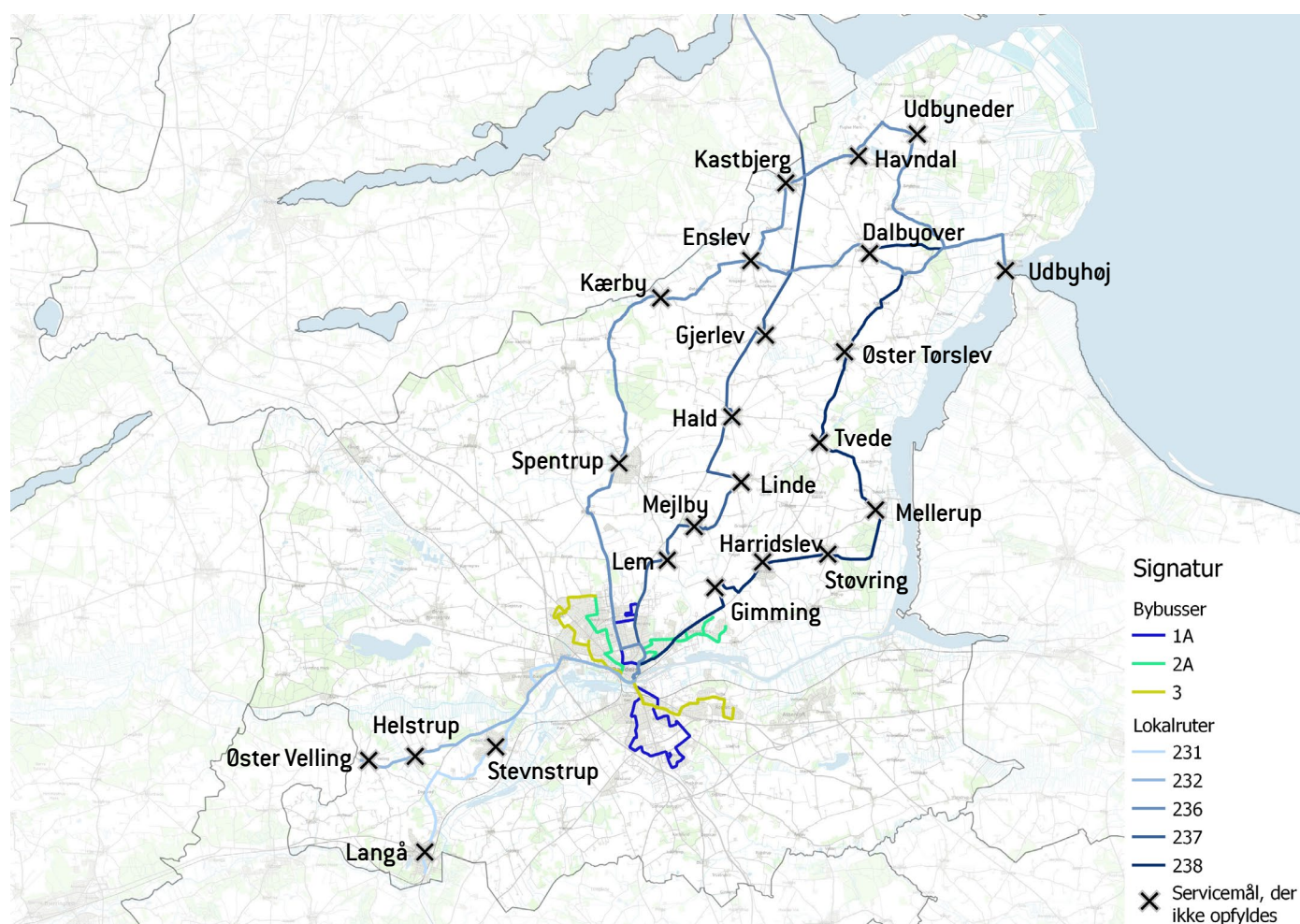
Ved at nedlægge kørsel efter kl. 18 på lørdage, rammes mange passagerer. Som minimum rammes alle dem, der bruger busserne i dette tidsrum, der enten ikke kan komme til/fra arbejde eller kulturformål. Der er risiko for, at antallet falder yderligere, da det kollektive trafiktilbud ikke længere er tilstrækkeligt for den rejsende, og at det efterfølgende helt vælges fra.

Fjernes lørdagskørslen efter kl. 18, har det betydning for rygraden på A-busnettet, som ikke længere opretholdes. Derudover vil Randers være den største by i Danmark, der ikke længere tilbyder dette.

Tiltaget medfører, at en lang række byer ikke længere har et serviceniveau, der lever op til servicemålene på lørdage for de respektive byer.

Tabellen angiver antal afgang, der nedlægges efter kl. 18 på lørdage samt hvilken frekvens de respektive afgang kører med.

Rute	Antal afgang og frekvens	Antal ramte passagerer
1A	16 (20 min drift)	202
2	11 (halvtimesdrift)	144
3	5 (timesdrift)	55
231	3 (totimesdrift)	71
237	3 (totimesdrift)	18
238	3 (totimesdrift)	12



Note: Krydserne angiver de byer, der ikke længere lever op til de nuværende servicemål ud fra det beskrevne tiltag. Der er ikke angivet krydser i Randers by, da servicemålene i Randers by er baseret på baggrund af gangafstand og ikke frekvens.

TILTAG G - HALVERING AF FREKVENNS (KL. 10-13) I HVERDAGE FOR 1A, 2A OG 3 SAMT LØRDAGE (KL. 10-13) FOR LINJE 2A OG 3



Forslag

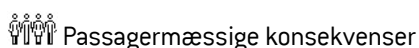
På hverdage mellem kl. 10-13 halveres frekvensen på bybuslinje 1A, 2A og 3, og på lørdagen halveres frekvensen på bybuslinje 2A og 3. Tidspunktet fra kl. 10-13 er valgt, da der som udgangspunkt er et marginalt antal skoleelever og pendlere med afgang i dette tidsrum. Det betyder, at frekvensen på linje 1A reduceres fra seks til tre afgang i timen på hverdage, og linje 2A og 3 reduceres henholdsvis fra fire til to afgang i timen og fra to til én afgang i timen både hverdage og lørdage. Det er kun på linje 2A og 3, hvor frekvensen reduceres om lørdagen, da de ellers vil have en højere frekvens om lørdagen fra kl. 10-13 end linjerne vil køre med på hverdage i samme tidsrum.

Såfremt tiltag A ikke tilvælges, vil besparelsen i dette tiltag være større, da linje 4 ikke er indregnet i dette tiltag.



Service-mæssige konsekvenser

Med dagens net har linje 1A og 2A henholdsvis 10 og 15 minutters drift svarende til 6 og 4 afgang i timen. Det er en høj frekvens, og er med til at gøre busdriften attraktiv, da den frekvens gør, at passagererne ikke føler det nødvendigt at tjekke køreplanen inden rejse. Reduceres denne mistes enkeltheden i A-busnettets struktur. Tilsvarende er gældende for linje 3 - dog har linje 3 i dag halvtimesdrift i tidsrummet fra kl. 10-13.



Passagermæssige konsekvenser

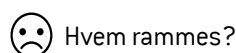
Ved en halvering af frekvensen på hverdage rammes ca. 215.000 passagerer, og yderligere 16.000 passagerer rammes ved reduceret drift på lørdage. Samlet set er det ca. 231.000 passagerer, og der er i gennemsnit 18 passagerer pr. tur, hvilket er et relativt højt tal.

En halvering af frekvensen vil medføre et passagertab. Det formodes, at den kollektive trafik vil miste ca. 20 % af passagererne (ca. 47.000) i dette interval grundet et lavere serviceniveau. Dog er kunderne ikke så tidsfølsomme i dette interval, hvilket gør, at passagertabet ikke vurderes at være højere.

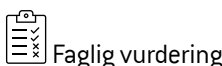


Økonomiske konsekvenser

Ved at reducere frekvensen kan der spares ca. 4,1 mio. kr.



Hvem rammes?

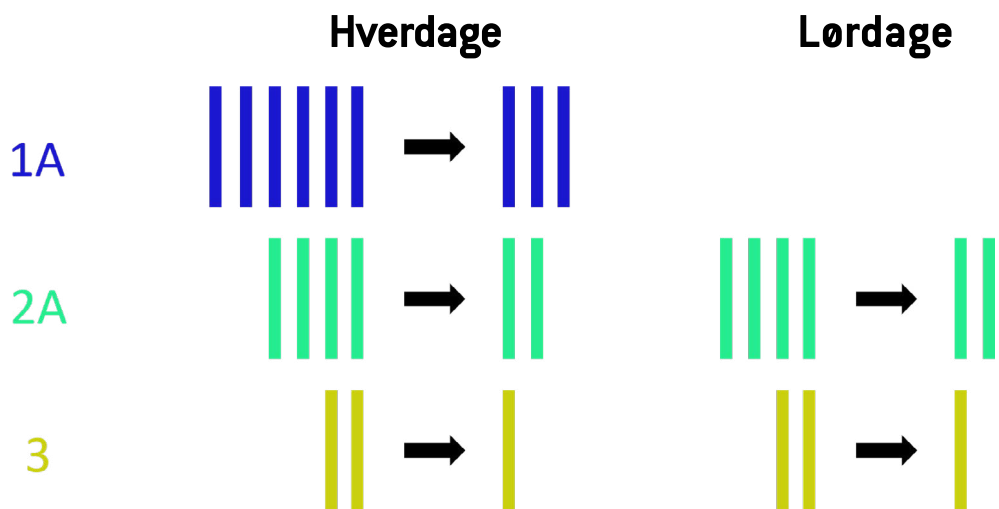
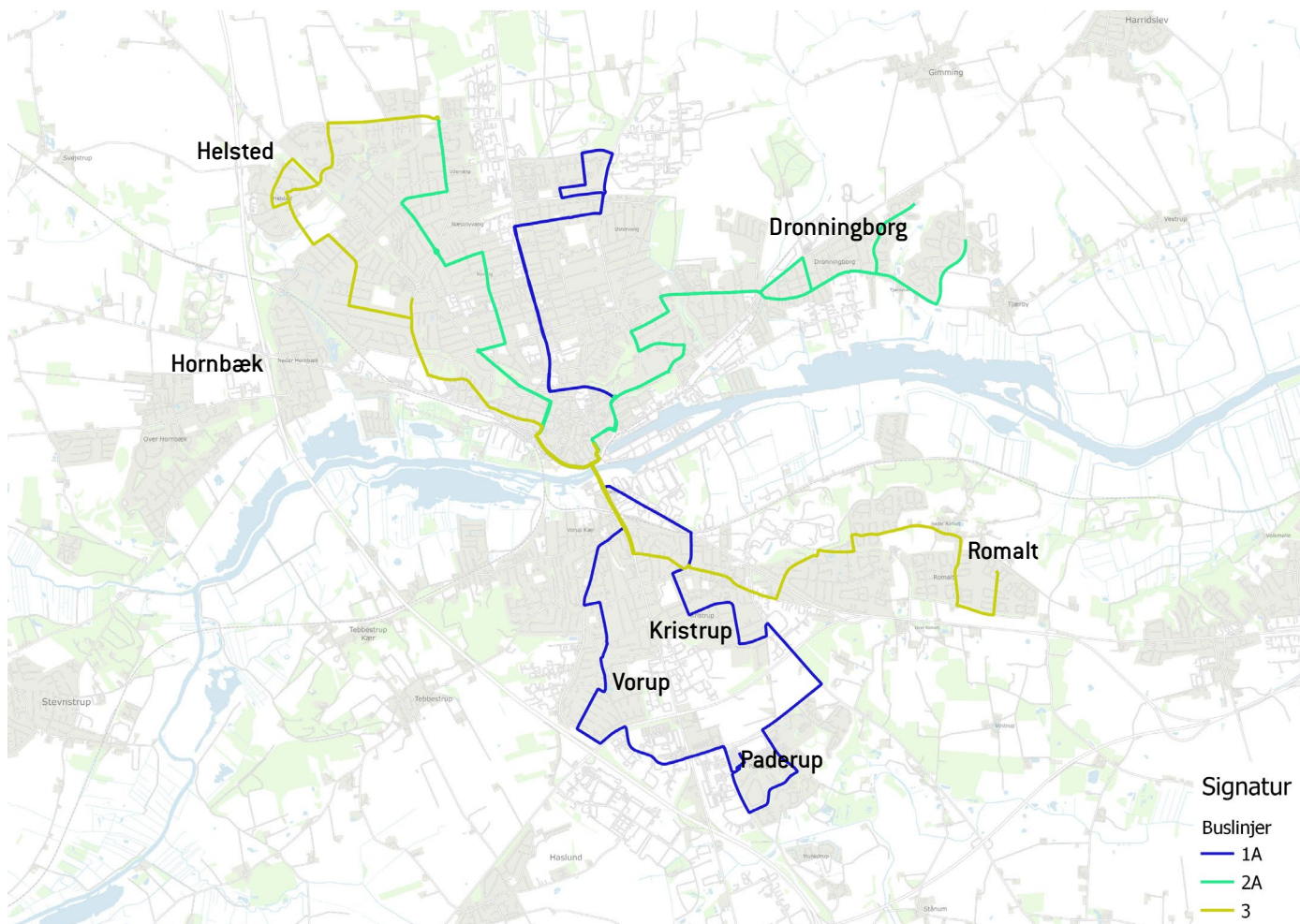


Faglig vurdering

Styrken i et A-busnet er, at der er samme frekvens størstedelen af driftsdøgnet. Passagererne ved, at busserne kører hele dagen, og det giver en øget fleksibilitet. Halveres frekvensen i tidsrummet fra kl. 10-13 hverdage og lørdage, ændres forudsætningerne for et A-busnet og konceptet udhules. Det vil derfor ikke være et reelt A-busnet, der fremadrettet tilbydes i Randers, men et almindeligt bybussystem, der slankes markant med et reduceret serviceniveau midt på dagen.

Der er i gennemsnit 18 passagerer per afgang, hvilket er en pæn benyttelse. Det er derfor mange passagerer, der generes ved at halvere frekvensen. Dog formodes det, at størstedelen af disse passagerer ikke er så tidsfølsomme i forhold til, hvis der tilbydes en lavere frekvens.

Der er en sammenhæng mellem dette tiltag og tiltag A (nedlæggelse af linje 4). Det formodes, at nogle af passagererne fra linje 4 flytter til linje 1A, hvis tiltag A vælges. Vælges dette tiltag også, vil det medføre en markant serviceforringelse i bl.a. Vorup, hvor antallet af afgang i dette tidsrum vil reduceres fra 5 til 1 afgang i timen på hverdage.



Nuværende og fremtidige antal afgange per time for linje 1A, 2A og 3 på hverdage og lørdage.

TILTAG H.1 - NEDLÆGGELSE AF AL UNGDOMSSKOLEKØRSEL

Forslag

Randers Kommune tilbyder i dag kørsel til og fra Ungdomsskole på en række skoler uden for Randers by. Kørslen udføres af skolebusserne og kører ca. to gange om ugen til aktiviteter i ungdomsskoleklubberne. 3-4 gange årligt kører de videre til fælles arrangement i Randers og retur. Kørslen er gratis ligesom skolebusserne, udføres af de samme busser, og er målrettet oplandsbyerne udenfor Randers by. Ruterne ligner ikke almindelige busruter. Kørslen er ikke lovpligtig, men et gratis servicetilbud, som kun tilbydes de unge udenfor Randers by.

Servicemæssige konsekvenser

Eleverne, der benytter ungdomsskolerne, mister deres betjening og skal finde et andet alternativ, hvis de fortsat vil gå i ungdomsskolen.

Flexitur kan være et alternativ, men da der er tale om 10-20 elever pr. rute, og at det er faste afgangse hver uge, vil det som udgangspunkt ikke være en billigere løsning på trods af indtægterne fra de unge.

Passagemæssige konsekvenser

Der er gennemsnitlig 10-20 elever pr. rute, hvilket svarer til 15.000 kunder pr. år, som mister betjening.

Randers Kommune vil ikke miste passagerindtægter her, da det er ruter, som Randers Kommune stiller gratis til rådighed. Dog kan det medføre, at nogle unge ikke længere har mulighed for at være en del af en Ungdomsskole, da deres mobilitet begrænses, hvis der ikke er transportmuligheder.

Økonomiske konsekvenser

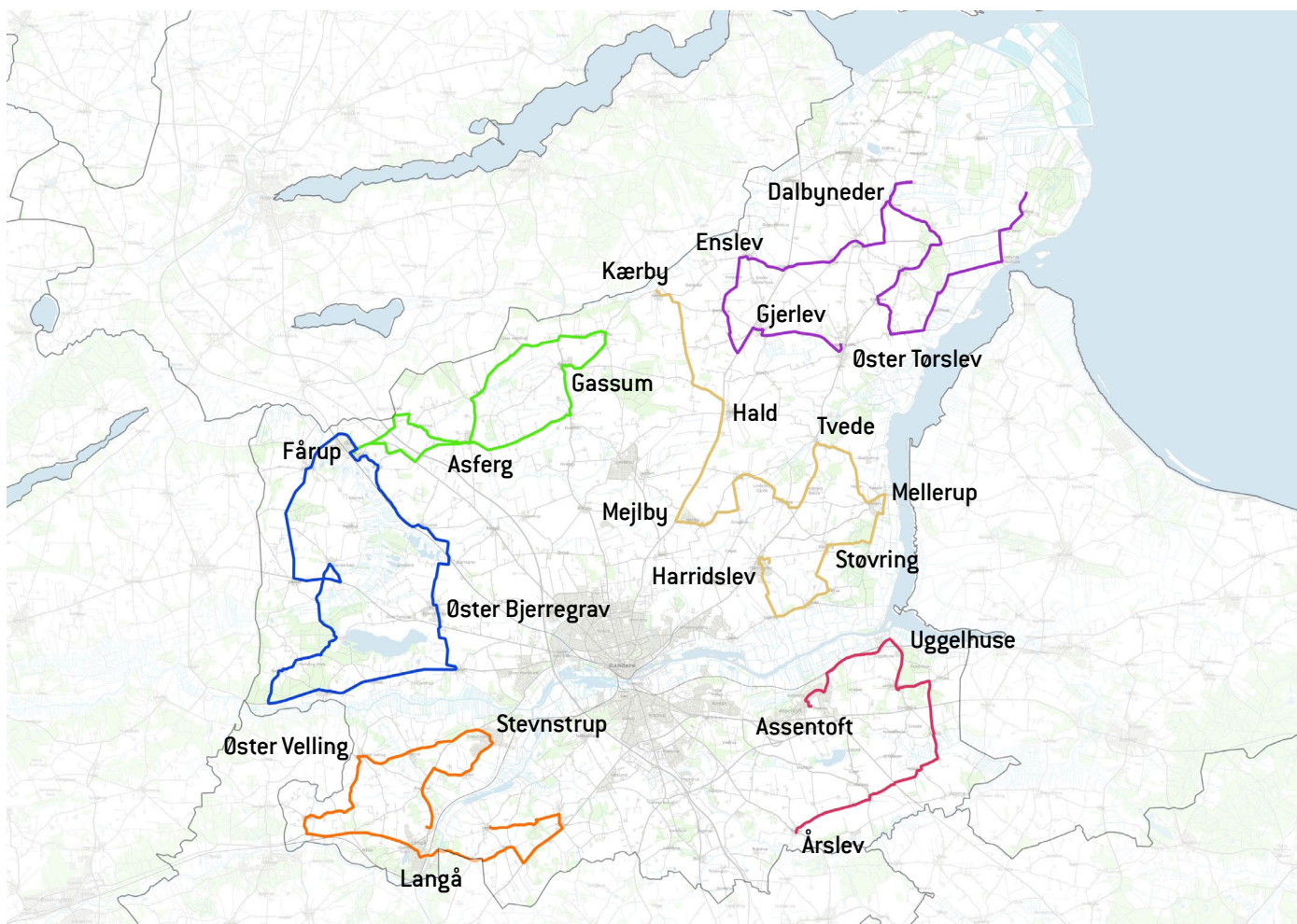
0,7 mio. kr. kan spares ved at fjerne buskørsel til og fra ungdomsskolerne.

Hvem rammes?



Faglig vurdering

Kørsel til og fra ungdomsskoler giver en øget mobilitet for de unge samtidig med, at de unge bosiddende i landområderne har et transporttilbud til ungdomsskolerne. Dertil giver det de unge muligheder for at komme til en fritidsaktivitet fremfor at lave noget mindre fornuftigt andre steder. Ungdomsskoler og transport dertil har dermed en præventiv effekt i forhold til, hvad de unge foretager sig i fritiden.



TILTAG H.2 - NEDLÆGGELSE AF UNGDOMSSKOLEKØRSEL I SOMMERHALVÅRET

Forslag

Randers Kommune tilbyder i dag kørsel til og fra Ungdomsskole på en række skoler uden for Randers by. Kørslen udføres af skolebusserne og kører ca. to gange om ugen til aktiviteter i ungdomsskoleklubberne. 3-4 gange årlige kører de videre til fælles arrangement i Randers og retur. Kørslen er gratis ligesom skolebusserne og er målrettet oplandsbyerne udenfor Randers by. Ruterne ligner ikke almindelige busruter, og vil kun være til rådighed i vinterhalvåret.

Servicemæssige konsekvenser

Eleverne, der benytter ungdomsskolerne, mister deres betjening og skal finde et andet alternativ, hvis de fortsat vil gå i ungdomsskolen.

Flextur kan være et alternativ, men da der er tale om 10-20 elever pr. rute, og at det er faste afgangse hver uge, vil det som udgangspunkt ikke være en billigere løsning på trods af indtægterne fra de unge.

Forslaget indebærer at reducere ungdomsskolekørslen til vinterhalvåret (efterårsferie-påske), da det vurderes at være her, ligesom i den øvrige kollektive trafik, hvor behovet for kørsel er størst.

Passagermæssige konsekvenser

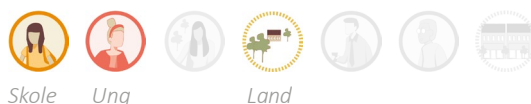
Der er gennemsnitlig 10-20 elever pr. rute, hvilket svarer til 7.500 kunder, som mister betjening i vinterhalvåret.

Randers Kommune vil ikke miste passagerindtægter her, da det er ruter, som Randers Kommune stiller gratis til rådighed. Dog kan det medføre, at nogle unge ikke længere har mulighed for at være en del af en Ungdomsskole, da deres mobilitet begrænses, hvis der ikke er transportmuligheder.

Økonomiske konsekvenser

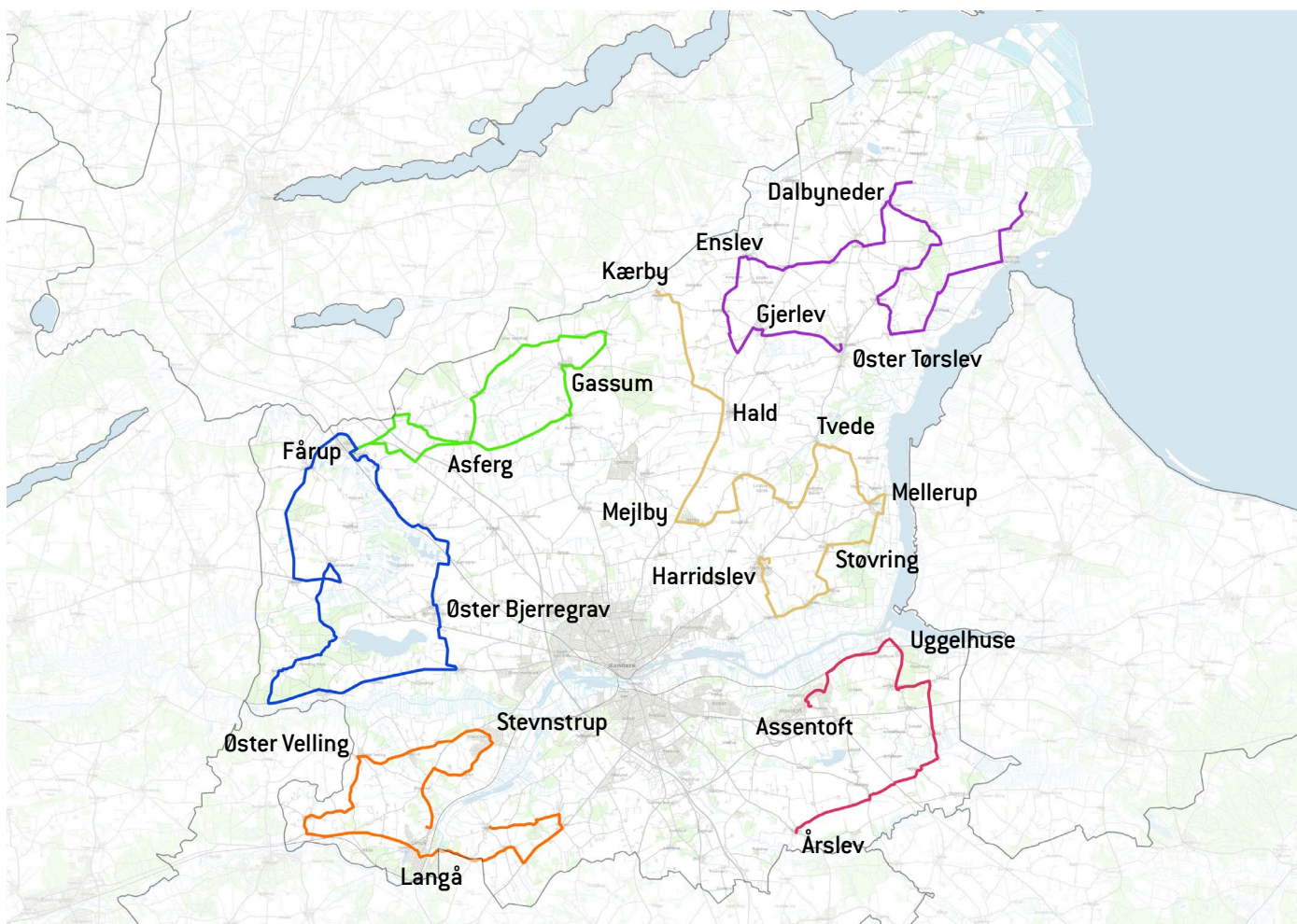
0,3 mio. kr. kan spares ved at fjerne buskørsel til og fra ungdomsskolerne i sommerhalvåret.

Hvem rammes?



Faglig vurdering

Kørsel til og fra ungdomsskoler giver en øget mobilitet for de unge samtidig med, at de unge bosiddende i landområderne har et transporttilbud til ungdomsskolerne. Dertil giver det de unge muligheder for at komme til en fritidsaktivitet fremfor at lave noget mindre fornuftigt andre steder. Ungdomsskoler og transport dertil har dermed en præventiv effekt i forhold til, hvad de unge foretager sig i fritiden.



TILTAG I - AFSKAFFELSE AF BILLIGT PENSIONISTKORT



Forslag

Randers Kommune tilbyder i dag billige pensionistkort. Kortet gælder til alle busser i Randers Kommune samt alle regionale ruter, hvor Randers Kommune kompenserer Region Midtjylland for benyttelsen.



Service-mæssige konsekvenser

Ingen.



Passagermæssige konsekvenser

Pensionisterne betaler i dag 385 kr. for et kort gældende for ét år. Prisen stiger til 500 kr. årligt fra januar 2024. I 2022 blev der solgt 3.131 pensionistkort.

Bortfalder tilskuddet, skal der købes almindelige pensionistkort, der koster 390 kr. pr. måned (4.700 kr. pr. år), og 175 kr. pr. måned (2.100 pr. år) for at rejse på deltid (der kan ikke rejses mellem kl. 7-9 og kl. 15-17).

Det forventes, at antallet af rejsende vil falde. Dog vil indtægterne stige, da pensionisterne vil betale normale takster.



Økonomiske konsekvenser

1,3 mio. kr. kan spares ved at fjerne tilskuddet til pensionistkort.



Hvem rammes?



Fritid

Land

Ældre Randers by



Faglig vurdering

Det bliver dyrere for pensionister at bruge den kollektive trafik, hvilket vil medføre et passagerfald. Dog er pensionister en af de kundegrupper, hvor en stor del er afhængige af den kollektive trafik, hvorfor de formodes fortsat at blive i systemet.


TILTAG J - HJEMTAGELSE AF SKOLEBUSKØRSEL


Forslag


I dag udbyder og administrerer Midttrafik den åbne skolebuskørsel jf. lovgivningen. Det er dog en mulighed, at Randers Kommune overtager ruterne og fremadrettet selv udbyder og administrerer kørslen. I forvejen planlægger Randers Kommune selv ruterne. Randers Kommune kan vælge at andre borgere kan benytte skolebusserne, så de kommer til at fungere i praksis på samme måde som i dag.

Opgaven med udbud og administration vil kræve flere ressourcer af Randers Kommune. Opgaven kan sandsynligvis placeres i skoleforvaltningen og kommunens kørselskontor. Planlægningen af ruterne kan med fordel samtidig placeres her, så den hænger sammen med skoleforvaltningens øvrige planlægning sammen med skolerne.


Det vil tidligst være aktuelt næste gang kørslen kan udbydes, hvilket er i forbindelse med køreplansskifte i sommeren 2026, hvormed processen herfor skal startes op ultimo 2024.

 Servicemæssige konsekvenser
Ingen.


 Passagemæssige konsekvenser
Ingen.

 Økonomiske konsekvenser

0,4 mio. kr. kan spares ved at hjemtage udbud og administration af skolebuskørsel. Besparelsen er forbundet med stor usikkerhed, da det forudsætter udbud af kørslen, som med stor sandsynlighed vil være forbundet med en ukendt merudgift, som kan overstige besparelsen. Samtidig kan tiltaget som følge heraf tidligst blive aktuelt i 2026 med en halvårseffekt og fuld effekt det efterfølgende år. Derudover er det i tiltaget endnu ikke tilstrækkelig belyst, hvordan den interne organisering af opgaven i Randers Kommune kan se ud.

 Hvem rammes?



 Faglig vurdering

Planlægningen af skolebuskørslen ligger i dag i Udvikling, miljø og teknik, da kørslen kontraktmæssigt er at betragte som offentlig åben kollektiv trafik, ligesom den øvrige kollektive trafik. Fordelen er at køreplaner for ruterne kan ses på midttrafik.dk, ligesom det er Midttrafik, der håndterer driften ud fra gældende regler og de rejsebestemmelser, der også gælder i den øvrige kollektive trafik.

Hvis kørslen hjemtages, så det er kommunen selv der udbyder og udfører den, og kørslen vil ikke længere være at betragte som offentlig kollektiv trafik. Derfor vil det være mest naturligt, at planlægningen placeres i den forvaltning, der administrerer lovgrundlaget (folkeskoleloven), hvilket vil sige skoleforvaltningen.

Midttrafik vurderer, at et udbud med stor sandsynlighed vil være forbundet med en ukendt merudgift, som kan overstige besparelsen og mere til. Samtidig kan tiltaget som følge heraf tidligst blive aktuelt i 2026 med en halvårseffekt og fuld effekt det efterfølgende år. Derudover er det i tiltaget endnu ikke tilstrækkelig belyst, hvordan den interne organisering af opgaven i Randers Kommune kan se ud.

