



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

18-03-2014 kl. 15:30
Kommunalbestyrelsens spisestue

Medlemmer

Bodil Kornbek	deltog
Søren P. Rasmussen	deltog
Simon Pihl Sørensen	deltog
Mette Schmidt Olsen	deltog
Henrik Bang	deltog
Jens Timmermann	deltog
Henriette Breum	deltog

Endvidere deltog:

Mads Christiansen, Ulla Agerskov og Birger Kjer Hansen

Indholdsfortegnelse

1. [Evaluering af uddannelses-shuttlebus 172E](#)

1. Evaluering af uddannelses-shuttlebus 172E

Sagsfremstilling

I foråret 2013 besluttede Lyngby-Taarbæk kommune at igangsætte et to-årigt forsøg med en uddannelses-shuttlebus. Sagen blev godkendt på Økonomiudvalget den 12. marts 2013.

Shuttlebussen forbinder motorvejsbusserne 150S og 173E med DTU, K-Nord, CPH-Business mv. Forsøget med uddannelses-shuttlen blev igangsat ved semesterstarten den 12. august 2013.

Forsøget er i løbet af efteråret/vinteren 2013 blevet evalueret af Trafikselskabet Movia (bilag). Evalueringen er udarbejdet på baggrund af analyser af passagertællinger, input fra operatøren af buslinjen og kommunens møde med studerende og ledere fra DTU, K-Nord og CPH-Business.

Samtidig med idriftsætning af den nye shuttlebus har der i løbet af efteråret vist sig stor efterspørgsel på busserne 182/183 mellem Lyngby Station og uddannelsesstederne på Trongårdsvej (herunder det nye gymnasium).

Efterspørgslen har medført, at Movia i efteråret har indsat 4 dubleringsafgange for ikke at efterlade passagerer. Movia har medtaget denne problemstilling i evalueringen af shuttlebussen, idet busmateriellet på shuttlebussen indarbejdes i nogle af Movias forslag til ændringer.

Evalueringen af passagerudviklingen på shuttlebussen har vist, at der er et markant lavere passagertal end forventet. I gennemsnit benytter ca. 200 passagerer uddannelses-shuttlen pr. dag – linjen benyttes mest om morgenen. Det forholdsvis lave passagertal medfører, at buslinjen har en lavere selvfinansieringsgrad, og dermed kræver et noget større tilskudsbehov fra kommunen end først antaget.

På baggrund af evalueringen har Movia udarbejdet 3 scenarier:

1. Uddannelses-shuttlen fortsætter forsøgsperioden ud + kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen + omlægning af buslinje 181E.
2. Antal afgange på Uddannelses-shuttlen reduceres + kørselsretningen vendes på Uddannelses-shuttlen + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.
3. Forsøget stoppes ved sommerferien 2014 + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej. Kapacitetsproblemerne mellem Lyngby Station og Trongårdsvej løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov.

Økonomien i de tre scenarier ser således ud:

Vurderingen af det samlede tilskudsbehov er beregnet i budget 2014.

mio. kr.	182/183 + ekstrakørsel	Uddannelses-shuttlen	Økonomi i 2014	Økonomi i 2015
Scenarie 1	8,4	3,1	11,4	11,4
Scenarie 2	8,6	2,5	11,1	11,1
Scenarie 3	8,7	1,6*	10,3	8,7

*For driften i 1. halvdel af 2014.

Tilskudsbehovet for shuttlebussen blev i starten af 2013 vurderet til at ligge i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr. år.

Omlægningen af buslinje 181E er udgiftsneutral for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Movia anbefaler, at der arbejdes videre med scenarie 1 eller alternativt scenarie 3.

Ud fra en økonomisk vurdering, anbefaler forvaltningen, at scenarie 3 besluttet. Meddeles Movia denne beslutning inden 20. marts 2014 kan buslinje 172E (shuttlebussen) nedlægges inden sommerferien 2014 trods indgået kontrakt om et to-årigt forsøg.

Økonomiske konsekvenser

Der er afsat 0,6 mio. kr. om året til det 2 årige forsøg.

I 2014 medfører alene driften det første halvår (ved valg af scenarie 3) en merudgift på 1 mio. kr.

I 2015 var der afsat midler til et halvt år – dvs. 0,3 mio. kr. Ved valg af scenarie 3 benyttes disse midler ikke, hvorfor der er en mindreudgift på 0,3 mio. kr. i 2015.

Underskuddet i 2014 forventes afholdt af de almindelige udgifter til busdrift, idet Lyngby-Taarbæk Kommune i 2014 godtgøres for ca. 1,14 mio. kr. i forbindelse med efterregulering af busdriften i 2012. Der ser således ud til at være økonomisk dækning af merforbruget.

Mindreudgiften til shuttlebussen i 2015 på 0,3 mio. kr. indarbejdes i Movias trafikbestillingsgrundlag for 2015, og vil således blive indarbejdet i budgetgrundlaget for 2015.

Det skal bemærkes, at der er afsat økonomi til løbende at indsætte dubleringsbusser på 182/183, såfremt der viser sig behov for dette. Dubleringsbusserne har Movia flere gange sat ind, idet det regnes som nødvendige driftstiltag. Ekstraudgifterne til disse busser må anses for at være marginale set i forhold til det totale busbudget og en evt. afvigelse medtages ved anslået regnskab.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Scenarie 3 tages i anvendelse idét shuttlebus 172E nedlægges inden sommerferien 2014, at buslinje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej og at kapacitetsproblemerne mellem Lyngby Station og Trongårdsvej løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov.
2. En eventuel budgetmæssig afvigelse, afledt af flere dubleringsbusser, medtages ved anslået regnskab.

Teknik- og Miljøudvalget den 11. marts 2014

Udsat i det forvaltningen anmodes om at kontakte Movia i forhold til at belyse muligheder for at undersøge yderligere optimering i forhold til relevante buslinier.

Bodil Kornbek var fraværende.

Simon Pihl Sørensen var fraværende.

På baggrund af kontakt til Movia efter udvalgsbehandlingen 11. marts 2014 har det vist sig, at der ikke er mulighed for at få en fristforlængelse i forhold til stillingtagen til udløb af kontrakt . Baggrunden er, at opsigelse af kontrakt skal ske inden 20. marts 2014 (og ikke som ellers antaget inden 1. maj). (Det undersøges senere, hvorvidt det kan være muligt at ændre i køreplaner for at optimere driften i øvrigt).

På den baggrund peger forvaltningen på, at der tages stilling til anbefalingen over for Økonomiudvalget, således at sidstnævnte udvalg kan behandle sagen den 18. marts 2014.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. marts 2014

Ad.1 Anbefales.

Ad.2 Anbefales.

V tager forbehold

Bilagsfortegnelse

1. Evaluering af Uddannelses-shuttlen.pdf

Notat

Til: Lyngby-Taarbæk Kommune



Sagsnummer
ThecaSag-124845
Movit-2722198

Sagsbehandler JHI
Direkte +45 36 13 16 14
Fax -
JHI@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Februar 2014

Evaluering af Uddannelses-shuttlen

Baggrund

Grundlaget for kommunens trafikbestilling i maj måned 2013 var, at kommunen havde opnået medfinansiering fra de statslige puljer til udarbejdelse af konsulentrapporten "Shuttlebus i Lyngby-Taarbæk Kommune". Rapporten indeholdt en status på det daværende serviceniveau og en anbefaling. Ifølge rapporten er efterspørgslen til uddannelsesområdet i Lundtofte i morgenmyldretiden så høj, at det er en barriere for flere passagerer i den kollektive trafik. De anbefalede midler til at løse problemet var bl.a.:

- Sikring af en større kapacitet i myldretiden fra Lyngby st.
- Udjævning af mødetidspunkterne
- Etablering af en ny shuttlebus.

Formålet med shuttlebussen er at afkorte turen fra stoppestederne ved Helsingørmotorvejen til slutdestination, hvorved de studerende og ansatte opnår en kortere rejsetid ved at koble busserne til og fra København på Helsingørmotorvejen med shuttlebussen.



Kommunen fulgte rapportens anbefalinger dels ved at reinvestere de sparede ressourcer fra kommunens beslutning om at nedlægge buslinje 353 fra december 2014 i en udvidelse af buslinjen 180E mellem Lyngby st. og uddannelsesområdet, dels kommunens trafikbestilling fra 2013, der bl.a. lød på igangsættelse af en to-årig forsøgsordning med en Uddannelses-shuttle. Forsøget med shuttlen blev igangsat ved semesterstarten i august 2013. Konsulent-

rapporten indikerede, at en motorvejsshuttle vil have et stort passagerpotentiale og en høj selvfinansieringsgrad. Konsulenternes anbefaling om behovet for mere kapacitet til og fra uddannelsesområdet skal også ses i sammenhæng med den kommende periodes udbygningsprojekter herunder på den lange bane ved DTU og på den korte bane (sommer 2014) ca. 600 nye studerende til CPH Business på Lundtoftevej. Resultatet vil være flere studerende og ansatte i busserne både til og fra området og internt.

Formålet med denne evaluering er at give kommunen en status på forsøget, som desuden kan indgå i kommunens drøftelse af forsøgets videre forløb. Evalueringen er udarbejdet på baggrund af analyser af passagertællinger, input fra operatøren af buslinjen og kommunens møde med studerende og ledere fra DTU, KNORD og CPH-Business. Evalueringsparametrene er:

- Markedsføring
- Køreplanen
- Passagerbenyttelse
- Tilskudsbehov

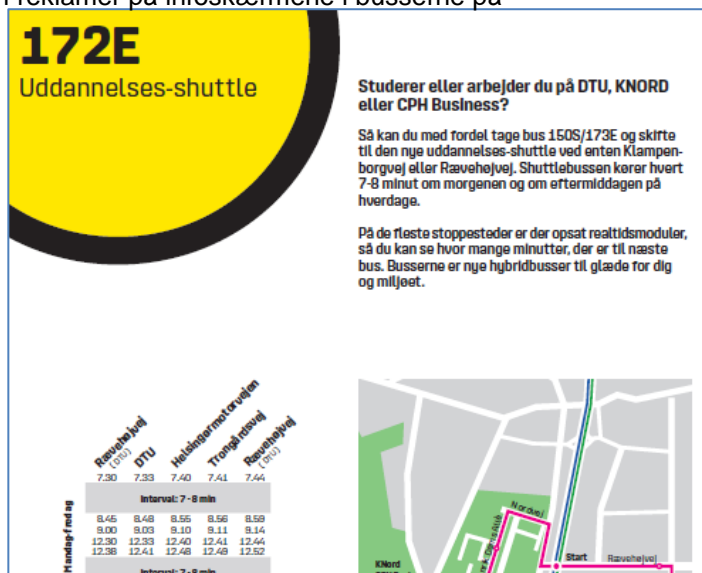
Efter evalueringen præsenteres tre scenarier for forsøgets videre forløb.

Evaluering

Evalueringsparameter: Markedsføring

Markedsføringen af det nye tilbud bestod bl.a. i reklamer på infoskærmene i busserne på Helsingørmotorvejen, opsætning af informationsskilte ved Rævehøjvej, information på alle stoppesteder, information på kommunens hjemmeside, pressearbejde i forbindelse med indvielsen og at buschaufførerne uddelte køreplaner. Desuden sendte uddannelsesinstitutionerne på Trongårdsvej og Lundtoftevej information om den nye linje til nye og eksisterende studerende forud for semesterstart.

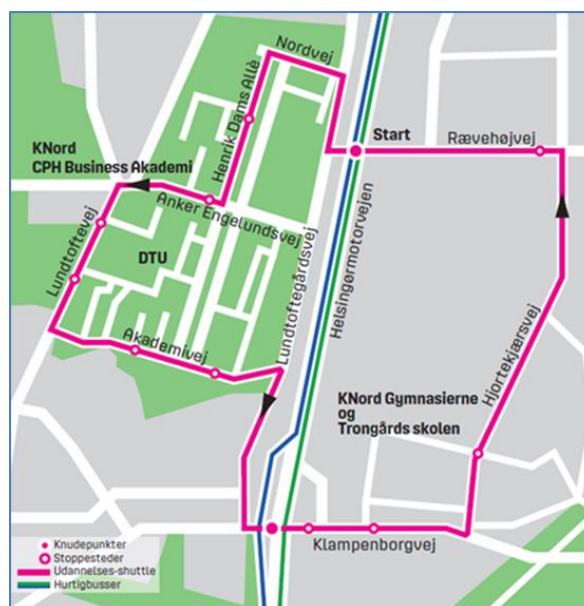
Resultatet af markedsføringsindsatsen har været artikler i lokalavisen og i DTU's avis. Desuden oplyser de studerende og ansatte, at de føler sig oplyste om Uddannelses-shuttlets muligheder. Det trafikale knudepunkt for de studerende ved institutionerne ved Trongårdsvej er imidlertid i mindre grad Helsingørmotorvejen, da størstedelen af de studerende kommer via Lyngby st./Lyngby Storcenter, hvor de kommer med busser bl.a. fra Ring 3.



Evalueringsparameter: Køreplanen

Der er otte afgang i timen i myldretiderne dvs. mellem 07.30-09.00 og mellem 13.30-17.30 på undervisningsdage. Linjen kører ikke i ferieperioder. Linjeføringen ses af kortet. Efter ønske fra kommunen udføres kørslen med to hybridbusser, der udleder ca. 25 pct. mindre CO₂ end en traditionel dieselbus. Linjen betjener eksisterende stoppesteder og kommunen og DTU etablerede nye stoppesteder bl.a. på broen ved Rævehøjvej og på Henrik Dams Allé. På tre af stoppestederne var der i forvejen et countdownmodul til nedtælling til næste busafgang og kommunen indkøbte endnu ét modul til stoppestedet ved Rævehøjvej.

Ved køreplansskiftet i december 2013 blev køreplanen justeret, da efterspørgslen på tidlige morgenafgange



viste sig begrænset.

Evalueringsparameter: Passagerudvikling

Med udgangspunkt i oktober måned benytter cirka 4300 passagerer buslinjerne til og fra stoppestederne ved uddannelsesinstitutionerne i Lundtofte pr dag. En analyse af passagerdata for Uddannelses-shuttlen viser følgende:

- I gennemsnit benytter cirka 200 passagerer Uddannelses-shuttlen pr dag.
- Linjen benyttes mest om morgenen, hvor der er afgang med ml. 25-40 passagerer, dvs. det er passagertallet om morgenen der trækker dagens samlede passagertal op.
- Rævehøjvej har vist sig at være det største stoppested, dels fordi det er mest attraktivt i forhold til DTU, og dels fordi ekspresbuslinjen fra København standser her (og ikke ved Klampenborgvej).
- De største afsætningsstoppesteder er DTU (Anker Engelundsvej), CPH-Business på Lundtoftevej og KNORD på Trongårdsvej.
- De nye stoppesteder – bl.a. ved Centrifugevej og Søtofts Plads – benyttes af passagerer der er stået på ved Rævehøjvej. Shuttlen bidrager dermed til en kortere afstand internt i uddannelsesområdet/DTU.
- Studerende benytter linjen mellem uddannelsesinstitutionerne bl.a. ml. Lundtoftevej og Trongårdsvej, hvilket bidrager til en højere mobilitet internt i uddannelsesområdet.

Passagertallet på Uddannelses-shuttlen er imidlertid markant lavere end forventet, og årsagerne kan være:

- En vis indkøringsperiode for nye linjer må forventes, da det tager op til et år at ændre vaner hos passagererne.
- Passagertællingerne dækker endnu ikke måneder med vintervej, hvor passagertallet erfaringsmæssigt stiger.
- Intern rokade af hvor de forskellige uddannelser udbydes hhv. Trongårdsvej, Virum, Lundtoftevej i forhold til planlægningsfasen. De mange studerende – rettet mod København herunder potentielle kunder på Uddannelses-shuttlen - er flyttet til Lundtoftevej fra Trongårdsvej, og på den anden side er studerende rettet mod destinationer i Ring 3 flyttet til Trongårdsvej og væk fra Lundtoftevej, hvor de havde 300S.
- Input fra mødet ml. institutionerne, kommunen og Movia illustrerede, at de ansatte på DTU er vant til at gå, *men "(...)hopper på den hvis det regner eller den lige er der"*. Den betragtes som en fordel og det blev bemærket, at det har været et mildt efterår, hvor det var okay at gå.



- Samtidig har efterspørgslen mellem Lyngby st. og uddannelserne ved Trongårdsvej vist sig så stor, at Movia i efteråret har indsat ekstra 4 doubleringsafgange for ikke at efterlade passagerer. De studerende kommer fra Ring 3 og skifter ved Lyngby st./Lyngby Storcenter, hvorved Uddannelses-shuttlen ikke er aktuel.

Evalueringsparameter: Tilskudsbehov

Forslaget blev udarbejdet med udgangspunkt i overordnede principkøreplaner og indhentede tilbud på kørslen. Passagervurderingen, herunder indtægtsiden, er dannet med udgangspunkt i Movias erfaringer for shuttlebusser og konsulenternes vurderinger. Tilskudsbehovet blev vurderet til i størrelsesordenen 0,6 mio. kr. pr år efter en vis indkøringsperiode. Der blev taget forbehold for passagerudviklingen, da der var tale om en ny linje. Konsekvensen af det lavere passagertal betyder et tilskudsbehov i 2013 på kr. 0,8 mio. kr. Tilskudsbehovet for forsøgets videre forløb gennemgås i scenarier, der præsenteres herunder.

Forslag til ændringer

På baggrund af ovenstående evaluering er der udarbejdet tre scenarier for at optimere forsøget.

Scenarie 1) Uddannelses-shuttlen fortsætter forsøgsperioden ud + kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen + omlægning af buslinje 181E.

Forsøget med Uddannelses-shuttlen kører forsøgsperioden ud dvs. til sommeren 2015.

Kørselsretningen ændres om eftermiddagen på Uddannelses-shuttlen, da Rævehøjvej har vist sig at være knudepunktet. Fordelen er, at busmateriellet fra shuttlebussen kan integreres i dubleringskørslen på i linje 182/183 mellem Lyngby st. og Trongårdsskolen.

Omlægning af buslinje 181E skal ses i forlængelse af kommunens trafikbestilling 2013, hvor buslinje 180E blev omlagt fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej. Formålet med ændringen er at busserne – efter de har sat passagererne af ved uddannelsesinstitutionerne – kan komme hurtigere og billigere retur til Lyngby st. for på den måde at kunne afhjælpe kapacitetsproblemerne. Buslinje 181E – der om eftermiddagen kører den modsatte vej af 180E - foreslås nu også omlagt. Formålet med omlægningen er at busserne i højere grad end i dag kan medvirke til at transportere endnu flere, da omløbstiden afkortes. Omlægningen er en forudsætning for at dubleringskørslen kan integreres i Uddannelses-shuttlen.

Konsekvensen ved omlægningen er, at Lyngbygårdsvej får færre antal busser pr time som om morgenen. På en typisk hverdag stiger 2 passagerer på og 43 stiger af på strækningen på Lyngbygårdsvej. Passagererne fra de to stoppesteder vil om eftermiddagen fortsat have buslinje 190 to gange i timen fra Lyngby st.

Scenariet muliggør integration af busmateriellet fra Uddannelses-shuttlen og ekstrakørslen, hvorved antallet af busser kan reduceres. Desuden forventes flere passagerer på linjen om eftermiddagen, ved at vende kørselsretningen og stoppestedet ved Rævehøjvej dermed bliver kundepunkt. Scenariet indebærer fortsat et større tilskudsbehov end oprindeligt bereg-

net, som følge af en mindre efterspørgsel på Uddannelses-shuttlen og kapacitetsproblemer mellem Lyngby st. og uddannelsesområdet/Trongårdsvej.

Tilskudsbehovet for 2014 for buslinjerne 182/183 (inkl. ekstrakørsel) og Uddannelses-shuttlen er med baggrund i efterårets passagertrend vurderet til 11,5 mio. kr.

Scenarie 2) Antal afgang på Uddannelses-shuttlen reduceres + kørselsretningen vendes på Uddannelses-shuttlen + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.

Antallet af afgang på Uddannelses-shuttlen reduceres fra 8 til 4 afgang i timen. Ændringen af kørselsretningen og omlægning af linje 181E er som i scenarie 1.

Fordelen ved scenariet er, at de passagerer der i dag benytter Uddannelses-shuttlen fortsat har tilbuddet – dog i en til efterspørgslen justeret version - og at tilbuddet fortsat bidrager til mobiliteten i uddannelsesområdet og løsning af kapacitetsproblemet. Desuden vil scenariet bidrage til at fremtidssikre udbuddet til den kommende periodes forventede ekstra passagerer, som følge af udbygningsplanerne og de flere studerende i 2.halvdel af 2014. Endelig udnyttes busmateriellet bedre, hvorved der vil være behov for færre ekstra busser. På den anden side vil den for passagererne eftertragtede "shuttlebuseffekt" med mange afgang udeblive ved en halvering af hyppigheden på Uddannelses-shuttlen. Derfor må det forventes, at passagertallet vil falde.

Tilskudsbehovet for 2014 for buslinjerne 182/183 (inkl. ekstrakørsel) og Uddannelses-shuttlen er vurderet til 11,1 mio. kr.

Scenarie 3) Forsøget stoppes ved sommerferien 2014 + linje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej.

Forsøgsperioden afkortes efter et år, som følge af den lave søgning, og sidste afgang vil være i juni måned. Kapacitetsproblemerne ml. Lyngby st. og Trongårdsvej/DTU løses med nuværende dubleringsbusser og flere ved behov. Buslinje 181E omlægges fra Lyngbygårdsvej til Klampenborgvej for at busserne hurtigere kan komme til uddannelsesinstitutionerne for at befordre studerende og ansatte.

Fordelen ved scenariet er, at forsøget stoppes så hurtigt det, indenfor den med busoperatøren indgåede kontrakt, er muligt. Nuværende passagerer må finde alternative busser, eller benytte alternative transportmidler, hvilket kan give et ekstra pres på linjerne til og fra Lyngby st. og Trongårdsvej. For ikke at efterlade passagerer ved stoppestederne vil der være behov for at finde en permanent løsning på kapacitetsproblemet ved at øge antallet af afgang på linjerne 182/183. I den forbindelse kan det overvejes at anlægge en vendeplads ved Trongårdsskolen, så busserne dubleringsbusserne ikke behøves at køre via Rævehøjvej.

Tilskudsbehovet er vurderet til 10,3 mio. kr.

Tilskudsbehovet i scenarierne

Vurderingen af tilskudsbehovet er beregnet i budget 2014.

	182/183 + ekstrakørsel + omlægning af 181E	Uddannelses-shuttlen	Økonomi i 2014	Økonomi i 2015
Scenarie 1	8,4	3,1	11,4	11,4
Scenarie 2	8,6	2,5	11,1	11,1
Scenarie 3	8,7	1,6*	10,3	8,7

Kommunen har ved trafikbestilling 2014 bestilt et toårigt forsøg, og såfremt forslag 2 el 3 besluttes skal dette bestilles hos Movia senest 20/3.

*For driften i 1. halvdel af 2014.

Movias anbefaling

Konsulentrappen pegede på, at studerende og ansatte med Uddannelses-shuttlen kan komme hurtigere mellem bopæl og uddannelse/arbejde. Ud fra Movias undersøgelse af passagerernes præferencer ved vi, at en hurtig rejse er et vigtigt parameter for valg af den kollektive trafik. Uddannelses-shuttlen har vist sin berettigelse, men passagertallet har endnu ikke levet op til forventningerne.

De kommende års udbygningsplaner vil alt andet lige øge efterspørgslen til og fra uddannelsesområdet i Lundtofte og dermed øge de af konsulenterne illustrerede kapacitetsproblemer i myldretiderne. Formålet med Uddannelses-shuttlen var at bidrage til at aflaste Lyngby st., for med forventningerne om flere passagerer er der risiko for, at indsættelse af flere busser til og fra Lyngby st. - indtil Letbanens komme – blot vil være "skruen uden ende". Dette underbygges af de seneste års udvidelser af både busantal og driftsomfang på 180E/181E og ekstrakørslen. Ønsker kommunen at understøtte løsningen af kapacitetsproblemerne til og fra uddannelsesområdet i Lundtofte ved hjælp af en Uddannelses-shuttle, og at fremtidssikre trafiktilbuddet til de kommende års udviklingsplaner, anbefaler Movia scenarie 1. Anlægsfasen på Københavns Kommunes "Nørre Campus projekt" er startet, og ultimo 2014 vil busserne på Helsingørmotorvejen fra Nørreport til Ryparken have eget tracé, hvorved rejsetiden fra Københavns Centrum til uddannelsesområdet bliver markant kortere og dermed mere attraktivt. På det tidspunkt er det Movias vurdering, at benyttelsen af busserne på Helsingørmotorvejen og Uddannelses-shuttlen vil stige og dermed bidrage til at aflaste Lyngby st..

Alternativt anbefaler Movia scenarie 3 dvs. en nedlæggelse, da færre afgang vil resultere i, at den for passagererne attraktive "shuttlebuseffekt" udebliver.