

Steffen Nielsen

Hovedstadsområdets Trafikselskab

Trafikafdelingen

August 1994

Demonstrationsprojekt

Miljøkonsekvenser ved en forbedret tilpasning af udbud og efterspørgsel i den kollektive trafik i Køge kommune.

Forsøget er gennemført i perioden 8.8.1993 - 1.8.1994.

1. Baggrund

Som opfølgning på den daværende regerings transporthandlingsplan blev oprettet en pulje til at støtte forsøg med alternativ kollektiv trafikbetjening uden for landsdelscentrene.

Køge kommune, Hovedstadsområdets Trafikselskab og trafik-planlægningsfirmaet Anders Nyvig A/S ansøgte sammen og fik bevilget støtte fra trafikministeriet til iværksættelse af et demonstrationsprojekt for den kollektive trafik i Køge kommune.

En del af udgifterne ved projektet finansieredes af de involverede parter selv.

2. Formål

Hovedformålet med gennemførelsen af projektet var at opnå størst mulig energibesparelse og formindskelse af forurening inden for fastholdte driftsudgifter.

Forsøget havde følgende delmål:

- I. At etablere en samlet løsning for den kollektive trafik og de kommunale særkørsler i Køge kommune med henblik på at optimere ressourceindsatsen og forbedre serviceniveauet for brugerne.
- II. At undersøge om det i praksis var muligt at tilrettelægge busdrift efter utraditionelle, fleksible og mere behovstilpassede driftsformer, således, at der kunne opnås energibesparelser og mindre miljø-belastning.
- III. At opnå en demonstrationseffekt over for trafik-selskaber og kommuner og dermed øge interessen hos disse for på eget initiativ at afprøve utraditionelle driftsformer og derved reducere energiforbrug og formindske forureningen.

Arbejdsprogram og tidsplan for tre faser blev herefter udarbejdet.

3. Daværende kollektive trafikbetjening i Køge kommune.

Trafikgrundlaget før 8. august 1993 er kort illustreret ved bilagene 1 og 2, som er:

-Køge kommunes opdeling i lokalområder, bilag 1

-Kollektive trafik i Køge kommune, bilag 2

*Kommunens opdeling

Køge byområde er opdelt i lokalområder: Køge nord, Køge by, Hastrup vest og Herfølge. Disse er igen opdelt i bydele, der fungerer mere eller mindre selvforsynende med hensyn til lokale servicefunktioner såsom institutioner og butikker.

*Den kollektive trafik

Den kollektive trafik i Køge kommune omfatter tog og busser.

Der er S-tog fra Køge mod Solrød (København) og med station i Ølby.

Endvidere er der fjerntog og regionaltog mod Næstved og Roskilde (København). Regionaltogene stopper udover i Køge på stationerne i Tureby og i Ølby

Herudover er der regionaltog til Rødvig og Fakse Ladeplads med trinbrædter i Egøje og Vedskølle.

Den daværende busbetjening omfattede 4 bybuslinier, en lokal landrute samt 7 regionalruter.

*Passagerer

Passagerernes rejsemønstre, rejseformål mm blev kortlagt ved en spørgeskemaundersøgelse på bybusruter samt på land- og regionalruter. Cirka 2/3 foretog omstigning. 40% til tog og 20% til andre buslinier i Køge.

Bybuslinierne fungerer som føderuter til tog og regionalbusser på Køge station.

*Kommunale særkørsler

Der blev foretaget en kortlægning af de kommunale særkørsler, men på grund af spredningen i disse samt deres specielle behov har kun en del af *skolekørslen* været mulig at integrere i det aktuelle projekt.

De kommunale særkørsler i børne- og kulturforvaltningen regie omfatter

- kørsel af skoleelever til og fra skole
- transport mellem skole og svømmehal
- transport til tandpleje samt
- sygekørsel

Der er 12 kommuneskoler i Køge kommune. Det er fortrinsvis elever fra de mindste klasser - børnehaveklasse til 3. klasse - der transporteres til og fra skole, enten på grund af for stor afstand mellem bopæl/institution og skole, eller fordi skolevejen anses for trafikfarlig. Derudover udføres ca 350 taxiture.

Kommunen har 2 svømmehaller, som benyttes af skolerne én gang ugentligt.

Tandplejen foregår på 4 skoler og eleverne transporteres klassevis i bus eller med taxi.

Dagligt transporteres nogle få syge elever med taxi.

De kommunale kørsler i social- og sundhedsforvaltningens regie omfatter

- sygesikringskørsel
- kørsel i henhold til bostandsloven samt
- kørsel i henhold til pensionsloven

For hovedparten af ovennævnte typer "socialkørsel" er det begrænset, hvor mange der umiddelbart kunne/kan overføres til den nuværende kollektive trafik.

Der stilles særlige krav til servicen, dvs chaufføren, bustype samt en række praktiske foranstaltninger, før der kan ske en større grad af integration i den kollektive trafik. Der skønnes fortsat at være behov for en del individuelle persontransporter med Falck, taxa eller andre.

4. Principper for den fremtidige kollektive trafik i Køge kommune.

Projektets hovedidé var at erstatte dele af den kollektive trafik med en busdrift med varierende ruter, tilrettelagt ud fra passagerernes behov.

Der blev indført *to former* for behovsstyret busdrift:

- * Abonnementskørsel på hverdage, mellem kl 6 og 9 og mellem kl 14 og 18.
- * Telebuskørsel uden for disse myldretider

For at sikre den bedst mulige service overfor kunderne blev kørslen tilrettelagt efter følgende principper:

* Abonnementskørsel

1. Busbetjeningen tilrettelægges, således at den tilgodeser de dagligt tilbagevendende lokale behov bedst muligt under hensyntagen til omvejskørsel mv.
2. HT tilrettelægger kørslen ud fra indkomne rejseønsker med jævne mellemrum. I starten med én måned siden med længere mellemrum.
3. Der er faste afgang- og ankomsttider til/fra Køge station én gang i timen, men kun hvis der abonneres

4. Andre rejsende, fx ved stoppesteder og uden "fastkunde-status" kan naturligvis benytte abonnementsbussen.

5. HTs takstsystem og almindelige rejsehjemmel anvendes.

*Telebuskørsel

1. Passagerer skal senest 1 time før - og op til én uge før ringe og bestille kørsel. Der kan også bestilles kørsel for flere dage ad gangen. Grupper på over 9 personer, der ønsker samlet befording, skal anmelde kørslen senest 3 dage i forvejen.

2. Kørslen planlægges under hensyn til samtlige ønsker, og tidspunktet for afhentningen aftales ved bestillingen.

3. Hvis der er plads i bussen, kan bussen godt optage passagerer uden forudbestilling. Afvigelser fra den planlagte rute kan kun lade sig gøre, hvis der er tid hertil, og det ikke forringer servicen for de øvrige passagerer i væsentlig grad.

4. Telebuskørslen får et antal afgange til/fra Køge station, omtrent som i den oprindelige betjening, men bussen kører nu kun, hvis den er bestilt.

5. I byområderne er på- og afstigning kun sket ved stoppesteder. Uden for byområderne køres så vidt muligt fra/til dør - dog ikke ad markveje o. lign.

6. Busserne har installeret mobiltelefon for at sikre kunde-betjening uden for normal kontortid. Chaufføren til-rettelægger selv turene i trafiksvage perioder.

7. HTs takstsystem og almindelige rejsehjemmel anvendes.

Telebuskørslen tilgodeser ad hoc rejsende og henvender sig til ældre og gangbesværede, som sætter pris på korte gangafstande.

*Busparken

For tiden afvikles telebuskørsel og abonnementskørslen med følgende typer køretøjer:

	<u>Køge nord</u>	<u>Køge syd</u>
Myldretid	linie 525: 2 minibusser	linie 526: 3 alm 12m busser
Uden for mtid	linie 825: 1 minibus	linie 826: 1 minibus

samt én reservebus af mindre størrelse (10 personers minibus) til begge områder.

Erfaringer med projektet - og planlagt yderligere integration

***Abonnementskørslen**

Køreplanerne for abonnementskørslen er blevet ændret 7 gange, først med ca 14 dage imellem, siden 1 måned og nu 2-3 måneder.

Behovet for justering er - ikke uventet - stabiliseret, da lini-erne primært bruges til og fra arbejde samt at befolkningen har valgt transportmåde, bil eller bus og kunderne har indarbejdet denne nye form for kollektiv trafikbetjening.

Kørslen finder sted i tidsrummet kl 6-9 og 14-18 på hverdage

***Telebuskørslen**

Omvæltningen var stor for kunderne i den nordlige og sydlige del, der før havde regelmæssig busdrift, og nu måtte ringe og bestille en bus.

Efter trafikomlægningen i august 1993, kunne bestillingskontoret konstatere faste kørselsbehov fra bestemte steder til bestemte steder, specielt i kommunens nordlige område. Dette tog projektgruppen/HT konsekvensen af, og medio december samme år, indførtes nogle faste afgangstider, på hverdage og lørdage.

Fra Køge station oprettedes dagligt 6 afgange mod Ejby via Ølby station - og i modsat retning 6 afgange. Om lørdagen 9 afgange hver vej.

I kommunens sydlige område, Algestrup, vil der snarest også blive oprettet et antal faste afgangstider i retning mod Herfølge og Køge, grundet et stigende antal henvendelser fra kunderne.

Formentlig bliver der tale om 5 afgange på hverdage og 2 afgange på lørdage, hver vej.

De faste afgangstider fastlægges således, at der fortsat kan tilbydes den fleksible kørsel, som telebuskonceptet oprindeligt er defineret og udmeldt som.

Med andre ord skal kunder i det perifere telebusområde også kunne tilbydes transport samtidig med, at kunderne med fast behov tilgodeses.

Da der derudover også betjenes 4 skolars mindste klasser indebærer det, at der stilles store krav til bestillingskontorets service og daglige kørselsplanlægning.

***Passagertal**

De hidtidige erfaringer efter omlægningen viser et omtrent uændret antal påstigende og afstigende passagerer i de to telebusområder. I alt ca 1.400 passagerer benytter dagligt den

kollektive trafik. Heraf transporteres knap 400 med de små minibusser.

Der er sket mindre forskydninger mellem de enkelte kollektive trafikforbindelser samt en mindre tilvækst i skoleelever på bekostning af andre passagerer.

*Kundetilfredshed

I tyndt befolkede områder er der med indførelsen af telebus opnået mulighed for transport, hvilket HT har modtaget positiv respons på.

Der er ikke modtaget henvendelse om væsentlige gener for kunderne i forbindelse med trafikomlægningen. Der er overvejende tilfredshed med trafiksystemet, hvilket blandt andet er kommet til udtryk i en passageranalyse tidligere i 1994, se bilag 3.

Miljøkonsekvenser

Det samlede kørselsomfang og energiforbrug i de to områder fremgår af følgende tabel.

	Årligt trafikarbejde km	Årligt forbrug l dielseolie	Årligt sparet forbrug l dieselolie
Før omlægning	401.000	139.000	-
Efter omlægning	441.000	84.000	55.000

Kørselsomfanget er øget med knap 40.000 km årligt, men på trods heraf bevirker brugen af de mindre busser, at der bliver en årlig besparelse på ca 55.000 liter dieselolie.

Fremtidig integration

Der planlægges for tiden integration af en del af kommunens særkørsler på socialområdet. Der er udpeget to projektområder, omsorgscentre, hvortil HT skal hente og bringe pensionister fra bopæl til center på forskellige tidspunkter, på forskellige dage.

Over halvdelen af de 70-80 pensionister, der dagligt transporteres til/fra omsorgscentre skønnes at kunne benytte en lavt gulvsbus, hvis der afsættes tid til, at chaufføren eller en "steward" i nogle tilfælde kan hente pensionisten ved gadedøren.

Der er desuden overvejelser om at gøre det attraktivt for flere pensionister at benytte aktivitetscentre, blandt andet i forbindelse med måltider - istedet for, at de får bragt mad ud.

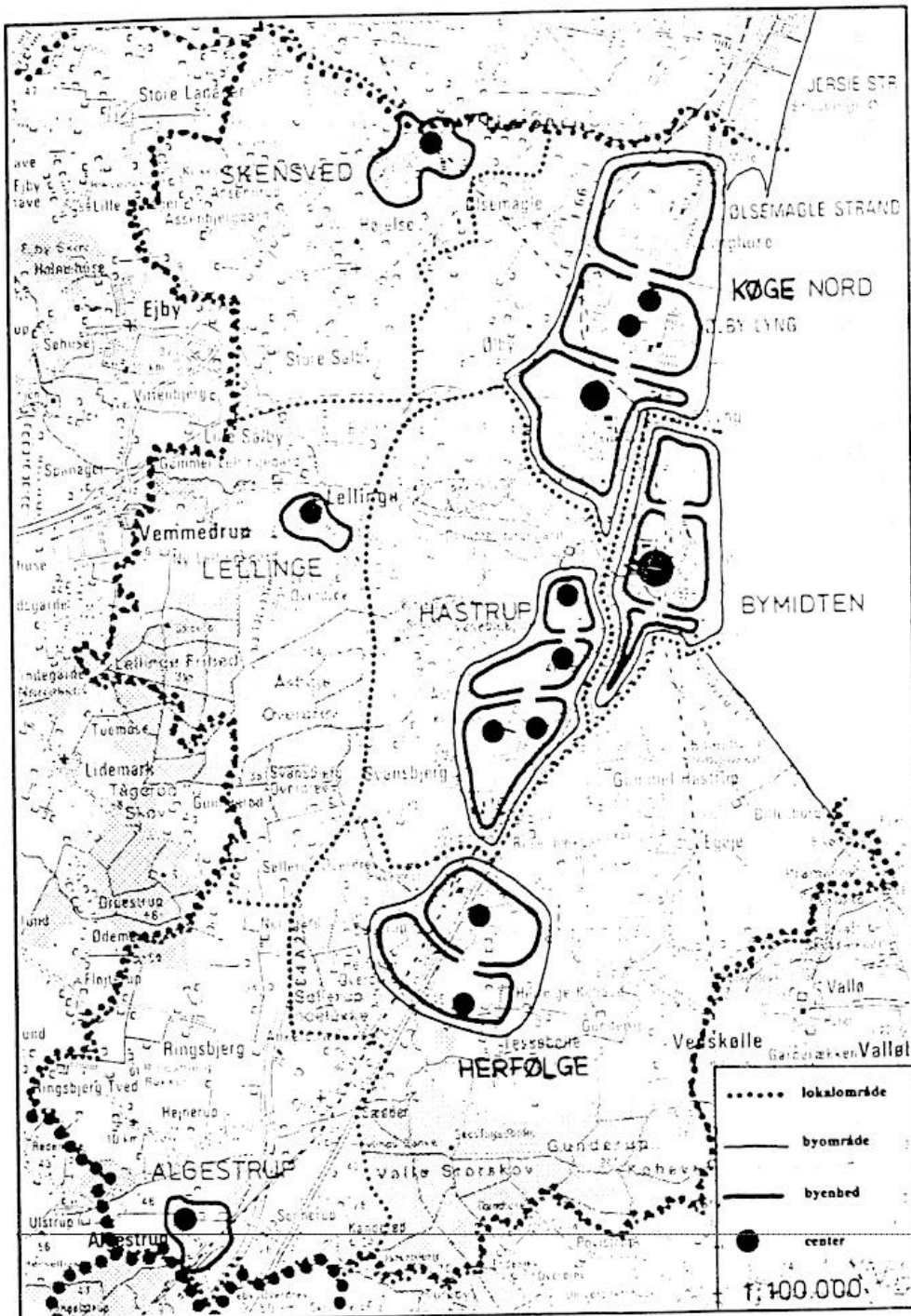
I integration af sådan kørsel indgår også perspektiver som de ældres højere livskvalitet ved større selvhjulpenhed.

Samtidig er kommunen/kommunerne opmærksomme på de økonomiske og andre gevinster, der kan være forbundet med integreret socialkørsel, fx lavere omkostninger på kørsel, og måske også - på længere sigt - på sundhedsrelaterede konti?

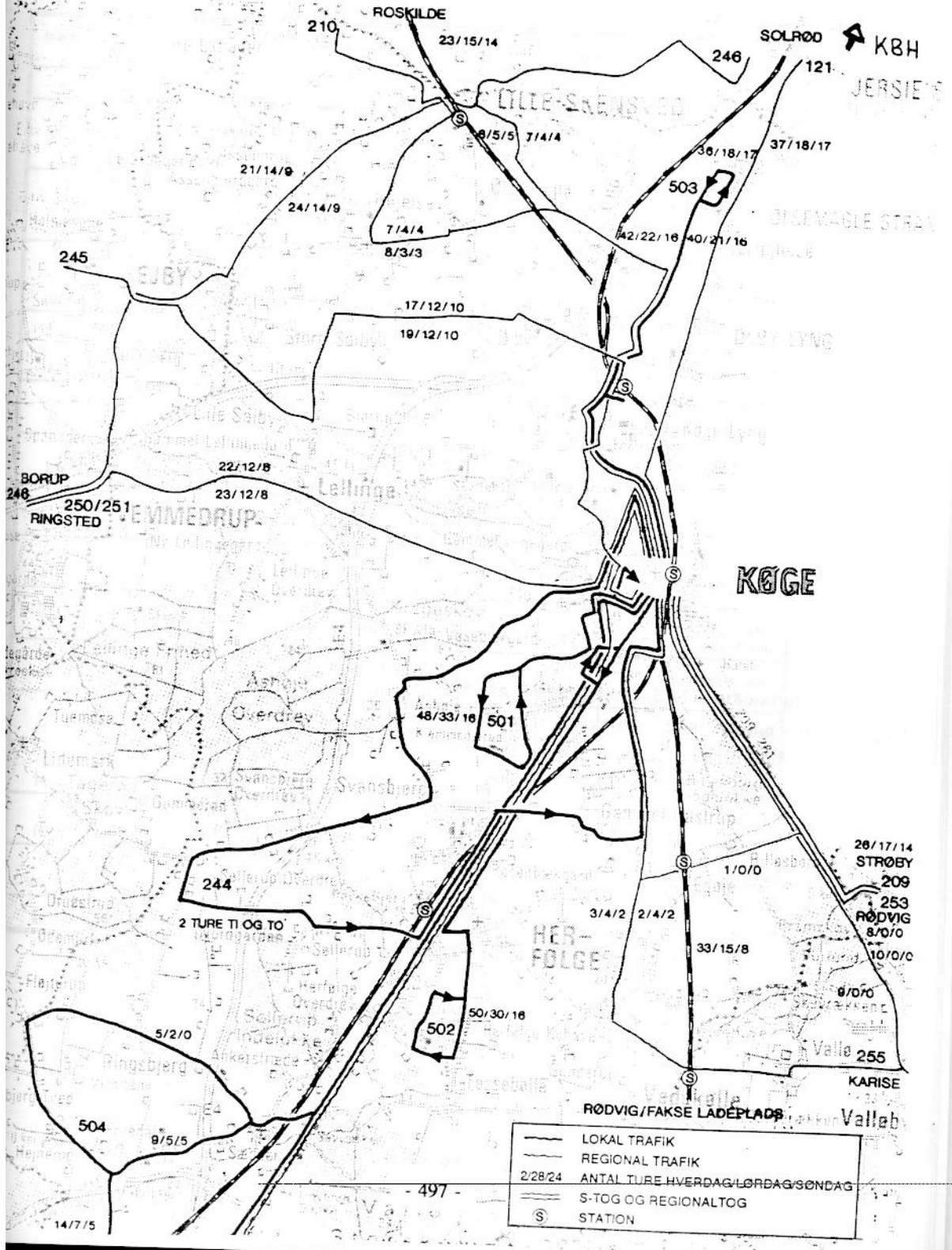
HT forventer at have påbegyndt driften af et *nyt koncept*, en mellemting mellem telebus og servicebus, omkring årsskiftet 1994/95.

Det er afklaret, hvilken *særlig bustype*, der kan magte denne opgave, og der arbejdes for tiden på at finde den endelige finansieringsmodel af det nye forsøg. Kommunen og trafikministeriet har reageret positivt med henblik på at deltage med økonomisk støtte.

Forsøgsresultatet foreligger en gang i 1995 - og er dette bedømt tilfredsstillende af brugerne, tages fat på planlægningen og udførelsen af yderligere integration af socialkørsel mv samt udvide den fleksible og behovstilpassede kollektive trafik i Køge kommune.



BILAG 2



	LOKAL TRAFIK
	REGIONAL TRAFIK
2/28/24	ANTAL TURE HVERDAG/LØRDAG/SØNDAG
	S-TOG OG REGIONALTOG
	STATION