

Notat

Betjening af Morud

Indledning

En gruppe borgere i Morud har henvendt sig til Nordfyns Kommune og FynBus med ønske om forbedret busbetjening af Morud.

Morud betjenes af rute 122, der blev etableret i 2010 som en fælleskommunal rute i samarbejde mellem Nordfyns og Odense kommuner. Baggrunden var, at da de nye regionale principper blev indført, ophørte Region Syddanmarks finansiering af strækningen.

I forarbejdet til det nuværende trafiksystem blev forskellige driftsscenerier analyseret på baggrund af brugen af "den gamle rute". Nordfyns Kommune besluttede, at kørsel i pendlingstidsrummet på hverdage var den nødvendige service.

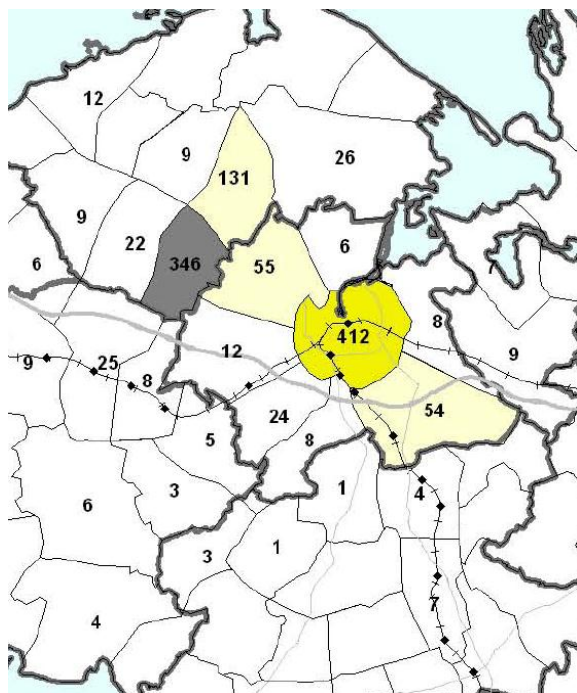
I forbindelse med køreplansskiftet 10. august 2011 Nordfyns Kommune desuden besluttet, at erstatte en aftenafgang med telekørsel, som tilbringerløsning fra Morud til bybussen i Slukefter, da brugen af rutekørslen var yderst beskedent.

På baggrund af borgerhenvendelsen har Nordfyns Kommune bedt FynBus vurdere konsekvenserne på ny af en udvidet busbetjening.

Markedet

I forbindelse med beslutningsgrundlaget til det nuværende rutenet, har COWI lavet en pendlingsanalyse af hvor borgerne rejser til og fra på Fyn baseret på oplysninger fra Danmarks Statistik.

Nedenstående kort viser pendling ud af takstzone 93 Morud.



I pendlingsanalysen indgår erhvervspendling, og pendlingen for uddannelsessøgende og skoleelever fra og med 8. klasse.

Kortet viser, at pendlingen er markant størst til Odense (takstzone 1 og 10) internt i Morud (takstzone 93) til Sønderø (takstzone 15)

Figuren viser at knap 800 pendler ud fra Morud, heraf de 412 til Odense C.

Tilsvarende kan den kollektive trafiks andel af pendlingen vurderes. Tabellen herunder viser antallet af periodekortkunder i hhv. efteråret 2008 før omlægning af rutenet, og i efteråret 2010 efter omlægningen.

År	Fra	Zone	Til zone															Sum
			1	5	9	10	11	15	16	19	39	52	71	80	91	92	93	
2008	93	Morud	79	1	3	4	1	36	1		1	1	1	1	2		131	
2010*	93	Morud	98	1	2	6		26	1	3					1		138	

*hertil kommer 64 kort skole til rejser internt, tilsvarende tal er ikke medtaget i 2008-tal

Kort til interne rejser på periodekort er alle skolekort.

Tabellen viser at antallet af kort til rejser mellem Odense C og Morud er steget (ca. 25 %), til gengæld er antallet til Søndersø faldet, hvilket måske kan tilskrives valg af ungdomsuddannelsessted.

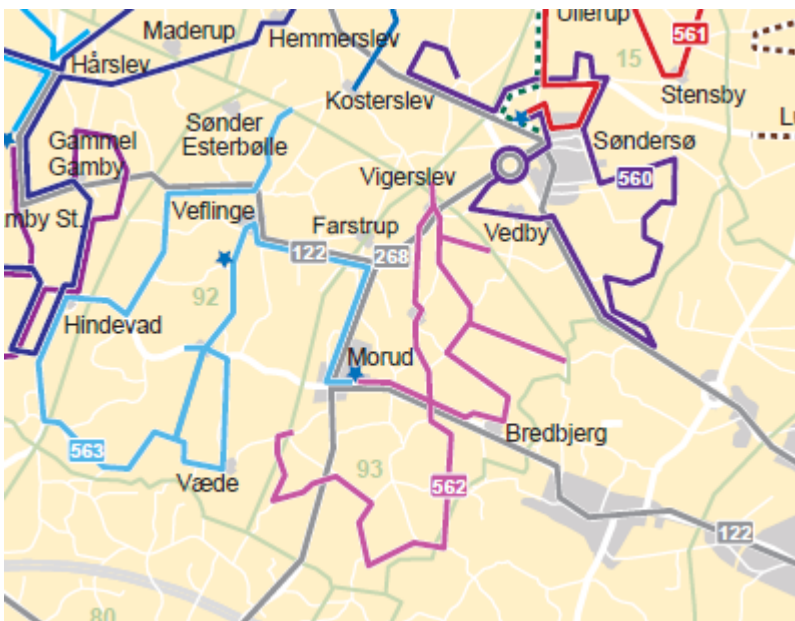
Samlet set er antallet af periodekort stort set uændret. Den reducerede service har ikke påvirket det samlede antal buspendlere.

Ud fra en indtjeningsmæssig synsvinkel må en evt. øgning af indtægterne ved en forbedret service derfor forventes fra ærinde- og fritidsrejser fra kunder uden periodekort.

Køreplanen

Rute 122 indgår i Odense Kommunes betjening af byområderne langs Rugårdsvej. Ruten indgår derfor i køreplan med bybusrute 21, der betjener Ubberud, og rute 22 der sammen med 122 betjener Slukefter.

ARRIVA er entreprenør på rute 122, der var i udbud i vinteren 2010. Rute 21-22 køres af TIDE, der vandt udbuddet af bybuskørslen i Odense i 2008.



På trafiksvage tidspunkter køres der timesdrift på rute 21-22. Her betjener afgangene både Ubberud og Slukefter med den samme bus.

Når afgangshyppigheden er højere kører bussen skiftevis til Slukefter (eller Hårslev, når der køres på rute 122) eller Ubberud.

Borgerne i Morud har foreslået, at bybussen på de tidspunkter, hvor den kører til Slukefter, forlænges til Morud, da bussen alligevel holder pause ved endestationen, for at den kan passe ind i køreplanen.

Afgangene er skematisk vist i tabellen herunder.

Ankomst Slukefter	Hverdage	Lørdage	Søndage
	9.34	10.44	10.41
	10.34	11.44	11.41
	11.34	12.44	12.41
	12.34	13.44	13.41
		14.44	14.41
	17.05	15.44	15.41
	17.40	16.44	16.41
	(18.15)	17.44	17.41
	18.43	18.44	18.41

Som det fremgår af tabellen er der mulighed for 8 afgange på hverdage, 9 på lørdage og 9 på søndage.

Udgifterne

Som nævnt er rute 122 udbudt og køres af ARRIVA, det vil sige, at løsningen med at forlænge bybussen ikke er mulig. Da TIDE's produktionspriser desuden er højere end ARRIVA's vil det heller ikke være økonomisk fordelagtigt.

Hvis rute 22 Slukefter alternativt overgår til rute 122 Morud kan kørslen udføres af ARRIVA. Der skal så findes anden kørsel i Odense Kommune til erstatning for den kørsel TIDE mister på rute 22 til Slukefter.

Servicemæssigt vil en løsning være neutral for Odense Kommune. Et øget antal kunder påføres dog omstigning på OBC, da rute 122 kun kører hertil.

Produktionsteknisk er køreplaner opbygget så bussen på en tur kører til endestationen, holder stille en tid, så evt. forsinkelser opsamles, hvorefter den afgår på en ny tur.

For at en logisk køreplan kan opretholdes, sker det i en cyklisk gentagelse, så bussen kører på faste minuttal fx en gang i timen eller hvert kvarter afstemt efter passagergrundlaget.

Køreplanen på rute 122 (og rute 21-22) er opbygget så omløbstiden er 1 time. Som det fremgår af nedenstående tabel bliver der et ophold på 15-17 min., når bussen kun skal til Slukefter, opholdet bruges bl.a. til at forsinkelser kan indhentes med mere.

Hvis bussen skal til Morud forlænges køretiden med minimum 13 min.. Den gennemsnitlige forsinkelse ved ankomst til endestationen er målt til 2 til 5 min. afhængigt af tidspunkt på døgnet.

	Køretid	Forsinkelse	Ophold i Slukefter
Slukefter - Morud	6	2-5	15-17
Morud - Slukefter	7		

Derfor er det nødvendigt at indsætte en yderligere bus, for at sikre at køreplanen ikke bryder sammen. Bussen kommer til at holde stille i Morud 50-55 min..

Driftsbussen er i brug i myldretiden på hverdage, så der bliver ikke øgede udgifter til flere driftbusser.

Udgiften til kørslen er sammenfattet i tabellen på omstående side. For ikke at påføre Odense Kommune udgifter som følge af, at Nordfyns Kommune evt. forbedring af betjeningen i Morud forudsættes, at Nordfyns Kommune skal afholde de ca. 500.000 kr., som de årlige timeafhængige udgifter vil være.

Den nuværende byrdefordeling mellem rutens 2 ejere fordeler udgifterne efter køreplantimer. Hvis det også skal gælde for merkørslen anslås Nordfyns Kommunes andel af busudgifterne at stige med ca. 100.000 kr., så de samlede udgifter bliver ca. 600.000 kr. for forbedret betjening af Morud på trafiksvage tidspunkter.

	Hverdage		Lørdage		Søndage	
	Kørsel	Pause	Kørsel	Pause	Kørsel	Pause
Chf. udg	70,49	81,34	81,07	93,54	98,69	113,87
Øvr. udg	11,57		11,57		11,57	
Pr. tur	163,40		186,17		224,13	
Ture	7		9		9	
Pr. dag	1.143,78		1.675,55		2.017,17	
Dage	250		54		61	
Pr. år	285.945,88		90.479,79		123.047,57	

Grundlaget for beregningerne i ovenstående tabel er de aktuelle priser og kontraktvilkår. I henhold til kontrakten afregnes køretid med både chaufførudgifter og øvrige udgifter. Kontrakten fastsætter at der for de første 15 min. af en pause afregnes chaufførudgifter.

Indtægterne

På baggrund af de beregninger der blev lavet i forbindelse med fastlæggelse af det nuværende servicetilbud vurderes, at indtægterne vil være små, hvis benyttelsen er som i 2009. Et forsigtigt skøn er 25 – 75.000 kr. til fordeling mellem kommunerne.

Konklusion

Nettoudgiften til udvidelse af rutekørsel til Morud skønnes at være ca. 550.000 kr. pr. år.

Erfaringsmæssigt er der forholdsvis stor forskel på borgernes holdninger til kollektiv trafik inden den etableres, og den efterfølgende brug af busserne.

Hvis Nordfyns Kommune ønsker at udvide rutekørslen til Morud kan den etableres som et forsøg.

Det skal nævnes, at et alternativ til rutekørsel kunne være at bygge videre på den tilbringerløsning med teletaxi, der er etableret til erstatning af de lidet benyttede aftenture.

Udgiften til en tur i teleløsningen anslås til ca. 60 kr. pr. passager, og der betales kun, når der er kunder.

Taksten for brugen, og dermed indtægten, fastsættes af Nordfyns Kommune, fx hvorvidt tilslutningsrejsen skal være gratis, hvilket rejsen i øvrigt vil være for kunder med periodekort.

Fordelen ved denne løsning er, at den skønnes at ville være væsentligt billigere end rutekørslen. Ulempen er, at servicen ikke bliver opfattet så fleksibel, da kunden skal bestille kørslen og stige om ved bybussens endestation i Slukefter.