



**Fredensborg Kommunes
Plan-, Miljø og Klimaudvalg
v/Lars Simonsen, formand**

16. juli 2014

Lokalbus 383 - Nedlæggelse af kørsel i Fredensborg Kommune.

Til udvalget v/Lars Simonsen

På grundlag af nedenstående argumentation, suppleret med indholdet af vedlagte brev til Thomas Lykke Pedersen, anmodes udvalget om:

- 1) At genoverveje beslutningen om ophør, fra december 2014, af lokalbus 383' kørsel i Kommunen.
- 2) Som led heri, at indbyde repræsentanter for vor og andre interesserede grundejerforeninger i Kokkedal Øst, til drøftelse af alle muligheder for at tilbyde bedre offentlig transport til områdets beboere end planlagt.
- 3) Til brug for ovennævnte, at fremlægge alt materiale, herunder for flexkursordningen, som udgør grundlaget for udvalgets prioriteringer.
Materialet ønskes tilstillet uanset udvalgets stillingtagen til pkt. 1) og 2).

Flexkur - bedre; for hvem?

Den fri adgang til en ordning, som tidligere var forbeholdt grupper med særligt behov, fremtræder umiddelbart som en forbedring, hvilket da også er dens tiltrækning politisk set.

Typisk fremhæves muligheden for at køre fra/til hjemmeadressen på tidspunkter man selv bestemmer. Men som altid ligger "djævelen" i detaljen, her ordningens praktiske betingelser og dens økonomiske konsekvenser.

Kørsel til/fra hjemmet. Afgørende for stærkt bevægelseshæmmede og andre, hvis kørselsbehov allerede varetages gennem de øvrige flextrafikmuligheder. For de potentielle brugere af den "frie" variant, flexkur, er dette en behagelighed, som på ingen måde opvejer dens ulemper i forhold til en fast busrute.

Flexkurs ulemper: 2 timers bestillingsfrist, usikkerhed i afgangs- og ankomsttidspunkter, begrænsninger i valg af tidspunkter, især v/spidsbelastning, samt brugerøkonomien, herunder takstsystemets mgl. integrering i HT-takstsystemet.



Lad os se på nogle brugergrupper:

Pendlere. Typisk personer, der arbejder i Hørsholm eller skifter transportmiddel på Kokkedal Station, samt unge under uddannelse, f.eks. elever til RG. Her er bus 383 velegnet, såvel praktisk som økonomisk.

Allerede manglende sikkerhed for ankomsttidspunkt, samt uforudsete variationer i tidspunkt for returtransport, kombineret med bestillingsfristen, umuliggør reelt gruppens anvendelse af flexitur.

Den økonomiske belastning er voldsom. For gymnasieeleven er merudgiften 18 kr./dag = 360 kr./md., endog + 25 kr./dag el. 500 kr./md. ift. et ungdomskort. Arbejder man i Hørsholm er det + 360 kr./md., men skal man udenfor bliver merbetalingen 48 kr./dag el. hele 960 kr./md.

Konklusion: "Kernegruppen" i enhver busrute, pendlere, hverken kan eller vil anvende flexitur.

Brugere af idrætsfaciliteter o.a. Kan være unge, som regelmæssigt benytter svømmehallen i Hørsholm el. boldhallen (klubsamarbejde Hørsh./K-dal m/træning og kampe skiftevis de 2 steder). Også her er den manglende regularitet et problem, ligesom merprisen - især for de 12-15 årige - er ekstrem = + 33 kr. pr. tur/retur el. 250-400 kr./md. i sæsonen (børnebillet i bus, ikke med flexitur). Tilsvarende gælder for unges udnyttelse af andre kulturtilbud.

Konklusion: Gruppens brug af flexitur må antages at blive yderst begrænset.

Øvrige potentielle brugere. Hovedsagelig ældre o.a. udenfor arbejdsmarkedet, som ikke har/kan bruge andre transportmidler (bil, cykel), uden at de er handicappede. Grundejere med andre muligheder vil i alt væsentligt fravælge flexitur.

Behovet for transport udenfor nærområdet er betydeligt. Dagligvarer kan (endnu) fås i Lokalcentret m/ dets begrænsninger (udvalg, kvalitet og relativt høje priser). Der er langt til et nedslidt Holmegårdscenter og udvalget begrænset (lavpris). Centrets fremtid er med øget konkurrence mildt sagt tvivlsom. Udvalgsvarer, serviceydelser og kulturelle tilbud, samt besøg hos familie og venner kræver transport - oftest til Hørsholm eller længere. Behovet for sundhedsydelser og personlig pleje tiltager med alderen. Et behov på 3 -5 personture/uge udenfor Lokalområdet er næppe et urealistisk niveau.



Praktiske forhold. Kravet om forudgående fastlæggelse af Flexturen vil mange opleve som en belastning (konstant langtidsplanlægning), ligesom enhver spontanitet er udelukket (2 timers reglen). Modsat den fremhævede ret til selv at bestemme, **ser vi en reel begrænsning af den enkeltes handlemuligheder.**

Utsigtede problemer opstår, når forsinkelser hindrer gennemførelse af aftalen om hjemtransport. Tænk blot på Kystbanen, længere ventetid hos læge/tandlæge el. på skadestuen. Alternativet er at bestille hjemturen, når man er på sikker grund dvs. med en unødigt ventetid på op til 2 timer.

Bestilling på Nettet giver 10 % rabat, samt muliggør betaling v/træk på dankort. Men netop i denne kundegruppe er mange ikke/kun i begrænset grad it-brugere og er utrygge ved Nettet. Alternativet, telefonbestilling og kontant betaling, kan være en gene, da mange kun ligger inde med begrænsede midler i kontanter.

Økonomi. Belastningen afhænger dels af antal rejsefrekvens, dels af rejsemål.

1 tur/retur indenfor Fredensborg/Hørsholm giver en merbetaling på 18,- kr. eller 234 - 390 kr./md. ved det ovenfor skønnede transportbehov.

1 tur/retur udenfor de 2 kommuner medfører en merbetaling på 48,- kr. (skift til alm. HT-system på Kokkedal). Antages at 25 % af rejserne er i denne kategori, bliver merbetalingen 25,50 kr./tur el. 331 - 552 kr./md.

Merbetalingen svarer, alt efter rejsemål, til en **prisforhøjelse på 50-100 %** ift. HT-rejsekort. En anden virkelighed end det fremhævede: "Pris = 2 zoners billet".

10 % rabat v/netbestilling, samt mulighed for ½ pris for ledsager er ikke indregnet. Men modsat er anvendt standardpriser på HT klippe-/rejsekort og set bort fra rabatmuligheder, som kørsel på visse tidspunkter, samt pensionist og periodekort.

Konklusion: Gruppen med færrest ressourcer er - grundet fravær af andre muligheder - henvist til flexstur, hvis den vil udenfor lokalområdet. Bliver derfor den helt dominerende kundegruppe.

De praktiske krav og udelukkelsen af spontanitet, kombineret med en stærkt øget betaling, reducerer de pågældendes handlemuligheder og dermed livskvaliteten. **Ordningen prætenderer muligheder, men giver begrænsninger.**



Trafiktælling og beslutning

Bent Johnsen, Trafikplanlægger, Movia, skriver i mail af 24.02.2014 til Fredensborg Plan og Miljø: "I Kokkedal øst blev linje 388 som bekendt erstattet af linje 383 ved køreplansskiftet den 15. december 2013. Effekten af denne ændring er næppe slået fuldt igennem i januar 2014, så tallene skal tages med et vist forbehold" (underskrivers understregning).

Spørgsmål: Er der foretaget senere tællinger, el. har udvalget på anden måde taget hensyn til forbeholdet? Foreningen har foretaget uofficielle tællinger, som indikerer et højere niveau end Movias.

Beslutningstidspunkt. Udvalget vedtog busplanen for 2015 d. 4. marts hhv. 1. april 2014 (sagsnr. 14/5489). Den lovede forsøgsperiode - af offentligheden opfattet som 1 år - har således reelt været 6 uger. **Antagelsen om at de 1100 underskrifter blot udsatte den vedtagne lukning 1 år, er nærliggende.**

Bus 383 lever videre

Hørsholm Kommune viderefører 383 som lokalbus ml. Mikkelsborg Park og Rungsted Kyst Station, blot går linjeføringen direkte ad Lågegyde til Kokkedal Station.

Hørsholm K. synes således villig til ikke blot fortsat at fastholde sin hidtidige betaling til ruten, men antagelig forøge den, da besparelsen ved at udelade "omvejen" næppe svarer til Fredensborg K's nuværende bidrag.

Beslutningen om "nedlæggelse" synes helt at bero hos Fredensborg K. Beskæmmende, men samtidig synes det at åbne mulighed for at ændre beslutningen.

Sammenfatning om flexitur

- Giver i praksis **mindre handlefrihed**, ikke mere.
- **Dyr** for brugerne. Den umiddelbart "rimelige" pris = 2 zoners HT-billet, viser sig at koste op til det dobbelte af rejsekortet.
- **Uanvendelig for** busruters centrale kundegruppe, **pendlere**.
- Kun **begrænset anvendelig for andre** kundegrupper.
- Benyttes af **mangel på alternativer**
- **De m/færrest ressourcer betaler**, økonomisk og m/handlemuligheder
- Er, også jf. Movia, **et supplement**, ikke en erstatning for buslinjer.



Flextrafiks øvrige ordninger er gode for brugere med særlige behov. For alle andre fremtræder fordelene ved flextur kun i relation til mangel på andre muligheder (herunder bussen) eller som supplement til disse.

Afslutning

Vi ved naturligvis, jeres beslutning bygger på hensyn til Kommunens økonomi og de prioriteringer I, som politikere, er nødt til at træffe.

Vi er derfor åbne overfor konstruktioner, som bygger på fortsat busbetjening, men med færre omkostninger end hidtil. Det er nærliggende at antage, at visse begrænsninger i kørslen (tidsrum, frekvens) kunne blive aktuelle, måske i kombination med skifte ml. den nuværende hhv. Hørsholms 2015-rute.

Som lægmand ligger tanken om anvendelse af mindre - og dermed investerings- og driftsmæssigt billigere - busser, også lige for.

I denne skrivelse har vi fokuseret på hvorfor en busrute er så meget bedre end flexløsningen, set fra et brugerperspektiv. Men valget er så væsentligt, at sagen også bør betragtes i et overordnet kommunalt helhedsperspektiv, forhold som kort er skitseret i vort brev til borgmester Thomas Lykke Pedersen. Udvalget bedes derfor betragte brevet til denne, som en integreret del af henvendelsen.

Udvalgets stillingtagen afventes med den største interesse.

Med venlig hilsen

G/F Fasanvænget
Frits Henriksen, formand
Fasanvænget 415 - 49149900

PS. Sendt til alle udvalgsmedlemmer, samt borgmester, Thomas Lykke Pedersen.

cc. Brev til borgmesteren.