

Indkomne hørings svar vedrørende principper for regional busbetjening

Den efterfølgende oversigt gengiver trafikselskabernes hørings svar vedr. udkast til revision af de regionale principper. I de første seks tabeller trafikselskabernes svar på forslagets seks delprincipper, og derefter yderligere forslag/bemærkninger, som henholdsvis FynBus og Sydtrafik har stillet i deres hørings svar. (Kommentar-feltet er p.t. tomt, men er taget med af hensyn til den videre behandling af forslagene)

Den overordnede ide med principperne fastholdes. Dvs., at der skal være fokus på at køre mere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|---|---|-----------|
| <p>FynBus er enig i, at de regionale ru-ter skal tage udgangspunkt i pend-lernes behov for hurtige og hyppige afgange mellem hjem og arbejds-sted/uddannelsessted, som det bed-ste udgangspunkt for at tiltrække flere bilister i den kollektive trafik.</p> <p>Det er uklart om Region Syddanmarks hidtidige segmentering i basis-, pendler- og udkantsruter opretholdes. FynBus anbefaler, at begreberne opgives eller præciseres, da erfaringen er, at det giver an-ledning til nogen misforståelse.</p> | <p>Mere direkte ruter</p> <p>☺: Øger attraktiviteten for mel-lemlange rejser pga. kortere rejsetid.</p> <p>☺: Øger attraktiviteten med hen-syn til bedre rejsekomfort.</p> <p>☹: Gangafstande bliver længere.</p> <p>☹: Der er risiko for at miste pas-sagerer så snart en rute ændres til at være mere direkte; potentielle nye kunder som har gavn af de mere direkte ruter (fx pendlere på de længere strækninger) vil først kunne tiltrækkes over tid. Dermed kan rutens selvfinansieringsgrad være mindre i en overgangs-periode der kan vare op til 2-3 år.</p> <p>☹: Kræver enten særskilte til-bringerruter eller parallelle lokal-ruter for at servicere mindre byer, der ligger lidt ved siden af hoved-strækningen ⇒ princippet er dermed uegnet i tyndtbefolkede om-råder, hvor der ikke er kundeun-derlag til flere ruter (se også afsnit c).</p> <p>☹: Der mangler en entydig rede-gørelse for, i hvilke tilfælde prin-cippet om mere direkte ruter skal</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>anvendes (jfr. afsnit a) og i hvilken tilfælde betjening af mindre byer får en højere prioritet (jfr. afsnit c). Afgørende er i den sammenhæng, om der er passagerpotentialer til flere ruter eller ej. Desuden er det vigtigt, at omvejskørsel ikke skal ske af fx historiske årsager, men udelukkende i de tilfælde, hvor der findes et relevant passagerpotentialer som ellers ikke ville have en tilstrækkelig betjening med kollektiv trafik. Dette gælder også i byer (fx Bække, Ansager), hvor kommunerne skal sørge for gode stoppestedsforhold langs med rutens direkte forløb.</p> <p>Færre stop</p> <p>☺: Hurtigere fremkommelighed og kortere rejsetid</p> <p>☺: Midler til stoppestedsudstyr kan koncentrerer ved et mindre antal stoppesteder, dvs. disse kan få et bedre udstyr uden at det kræver et større budget. Dette bidrager til en højere attraktivitet af den kollektive trafik som system.</p> <p>🚶: Længere gangafstande ⇨ der skal kun fjernes de standsningssteder undervejs, hvor der i forvejen ikke er mange på-/afstigere, og kun under den forudsætning, at der ligger alternative standsningssteder indenfor en acceptabel gangafstand</p> | |
|--|--|--|

Ligeledes fastholdes ideen om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--|--|-----------|
| <p>FynBus er enig i, dels, at der som udgangspunkt for rammestyringen skal være udpeget regionale rejsemål og dels, at de nuværende regionale rejsemål bør revideres. FynBus foreslår, at uddannelsessteder indgår som regionale rejsemål, når de uddannelsessøgende pendler over kom-</p> | <p>☺: Giver en klar ramme for definition af regionale henholdsvis lokale ruter.</p> <p>🚶: Flere rejsemål skal dog revideres: Billund Lufthavn kan måske nedjusteres, centerbyer i tyndbefolkede områder skulle dog opgraderes – uafhængig af indbyggertallet (fx Toftlund), sæsonbe-</p> | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>munegrænser. Især erhvervsskolerne, kommuner uden gymnasier og Syddansk Universitet kan serviceres bedre med direkte ruter, hvor det er hensigtsmæssigt.</p> | <p>stemte rejsemål som fx Blåvand bør også indarbejdes.</p> <p>☀️: Byer med relevante uddannelsessteder (ungdomsuddannelser) er ikke med i definitionen af regionale rejsemål. Det foreslås, at relevante uddannelsesbyer også defineres som regionale rejsemål, selvom byens indbyggertal muligvis ligger under et bestemt indbyggertal (fx Toftlund). Der henvises til Sydtrafiks arbejdsrapport om uddannelsespendling af marts 2012.</p> <p>☀️: Desuden mangler der en stillingtagen til, hvordan mindre byer undervejs skal betjenes fx stoppestedets placering og evt. omvejskørsel.</p> | |
|---|--|--|

Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Højest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grundlæggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte rute) dernæst prioriteres.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|---|--|-----------|
| <p>FynBus finder, at der er behov for en præcisering af principperne i pkt. a. og c. da de, som de er formuleret i høringsoplægget er i indbyrdes modstrid, og åbner for usikkerhed om hvilke mindre bysamfund der har krav på regional busbetjening. FynBus forstår oplægget således, at de regionale rejsemål som udgangspunkt skal betjenes af direkte ruter med få stop, med mindre at der er konkrete behov for, og økonomisk rationale i at køre en omvej for at betjene bestemte bysamfund eller kundegrupper, samt at ruten kan deles op og afkortes, jf. pkt. f. FynBus praktiserer allerede dette på nogle regionale ruter, hvor der er et mix af lynafgange med få stop og direkte ruteføring,</p> | <p>☺️: Giver mulighed for at afvige fra den direkte rute og dermed øget fleksibilitet for at køre små omveje (især i tyndt befolkede områder).</p> <p>☺️: Sikrer passagerunderlag især på strækninger "ud på landet".</p> <p>☺️: Kommunerne kan bruge deres ressourcer til andre formål end at etablere parallelle lokalruter og i et vist omfang kan tilbringerruter også undgås.</p> <p>☺️: Dyre hurtigruter med begrænset passagerunderlag undgås.</p> <p>☀️: Der mangler en entydig stillingtagen til, i hvilke tilfælde princippet om mere direkte ruter skal anvendes og i hvilke tilfælde betjening af mindre byer får en højere prioritet.</p> <p>☀️: Eventuelt vil der opstå et behov for en anderledes finansie-</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| rutevarianter som betjener mindre bysamfund, samt afgang der på visse tidspunk-ter kun betjener en del af ruten. | ringsmodel, hvor regionen og en eller flere kommuner finansierer en rute i fællesskab – medmindre regionen accepterer mere omvejskørsel på regionens regning i tyndt befolkede områder for at sikre tilgængeligheden i disse områder. | |
|--|---|--|

Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Sådanne integrerede tilgange til busbetjeningen skal finde sted i områder/på ruter, der konkret aftales med kommuner og trafikelskab.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|---|---|-----------|
| FynBus ønsker en præcisering af punkt d. En rute hvor der indgår både regionalt- og kommunalt finansieret kørsel forudsætter, at regionen udformer et sæt retningslinjer for sådanne aftaler. FynBus medvirker gerne til udarbejdelsen heraf. | ☺: En dækning af grundlæggende behov mht. tilgængeligheden af udkantsområder. 🚫: Særskilte aftaler pr. kommune vil binde forholdsvis store administrative ressourcer. 🚫: Særskilte aftaler pr. kommune indebærer også en risiko for at vilkårene i kommuner, som ellers ligner hinanden, alligevel bliver uens. Som alternativ kunne man forestille sig, at Region Syddanmark udarbejder generelle servicekriterier for hele regionen. Servicekriterier på byområdeniveau (defineret ved størrelse og/eller funktion) kan fx indebære definition af maksimal gangafstand til regionalt stoppested og antal afgang pr dag. | |

Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikelskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|---|--|-----------|
| FynBus er enig i, at det er optimalt at trafikelskaberne vælger det driftsomfang, der passer til et givent område. Det er FynBus's erfaring med det nye regionale trafiksystem på Fyn, at der er behov for en løbende tilpasning til kundernes behov, således at frekvensen kan variere betydeligt hen over døgnet i overensstemmelse | ☺: Mulighed for at tilbyde en frekvens efter behov, fx en reduceret frekvens udenfor myldretiderne. 🚫: Risiko for fjernelse af faste minuttal. At have faste minuttal er generelt positiv mht. til brugernes hukommelse og mht. altid at have de samme gode korrespondancer ved udpegede knu- | |

| | | |
|---|--|--|
| med kundernes rejsemønster frem for et forudbestemt regelsæt. | depunkter. Erfaringer fra ind- og udland viser, at faste minuttal har en positiv virkning på passager-tallenes fremtidige udvikling. | |
|---|--|--|

Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at køre visse afgange som afkortede ruter.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--|--|-----------|
| FynBus støtter muligheden for at have afkortede ruter. Det anvendes i stort omfang i det nuværende fynske trafiksystem, jf. bemærkningerne under pkt. c. | <p>☺: Giver mulighed for forhøjet frekvens på relevante delstrækninger, fx mellem satellitbyer og arbejdskraftcentre, dvs. der hvor der er et reelt kundeunderlag.</p> <p>☺: Kunderne på den mest efterspurgte delstrækning kan altid benytte sig af den samme rute (dvs. de bliver ikke forvirret af, at der dels kører en lokalrute og dels en regionalrute); Dvs. de daglige kunder kan bedre orientere sig og vil dermed opleve, at det bliver nemmere at bruge den kollektive trafik.</p> <p>🗨️: Kunder på de længere strækninger skal være opmærksomme på, at ikke alle af rutens afgange kører hele vejen. Det kan dog tydeliggøres ved hjælp af en god destinations-skiltning på bussen. I forvejen er det de færreste kunder, der kører de helt lange strækninger, og mange af dem planlægger deres rejse (fx rejseplanen), fordi de ikke kører dagligt.</p> <p>🗨️: Der mangler en stillingtagen til om regionen også vil finansiere de afgange, der kun kører på delstrækninger (fx mellem en satellitby og centerby med mange arbejdspladser såsom Egtved-Vejle).</p> | |

FynBus er enig i at udgangspunktet for det regionale trafiksystem er ”mest for flest”. Dette skal forstå således, at regionen har ansvaret for væsentlige pendlingsstrømme mellem hjem, arbejde og videreuddannelse, kommunerne har ansvaret for at skabe sammenhæng i lokalsamfundet og trafikelskabet har til opgave at sikre størst mulig sammenhæng mellem det regionale og de kommunale trafiksystemer.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|-----------|-----------|
| | | |

FynBus: Revurderingen af principperne falder tidsmæssigt sammen med at FynBus i 2012 udarbejder en ny 4-årig trafikplan (i henhold til Lov og Trafikelskaber). FynBus anbefaler at en eventuel revision af principperne og tilskudsmodellen sker hver 4. år, forud for udarbejdelsen af trafikplaner.

Sydtrafik: ➡ Generelt anbefales det ikke at lave en ”tilbagerulning” af de allerede gennemførte ændringer. Ofte skal ændringer have lov at sætte sig nogle år inden den fulde effekt af ændringerne ses. Mange af de gennemførte ændringer vurderes til at have en reel chance for stigende passagertal fx 135 Haderslev-Ribe, 138 Haderslev-Vejle, 177 Vejle-Ribe, 143/144 på delstrækningen Grindsted-Billund-Vejle. Dog tilrådes det alligevel at åbne op for justeringer på de ruter hvor det meget hurtigt vil kunne betale sig. Det gælder bl.a. for de ruter hvor det reelle passagerpotentiale i de forbundne rejsemål vurderes lavere end passagerpotentialet ved opsamling undervejs på ruten. Det gælder fx mellem Grindsted og Esbjerg. Det kan også anbefales at lave justeringer på de ruter hvor vi har den omvendte situation nemlig den hvor den nuværende betjening ikke er tilstrækkelig til et eksisterende passagerpotentiale, som det er tilfældet med fx rute 103 mellem Kolding og Vejle.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|-----------|-----------|
| | | |

FynBus: Det foreslås desuden, at trafikelskabet får mulighed for at vælge hvilket trafikmiddel, fx tog, letbane eller teletaxa, et givent regionalt rejsemål eller område skal betjenes med, så der ikke kun tænkes i busser.

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|-----------|-----------|
| | | |

Sydtrafik: Forslag til yderligere principper:

➡ A. Den regionale uddannelsesstrategi skal følges op

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|--|-----------|
| | Dette gælder f.eks. med hensyn til understøttelse af tilgængeligheden til ungdomsuddannelser i regionen. | |

➔ B. Målgrupper skal defineres

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|--|-----------|
| | <p>Spørgsmålet er, hvilke målgrupper skal kunne benytte en regionalrute? Og hvilke rejsemål skal de regionale ruter tilpasses til? Dette gælder også rejser indenfor en kommunegrænse og på tværs af trafikskabsgrænser og landegrænser.</p> | |

Sydtrafik: Krydsning af en kommunegrænse er ikke et relevant kriterium for regionale behov

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|--|-----------|
| | <p>Generelt bør kriteriet om at en regionalrute(-del) skal krydse en kommunegrænse for at være regional ikke være til stede. I stedet bør der være flere andre kriterier der beskriver i hvilket omfang en rute vil dække "regionale behov". Relevante regionale interesser kunne eksempelvis være, at det skal være attraktivt at leve og arbejde i denne region, at bussen skal være et reelt alternativ til bilen og at der skal være god infrastruktur til at kunne skabe vækst. Det bør være af stor betydning for regionen, om der tilbydes et sammenhængende, overordnet rutenet, som giver mulighed for a) lange rejser på tværs af landegrænser og trafikskabsgrænser b) en acceptabel tilgængelighed i tyndt befolkede områder c) gode vækstmuligheder i relevante centre, fx ved at tage hensyn til nutidens bosættelsesmønstre. d) mulighed for at gå på ungdomsuddannelse i anden kommune end den man er bosat i.</p> <p>Derfor anbefales det, at regionen præciserer, hvilken rejser/rejseformål og dermed hvilken slags ruter der vil have regional betydning – uafhængigt af om ruten krydser en kommunegrænse eller ej.</p> | |

Sydtrafik: Principperne stemmer ikke overens med regionens udviklingsplan

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|--|-----------|
| | <p>Dette gælder bl.a. i høj grad spørgsmålet, om regionen vil understøtte de regionale ungdomsuddannelser. I Region Syddanmarks uddannelsesstrategi 2012-2015 er den overordnede målsætning, at "95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse". Da mange studerendes valg af ungdomsuddannelse er afhængig af at de kan benytte kollektiv trafik til uddannelsesstedet, kan udbuddet og stabiliteten af den kollektive trafik få afgørende betydning for opfyldelsen af målsætningen.</p> | |

Sydtrafik: Principperne tolkes forskelligt på Fyn og i Jylland

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|---|-----------|
| | <p>Regionens tolkning af deres egne principper er forskellig for Fyn og Jylland. En ens behandling af begge trafikselskaber er ikke sikret. Fx er Bøjden på Fyn serviceret med en regionalrute (rute 925 Faaborg-Bøjden, indenfor Faaborg Kommune), mens Fynshav ikke er betjent med en regionalrute på trods af at Fynshav Færge er udpeget som regionalt rejsemål. En regional rejse fra Svendborg til Sønderborg over Bøjden-Fynshav forudsætter således kommunalt finansierede ruter i Sydtrafiks område.</p> | |

Sydtrafik: Fastsættelse af regionale rejsemål

| FynBus | Sydtrafik | Kommentar |
|--------|---|-----------|
| | <p>I fastsættelsen af regionale rejsemål er der for byernes vedkommende udelukkende taget højde for indbyggertallet. Indbyggertallet siger dog ikke noget entydigt om passagerpotentialet, der er andre og mere væsentlige faktorer der gør sig</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>gældende. F.eks. faktorer som befolkningstæthed, arealmæssig størrelse, afstande mellem større byer, uddannelsesmuligheder, arbejdspladser, kendte pendlerrelationer.</p> | |
|--|--|--|