

Bilag til hørings svar til Region Syddanmarks regionale principper for busstrafik

Generelt vurderer Sydtrafik, at Region Syddanmarks model for principrevision indeholder flere positive aspekter. Principperne skal dog nødvendigvis gennemtænkes mere detaljeret for at opnå mulighed for et optimalt udbytte og om muligt ville det være fordelagtigt om principperne kunne beskrives i form af servicekriterier. Servicekriterier kan udformes uden navngivne rejsemål og med "skruer" som fx frekvens og gangafstand, der gør det muligt i stor udstrækning at undgå enkeltsagsbehandling. Servicekriterierne kan indgå på helt naturlig vis i Sydtrafiks trafikplanarbejde, som just er igangsat med henblik på en ny trafikplan hvor også kommunernes servicekriterier beskrives.

Det helt overvejende nye i de revurderede principper for Sydtrafiks vedkommende er, at der lægges en del beslutningsansvar over på Sydtrafik (og til dels kommunerne) fx i forbindelse med frekvens, integrerede tilgange i tyndtbefolkede områder samt forkorte udvalgte afgang (se pkt. 3d, 3e, 3f). Bestillerrollen for Region Syddanmark vil derfor adskille sig radikalt fra kommunernes bestillerrolle, det er dog uklart i hvilket omfang.

Nedenstående er udformet efter samme model som høringsmaterialet. Punkttopstillingen er derfor direkte sammenlignelig.

1. Svagheder ved de nuværende principper

- ✓ **Fast frekvens-skema er for ufleksibelt**
- ✓ **Ingen grundlag for høj frekvens på lange strækninger**
Gælder især på lange direkte strækninger, hvor der ikke findes et tilstrækkeligt passagerpotentiale undervejs, fx mellem Grindsted og Esbjerg langs med Tingvejen.
- ✓ **I tyndt befolkede områder er det for dyrt at have både lokal- og regionalrute**
De nuværende principper giver kun begrænsede muligheder for at planlægge regionale ruter således, at de tilgodeser såvel de regionale som de lokale behov. Derved mistes mange passagerer fra mindre byer undervejs, som hverken serviceres i det fornødne omfang med regionalruten eller med en supplerende lokalrute (fx Fåborg, Åre, Skovlund, osv.). Dette indebærer risiko for en endnu mindre selvfinansieringsgrad. Samtidig medfører det, at tyndtbefolkede områder bliver endnu mere uattraktive at leve i.
- ✓ **Behov for flere afgang mellem arbejdskraftcentre og deres satellitbyer**
 - Vejle (fx 143 fra Bredsten, 111 fra Egtved, 204 fra Brejning/Børkop)
 - Kolding (fx 103 fra Viuf/Almind, 134 fra Christiansfeld, 146 fra Jels/Vamdrup)
 - Sønderborg (fx 110 fra Gråsten/Broager, 13 fra Nordborg/Augustenburg)
 - Haderslev (fx 135 fra Vojens)
 - Esbjerg
 - Billund (Lego)

Yderligere svagheder:

A. Krydsning af en kommunegrænse er ikke et relevant kriterium for regionale behov

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 trafikalskabsgrænser
- 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.

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.

B. Principperne stemmer ikke overens med regionens udviklingsplan

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.

C. Principperne tolkes forskelligt på Fyn og i Jylland

Regionens tolkning af deres egne principper er forskellig for Fyn og Jylland. En éns behandling af begge trafikalskaber 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.

D. Fastsættelse af regionale rejsemål

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 gældende. F.eks. faktorer som befolkningstæthed, arealmæssig størrelse, afstande mellem større byer, uddannelsesmuligheder, arbejdspladser, kendte pendlerrelationer.

Konklusion

Sydtrafik er enig i, at de nuværende principper indebærer nogle svagheder, bl.a. på de områder,

som regionen har nævnt i høringsmaterialet. Sydtrafik har ovenfor peget på yderligere svagheder, hvor en revurdering ligeledes må anses for at have væsentligt betydning for attraktiviteten af den jyske del af regionen og dens kollektive trafik.

2. Håndtering af allerede gennemførte ændringer jf. de gældende principper

Som følge af regionens principper er der i Sydtrafiks område allerede gennemført ændringer i sammenhæng med implementeringen af trafikplanens 1. fase (sommer 2011). Disse ændringer omfatter arbejdspakkerne "Det centrale Trekantområde" (med bl.a. ruterne 103¹, 204², 105³, 106⁴, 900X⁵), "Billund Lufthavn (del 1)" (med bl.a. ruterne 43⁶, 44⁷, 111⁸, 143⁹, 144¹⁰, 179¹¹) samt en del af arbejdspakken "Vestbane-området" (med rute 198¹²).

Desuden vil der blive gennemført yderligere ændringer som følge af regionens principper med virkning fra sommerkøreplansskiftet 2012. Disse ændringer er allerede planlagt og bestilt. Det drejer sig om resterende ændringer i arbejdspakken "Vestbane-området" (rute 8¹³, 40¹⁴ og 41¹⁵) og især om ændringer i sammenhæng med implementeringen af arbejdspakken "Kongeå" fra trafikplanens 2. fase (bl.a. ruterne 135¹⁶, 138¹⁷, 177¹⁸, 256¹⁹, 278²⁰).

- ➔ 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.

Konklusion:

Det er helt afgørende med en fornyet vurdering af hvor der reelt er et tilstrækkeligt

¹ Rute 103 Vejle – Kolding

² Rute 204 Vejle – Fredericia

³ Rute 105 Fredericia - Middelfart

⁴ Rute 106 Kolding - Middelfart

⁵ Rute 900X Vejle - Sønderborg

⁶ Rute 43 Billund Lufthavn – Vejle

⁷ Rute 44 Billund Lufthavn – Esbjerg

⁸ Rute 111 Vejle - Vejle

⁹ Rute 143 Billund Lufthavn - Vejle

¹⁰ Rute 144 Billund Lufthavn - Esbjerg

¹¹ Rute 179 Billund Lufthavn - Vejle

¹² Rute 198 Varde – Grindsted

¹³ Rute 8 Esbjerg - Varde

¹⁴ Rute 40 Esbjerg - Blåvand

¹⁵ Rute 41 Esbjerg - Varde

¹⁶ Rute 135 Haderslev – Ribe

¹⁷ Rute 138 Haderslev – Vejle

¹⁸ Rute 177 Ribe - Vejle

¹⁹ Rute 256 Lintrup – Brørup – Holsted - Ribe

²⁰ Rute 278 Gram - Toftlund

passagerpotentiale, som i løbet af de næste år kan medføre en stigning i passagertal, og hvor der reelt ikke kan være tale om det fornødne passagerpotentiale (heller ikke på langt sigt).

3. Model for en principrevision

a) Mere direkte ruter

☺: Øger attraktiviteten for mellemlange rejser pga. kortere rejsetid.

☺: Øger attraktiviteten med hensyn til bedre rejsekomfort.

☹: Gangafstande bliver længere.

☹: Der er risiko for at miste passagerer 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 overgangsperiode der kan vare op til 2-3 år.

☹: Kræver enten særskilte tilbringerruter eller parallelle lokalruter for at servicere mindre byer, der ligger lidt ved siden af hovedstrækningen ⇒ princippet er dermed uegnet i tyndtbefolkede områder, hvor der ikke er kundeunderlag til flere ruter (se også afsnit c).

☹: Der mangler en entydig redegørelse for, i hvilke tilfælde princippet om mere direkte ruter skal 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 passagerpotentiale 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 passagerpotentiale 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 stoppestedforhold langs med rutens direkte forløb.

Færre stop

☺: Hurtigere fremkommelighed og kortere rejsetid

☺: Midler til stoppestedsudstyr kan koncentreres 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.

☹: 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.

b) Regionale rejsemål

☺: Giver en klar ramme for definition af regionale henholdsvis lokale ruter.

☹: Flere rejsemål skal dog revideres: Billund Lufthavn kan måske nedjusteres, centerbyer i tyndtbefolkede områder skulle dog opgraderes – uafhængig af indbyggertallet (fx Toftlund), sæsonbestemte rejsemål som fx Blåvand bør også indarbejdes.

☹: 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.

☹: Desuden mangler der en stillingtagen til, hvordan mindre byer undervejs skal betjenes fx stoppestedets placering og evt. omvejskørsel.

c) Betjening af mindre byer får højere prioritet end helt direkte ruter

☺: Giver mulighed for at afvige fra den direkte rute og dermed øget fleksibilitet for at køre

små omveje (især i tyndt befolkede områder).

☺: Sikrer passagerunderlag især på strækninger "ud på landet".

☺: Kommunerne kan bruge deres ressourcer til andre formål end at etablere parallelle lokalruter og i et vist omfang kan tilbringerruter også undgås.

☺: Dyre hurtigruter med begrænset passagerunderlag undgås.

☹: 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.

☹: Eventuelt vil der opstå et behov for en anderledes finansieringsmodel, 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.

d) **Mulighed for at bruge bussen – også i tyndt befolkede områder**

☺: 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 by- områdeniveau (defineret ved størrelse og/eller funktion) kan fx indebære definition af maksimal gangafstand til regionalt stoppested og antal afgang pr dag.

e) **Frekvens uafhængig af rejsemålstyper**

☺: 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 knudepunkter. Erfaringer fra ind- og udland viser, at faste minuttal har en positiv virkning på passagertallenes fremtidige udvikling.

f) **Visse afgang køres kun på delstrækninger**

☺: Giver mulighed for forhøjet frekvens på relevante delstrækninger, fx mellem satellitbyer og arbejdskraftcentre, dvs. der hvor der er et reelt kundeunderlag.

☺: 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.

☹: Kunder på de længere strækninger skal være opmærksomme på, at ikke alle af rutens afgang kører hele vejen. Det kan dog tydeliggøres ved hjælp af en god destinationsskiltning 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.

☹: Der mangler en stillingtagen til om regionen også vil finansiere de afgang, der kun kører på delstrækninger (fx mellem en satellitby og centerby med mange arbejdspladser såsom Egtved-Vejle).

Forslag til yderligere principper:

➔ A. Den regionale uddannelsesstrategi skal følges op

Dette gælder f.eks. med hensyn til understøttelse af tilgængeligheden til ungdomsuddannelser i regionen.

➔ **B. Målgrupper skal defineres**

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 trafikselskabsgrænser og landegrænser.

2. april 2012
BB/CVA