

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Strategi og Analyse
Journal nr.: 11/7962
Dato: 3. august 2012
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@regionsyddanmark.dk
Telefon: 76631989



UDKAST TIL PRINCIPPER FOR BUSBETJENING AF REGIONAL BETYDNING

I. INDLEDNING

Dette er en revideret udgave af Region Syddanmarks principper for busstrafik af regional betydning.

II. KONKLUSION

De reviderede principper består af mindre ændringer i forhold til de oprindelige principper. Det overordnede mål for de regionale ruter er at flytte mest mulig transport over i den kollektive trafik ved at fokusere på strækninger, hvor passagerpotentialet er størst. Trafikselskaberne gives fleksibilitet med hensyn til implementering af principperne og får større ansvar for at tilpasse busbetjeningen til de kendte og potentielle rejsebehov.

I.I Rejsemål

Oprindelige principper	Reviderede principper
De oprindelige principper tager udgangspunkt i en opgørelse af prioriterede rejsemål (A, B og C-rejsemål), som skal forbindes af regionale busforbindelser.	De udpegede rejsemål bibeholdes som udgangspunkt, men evt. med mindre tilpasninger.

I.II Ruteforløb

Oprindelige principper	Reviderede principper
De regionale ruter skal tage den mest direkte vej mellem de udpegede regionale rejsemål.	Der lægges stadig vægt på direkte ruter med få stop, men kun hvor der er tilstrækkeligt kundegrundlag til, at et tostrengt busnet kan fungere. Hovedmålsætningen er at betjene flest mulige passagerer. De steder, hvor passagerunderlaget er svagt kan trafikselskaberne samtænke regionalt og kommunalt finansieret busdrift og have integrerede ruter. Desuden kan en andel af afgangene mellem to rejsemål afkortes, hvis rejsebehovet tilsiger det, forudsat at ruten fortsat er på tværs af en kommunegrænse.

I.III Frekvens

Oprindelige principper	Reviderede principper
De regionale rejsemål forbindes af hyppige regionale busforbindelser i ½-times frekvens mellem A-rejsemål og minimum 1-times frekvens på A-C-strækninger.	Frekvenskravet bortfalder, men hvor rejsebehovet er tilstrækkeligt, kan der fortsat køres med ½-times eller 1-times frekvens. Hvor det ikke synes gunstigt kan trafikselskaberne bortvælge den faste frekvens og i stedet tilpasse busbetjeningen til de konkrete rejsebehov.

III. BAGGRUND

Med "Lov om Trafikselskaber" (som trådte i kraft 2007) fik regionerne vest for Storebælt ansvaret for at bestille og finansiere *"busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter"*.

I 2008 vedtog regionsrådet i Region Syddanmark de såkaldte PRINCIPPER FOR BUSTRAFIK AF REGIONAL BETYDNING, som indtil nu har været retningsgivende for regionens bestilling og finansiering af ruter af regional betydning. Der har imidlertid vist sig nogle uheldige konsekvenser af, at implementere disse principper strikt. Mest afgørende er, at det er beregnet, at en fuld og hel gennemførelse af principperne (herunder særligt frekvenskravene) og den busbetjening det vil medføre, væsentligt vil overstige den ramme, regionen har afsat til kollektiv trafik.

IV. KRAV TIL REGIONALT FINANSIEREDE RUTER

Der stilles fremover følgende krav til ruter af regional betydning:

- De skal forbinde udpegede regionale rejsemål
 - Som udgangspunkt bibeholdes de allerede udpegede rejsemål, men sammen med trafikselskaber og kommuner foretages en gennemgang med henblik på en mindre tilpasning af udpegningen
- Regionen finansierer kun ruter, der passerer mindst én kommunegrænse. Uanset om en rute overskrider en kommune grænse er der ikke tale om et regionalt ansvar, medmindre ruten betjener de udpegede regionale rejsemål.
- Der skal stadig lægges vægt på, at ruterne bliver direkte og med få stop
 - Det gælder især, hvor der er tilstrækkeligt kundegrundlag til, at et tostrengt busnet kan fungere. Man skal dog have for øje, at det især er på længere ruter, at passagererne vil have en mærkbar fordel af at komme hurtigt frem.
 - Ruter og frekvenser skal sikre flest mulige passagerer for pengene med særligt hensyn til at imødekomme potentialet /behovet hos pendlere og uddannelsessøgende.

V. TRAFIKSELSKABERNE FÅR BEDRE MULIGHEDER FOR AT TILRETTELÆGE BUSBETJENINGEN

FynBus og Sydtrafik får større mulighed – og ansvar – for at tilpasse busbetjeningen til de kendte og potentielle rejsebehov:

- dels ved, at det tidligere frekvenskrav i de regionale principper bortfalder. Det betyder ikke, at trafikselskaberne ikke fortsat kan køre med halvtimes- eller timesfrekvens, hvor der kan være god ræson i det, men hvor det ikke synes at være gunstigt, kan den faste frekvens bortvælges,
- dels ved, at trafikselskaberne kan samtænke regionalt og kommunalt finansieret busdrift de steder, hvor passagergrundlaget er svagt, og dermed ikke er til et tostrengt system

- i den udstrækning, trafikselskaberne benytter sig af integrerede ruter, er det nødvendigt, at der udvikles et system til fordeling af tilskuddene mellem kommuner og region. Ifølge loven er det trafikselskabets opgave overfor tilskudsgiverne (kommuner og region) at foreslå en udgiftsfordeling. Regionen deltager gerne i udviklingen af et fordelingssystem.
- dels ved, at en andel af afgangene mellem to rejsemål kan afkortes
 - nogle steder er der et forholdsvis fjernliggende regionalt rejsemål, hvorfra rejsebehovet mod en større by er begrænset. Derimod ligger der mellem de to rejsemål mindre byer, hvor pendlingen mod den større by er betragtelig. Her kan der altså køres med høj frekvens på den del af ruten, der er nærmest den større by (forudsat det er over en kommunegrænse), og med mindre frekvens på hele strækningen.
- og dels ved, at trafikselskaberne er fritstillet i forhold til hvilket køretøj, der anvendes. Det kan altså vælges at betjene visse ruter/afgange med et mere hensigtsmæssigt køretøj end en stor bus

VI. UDDANNELSESRUTER

Det fremgår af kommunernes og regionens fælles vision for den kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland (som er under udarbejdelse) bl.a., at *"den kollektive trafik skal tilrettelægges, så den især sikrer børn og unges adgang til uddannelsesinstitutioner"*. Dermed støtter den bl.a. op om målet om, at 95 % af de unge tager en ungdomsuddannelse.

Med baggrund heri er der behov for en konkret gennemgang af, hvilke uddannelsesruter, der er behov for, og hvordan tilbuddet af uddannelsesruter herudfra tilrettelægges – herunder også, hvordan finansieringen fordeles. Dette arbejde må ske i et tæt samarbejde mellem trafikselskab, kommuner og region. (Sydtrafik har med arbejdsrapporten "Analyse og kortlægning af pendling til ungdomsuddannelser" tilvejebragt et godt udgangspunkt herfor).

VII. MÅL FOR RUTER AF REGIONAL BETYDNING OG SERVICEKRITERIER FOR UDDANNELSESRUTER

Formålet med ruter af regional betydning er primært at bidrage til reduktion af trængsel samt en mere klimavenlig transport.

Ruter af regional betydning skal derfor sigte mod at flytte mest mulig transport over i den kollektive trafik ved at fokusere på de strækninger, hvor passagerpotentialet er størst. Der er derfor følgende mål for ruter af regional betydning:

- passagertallet skal stige set i forhold til de anvendte midler
- Ruter og frekvenser skal tilpasses med henblik på at optimere forholdet mellem passagerkilometer og netto-omkostninger
- transportarbejdet på ruter af regional betydning skal udgøre en stigende andel af det samlede transportarbejde

Ud over disse overordnede mål bør der formuleres mål, der forholder sig til, hvilken mobilitet ruter af regional betydning skal tilbyde, set i forhold til fx biltrafik. Det kan fx være, hvordan tidsforholdet er

mellem den samlede rejsetid for buskørsel og kørsel i bil, samt hvor stor en andel af befolkningen, der i praksis kan bruge bussen til arbejde, indkøb eller fritid.

For uddannelsesruterne er der særlige mål. Ruterne har et andet formål, nemlig at kunne tilbyde en rimelig kollektiv trafik til ungdomsuddannelserne til så stor en del som muligt af eleverne hertil. Der foreligger p.t. opgørelser over, hvor stor en andel af de unge, der har henholdsvis ½, 1 og 1½ times rejsetid om morgenen til bedst tilgængelige ungdomsuddannelse. Ud fra disse opgørelser skal der opstilles mål for en udvikling, der særligt har fokus på denne målgruppe.

En vigtig del af formuleringen af mål for ruter af regional betydning er at præcisere, hvordan udviklingen frem mod målene dokumenteres.

Det skal derfor fremgå af hvert enkelt formuleret mål, hvordan det dokumenteres, samt hvem, der har ansvaret for at indsamle oplysninger til brug for dokumentationen.

VIII. FORSKELLE I FORHOLD TIL TIDLIGERE REGIONALE PRINCIPPER

De to vigtigste forskelle i forhold til de tidligere principper, er at det bliver muligt at køre med forskellige rutetyper og at der åbnes mulighed for integrerede ruter.

Det er med de reviderede principper ikke nødvendigt, at alle ruter – uanset afstanden mellem rejsemål – skal køre hurtigst muligt og i faste frekvenser. Som det er almindeligt i andre moderne drevne trafikselskaber, kan nogle ruter indgå i et system af ruter, hvor det er frekvensen, der er fast (som fx R-nettet på Sjælland, der kører i fast timedrift). Andre ruter kan tilpasses pendlerbehovet, dvs. med stor vægt på hurtige og direkte busser, men kun på de tidspunkter på dagen, hvor behovet er særligt stort. Atter andre ruter kan (hvor passagermængden er særligt stor) køre i direkte forløb med mange stop og høj frekvens (som fx A-ruterne i København).

Med de reviderede principper åbnes der desuden for, at der i visse tilfælde (især når passagergrundlaget er tyndt) kan ske en integration mellem lokale og regionale ruter for på denne måde at udnytte de samlede ressourcer optimalt. I regionens tyndest befolkede områder vil hurtige og direkte ruter ikke være attraktive for den del af befolkningen, der bor lidt væk fra ruten, og kommunerne vil kun have begrænsede muligheder for at etablere et effektivt system af tilbringerruter. Resultatet vil være dårligt belagte regionale busser, som det fx ses på ruten Varde-Grindsted, hvor over halvdelen af afgangene kører tomme på en del af ruten.