

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989

Regionale principper for bustrafik 2020

- vedtaget af regionsrådet den 22. juni 2020

Principperne er rammer for trafiksselskabernes planlægning af bustrafikken. Der er tale om principper, der dels direkte bygger på beskrivelser i Lov om Trafiksselskaber og dels er en tolkning af andre dele af loven. Jævnfør ansvarsfordelingen i loven lægger principperne op til, at regionen fastlægger selve busnettet (hvilke ruter, der ønskes betjent), mens trafiksselskabet har ansvaret for fastlæggelse af linjeføring og køreplaner (herunder stoppesteder og den enkelte rutes frekvens) samt koordinering af lokal og regional busbetjening. Det præciseres, at forslag til nedlæggelse af ruter eller væsentligt ændret frekvens, herunder i forbindelse med natbusbetjening, ønskes forelagt regionsrådet.

Det er trafiksselskabernes ansvar, at den regionale busbetjening lever op til principperne.

Forslaget om reviderede principper lægger ikke op til ændringer i det nuværende regionale busnet, men tilstræber en større klarhed i opgavefordelingen mellem region, trafiksselskab og kommuner vedrørende den kollektive trafikbetjening.

Økonomiske rammer

Der er en fast økonomisk ramme til rådighed for at drive de regionale busser. Det indebærer, at betjeningen af de forskellige områder indbyrdes må balanceres inden for rammen. Den samlede ramme ændres løbende med indeks for pris- og lønudvikling.

Fordelingen af rammen mellem FynBus og Sydtrafik følger af den grundlæggende fordelingsmodel, som blev vedtaget af regionsrådet i 2012. Der er i forbindelse med budgetaftalen for 2020 sket en tilpasning af modellen således, at finansieringen af Vestbanen fremover sker særskilt i forhold til fordelingsnøglen for den regionale bustrafik.

Undertiden besluttes tillæg til rammen med det formål at gøre en særlig indsats over for specificerede opgaver. Disse tillæg kan være for en kortere årrække.

Region Syddanmark ønsker en grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser og Vestbanen. Den grønne omstilling skal ses i sammenhæng med den økonomiske ramme.

Betjeningsprincipper

Lov om Trafiksselskaber beskriver en række betingelser for den regionale trafik.

Den ene betingelse er, at trafiksselskaberne har til opgave at fastlægge linjeføring, frekvens og stoppesteder samt at koordinere lokale og regionale ønsker.

Den anden betingelse er, at regionale ruter betjener rejsemål i hver sin kommune. Regionale ruter skal således forløbe på tværs af mindst en kommunegrænse.

En tredje betingelse er, at regionale ruter skal forbinde byer af regional betydning. Dette fortolkes således af Region Syddanmark:

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989

- Byer på mere end 5.000 indbyggere er byer af regional betydning. Dog anses den største by i kommuner uden byer af denne størrelse også som en by af regional betydning. I øvrigt vil hovedparten af byer på 3.000-5.000 indbyggere ligge på forbindelser mellem ovennævnte byer, og vil således uden videre kunne betjenes. Giv by anses som en by af regional betydning til trods for, at byen kun er på ca. 4.600 indbyggere
- En række større byer uden for regionens grænse er også byer af regional betydning. Det drejer sig om Flensborg, Horsens, Herning, Silkeborg og Skjern. Betjeningen af disse byer sker via samarbejde med de respektive trafikforvaltere.

Billund Lufthavn med et stort antal internationale, nationale og regionale rejsende anses også som et regionalt rejsemål.

Det er Region Syddanmarks opfattelse, at betjeningen af disse byer som hovedregel skal ske til byens centrale trafikterminal. Hvis der undervejs passeres større arbejdspladser eller andre delmål med potentielt mange passagerer kan disse også betjenes. Men der er et væsentligt hensyn til at få de regionale busser hurtigt frem til byens trafikterminal.

Busser, der især tjener til at transportere uddannelsessøgende fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne kan søge direkte mod uddannelsesinstitutionerne og kan herefter evt. køre videre mod trafikterminalen.

Lov om Trafikselskaber har en fjerde betingelse om, at der ikke må køre regionale busser parallelt med togbetjente strækninger. Det er dog Region Syddanmarks opfattelse, at i tilfælde, hvor busbetjening parallelt med togstrækninger kan løfte transportopgaver, som toget ikke varetager, vil det være acceptabelt, at de regionale busser løfter disse opgaver. Det kan være ved at øge frekvensen, fx fra 2-times-frekvens til timesfrekvens, hvor hver anden transportmulighed er toget og de øvrige er med bussen.

Forventninger

Grøn omstilling

Regionsrådet ønsker en grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser og Vestbanen. Det er derfor regionsrådets forventning, at trafikelskaberne arbejder aktivt og rettidigt med og for den grønne omstilling.

Uddannelsesruter

Det er for regionsrådet helt afgørende, at betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet. En vigtig forudsætning for, at uddannelsesruter fungerer godt, er at kommunerne løfter opgaven med en god tilbringertrafik. Flextrafiksystemet er hensigtsmæssigt i den sammenhæng, forudsat der gives et prisbilligt tilbud til de uddannelsessøgende.

Betjeningsprincipperne giver mulighed for, at afgangene på tidspunkter, der passer til ringetiderne, rettes mod uddannelsesinstitutionerne.

Den generelle betjening

I forhold til den generelle betjening er det regionsrådets forventning, at trafikelskaberne i den generelle betjening sigter efter:

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989



- Få stop – hurtigt frem. På vej ind mod bycentret kan øvrige større rejsemål (sygehuse, arbejdspladskoncentrationer, turistmål m.v.) dog betjenes, hvis det kan foregå på en fornuftig vis, det vil sige så ruteøkonomien ikke forringes afgørende og så køretiden kun forlænges i ubetydeligt omfang.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommune ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgang, mindre omveje mv.) som en del af den regionale betjening.
- Samtænkning med andre mobilitetstilbud, fx flextrafik.