

Region Syddanmark
Damhaven 12
7100 Vejle

Direktion
lho@fynbus.dk
Telefon direkte: 6311 2201

Den 29. august 2008

Høringssvar vedr. forslag til principper for bustrafik

FynBus har i brev af 18. juni 2008 modtaget Region Syddanmarks forslag til principper for bustrafik i høring. Nærværende høringssvar har været behandlet i FynBus' bestyrelse den 21. august 2008.

Forudsætningerne for FynBus' svar er det nuværende regionale rutenet.

Forslag til regionale rejsemål:

Region Syddanmark opererer med 4 kategorier af rejsemål, der omfatter følgende fynske rejsemål:

Type A:	Odense og Svendborg
Type B:	Bøjden (Færgehavn), Spodsbjerg (Færgehavn), sygehusene i Odense og Svendborg
Type C:	Nyborg, Middelfart, Faaborg, Assens, Kerteminde og Munkebo
Byer 3.000-5.000:	Rudkøbing, Otterup, Højby, Strib, Bellinge, Langeskov, Bogense, Årslev, Vissenbjerg, Glamsbjerg

Det skal bemærkes, at FynBus betragter Højby og Bellinge som en del af Odense og bybussystemet i Odense, mens Strib betragtes som en del af Middelfart og bybussystemet i Middelfart.

Det noteres, at de udpegede type A-rejsemål er togbetjente i halvtimesdrift (med et yderligere tog til Ringe), og at den nationale trafikplan perspektiverer en yderligere opgradering af strækningen.

Tilsvarende er de nærliggende jyske type A-rejsemål togbetjente med god frekvens.

- Det skal anbefales at man ikke bare fokuserer på enkelte store virksomheder som sygehusene, men også regner tilsvarende samlinger af flere firmaer på den samme beliggenhed, eksempelvis Syddansk Universitet og University College Lillebælt, der

er/bliver Odenses største "arbejdspladser", samt Lindø-værftet med som type B rejsemål.

Erfaringsmæssigt er den største del af de rejser, der foretages på Fyn kortere rejser på under 5 zoner. Hvis det er et generelt pendlingsmønster i regionen kunne de opstillede miljømål måske indfries ved at indrette trafiksystemet målrettet mod dette marked. Samtidig vurderes det at en given størrelse af byer ikke nødvendigvis et udtryk for relationerne mellem dem.

Det bemærkes at uddannelsesinstitutioner som gymnasier, handelsskoler, tekniske skoler der i dag primært betjenes af regionale ruter, ikke er omfattet af definitionen på regionale rejsemål. Det samme gælder for færgerne til og fra Ærø

Den nedre grænse for at kalde en by for et regionalt rejsemål er 3.000 indbyggere, men det bør overvejes om mindre bysamfund og virksomheder der ligger inden for et geografisk afgrænset område ikke også skal omfattes af definitionen for regionale rejsemål, som, fx Brenderup-Harndrup, Rolfsted-Ferritslev, Gudme-Gudbjerg og Nørre Broby-Brobyværk. Samtidig bør det overvejes, om ikke også mindre bysamfund tæt på større regionalt rejsemål bør omfattes af definitionen for regionale rejsemål, idet der fra disse bysamfund er en betydelig større indpendling til den større by end fra mindre byer der f.eks. ligger 20 km. væk fra et større regionalt rejsemål.

- Det anbefales jf. ovst. at geografiske områder med mindre bysamfund og virksomheder omfattes af definitionen for regionale rejsemål;
 - Herunder ovenstående samt forbindelsen Middelfart – Bogense og forbindelsen Middelfart – Fredericia.
- Det anbefales jf. ovst., at mindre bysamfund omfattes af definitionen for regionale rejsemål;
 - Herunder Morud – Odense.

FynBus har noteret, at forslaget lægger op til prioritere områder og tidspunkter, hvor der er et størst grundlag for kollektiv trafik, med fokus på Odense og Svendborg, hvilket FynBus fagligt er enig i.

- FynBus vil anbefale at der udarbejdes en detaljeret pendlingsstatistik for FynBus' område, der kan indgå i overvejelserne om den regionale bustrafik.

Forslag til relationer og frekvenser

Regionens forslag lægger op til faste ruter mellem type A og type C rejsemål, mens behovet for ruter til og fra type B rejsemål og ruter type C rejsemål imellem skal vurderes nærmere.

Frekvensen mellem type A rejsemål forventes i dagtimerne at være ½ timedrift, mens der på øvrige faste ruter foreslås timedrift i dagtimerne.

Byer mellem 3.000 og 5.000 indbyggere betjenes via ruter mellem type A, B, C.

Med baggrund i en strikt fortolkning af regionens forslag har FynBus lavet oplæg på en rutestruktur, se bilag I, der har følgende konsekvenser i forhold til den nuværende regionale busbetjening:

- 45 % af kørslen nedlægges samtidig med at frekvensen på de tilbageværende ruter næsten fordobles, hvor der i forvejen er høj frekvens med 1- 4 busser i timen, idet der forudsættes uændret samlet kørselsomfang
- 45 % af passagererne mister umiddelbart regional busbetjening, og afhængig af det fremtidige stopmønster på de tilbageværende regionale ruter kan tallet være højere.

Det bemærkes at oplægget ikke nævner en "maskevidden" for stoppesteder i det kommende regionale trafiksystem, f.eks. om der kan foretages stop ved andre byer og lokaliteter end dem der er regionale rejsemål når de ligger på ruten, og hvilke kriterier der i givet fald skal lægges til grund.

Med oplægget vil der være regional busrute mellem Odense og Svendborg samt Odense og Middelfart, hvor der også er betjening med tog. I dag er der ikke egentlig busbetjening af strækninger der betjenes med tog.

- FynBus vil anbefale, at der ikke oprettes busruter parallelt med jernbanelinier.

Oplægget medfører ligeledes, at der ikke længere vil være regional busbetjening af de regionale rejsemål Otterup og Bogense, da der ikke vil være en rute de vil kunne blive betjent via.

Det noteres, at der tilsyneladende ikke er foretaget "forretningsmæssige" vurderinger i fastlæggelsen af hvilke ruter, der fremtidig skal finansieres af regionen.

Erfaringsmæssigt vælger kunden sit transportmiddel ud fra blandt andet den samlede rejsetid. Det vil sige fra "gadedør til gadedør". I offentlig servicetrafik er den typisk sammensat af:

- Gang eller cykling til stoppestedet (bil bruges stort set ikke som tilbringer til bus)
- Ventetid
- Rejsetid med bus A
- Evt. omstigning, ventetid og rejsetid med Bus B
- Gang eller cykling fra stoppestedet

Brugerundersøgelser har vist, at mere end en bus-bus omstigning medfører et fravalg af bus-sen som transportmiddel, hvorimod tog-bus omstigning tolereres bedre.

Frekvens er et væsentligt element i den oplevede fleksibilitet, men afstanden til og mellem stoppestederne er også en væsentlig parameter.

Som supplement til det regionale forslag har FynBus lavet et oplæg til rutestruktur, der sikrer at alle udpegede regionale rejsemål får betjening med regionalbus eller regionaltog, samtidig med at der ikke sker en dobbeltbetjening med både bus og tog. Se bilag 2.

Service mål

Forslaget til servicemål om omkostningseffektivitet, hurtighed og rettidighed tolkes som udgangspunkt derhen, at der skal køres så strømlinet, ensartet, direkte og med så få stop som

muligt på de kommende regionale ruter, og erfaringsmæssigt er der en tæt sammenhæng mellem hurtighed og rettidighed.

Omkring stoppesteder og terminaler ønsker regionen at disse er sikre og trygge, hvilket FynBus er enig i. Det skal for god ordens bemærkes at opgaven med stoppesteder, terminaler og den øvrige infrastruktur er en kommunal opgave.

På baggrund af regionens forslag vurderer FynBus, at de fremtidige lokale ruter i en vis udstrækning kommer til at fungere som "tilbringere" til det regionale net. De fleste steder på Fyn er de lokale ruter meget målrettet befordring af skoleelever, hvilket ikke harmonerer med at lave en køreplankoordineret med et rutesystem med faste minuttal.

Det vurderes at medføre, at der enten skal ske en væsentlig øgning af den kommunalt finansierede kørsel eller at betjeningen helt opgives.

De lokale ruter som "tilbringere" medfører behov for kraftig opgradering af infrastrukturen omkring de centrale omstigningssteder i de mindre bysamfund, hvor fx Ullerslev eller Lange-skov vil blive betjent på hovedvejen, og det medfører, at der blandt andet skal sikres krydsning af stærkt trafikerede veje.

Det noteres, at der i høringsmaterialet ikke nævnes noget om tilgængelighed for ældre og handicappede. Tilsvarende præciseres der ikke mål omkring komfort.

Forslaget prioriterer ikke hvilken målgruppe (bolig-arbejdsstedsrejsende, uddannelsessøgende, fritidsrejser) eller hvilke passagertyper (erhvervsaktive, unge, ældre, børn osv.) der skal sættes på.

Samlet vurdering

FynBus har i sin samlede vurdering taget udgangspunkt i FynBus forslag til fremtidige regionale ruter, bilag 2.

Det bør overvejes, at analysere på om "lynpendlere", der i myldretiden overlejrer et basissystem er et koncept, der bør udbredes.

Hvis de lokale ruter vil skulle fungere som tilbringerruter til de regionale ruter, vil det i sig selv betyde en opgradering af de lokale bussystemer. I dag består denne kørsel i overvejende grad af egentlig skolebuskørsel, der kun i begrænset omfang er egnet som tilbringersystem, fordi denne kørsel er prioriteret i forhold til skolernes ringetider og fordi denne kørsel typisk kun kører i afgrænsede tidsrum i løbet af dagen. Et egentligt lokalt tilbringersystem vil skulle tænkes med samme systematik som de regionale ruter.

Herudover vil det kommende regionale net stille langt større krav til infrastrukturen omkring de centrale omstigningssteder (læfaciliteter, information, gangforbindelser mv.), hvilket vil medføre væsentlige anlægsudgifter for kommunerne.

Forslaget nævner ikke om der skal tages specielle hensyn til ældre og handicappede, samt om der skal stilles særlige krav til busser, med henblik på miljø og komfort.

For at bevare sammenhængen i den samlede offentlige servicetrafik i FynBus' område, vil implementeringen af oplægget kræve, at samtlige kommunale trafikplaner justeres i forhold til den regionale trafikplan. Dette vil kræve en indgående dialog mellem kommuner, region og FynBus. FynBus har i sit planlægningsarbejde taget udgangspunkt i, at den regionale trafikplan først implementeres samtidigt med de kommunale planer, der først kan udarbejdes når den regionale trafikplan er godkendt.

FynBus ser frem til at indgå i samarbejde med Region Syddanmark om den regionale buskørsel.

Venlig hilsen

Lars Oksbjerg
Direktør



