

## En lille intro til samarbejdet mellem Sydtrafik, kommuner og region om kollektiv trafik

### Trafikselskaber koordinerer den offentlige servicetrafik - for kommuner og regioner

I forbindelse med kommunalreformen i 2007 blev de nuværende trafikselskaber dannet og Sydtrafik opstod som en sammenlægning af Sydbus, Ribe Amts Trafikselskab og hovedparten af VAT.

Lov om Trafikselskaber fastslår at alle kommuner og regioner skal være medlem af et trafikselskab – kun ikke-brofaste ø-kommuner kan melde sig ud.

Trafikselskaberne skal varetage disse opgaver inden for sit geografiske område:

1. Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
2. fastsættelse af takster og billetteringsystemer,
3. koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
4. individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
5. privatbaner



Sydtrafik kan desuden på vegne af kommuner og region varetage kørsel som de må varetage jfr. anden lovgivning, f.eks. lægekørsel og kørsel til genoptræning.

Sydtrafik varetager i 2018 busdrift for 698 mio. kr., handicapkørsel for 45 mio. kr., kommunal flextrafik for 22 mio. kr., siddende patientbefordring for 104 mio. kr. og togdrift for 27 mio. kr. (Vestbanen).

### Tæt samarbejde mellem kommuner, region, Sydtrafik og vognmænd

Sydtrafik ejes af Region Syddanmark samt af de 11 kommuner i vores dækningsområde (Fanø har meldt sig ud).

Kommuner og region bestemmer og bestiller, den offentlige servicetrafik der ønskes.

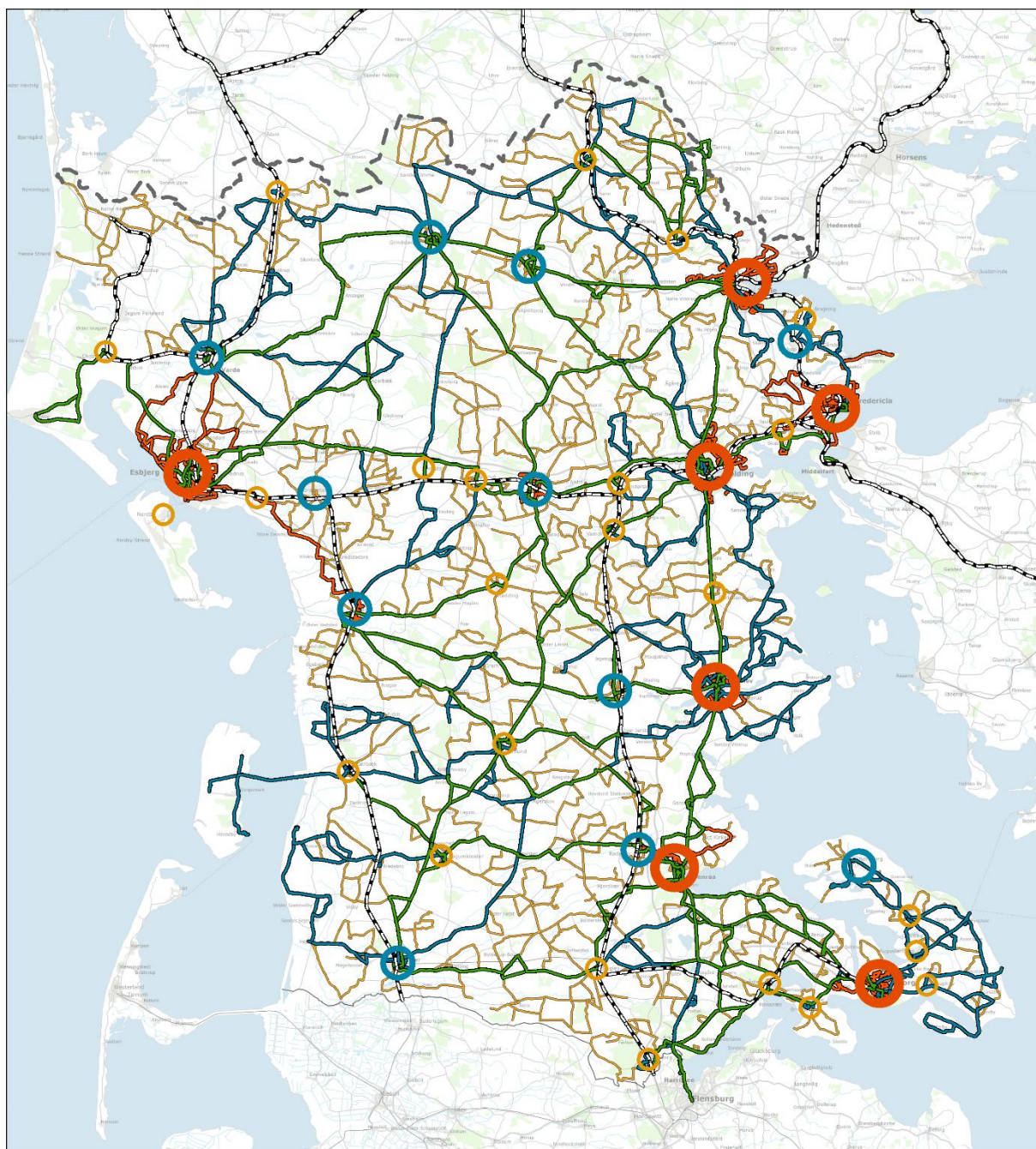
Sydtrafik planlægger og koordinerer kørslen.

Al Sydtrafiks kørsel udbydes til private vognmænd, der står for den daglige kørsel og som anskaffer materiel og ansætter chauffører.



## Sydtrafiks rutenet for busser

Region Syddanmark bestiller og betaler for regionale ruter (de grønne ruter på kortet nedenfor) samt for drift af Vestbanen. De 11 kommuner bestiller og betaler hver især for kommunal rutekørsel indenfor egen kommune (de blå, røde og gule ruter på kortet nedenfor)



- |                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| ○ 2.500 - 5.000 indbyggere  | — Regionalruter         |
| ○ 5.000 - 15.000 indbyggere | — Mellembysruter        |
| ○ Over 15.000 indbyggere    | — Bybusser              |
|                             | — Lokalruter/skoleruter |

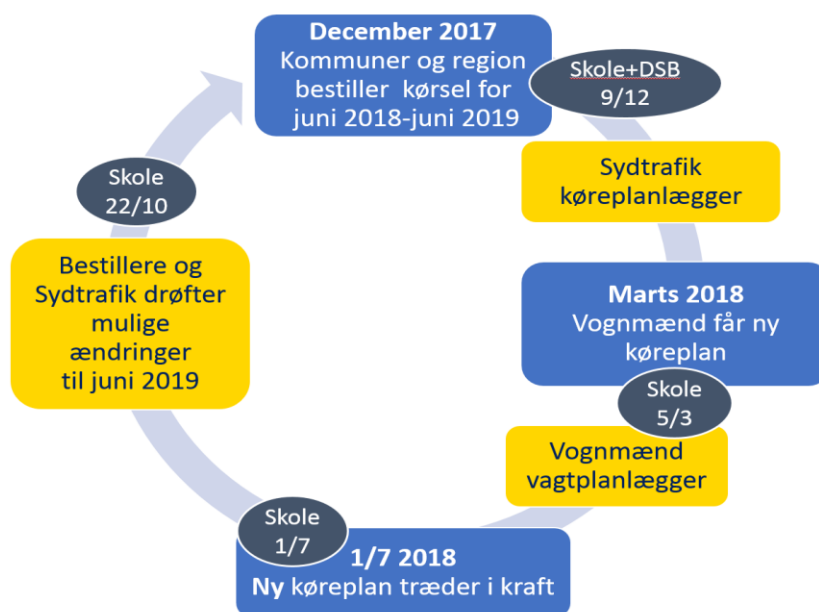
Nogle kommuner har valgt selv at varetage hele eller dele af skolebuskørslen, denne kørsel fremgår derfor ikke af ovenstående kort, ligesom den ikke fremgår af Rejseplanen.

## Planlægningen af bussernes køreplaner

Hvert år har en fast rytme, hvor der er forskellige deadlines, der skal overholdes for at de forskellige faser i arbejdet kan hænge sammen, og for at hverken passagerer eller vognmænd skal generes af for mange og pludselige skift.

Mange ruter er køreplanlagt så de hænger sammen med andre ruter, og mange passagerer benytter sig af at bus-og-bus eller bus-og-tog korresponderer (dvs. at køreplanerne er tilrettelagt, så der er tilpas tid til at skifte). Derfor vil ændringer på én rute ofte medføre, at der også skal ændres på andre ruter. Det kan være en større og ret tidskrævende opgave at få hele puslespillet til at gå op.

Sydtrafik gennemfører et stort årligt køreplansskifte i juni/juli, hvor langt de fleste ændringer i køreplanerne foretages. Der uploades nye køreplaner til Rejseplanen, til Sydtrafiks hjemmeside, ligesom der hænges nye køreplantavler op ved stoppesteder og på stationer.



Desuden tilrettes køreplanerne efter behov i december, hvor DSBs køreplaner ændres (en del bustider er nemlig tilpasset togankomster og togafgange)

Skoleruter er som regel enkle at tilrette, da ruten er skræddersyet et bestemt formål og ændringer hurtigt kan kommunikeres til målgruppen. Skoleruter kan derfor tilrettes 4 gange årligt.

## Udbud

Det er et krav, at Sydtrafiks kørsel med mellemrum konkurrenceudsættes. Det sker ved, at kørslen udbydes efter gældende EU-regler. Resultatet er, at der indgås kørselskontrakter med private operatører for en årrække. Det vurderes i hver situation, hvor lang tid det er vil være fornuftigt at være bundet i, fordi prissætningen normalt afhænger af kontraktlængden. Buskontrakterne er typisk 6-8 år mens Flextrafikkontrakterne er for 2 år.

Forud for udbuddet fastlægger Sydtrafik sammen med de berørte bestillere ønsker og krav til, hvordan kørselsopgaven skal løses. Det kan fx være særlige krav til miljøforhold, antal sæder, køretøjets indretning og størrelse. Kriteriet for kontrakttildeling aftales også.

## Flextrafik

Flextrafik henvender sig hovedsageligt til borgere, som ikke har mulighed for at benytte den almindelige kollektive rutetrafik. Flextrafik kan karakteriseres som behovsstyret kollektiv trafik med mindre vogne. Kørslen er planlagt efter borgerens individuelle behov for kørsel og ikke efter en fast køreplan, som det kendes fra busser. Flextrafik er den samlede betegnelse for alle de kørselstyper, der indgår i den behovsstyrede kollektive trafik.

## Proces for Sydtrafiks budget

Sydtrafiks budgetproces minder meget om den kommunale budgetproces, dog skal vi som trafikelskab (jfr. Lov om Trafikelskaber) have godkendt vores budget senest 15. september.

Sydtrafiks årshjul for budgettet starter i april, hvor bestyrelsen godkender forudsætningsgrundlaget. I maj drøfter bestyrelsen forslag til budget, som derefter sendes i høring hos kommuner og region fra maj til august. Sydtrafiks bestyrelse godkender det endelige budget i august/september og repræsentantskabet godkender finansieringsprincipperne.

