

## FÆLLES VISION FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I SYDDANMARK

for kommunerne, regionen, FynBus og Sydtrafik

### DEN SYDDANSKE VISION FOR KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektive trafik i Syddanmark

- A. skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer
- B. skal være omkostningseffektiv
- C. skal til enhver tid naturligt indgå i borgerens valg af transportform
- D. skal samlet set øges og samtidig udgøre en stigende andel af den samlede persontrafik. Målet er en årlig vækst i passagerantallet, der understøtter den nationale målsætning om 50 % vækst indtil 2030
- E. skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning i hele regionen
- F. skal have et faldende miljøaftryk
- G. skal være referencestandard – dvs. blive vurderet blandt de bedste til at måle sig op mod i andre tilsvarende trafiksystemer i og uden for Danmark

### VIGTIGE GREB FOR AT NÅ VISIONEN

#### Betjeningsprincipper

1. *En højfrekvent og sammenhængende togbetjening, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive trafikbetjening*
2. Der skal mellem byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et højfrekvent regionalt bussystem, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:
  - a. Erhvervspendlere: Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer.
  - b. Uddannelsessøgende: Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal være højfrekvente og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller også store krav til uddannelsesinstitutionerne.
  - c. Togpendlere: I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter alle IC- og Lyntogsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervspendling mellem de større byer.

3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget i relevante retninger
4. I de tyndt befolkede områder skal der være et velfungerende kollektivt trafiktilbud, som understøtter bosætningen uden for de større byer i kraft af gode korrespondancer til de større byers arbejdsplads- og serviceudbud. Dette trafiktilbud udgør en modvægt til den stigende urbanisering. Tilbuddet skal gennem en optimal kombination mellem behovsstyret trafik og rutedrift betjene forskellige målgrupper:
  - a. erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer.
  - b. ærinde- og fritidsrejser.

### Samarbejde

1. De tre aktører, kommuner, region og trafikselskaber skal gennem et tæt, forpligtende samarbejde optimere og effektivisere den samlede drift og samtidig løbende udvikle den kollektive trafik
  - a. Der foreslås etableret et syddansk Kollektiv Trafik Forum (*skitse til kommissorium vedlagt*).
2. Der bør være et særligt fokus på i videst muligt omfang at trække bilister over i den kollektive trafik – altså at udnytte "bilist-potentialet"
3. Der bør også være et fælles fokus på stabilitet i rutenettet, fx gennem et "basisnet", som der er enighed om at holde uden for kortsigtede "økonomiske tilpasninger"

### De tre aktørers roller i samarbejdet

Det er bestillerens rolle

- at sætte mål for den kollektive trafikbetjening, fx
  - at fastlægge balancen mellem betjening af forskellige områdetyper (fx by-land)
  - at afveje den indbyrdes balance mellem hvilke tilbud, forskellige kundesegmenter skal have
  - at fastlægge overordnede betjeningsprincipper (fx selvfinansieringsgrad, omfang af aften- og weekendkørsel, natbusser)
- indbyrdes (mellem kommuner og region) at præcisere ansvaret for forskellige rutetyper og betjeningssystemer

Det er trafikselskabernes rolle

- at have en relevant kompetencepulje, der gør det indlysende gunstigt for kommuner og region at benytte sig af trafikselskabernes tilbud, fx
  - inspirere bestillerne til at overveje, om man har det bedst mulige rutenet/betjening
  - udvikle nye produkter
- at udfylde og optimere inden for målene, fx
  - at søge den højst mulige kundetilfredshed
  - at have fokus på kommunikationen/dialogen med brugerne
  - at der opnås optimal sammenhæng mellem tog- og bustrafikken. Hvilket er afhængigt af en ordentlig dialog med togoperatørerne
  - at det indbyrdes samarbejde (mellem trafikselskaberne) fungerer godt
  - at sikre, at den kollektive trafik sker på den bedst opnåelige bæredygtige måde
  - at sikre en løbende effektivisering af såvel drift som organisering
  - at opbygge et godt datagrundlag

Derudover er det en fælles opgave

- at skabe den bedst mulige sammenhæng i budget- og planlægningsprocesserne