

Bilag til punkt 2:

Formål, principper og kriterier for det regionale
rutenet i Region Midtjylland

Udvalget for kollektiv trafik
og det regionale rutenet

Møde den 27. februar 2008

Bilag pkt. 2

Notat om moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet

- formål, principper og kriterier

Indhold

Indledning og baggrund.....	1
Lovgivning	2
Regional Udviklingsplan	3
Udfordringer og formål	3
Principper for et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet	5
Kriterier for serviceomfanget.....	5
Afgrænsning til lokale ruter	7
Tidsplan for den videre proces.....	7

Indledning og baggrund

I dette notat skitseres principper og kriterier for et moderniseret regionalt rutenet. Notatet er i første omgang oplæg til drøftelse af principper og kriterier for et moderniseret regionalt rutenet på møde den 27. februar 2008 i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet.

Region Midtjylland overtog den 1. januar 2007 bestiller- og dermed finansieringsansvaret for et net af regionale ruter. Rutenettet fremgår af Trafikplan 2007. Definitionen af regionalruter var simpel, nemlig at ruter, der overskrider en kommunegrænse, blev defineret som regionalruter, finansieret af Region Midtjylland. Den simple definition blev valgt af praktiske og tidsmæssige årsager bl.a. for at sikre en fortsat fremadskriden i dannelsen af Midttrafik. Herved påtog Region Midtjylland sig en del ruter, hvor overvejende dele af kørslen er af lokal karakter.

Det blev i forbindelse med vedtagelsen af Trafikplan 2007 den 11. oktober 2006 i Forberedelsesudvalget besluttet, at rutenettet skal gennemgås og effektiviseres. Om den fremtidige regionale kollektive fremgår det af Trafikplan 2007 bl.a.:

- "at den primære regionale opgave er betjening af pendlerstrømme inklusiv uddannelsessøgende mellem de nye kommuner"
- "at et centralt tema for arbejdet med en regional trafikplan bliver at skabe en god og effektiv betjening af de større samlede koncentrationer af regionale rejsemål i regionens store byer, samt at regionen opprioriterer de regionale opgaver ved at forbedre forbindelserne til de større byer, mod at kommunerne overtager lokale opgaver".

Udgangspunktet for gennemgangen og effektiviseringen af rutenettet er,

- "at der opstilles målsætninger og vejledende servicemålsætninger for det regionale trafiknet, der skal være med til at understøtte vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning samt skabe sammenhæng i regionen".

Det økonomiske tilskud til regional kollektiv trafik udgør ca. 40 % af Region Midtjyllands budget til regional udvikling. Administrationen forventer, at rammen også fremover vil udgøre samme andel af budgettet til regional udvikling, under forudsætning af at der ikke tilføres yderligere midler til området for kollektiv trafik.

Kravet om effektiviseringer og rationaliseringer er i efteråret 2007 blevet yderligere aktualiseret som følge af de omkostningsstigninger, der følger af ændringer i dieselafgifterne og mindreindtægter fra Bus&Togsamarbejdet.

Til at gennemføre rationaliseringerne og effektiviseringerne af det regionale rutenet har Regionsrådet nedsat et midlertidigt udvalg for kollektiv trafik og det regionale rutenet.

Udvalget har til opgave, at

- Udarbejde forslag til revideret trafikplan, herunder
- Opstille kriterier for et sammenhængende regionalt rutenet, samt deraf følgende afgrænsning for lokale ruter,
- Udarbejde forslag til rationaliseringer i det regionale rutenet, herunder foreslå tidsplan for rationaliseringernes indførelse og sikre økonomisk råderum til udviklingsaktiviteter fremover,
- Opstille service- og kvalitetsmål for den regionale kollektive trafikbetjening

Udvalget har på sit første møde i januar 2008 opstillet en faseopdelt tidsplan for gennemførelse af rationaliseringerne og effektiviseringerne.

Fase 0, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2008 og evt. januar 2009

Fase 1, gennemføres ved køreplansskiftet i juni 2009

Fase 2, gennemføres fra 2010

Fase 0 og 1 er reduktioner med udgangspunkt i det eksisterende regionale rutenet. Med hensyn til fase 1 indledes der i foråret 2008 drøftelser med berørte kommuner om at overtage hele eller dele af kørslen.

Fase 2 omfatter en mere gennemgribende omlægning af det regionale rutenet. Heri indgår en redefinering af, hvad der er regional kollektiv trafik, og herunder hvilke kriterier der skal være kendetegnende for regionale ruter.

Dette notat koncentrerer sig om **fase 2**.

Lovgivning

Lov om trafikselskaber fastlægger, at regionerne skal finansiere et regionalt rutenet. Af lovbemærkningerne fremgår, at regionale ruter betjener bycentre i hver sin kommune (uden direkte banebetjening). Der er ikke angivet en nærmere definition af bycentre.

Region Midtjylland har et veludbygget jernbanenet, der dækker store dele af regionen. Togtrafikken, såvel fjern-, som regionaltrafikken udgør en central del af den regionale kollektive trafik imellem de fleste større byer i regionen. Togtrafikken planlægges og finansieres af Staten.

Regional Udviklingsplan

Den regionale udviklingsplan sammenfatter Regionsrådets visioner og strategier på bl.a. kollektiv trafikområdet. Med fokus på den regionale kollektive trafik, fremgår det at:

”Den kollektive trafik udbygges, så den reelt kan konkurrere tidsmæssigt med bilen på en række hovedstrækninger”, og at det er udfordringen at være et ”Attraktivt transporttilbud til arbejde og uddannelse” samt at sikre ”God adgang til den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, der fortrinsvis findes i de store byer”.

Det fremgår endvidere, at den kollektive trafik er en af forudsætningerne for den regionale udvikling, og det konstateres, at ”Den regionale bustrafik overvejende er præget af pendlertrafik til arbejdspladser og uddannelsessteder. Pendlertrafikken er det helt afgørende grundlag for det regionale kollektive trafiknet. Der bør derfor fortsat være et sammenhængende regionalt net, der betjener disse rejsestrømme, så vidt muligt uden omvejskørsel og skift”.

Som et skridt på vejen fremhæves, at:

X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes, så vidt muligt med direkte busbetjening af større arbejdspladsområder og uddannelsessteder”.

De ovenfor beskrevne forhold kan sammenfattes til:

- X bus nettet og det øvrige regionale rutenet skal styrkes
- Ruterne betjener bycentre i hver sin kommune
- Arbejds- og uddannelsespendling i fokus
- Omvejskørsel og skift undgås så vidt muligt
- Uændret økonomisk tilskud
- Tidsplan - Iværksættelse fra 2010
- Togtrafikken yder et væsentligt bidrag til den regionale kollektive trafik

Udfordringer og formål

Problemerne med at færre og færre benytter den kollektive trafik i Region Midtjylland kan bl.a. forklares med, at der ikke er sket en fortløbende tilpasning af den kollektive trafik til de store ændringer, der er foregået på arbejdsmarkedet i folks transportadfærd og generelt i samfundet igennem de sidste 20-30 år. I flæng kan nævnes:

- Ændringer i arbejdsmarked og bosætning betyder, at folk pendler længere og længere
- Flere biler som følge af en generel velstandsstigning
- Kollektiv trafik – især buskørsel – har dårligt image, tager for lang tid pga. omvejskørsel.
- Regionale ruter er overvejende tilpasset tidligere kommunale strukturer og løser derfor mange lokale opgaver

En konsekvens af udviklingen er:

- Stigende trængsel på vejnettet og i byerne
- Problemer med fremkommelighed
- Afledte miljøeffekter, klima, CO₂, mv.

Udviklingen i den kollektive trafik har dog ikke stået til stille i perioden. Især skete der op igennem 1990'erne en del nyskabelser i den kollektive trafik i Danmark, bl.a.:

Xbus: Net af hurtige direkte forbindelser mellem byer i Jylland. Høj komfort. – Har været en succes siden starten i 1995.

Metro-busser: (ikke i Region Midtjylland) Koncenteret kørsel på strækninger i byer, hvor der er flest passagerer, ved at sammentænke regional- og bybuskørsel i større byer – indført i bl.a. Aalborg for 4-5 år siden.

Behovstyret kørsel: Teletaxi og telebus koordineret med andre offentlig betalte kørselsformer har muliggjort, at man kan fjerne "de store tomme busser i tyndtbefolkede landområder" og samtidig opretholde et tilbud om kollektiv trafik.

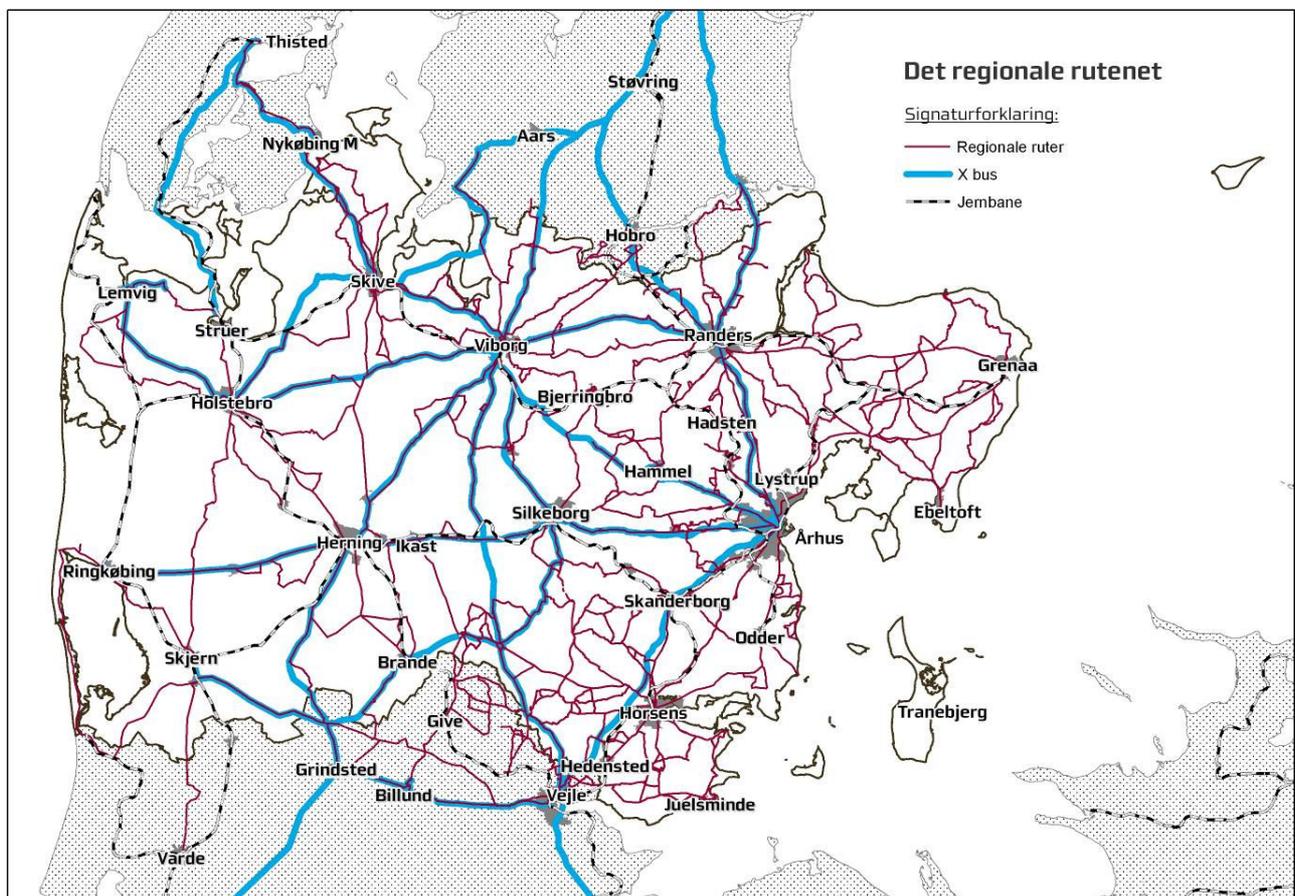


Fig. 1. Det nuværende regionale rutenet. Det fremgår, at udbredelsen af de regionale ruter varierer meget i regionen.

Udfordringen for et revideret rutenet er derfor at tage højde for ændringerne på arbejdsmarkedet og i folks transportadfærd, fx ved at udnytte og videreudvikle succesfulde nyskabelser i den kollektive trafik.

Formålet med at modernisere og effektivisere det regionale rutenet er at:

- Få flere passagerer på de regionale ruter og i den kollektive trafik i øvrigt
- Være et konkurrencedygtigt alternativ for pendlere, der ellers benytter bil
- Bidrage til at styrke den kollektive trafiks image
- Rationalisere "det overtagne" regionale rutenet og dermed bidrage til en klar rollefordeling mellem regional og lokal kørsel
- Tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser.

Principper for et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet

I stedet for at gennemføre rationaliseringer på det eksisterende rutenet som en langsom udtynding af "de svageste ruter" lægges der her op til, at rutenettet principielt oprettes fra ny ud fra nogle overordnede principper:

Principper

1. Det regionale rutenet dannes ved at forbinde hovedbyer (bycentre og regionale rejsemål) i hver sin kommune (også i naboregioner).
2. Rutenettet betjenes af X busser på de lange ruter suppleret med lynbusser¹ på pendlertunge dele af ruterne. X busser og lynbusser betjener regionale rejsemål på ruten, og stopper kun få steder.

I det omfang dele af rutenettet ved konkret vurdering ikke opfylder de beskrevne formål, fx om at tilgodese uddannelsessøgende til ungdoms- og videregående uddannelser, kan

3. X bus- og lynbusserne suppleres med fortrinsvis parallelle regionalruter, der også betjener småbyer på ruten og foretager små afstikkere til regionale og lokale rejsemål, samt kan fungere som tilbringerruter til X busser, lynbusser og tog.

Kriterier for serviceomfanget

I afsnittet om Principper for et moderniseret og effektiviseret regionalt rutenet er skitseret principper for udbredelsen af rutenettet. I det følgende beskrives forslag til kriterier for serviceniveauet på de enkelte ruter. Som i afsnittet om principperne er udgangspunktet de

¹ Busstandard og standsningsmønster varierer for X busser, lynbusser og regionalrutebusser. X busser er komfortbusser, særlig X bus-bemaling, få stop. Lynbusser er nyere landevejsbusser – evt. med flere stop end X busserne. Regionalrutebusser er landevejsbusseer, stopper hyppigt, små afstikkere fra hovedrute

visioner, strategier og anvisninger, som fremgår af Regional Udviklingsplan, men der inddrages også andre forhold, som administrationen har vurderet relevante.

Kriterier

- **Pendling** – definerer frekvens (kørselsomfang). Jo flere pendlere desto højere frekvens. Der opstilles kriterier for antal afgang baseret på omfanget af pendling mellem de byer eller bydele som ruten betjener. (Se eksempel nedenfor).
- **Regionale rejsemål.** Herunder den specialiserede service og til de kultur- og fritidsaktiviteter, som fortrinsvis findes i de større byer.
- **Økonomi.** Under hensyntagen til regionens økonomi vil ruternes selvfinansiering indgå i vurderingen af kørselsomfanget.
- **Passagertal.** Under hensyn til bæredygtighed såvel økonomisk som miljømæssig kan antallet af passagerer også være et kriterium for opretholdelse af en busrute (eller tur på en busrute). Fx min. 7 passagerer i bussen.
- **Regional udvikling** – tilgængelighed fra hele regionen. På strækninger, eller evt. større dele af regionen, hvor der er for få pendlere til at berettige andet end en minimumsbetjening, kan det overvejes – evt. som forsøg, at indsætte flere afgang. Argumentet kan være hensyn til udkantsområder med henblik på at sikre tilgængelighed og balance i regionen.
- **Sund fornuft.** Dygtig planlægning kan vise sig at give nogle muligheder, som ikke umiddelbart falder inden for de ovenstående kriterier. Det skal der også være plads til.
- **Korrespondancer og mødetider.** Det er et grundlæggende kriterium for køreplanlægningen, at der skal være mulighed for at skifte fra en rute til en anden. Det kan blive nødvendigt at prioritere mellem forskellige ruter, og i så fald må ruten med størst pendlerpotentiale prioriteres. Generelt skal det tilstræbes, at køreplaner – udover korrespondancer med busser og tog – tilpasses mødetider på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i muligt omfang.

Eksempel på anvendelse af kriteriet for frekvens

I tabellen er vist et eksempel på anvendelse af omfanget af pendling som kriterium for frekvensen på givne strækninger.

Pendlere på strækningen	X bus /lynbus	Frekvens i Myldretid	Frekvens øvrig dag og aften	Frekvens i weekend
> 2000	X	½-timedrift	timedrift	2-timers drift
1500-2000	X	½-timedrift	efter vurdering	efter vurdering
500-2000	evt.	timedrift	efter vurdering	efter vurdering
< 500	- evt. regional rute	efter vurdering	efter vurdering	efter vurdering

Tilsvarende kan der – for konkrete ruterelationer - opstilles eksempler på kriterier for anvendelse af regional udvikling og regionale rejsemål.

Afgrænsning til lokale ruter

Med et effektiviseret regionalt rutenet lægges op til en væsentlig reduktion i antallet af regionale ruter. Nedlæggelse af regionale ruter, som løser lokale kørselsopgaver, vil betyde, at kommunerne helt eller delvist må oprette lokalruter, der løser de lokale kørselsopgaver, som den tidligere regionalrute varetog.

Lokalruterne i kommunerne varetager kørsel inden for den enkelte kommune i overensstemmelse med det serviceomfang, som kommunen fastlægger. I de fleste kommuner er der bybusbetjening i kommunens hovedby. Kommunerne er i henhold til folkeskoleloven forpligtet til at transportere skoleelever til og fra skole efter afstandskriterier i forhold til elevernes klassetrin. Kommunens transportforpligtelse gælder også i de tilfælde, hvor folkeskoleelever skal bevæge sig langs eller krydse en vej, der er erklæret trafikfarlig. Transporten af skoleelever vil typisk danne rygraden i det kommunale rutenet, og vil også tilgodese pendlere, elever til ungdomsuddannelser og rejsende, der benytter bussen til indkøbsformål og lignende. Endelig fungerer de lokale ruter som tilbringere til øvrig kollektiv trafik, tog, X busser og regionalruter. For pendlere og andre, der rejser langt, er det derfor afgørende, at køreplanerne er koordineret, så der er mulighed for at skifte fra lokalruter til tog, X busser og regionalruter.

Lovgivningen giver mulighed for, at nabokommuner i fællesskab kan drive lokale ruter, der krydser kommunegrænsen og løser lokale kørselsopgaver i hver sin kommune.

Sammenfattende gælder for de lokale ruter:

- Lokale ruter løser kørselsopgaver indenfor den enkelte kommune
- Lokale ruter fungerer som tilbringere til tog og regionale ruter
- Lokale ruter kan løse mellemkommunale kørselsopgaver mellem nabokommuner

I konkrete tilfælde vil afgrænsningen mellem lokale og regionale ruter være vanskelig, med mulighed for en indbygget modstrid mellem regionale og lokale interesser. Det gælder bl.a. for tilbringerruter til nettet af X busser, lynbusser, regionale ruter og tog. Fx varetager en lokalrute måske noget skolekørsel, hvilket er i kommunens primære interesse, men som har et omfang, som betyder, at korrespondancer til en X busrute ikke kan opretholdes, så regionale pendlere ikke kan benytte lokalruten som tilslutningsbus til X bussen.

I sådanne tilfælde vil det være Midttrafiks opgave at finde en løsning, der tilfredsstiller de modsatrettede behov bedst muligt.

Tidsplan for den videre proces

På udvalgets møde den 23. januar 2008, blev der, som beskrevet på side 2, vedtaget en tids- og procesplan, opdelt i 3 faser, for effektiviseringer af det regionale rutenet.

Nedenstående er tidsplanen revideret med hensyn til beslutningsproces for fase 0, forventet regnskab 2007 for Midttrafik, ekstraordinært møde d. 14. maj 2008 og beslutningsproces for principper og kriterier for rutenettet.

Tidsplan for et effektiviseret og moderniseret rutenet, rev. 21. februar 2008	
18. januar 2008	Drøftelse af tids- og procesplan i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet. Drøftelse af fase 0-forslag (pkt. 2).
5. februar 2008	Forelæggelse af fase 0 i forretningsudvalget med henblik på efterfølgende beslutning i Regionsrådet.
20. februar 2008	Forelæggelse af fase 0 i Regionsrådet. Parallelt hermed høring i KKR. Forventet beslutning i Forretningsudvalget den 4. marts 2008.
27. februar 2008	Debat i udvalget for kollektiv trafik og det regionale rutenet om principperne for det regionale rutenet (fase 2). Foreløbigt indspil til regionens budget 2009 på kollektiv trafikområdet (fase 1) drøftes.
Marts - April/maj 2008	Forslaget til principper og kriterier (fase 2) for regionalt rutenet konkretiseres og konsekvensvurderes af Midttrafik i samarbejde med administrationen (kørselsomfang, køreplantimer, antal busser, omkostninger, m.v.). Herunder med inddragelse af pendlingsanalyser – Midttrafik / Cowi.
Primo april 2008	Forventet regnskab for 2007 for Midttrafik.
April 2008	Oplæg til fase 1-omlægninger og –effektiviseringer.
Marts - April/maj 2008	Midttrafik reviderer oplæg til omlægning af det regionale rutenet fra køreplansskiftet 2009 som oplæg til drøftelser med kommunerne. (Fase 1).
Maj – juni 2008	Drøftelser med kommuner / Fagligt Forum.
14. maj 2008	Panel- (og udvalgs) møde. 1) Drøftelse af regnskab 2007 for Midttrafik. 2) Indspil til budget 2009 (fase 1-omlægninger) med henblik på anbefaling til Forretningsudvalg og Regionsråd. 3) Drøftelse af oplæg fra Midttrafik om fase 2, med henblik på anbefaling til Forretningsudvalg og Regionsråd.
3. og 18. juni 2008	Hhv. Forretningsudvalgs- og Regionsrådsmøde: 1) Indspil til Midttrafiks budget 2009 (herunder nødvendige fase 1-omlægninger i 2009). 2) Oplæg (fra Midttrafik) om fase 2.
Juni 2008	Høring, kommuner og KKR af 1) Oplæg til fase 1-omlægninger og –effektiviseringer og 2) Oplæg til principper og kriterier (fase 2) for regionalt rutenet.
Sommer 2008	Principper og kriterier (fase 2) for regionalt rutenet indarbejdes i Midttrafiks Trafikplan-forslag.
Juni 2008	Ændringer for fase 1 forventes indmeldt til Midttrafik.
29. juni 2008 K08	Fase 0-ændringer træder i kraft ved køreplansskiftet.
August 2008	Midttrafik sender trafikplan i høring.
21. august 2008	Udvalget behandler høringssvar til Midttrafiks trafikplan.
September 2008	Høringssvar behandles i Forretningsudvalget og Regionsrådet.
Sept./okt. 2008	Vedtagelse af budgetter for 2009, kommunerne, regionen og Midttrafik.
December 2008	Midttrafiks bestyrelse forventes at vedtage Midttrafiks trafikplan.
Januar 2009	Anden del af fase 0 træder i kraft.
28. juni 2009 K09	Fase 1-ændringer træder i kraft ved køreplansskiftet.
Fra 2010	Fase 2-ændringer træder i kraft.