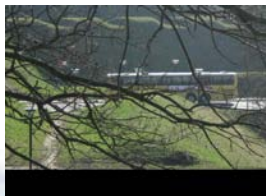




Betjening af udkantsområder og turistområder

februar 2010



Sydtrafik

Resume

Region Syddanmark har som bestiller af kollektiv trafik af regional betydning udarbejdet principper for kollektiv bustrafik af regional betydning. Principperne opstiller kriterier for regionale rejsemål og kriterier for betjening af disse. Desuden beskrives i principperne, at der er mulighed for betjening af store turistområder og yderområder.

I rapporten *udkantsområder og turistområder* foretager Sydtrafik en vurdering af, i hvilke områder, der bør etableres regional betjening ud over den betjening, der er beskrevet i Sydtrafiks Trafikplan 2009 – 2012.

Det er ikke i regionens principper nærmere defineret, hvad regionen opfatter som udkantsområder. Sydtrafik tager udgangspunkt i befolkningstætheden i forbindelse med definition af udkantsområder. Dette skyldes, at befolkningstætheden er en afgørende faktor for mulighederne for at etablere en effektiv kollektiv trafik. Tyndt befolkede områder tæt på en stor by, mellem store byer eller tæt ved det overordnede jernbanenet vurderes heller ikke at være udkantsområder med hensyn til kollektiv trafik, idet disse områder oftest vil have god kollektiv betjening.

Store turistområder defineres af Sydtrafik ud fra antallet af overnatninger og endagsturister på kommunebasis og en vurdering af, hvor der er store koncentrationer af turister. Når turistområder skal betjenes af kollektiv trafik er det fornuftigt at koncentrere sig om at betjene de områder, hvor mange turister er samlet, så den kollektive trafik bliver så effektiv som muligt.

De områder, der defineres som hhv. udkantsområder og store turistområder, sammenholdes med Trafikplan 2009 – 2012 for at finde de områder, der ikke opnår dækning ifølge Trafikplanen, og som derfor bør undersøges nærmere. De drejer sig om områder i hele Sydtrafiks område, bortset fra Trekantområdet, hvor befolkningstætheden generelt er høj, og der er god regional betjening ifølge Trafikplanen.

For hvert område vurderes, om betjening af området kan siges at være af regional betydning. I denne vurdering indgår bl.a. pendlingsanalyser, antallet af passagerer, der rejser på tværs af kommunegrænser og passagertal i sommerperioden og efterårsperioden.

Analysen viser, at der for udkantsområder alene kan være tale om regional betjening af Blåvand. Blåvand er således et vigtigt turistmål i sommerperioden og et udkantsområde udenfor turistsæsonen. Rute 40 (Esbjerg – Oksbøl – Blåvand) er derfor af regional betydning. Der er mange pendlere med rute 40, der krydser kommunegrænsen mellem Varde og Esbjerg Kommune. Sydtrafik foreslår således, at rute 40 også i fremtiden skal være regional.

Rømø i Tønder Kommune er et vigtigt turistområde. Sydtrafik foreslår derfor, at Region Syddanmark tiltræder delfinansiering af rute 185 (Skærbæk – Rømø) i sommerperioden på afgangene henvendt til turister.

Også på Fanø anbefales det, at Region Syddanmark tiltræder finansiering af den eksisterende lokalrute i sommerperioden.

Herudover er vurderet turistområderne Givskud Løvepark og Danfoss Universe der begge har mange besøgende, som dog ikke er i nærheden af Legolands besøgstal. Givskud og Danfoss

Universe indgår således ikke i analysen som specifikke rejsemål, men i stedet som en del af deres respektive kommuner i forbindelse med analysen af østkysten.

I de øvrige områder viser analysen, at busbetjening i høj grad er af lokal interesse. Derfor anbefaler Sydtrafik, at betjeningen i disse områder i fremtiden bliver i overensstemmelse med Trafikplanen.

1.	<i>Indledning</i>	5
2.	<i>Region Syddanmarks principper for betjening af udkantsområder og turistområder ...</i>	6
3.	<i>Udkantsområder</i>	7
4.	<i>Turistområder</i>	13
	Sydtrafiks kriterier for betjening af turistområder med regionale ruter	13
	Vigtige turistområder uden regional betjening.....	14
5.	<i>Vurdering af regional betjening i udkants- og turistområder</i>	17
	Principperne og betjening af udkants- og turistområder.....	19
	Sydtrafiks vurdering af regionale rejsemål i udkants- og turistområder	20
6.	<i>Forslag til regional betjening i udkantsområder og turistområder</i>	21
	Fanø Kommune.....	21
	Tønder Kommune	22
	Varde Kommune	36
	Haderslev Kommune	47
	Billund og Vejen Kommuner	51
	Lange ruter.....	53
7.	<i>Kommunernes ønsker til betjening af udkants- og turistområder</i>	54
8.	<i>Kommunal betjening af områder, der ikke betjenes af regionale ruter.....</i>	55
9.	<i>Det videre arbejde.....</i>	58

1. Indledning

Denne rapport er en del af Sydtrafiks Trafikplan 2009 – 2012, og omhandler betjening med kollektiv trafik af yderområder og turistområder.

Sydtrafiks Trafikplan blev godkendt af Sydtrafiks bestyrelse i efteråret 2009. Trafikplanen beskriver ud fra principper opstillet af Region Syddanmark, hvordan den fremtidige regionale betjening skal se ud. Region Syddanmark har i deres principper for kollektiv busbetjening lagt op til, at der vil blive afsat regionale midler til betjening af udkantsområder, og at der skal udpeges vigtige turistmål, der vil få betjening med regionale ruter.

I denne rapport vil Sydtrafik vurdere betjeningen af udkantsområder og vigtige turistmål i Syd- og Sønderjylland i forhold til Trafikplan 2009 – 2012, og opstille forslag til betjening af de områder, der i Trafikplanen i første omgang ikke betjenes af regionale ruter.

2. Region Syddanmarks principper for betjening af udkantsområder og turistområder

Region Syddanmark, som er bestiller af kollektiv trafik af regional betydning i Sydtrafiks område, har i 2008 udarbejdet Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning¹.

I principperne udpeges flere typer regionale rejsemål:

- Regionale A-rejsemål er byområder med flere end 25.000 indbyggere og internationale knudepunkter (f.eks. Billund Lufthavn)
- Regionale B-rejsemål er trafikknudepunkter med regionale rejsende, samt arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner med regional pendling
- Regionale C-rejsemål er byområder med et indbyggertal større end 5.000 men mindre end 25.000

I principperne nævnes også i forbindelse med B-rejsemål, at trafikselskaberne skal vurdere, om der er basis for at betjene store turistområder. Endelig foreslår Region Syddanmark busbetjening af yderområder "tilgodeset ved en særlig pulje inden for den samlede bevilling"².

Principperne fastlægger også, at en rute for at opnå regional finansiering skal krydse en kommunegrænse.

¹ <http://www.regionsyddanmark.dk/wm156333> , (7/4 2010)

² <http://www.regionsyddanmark.dk/wm156333> , (7/4 2010)

3. Udkantsområder

Af tidligere afsnit ses, at der ikke fra Region Syddanmarks side foreligger en fast definition af, hvornår et udkantsområde skal betjenes – eller hvornår, et område falder under definitionen "udkantsområde".

I Landdistriktsredegørelsen 2009³ benyttes de såkaldte *indikatorer for landdistriktsgrad*.

Emne		Indikator
Urbanisering	1	Befolkning i 2004 – pr. km ²
	2	Befolkning i landområder og byer under 1000 indb. – andel af befolkningen i 2004
	3	Areal i landzone – andel af kommunens areal
Center periferi	4	Gennemsnitlig afstand til motorvej – km
	5	Antal arbejdspladser i forhold til antal beskæftigede i 2004
	6	Gennemsnitlig afstand fra et punkt i kommunen til områder med stort overskud af arbejdspladser i 2004 – km
Landbrugets betydning	7	Beskæftigede i landbrugserhverv – andel af beskæftigede i 2004
Udvikling	8	Udviklingen i beskæftigelsen 1994-2004 – andel af beskæftigede i 1994
	9	Befolkningsudviklingen 1994-2004 – andel af befolkningen i 1994
Demografi	10	Befolkningen i alderen 17-64 år – andel af befolkningen i 2004
	11	Befolkningen i alderen 25-44 år – andel af befolkningen i 2004
Uddannelse	12	Indbyggere kun med grundskole uddannelse – andel af uddannelse i alt
	13	Indbyggere med mindst mellemlang uddannelse – andel af uddannelse i alt
Økonomi	14	Beskatningsgrundlag – pr. indbygger i 2007 – tusind kr.

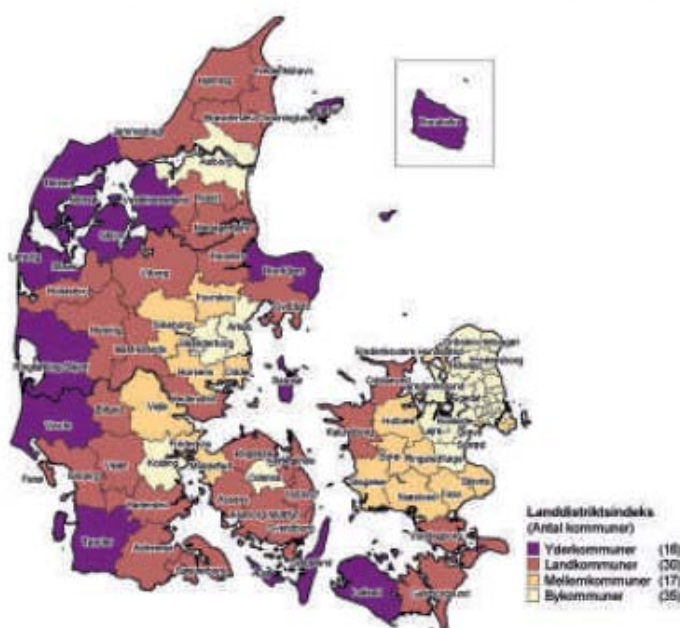
Tabel 1: Indikatorer for landdistriktsgrad (Landdistriktsredegørelse 2009)

På baggrund af disse indikatorer inddeles kommunerne i fire kategorier:

- Bykommune
- Mellemkommune
- Landkommune
- Yderkommune

I Sydtrafikks område er Varde Kommune og Tønder Kommune yderkommuner. Kolding er eneste bykommune, mens Vejle og Fredericia er mellemkommuner. Resten af kommunerne er landkommuner.

³ Landdistriktsredegørelse, Regeringens redegørelse til Folketinget, marts 2009, Velfærdsministeriet



Figur 1: Geografisk fordeling af kommunegrupper. (Landdistriktsredegørelse 2009)

Sydtrafik har til denne rapport valgt at udvide begrebet udkantsområde, så det defineres i forhold til betjening med kollektiv trafik. Det er ikke kun de to yderkommuner, Varde og Tønder, der har udfordringer i forhold til at betjene befolkningen med kollektiv trafik.

Derfor udvider Sydtrafik det område, der undersøges i denne rapport, med yderligere tyndt befolkede kommuner.

Kollektiv trafik har generelt bedre vilkår i tætbebyggede områder, hvor den bedste afvejning mellem antallet af potentielle rejsende i det betjente område og en for passagererne acceptabel køretid kan opnås. I tyndtbefolkede områder, hvor befolkningen bor meget spredt, er vilkårene for kollektiv trafik ikke gode. Hvis en bus skal betjene et passende passagergrundlag vil det kræve en lang og ofte snørklet rute, hvilket igen betyder, at køretiden bliver så lang, at bussen ikke kan konkurrere med andre transportmidler.

Ofte ses det derfor, at ruterne i de tyndest befolkede områder især tilpasses de befodringsberettigede skolebørn. Ofte køres således kun morgen og eftermiddag, og afgangstidspunkterne er tilpasset skolernes ringetider.

Der er dog visse fordele ved at tilbyde kollektiv trafik i udkantsområder. Blandt andet kan nævnes:

- Hensyn til personer, der ikke har adgang til andre transportformer
- Net-effekt i den kollektive trafik⁴
- Miljøhensyn
- Medvirkning til at øge attraktiviteten af områderne og dermed fastholdelse af beboere og virksomheder

⁴ Dvs., at rejsende med kollektiv trafik ikke oplever, at de er afskåret fra at rejse til eller fra nogle områder med kollektiv trafik, og derfor helt fravælger den kollektive trafik.

Befolkning og befolkningstæthed

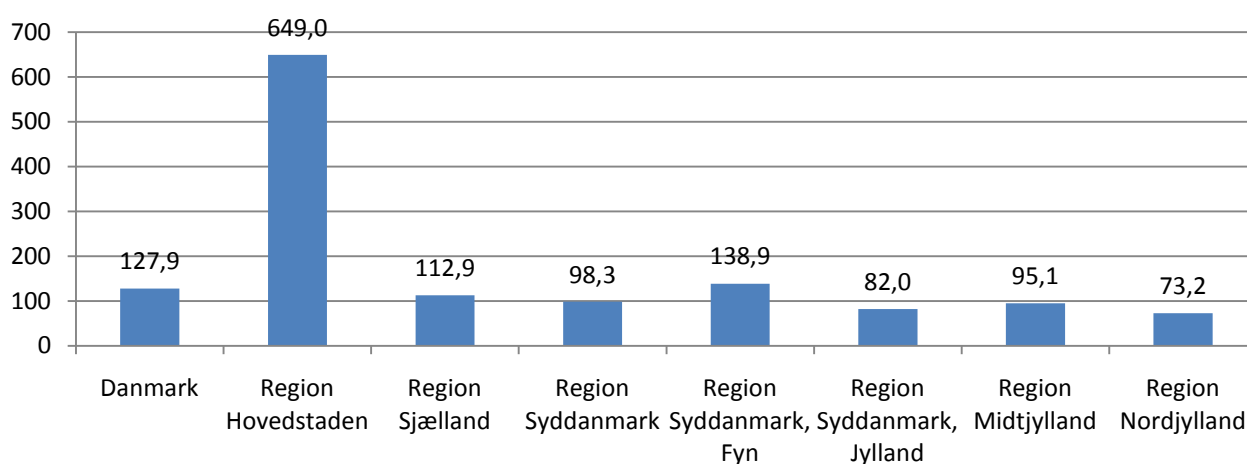
I tabellen herunder ses indbyggertallene i kommunerne i Sydtrafiks område (2009).

Kommune	Befolkning ⁵ (2009)
Billund	26.235
Esbjerg	114.595
Fanø	3.207
Fredericia	49.690
Haderslev	56.508
Kolding	88.519
Sønderborg	76.793
Tønder	40.216
Varde	50.475
Vejen	42.807
Vejle	105.884
Aabenraa	60.392
I alt	715.321

Tabel 2: Indbyggere pr. 2009 i kommunerne i Sydtrafiks område.

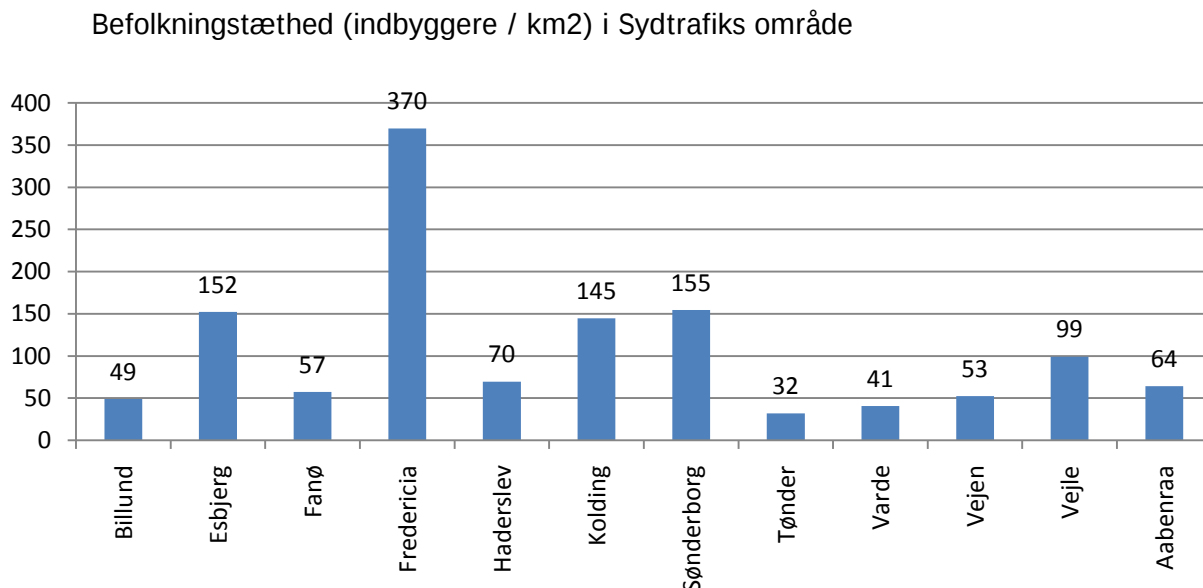
Mindst er ikke overraskende Fanø Kommune med godt 3.200 indbyggere, mens Esbjerg Kommune med knap 115.000 indbyggere er størst. Cirka halvdelen af befolkningen i Sydtrafiks område bor i de fire kommuner Esbjerg, Vejle, Kolding og Fredericia.

Den gennemsnitlige befolkningstæthed i Danmark er 127,9 indbyggere pr. kvadratkilometer (2009)⁶. Den jyske del af Region Syddanmark har en befolkningstæthed på 82,0 indbyggere pr. kvadratkilometer – kun Region Nordjylland har en lavere befolkningstæthed end dette.



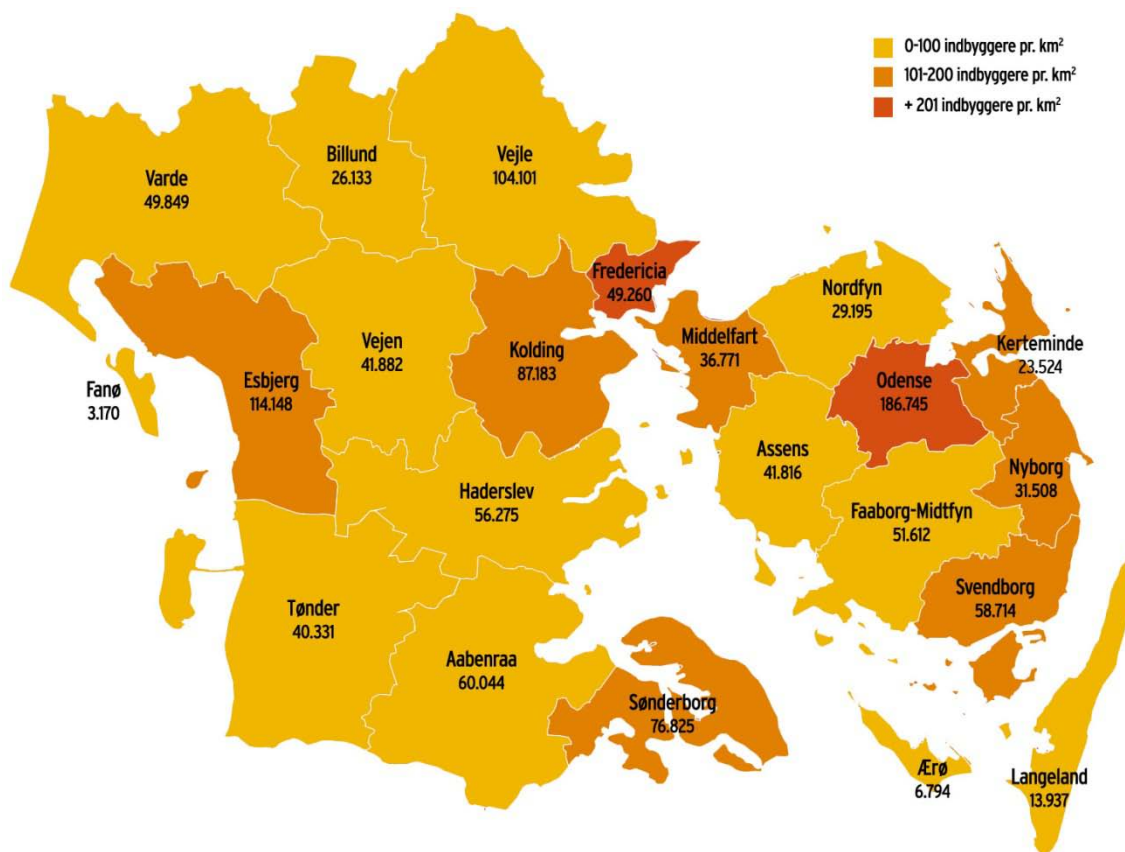
Figur 2: Befolkningstæthed (indbyggere/km²) i Danmark.

Befolkningstætheden for kommunerne i Sydtrafiks område varierer meget. Fredericia Kommune er den tættest befolkede kommune med 370 indbyggere pr. kvadratkilometer, mens Tønder Kommune med 32 indbyggere pr. kvadratkilometer er den tyndest befolkede kommune.



Figur 3: Befolkningstæthed i kommunerne i Sydtrafiks område.

For at foretage en afgrænsning af, hvilke områder, der kan komme i betragtning som værende udkantsområder, frasorteres de kommuner, der har en befolkningstæthed over gennemsnittet for Sydtrafiks område som helhed. Det kan ikke udelukkes, at disse kommuner har områder med en meget lav befolkningstæthed, men det vurderes, at kommuner med en høj befolkningstæthed som helhed vil have bedre muligheder for at betjene deres tyndt befolkede områder end kommuner, hvor befolkningstætheden som helhed er lav.



Figur 4: Kommunerne i Regions Syddanmark med befolkningstal og indbyggertæthed (Region Syddanmark).

Gennemsnittet for Sydtrafiks område er på 82,0 indbyggere pr. kvadratkilometer. Følgende kommuner har således en befolkningstæthed under gennemsnittet for området:

- Billund (48,9 indb. / km²)
- Fanø (57,5 indb. / km²)
- Haderslev (69,5 indb. / km²)
- Tønder (32,1 indb. / km²)
- Varde (40,5 indb. / km²)
- Vejen (52,6 indb. / km²)
- Aabenraa (64,1 indb. / km²)

Større byer

I vurderingen af, om et område er et udkantsområde, skal det også medtages, hvordan området ligger i forhold til større byer. Mellem større byer kan der være områder med lav befolkningstæthed, som alligevel betjenes godt med kollektiv trafik, idet der er gode forbindelser mellem de større byer. Disse ruter betjener som regel også de tyndere befolkede områder.

Tyndtbefolkede landområder, der ligger tæt på en større by eller mellem to større byer bør således generelt ikke defineres som udkantsområder, idet der er passagergrundlag for betjening med kollektiv trafik af områderne.



Figur 5: Kort over større byområder i Sydtrafiks område.

På kortet herover ses de større byområder i Sydtrafiks område. Esbjerg er områdets største by, efterfulgt af byerne i Trekantområdet. På Østkysten ligger også større byer som Haderslev, Aabenraa og Sønderborg – og Flensborg i Tyskland. I den centrale del af området ligger de større byer Vejle, Billund og Grindsted, som dog alle har under 10.000 indbyggere. Mellem disse byer er der generelt god kollektiv betjening, og områderne tæt på disse byer defineres således ikke som udkantsområder.

Betjeningen i følgende udkantsområder bør således vurderes nærmere:

- Varde Kommune
- Tønder Kommune
- Haderslev Kommunes vestlige og østlige dele
- Vejle Kommunes nordlige og sydlige dele
- Billund Kommunes sydlige del
- Aabenraa Kommunes vestlige del
- Fanø Kommune

4. Turistområder

Turisme er en vigtig del af økonomien i mange områder, og der arbejdes derfor også mange steder målrettet med at tiltrække flere turister. Tilbydes der god kollektiv trafik til turisterne, er der mulighed for, at flere personer vil foretage ture til eller holde ferie i de områder, der betjenes.

Region Syddanmark skriver i deres principper for kollektiv busbetjening, under beskrivelsen af B-rejsemål, at det skal vurderes, om der er basis for at betjene store turistområder.

Sydtrafiks kriterier for betjening af turistområder med regionale ruter

På baggrund af oplysninger fra Region Syddanmark, Syddansk Turisme og VisitDenmark udpeger Sydtrafik de vigtigste turistområder i Sydtrafiks område, som i dag ikke er betjent med tog eller regionale busser.

I publikationen "Samvær med indhold"⁷ beskriver Syddansk Turisme, at der bl.a. arbejdes med destinationsudvikling. Der opereres med 8 destinationer i regionen, hvoraf følgende er i Sydtrafiks område:

- Trekantområdet
- Billund
- Vestkysten
- Vadehavet
- Sønderjylland

Selvom store områder i Syddanmark kan få betegnelsen turistområde, er det i forbindelse med kollektiv trafik ønskeligt at udpege specifikke rejsemål, som kan betjenes med busser. Eksempelvis Grænseruten (cykelrute) eller Hærvejen er populære turistmål, men af natur svære at servicere med busser på dedikerede turistmålsruter. Et turistområde som f.eks. Blåvand er bedre egnet til busbetjening, fordi mange rejsende skal til og fra et relativt lille område. Dermed er der langt bedre grundlag for rejser med bus.

⁷ Samvær med indhold – Strategi for udvikling af turismen i Syddanmark med fokus på oplevelser, der giver mening, Syddansk Turisme, november 2008

Vigtige turistområder og regional betjening

I dette afsnit foretages en vurdering af, hvilke områder, det vil være vigtigst at undersøges nærmere mht. regional, kollektiv betjening.

Overnatning og endagsturister

I tabellerne herunder ses antallet af besøgende i de største turistattraktioner og overnatninger i feriehuse fordelt på kommunerne i Sydtrafiks område.

	Attraktioner	Kommune	Besøgstal 2009
1	Legoland	Billund	1.600.000
2	Givskud Zoo	Billund	319.849
3	Madsby Legepark	Fredericia	292.768
4	Fiskeri- og Søfartsmuseet	Esbjerg	139.133
5	Danfoss Universe	Sønderborg	131.325
6	Sommerland Syd	Aabenraa	110.000
7	Museet på Koldinghus	Kolding	99.198
8	Kunstmuseet Trapholt	Kolding	64.558
9	Kulturhistorie - Sønderborg slot	Sønderborg	56.974
10	Museet Ribes Vikinger	Esbjerg	56.893
11	Historiecenter Dybbøl Banke	Sønderborg	46.385
12	Frøslevlejrens museum	Aabenraa	45.349
13	Museet for Varde og omegn	Varde	35.778
14	Tirpitz Stillingen	Varde	32.983
15	Vadehavscentret	Esbjerg	30.598
16	Tønder Kulturhistorie og Kunstmuseum	Tønder	30.121
17	Kongernes Jelling	Vejle	29.085
18	Skærup Zoo	Vejle	28.774
19	Cathrinemindes Teglværksmuseum	Sønderborg	26.285
20	Esbjerg museum	Esbjerg	23.796
	Total		3.199.852

Tabel 3: Besøgstal for de 20 største attraktioner i Sydtrafiks område i 2009.

Det ses, at Billund Kommune har det største antal af besøgende, hvoraf Legoland tegner sig for ca. halvdelen af det samlede antal af besøgende til attraktioner i Sydtrafiks område. Herudover er det især kommunerne i den vestlige (Esbjerg, Varde og Fanø kommune) og sydlige (Tønder, Aabenraa og Sønderborg kommune) del, der har mange besøgende, hvilket primært må anskues som en afledt effekt af de mange turister der lejer feriehuse her (se Tabel 4). På østkysten er det primært Kolding og Fredericias attraktioner der tiltrækker mange besøgende.

Kommune	Overnatninger i feriehuse (2009)
Varde	2.342.900
Tønder	705.000
Fanø	592.400
Sønderborg	435.900
Kolding	194.500
Haderslev	72.500
Esbjerg	59.900
Vejle	53.700
Aabenraa	53.700
Vejen	6.200
Fredericia	4.800
Billund	2.100
Total Sydjylland	4.523.700

Tabel 4: Overnatninger i feriehuse udlejet gennem danske bureauer 2009⁸

Kommunerne i områdets vestlige og sydlige del har flest turister. Varde er kommunen med flest turister, efterfulgt af Tønder. Fanø har på trods af øens relativt lille størrelse og indbyggertal tredjeflest turister.

Varde Kommune

Varde Kommune er kommunen i Sydtrafiks område med flest turister i absolutte tal og næstflest pr. indbygger. Kommunen har mange besøgende, der tiltrækkes af Vesterhavsstranden og sommerhusområderne. Varde Kommune har således langt flere overnatninger i feriehuse end de andre kommuner i området.

Af større turistmål kan bl.a. nævnes Blåvand og Henne Strand-området.

Tønder Kommune

Tønder Kommune har det tredjestørste antal turister i Sydtrafiks område og næstflest overnatninger i feriehuse. Turisterne besøger blandt andet Vadehavskysten og Rømø.

Fanø Kommune

Fanø Kommune har i forhold til kommunens indbyggertal flest turister i området, selvom antallet af turister i absolutte tal er det femte laveste. Fanø Kommune overgås yderligere kun af Varde og Tønder på antallet af overnatninger i ferieboliger.

Esbjerg Kommune

Esbjerg Kommune har i forhold til kommunens størrelse væsentligt færre turister end de øvrige kommuner i den vestlige del af området. Større turistmål er især Esbjerg By og Ribe.

Østkysten

Også på Østkysten er der en del overnatninger i ferieboliger, dog ikke så mange som på Vestkysten. Turisterne på Østkysten må vurderes at besøge byer i højere grad end de turister, der

⁸ Feriehusudlejning 2009, Danmarks Statistik, maj 2010

besøger Vestkysten, hvor sommerhuse og strandene er store attraktioner. Der er naturligvis også på Østkysten turister, der tiltrækkes af natur og strand.

Den østlige del af Sydtrafiks område har pga. E45 også gode muligheder for at tiltrække overnatninger fra turister, der kører gennem området på vej til andre områder eller lande.

Af større attraktioner i den østlige del af området kan nævnes Jelling, Givskud Løvepark i Vejle Kommune med cirka 320.000 årlige besøgende (2009) og Danfoss Universe i Sønderborg Kommune med cirka 130.000 årlige besøgende (2009).

Vejen og Billund

Vejen og Billund Kommuner har noget færre turister end de øvrige kommuner i Sydtrafiks område. Bl.a. Legoland er dog med 1,6 mio. årlige besøgende et vigtigt turistmål i Billund Kommune. Ligeledes er Lalandia i Billund blevet et større turistmål, hvilket dog ikke ses i Tabel 4, da Lalandia ikke er medberegnet for 2009. Der var i 2010 ca. 250.000 overnattende gæster og ca. 150.000 én-dags gæster.

Store turistområder

Som store turistområder defineres kommunerne Tønder og Varde med særlig fokus på områderne tæt på kysten, hele Fanø Kommune, samt større byområder og naturområder på Østkysten. Også Billund-området defineres som et vigtigt turistområde, bl.a. på grund af lufthavnen og Legoland. Givskud Løvepark og Danfoss Universe har mange besøgende, men Legoland har langt flere besøgende end disse to attraktioner og prioriteres derfor højere. Givskud og Danfoss Universe indgår således ikke specifikt i analysen, men i stedet som en del af deres respektive kommuner i forbindelse med analysen af østkysten.

5. Vurdering af regional betjening i udkants- og turistområder

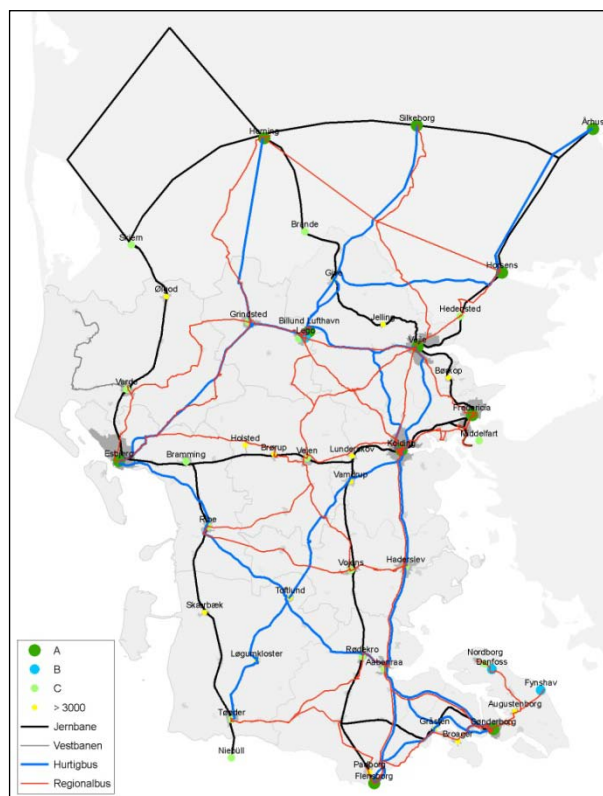
Det er i et tidligere afsnit af rapporten vurderet, at følgende tyndt befolkede områder kan defineres som udkantsområder med hensyn til betjening med kollektiv trafik.

- Varde Kommune
- Tønder Kommune
- Haderslev Kommunes vestlige og østlige dele
- Vejen Kommunes nordlige og sydlige dele
- Billund Kommunes sydlige del
- Aabenraa Kommunes vestlige del
- Fanø Kommune

Som større turistområder defineres

- Vestkysten
- Vadehavskysten
- Billund
- Østkysten

På kortet herunder ses den i Trafikplanen foreslåede betjening med regionale ruter i Sydtrafiks område. Den regionale betjening vil foregå med en blanding af hurtigruter⁹ og almindelige regionalruter, samt med Vestbanen. I det overordnede kollektive net indgår også jernbanestrækningerne, der betjenes af DSB og Arriva.

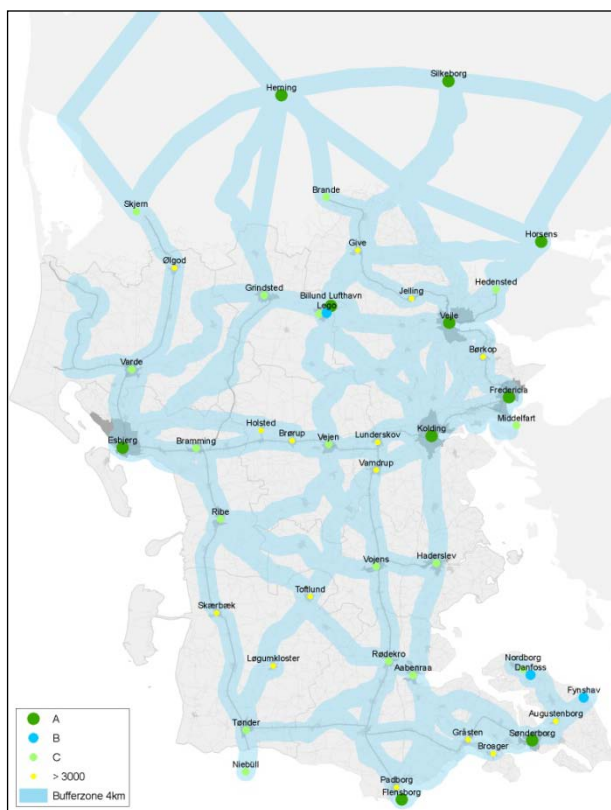


Figur 6: Hurtigruter og regionalruter ifølge Trafikplanen

⁹ Ruter, der kører en direkte vej med få stop mellem vigtige rejsemål

Den regionale betjening i Trafikplanen er baseret på regionens principper om betjening af regionale rejsemål. Region Syddanmark lægger dog også op til, at der etableres en pulje til finansiering af ruter til udkantsområder og at store turistmål kan betjenes med regionale ruter.

Der vil naturligvis altid være områder, der ikke dækkes af regionale ruter. Og mange steder vil det være nødvendigt og acceptabelt at bevæge sig en vis afstand for at komme til de regionale ruter. På figuren herunder ses Trafikplanens regionale ruter omgivet af en bufferzone på 2 km til hver side.



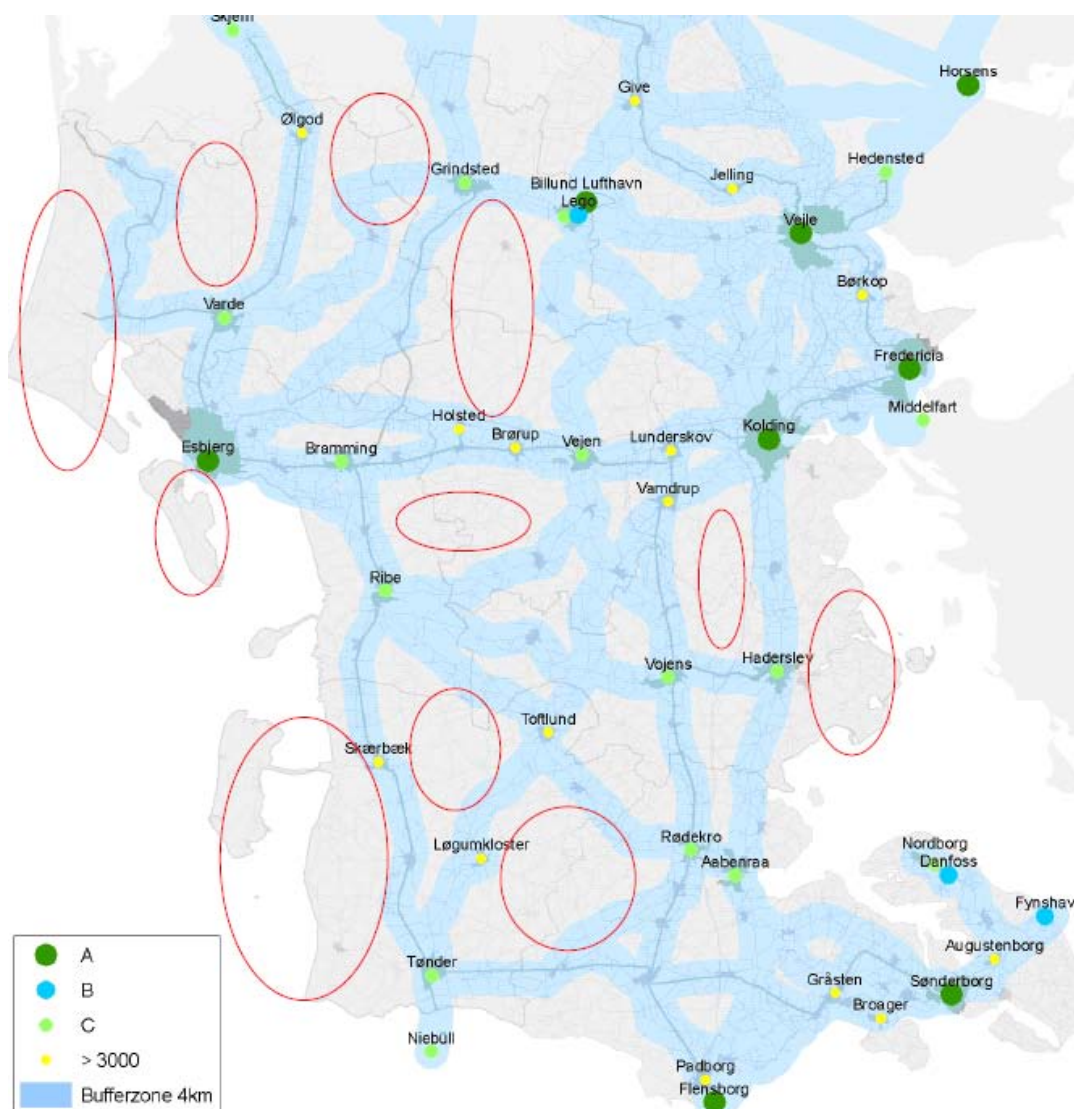
Figur 7: Regionale ruter med indlagt 2 km buffer i Sydtrafikområdet.

Som det ses, er Østkysten godt betjent med regionale ruter. Kun den østlige del af Haderslev Kommune og sydøstlige del af Kolding Kommune har ikke regional betjening. Sønderborg Kommune betjenes også af flere regionale ruter, som bl.a. sørger for betjening af Danfoss Universe. Vejle Kommune er så tæt betjent af regionalruter, at en eventuel betjening af Givskud Løvepark kan foretages ved at ændre linjeføringen på enkelte regionalruter. Jelling er i dag togbetjent.

Vejle Kommune og Billund Kommune er i store dele godt betjent af regionale ruter. Dele af Tønder og Varde Kommuner har ikke regional betjening, ligesom øerne Rømø og Fanø heller ikke har regional betjening.

Det er ikke i sig selv et mål, at alle områder i Sydtrafikområdet skal være dækket af regional betjening. Mange steder vil det være tilstrækkeligt, at kommunen indsætter en lokalbus, der kan give gode skiftemuligheder til og fra de regionale tilbud og det overordnede jernbanenet.

Sydtrafik vil dog undersøge de større områder, der ikke er dækket af regional betjening, for at vurdere, om busbetjening af disse områder kan være i regional interesse. I de efterfølgende afsnit vurderes grundlaget for regional busbetjening af de områder, der er vist på kortet herunder.



Figur 8: Områder uden regional betjening i Sydtrafiks område.

I hvert område vurderes, om betjening kan være af regional interesse. Dette gøres for eksempel på baggrund af data fra eksisterende ruter, på baggrund af områdernes turistmæssige betydning og på baggrund af oplysninger om pendling til og fra områderne.

Principperne og betjening af udkants- og turistområder

I forhold til de af Region Syddanmark vedtagne principper er betjeningen af turistområder og udkantsområder i sig selv en afvigelse. Denne afvigelse er af regionen accepteret for at sikre, at disse vigtige områder ikke er uden regional betjening. Samtidig fastholder regionen dog, at de andre principper for regional betjening, for eksempel krydsning af en kommunegrænse, overholdes. Dette giver dog nogle væsentlige udfordringer i Sydtrafiks område.

De 12 kommuner i Sydtrafiks område udgør i alt et område på godt 8.700 km², mens de 10 kommuner i Fynbus' område i alt har et areal på 3.486 km²¹⁰. Dette betyder, at kommunernes areal i Sydtrafiks område i gennemsnit er på knap 727 km², mens kommunerne i Fynbus' område i snit er knap 349 km². De to udkants- og turistkommuner Varde og Tønder Kommuner udgør hhv. 1.246 km² og 1.252 km², svarende til, at de hver især udgør knap 36 % af hele Fynbus' område.

Et krav om, at ruter, der betjener udkantsområder eller store turistområder, skal krydse en kommunegrænse er således væsentligt mere problematisk i Sydtrafiks område end i Fynbus' område¹¹.

Desuden er kravet om krydsning af en kommunegrænse i mange tilfælde et spørgsmål om køreplanteknik, hvor to ruter kobles sammen.

Sydtrafik anbefaler, at der for ruter, der betjener udkants- og turistområder, ses bort fra kravet om krydsning af en kommunegrænse, og der i stedet fokuseres på, at ruterne forbindes til stationer, rutebilstationer eller lignende, hvor der kan opnås forbindelse til anden regional kollektiv trafik.

Sydtrafiks vurdering af regionale rejsemål i udkants- og turistområder

Med henblik på at kunne prioritere den relevante betjening højest, har Sydtrafik opstillet krav, der skal opfyldes at de områder, hvor der skal etableres regional betjening finansieret af udkants- / turistmidler.

Turistområder

For at et turistområde, der ikke ligger i et allerede udpeget regional rejsemål, skal kunne opnå regional betjening skal følgende krav opfyldes:

- Afgrænset område, der er velegnet til betjening med bus
- Dokumenteret højt antal turister, eksempelvis ved mange overnatninger eller ved, at eksisterende kollektive trafiktilbud benyttes i udstrakt grad i sommerperioden
- Større afstand fra eksisterende regional eller statslig kollektiv betjening, så forbindelse fra turistområdet til det overordnede kollektive net er forbundet med en væsentlig udgift for kommunen

Udkantsområder

Udkantsområder er bl.a. karakteriseret ved, at befolkningstætheden er lav. Dette gør det sværere at etablere en effektiv kollektiv trafik. I denne rapport er det dog valgt alligevel at tage antallet af potentielle rejsende med ind i vurderingen af, om et område kan opnå regional udkantsbetjening. Dette skyldes, at der er afsat meget begrænsede midler til betjening af udkantsområder, og der bør således fokuseres på, at betjeningen etableres der, hvor der er størst behov og dermed serviceres flest regionale rejsende.

Følgende krav skal således opfyldes:

- Området ligger i en kommune med lav, gennemsnitlig befolkningstæthed
- Væsentlig pendling til eller fra området
- Større afstand fra eksisterende regional eller statslig kollektiv betjening, så forbindelse fra udkantsområdet til det overordnede kollektive net er forbundet med en væsentlig udgift for kommunen

¹⁰ www.noegletal.dk

¹¹ Desuden bemærkes, at Fynbus rute 925, Bøjden – Fåborg, ikke krydser en kommunegrænse.

6. Forslag til regional betjening i udkantsområder og turistområder

Fanø Kommune

Fanø er et stort turistmål – der er 335 overnatninger og endagsturister om året pr. indbygger, og øen er ikke betjent af regionale ruter. Øen har én rute, 631, som er kommunalt finansieret. Fanø forbindes med fastlandet med en færge til Esbjerg.

Rute 631 har væsentligt flere afgangene i sommerperioden end i den øvrige tid (21 mod 16 daglige afgangene på hverdage), og der er væsentligt flere passagerer med rute 631 i sommerperioden end på almindelige skole-/arbejdsdage. Dette tyder på, at bussen betjener vigtige turistområder.

	Sommer 2009	Efterår 2009
Uge	2.432	872
Heraf lørdage	509	104
Heraf søndage	200	74

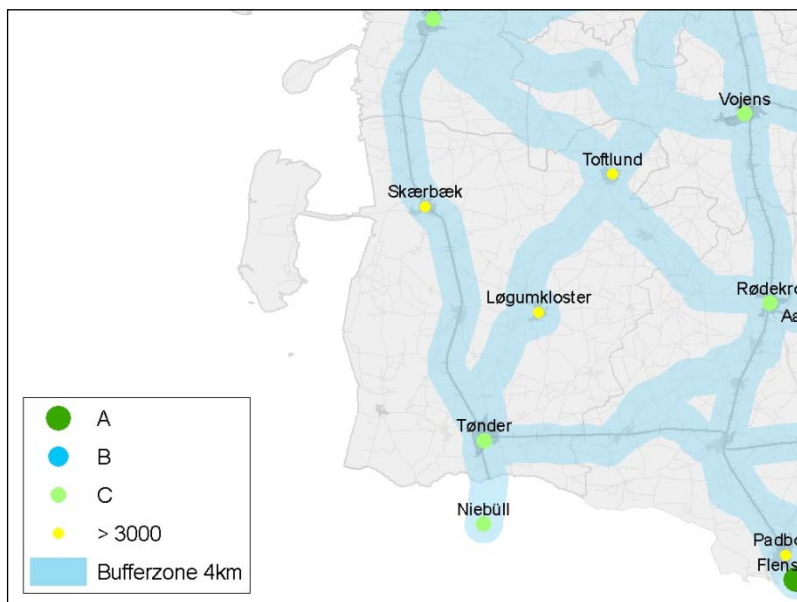
Tabel 5: Påstigere pr. uge på rute 631

Rute 631 har også vigtig lokal betydning, for eksempel betjener den Nordby Skole, ligesom den forbinder de største byer på øen, Nordby og Sønderho.

Udenfor turistsæsonen er ruten primært af lokal interesse. Men i sommerperioden kommer så mange turister til Fanø, at ruten må siges at være af regional interesse. Region Syddanmarks principper siger, at ruter skal krydse en kommunegrænse, hvis de skal opnå regional finansiering. Dette er af naturlige årsager ikke muligt at opnå for en rute på Fanø. Alligevel vil Sydtrafik anbefale, at Region Syddanmark tiltræder finansiering af rute 631 i sommerperioden.

Tønder Kommune

Tønder Kommune har ifølge Trafikplanen ikke regional betjening i den vestligste del, ligesom området mellem Skærbæk og Toftlund og mellem Aabenraa og Løgumkloster ikke i fremtiden får regional betjening.



Figur 9: Regional betjening i Tønder Kommune.

Sydtrafik vurderer, at Rømø er det rejsemål i Tønder Kommune, der er mest interessant at undersøge, både som turistområde og som udkantsområde, idet Rømø er det område, der er længst fra regional betjening eller togstrækninger. Desuden har Rømø mange besøgende på et begrænset område, hvilket giver bedre passagergrundlag end de fleste andre turistområder i Tønder Kommune.

Rømø (Rute 185)

Den vestlige del af Tønder Kommune og Rømø har ikke regional betjening. Rømø har dog indtil medio 2009 været betjent af den regionale rute 29, som kørte Aabenraa – Skærbæk – Rømø. Strækningen Skærbæk – Rømø blev udskilt som egen rute (185), som er lokalt finansieret, ligesom rute 29 blev overtaget af Aabenraa og Tønder Kommuner. Rute 29 blev overført til lokal finansiering, fordi Region Syddanmark vurderede, at ruten ikke har regional betydning.

I tabellerne herunder ses antallet af påstigere pr. dag på rute 185, antallet af afgang og det gennemsnitlige antal passagerer pr. afgang.

Tabel 6: Påstigere pr. dag på rute 185

	Ma. – to., pr. dag	Fre.	Lør.	Søn.
Efterår	90	98	5	4
Sommer	36	75	24	14

Tabel 7: Antal afgang pr. dag på rute 185

	Ma. – to., pr. dag	Fre.	Lør.	Søn.
Efterår	8 + 8	8 + 8	2 + 2	1 + 2
Sommer	5 + 5	5 + 5	2 + 2	2 + 2

Tabel 8: Gennemsnitligt passagertal pr. afgang på rute 185

	Ma. – to., pr. dag	Fre.	Lør.	Søn.
Efterår	5,6	6,1	1,3	1,3
Sommer	3,6	7,5	6,0	3,5

Det ses, at der på hverdage i sommerperioden er færre passagerer end på skoledage i efteråret. På fredage er der færre påstigere om sommeren end om efteråret, men der er også færre afgang. I weekenderne er der væsentligt flere passagerer i sommerperioden. Dette kan tyde på, at der i sommerperioden er en del endags- eller weekendturister, der rejser til Rømø.

Nedenstående tabeller viser, hvor mange af de rejsende, der står af eller på rute 185 ved udvalgte stoppesteder. Tallene er regnet for begge retninger. Også angivet er et procenttal, som beskriver, hvor stor en del af de rejsende med rute 185, der er stået af eller på bussen ved dette stoppested. Også dette tal er for begge retninger, dvs., at en angivelse af 35 % ved et stoppested betyder, at 35 % af alle, der er steget på rute 185 i den pågældende uge, steg på bussen ved dette stoppested.

Tabel 9: Efterårstælling 2009 (465 ugentlige påstigere)

	Skærbæk Skole	Skærbæk Busst.	Lakolk	Havneby ¹²	I alt
Påstigere	163 (35 %)	62 (13 %)	-	110 (24 %)	465
Afstigere	106 (23 %)	106 (23 %)	-	155 (33 %)	465

Tabel 10: Sommertælling 2009 (257 ugentlige påstigere)

	Skærbæk Skole	Skærbæk Busst.	Lakolk	Havneby ¹³	I alt
Påstigere	-	101 (39 %)	29 (11 %)	78 (31 %)	257
Afstigere	-	117 (46 %)	55 (22 %)	54 (21 %)	254

Det ses, at en relativt stor del af de rejsende i efterårsperioden er stået af eller på rute 185 ved Skærbæk Skole. Skærbæk Busstation, hvor det er muligt at skifte til og fra toget, har 13 % af påstigerne og 23 % af afstigerne (62 og 106 personer). I sommertællingen, som er foretaget i skolernes sommerferie, steg 39 % af de rejsende med rute 185 på bussen ved Busstationen, mens 46 % stod af bussen ved Busstationen (svarende til 101 påstigere og 117 afstigere). Dette kan give en indikation af, at der er flere regionale rejsende med rute 185 i sommerperioden – idet det må vurderes, at en del af de rejsende til og fra Busstationen skifter til eller fra toget.

Der er relativt få arbejds- og uddannelsespendlere til og fra Rømø (se næste side)¹⁴. 35 pendler dagligt fra Rømø til Skærbæk, mens 77 pendler den modsatte vej. Til og fra øvrige områder pendler i alle tilfælde færre end 15 personer pr. retning. Det må således vurderes, at pendlingen i sig selv næppe er stor nok til at være af regional betydning. Selvom Rømø udenfor turistsæsonen således kan betegnes som værende et udkantsområde, er der næppe grundlag for regional betjening af øen udenfor turistsæsonen.

¹² Stoppestederne Havneby og Havneby, Engvej

¹³ Stoppestederne Havneby og Havneby, Engvej

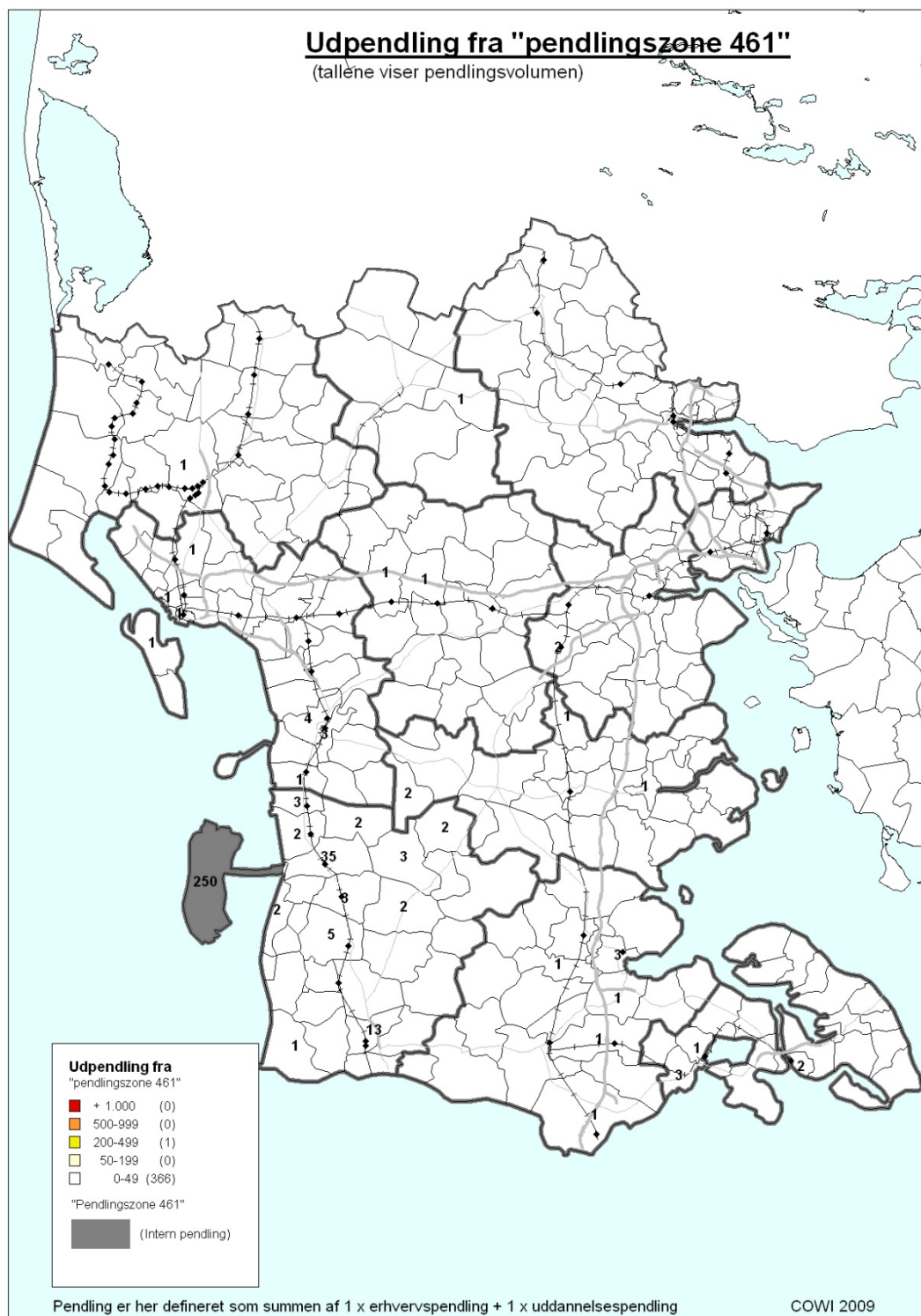
¹⁴ Tallet er for det samlede antal pendlere – ikke kun buspendlere

Rømø er dog også et vigtigt turistområde, især i sommerperioden, hvilket betyder, at Rømø i sommerperioden i højere grad har regional betydning.

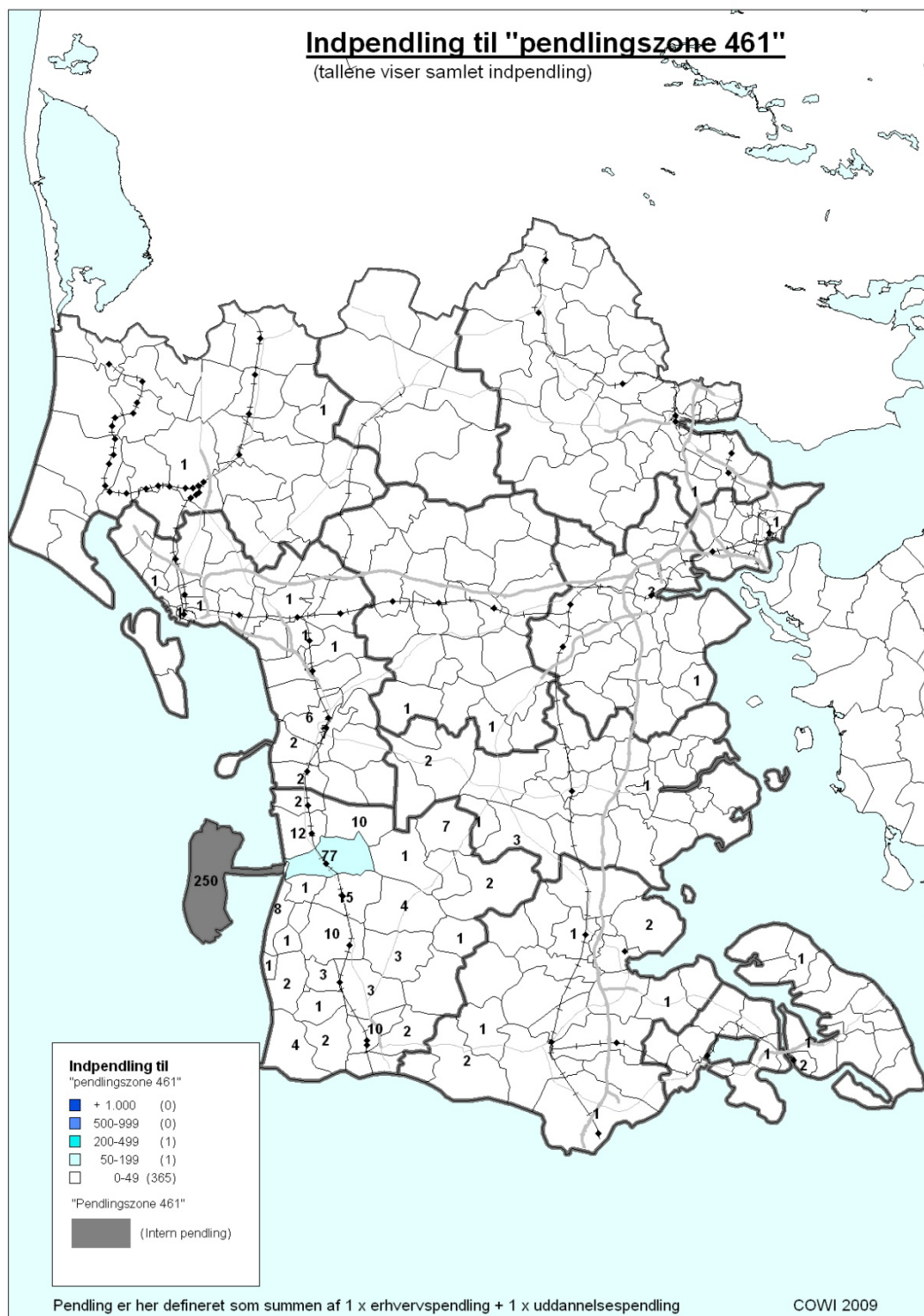
Det er mest oplagt, at Rømø forbindes, som det er tilfældet i dag, med rute 185 til Skærbæk Station, hvorfra der er tog mod Tønder og Bramming / Esbjerg.

Denne rute overholder ikke regionens princip om, at en regional rute skal krydse en kommunegrænse. Sydtrafik vil dog foreslå, at Region Syddanmark tiltræder finansiering af rute 185 i sommerperioden på afgangene henvendt til turister. Dette kan være med til at tiltrække flere turister til området og kan også medvirke til at give flere rejsende med de regionale busser i Tønder Kommune i sommerperioden.

Hvor mange afgangene, regionen vil finansiere, og hvor disse afgangene skal standse vil blive afgjort i et samarbejde mellem Tønder Kommune, Region Syddanmark og Sydtrafik.



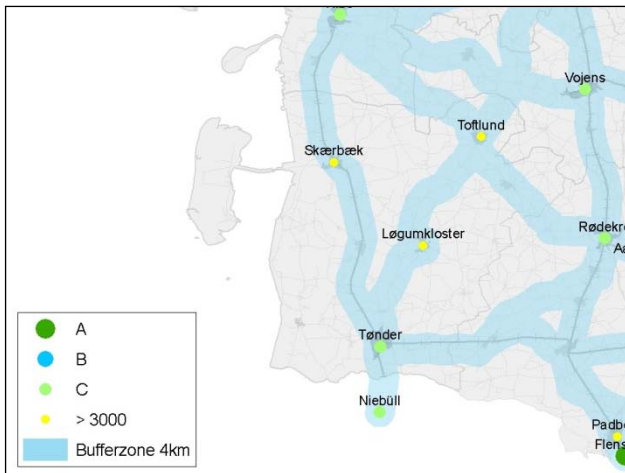
Figur 10: Pendlingsvolumen for udpendling fra Rønmø.



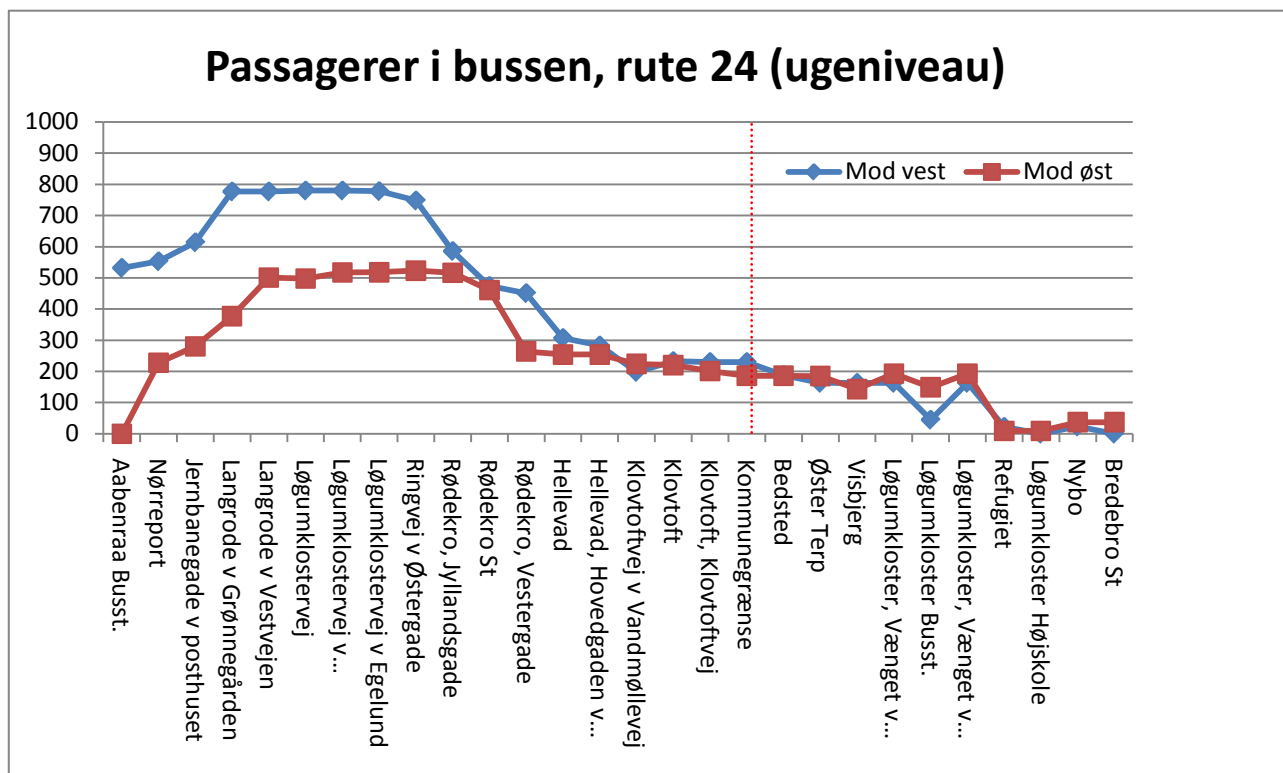
Figur 11: Pendlingsvolumen for indpendling til Rømmø.

Løgumkloster – Aabenraa (Rute 24)

Relationen Løgumkloster – Rødekro – Aabenraa betjenes i dag af den regionale rute 24. I forbindelse med implementeringen af Trafikplanen vil ruten overgå til kommunal finansiering. Dette skyldes, at Løgumkloster og Bredebro ikke er regionale rejsemål, og at ruten derfor ikke overholder regionens principper for kollektiv busstrafik. Dette betyder samtidig, at det tyndt befolkede område mellem Løgumkloster og Rødekro ikke længere vil have regional betjening. I det følgende undersøges derfor, om rejsemønstrene med den nuværende rute 24 har et regionalt præg, således at finansiering fra regionen kan komme på tale.



Grafen herunder viser, hvor mange passagerer, der pr. uge sidder i rute 24 på de enkelte strækninger. Kommunegrænsen mellem Aabenraa Kommune og Tønder Kommune er angivet med en lodret, rød linje.



Det ses, at der er væsentligt flere passagerer med rute 24 på strækningen mellem Rødekro St. og Aabenraa Busstation end på den resterende del af strækningen. Mellem Hellevad og Løgumkloster er der på ugeniveau cirka 200 passagerer pr. retning. Dette svarer til, at der dagligt er cirka 30 personer, der krydser kommunegrænsen med rute 24 pr. retning.

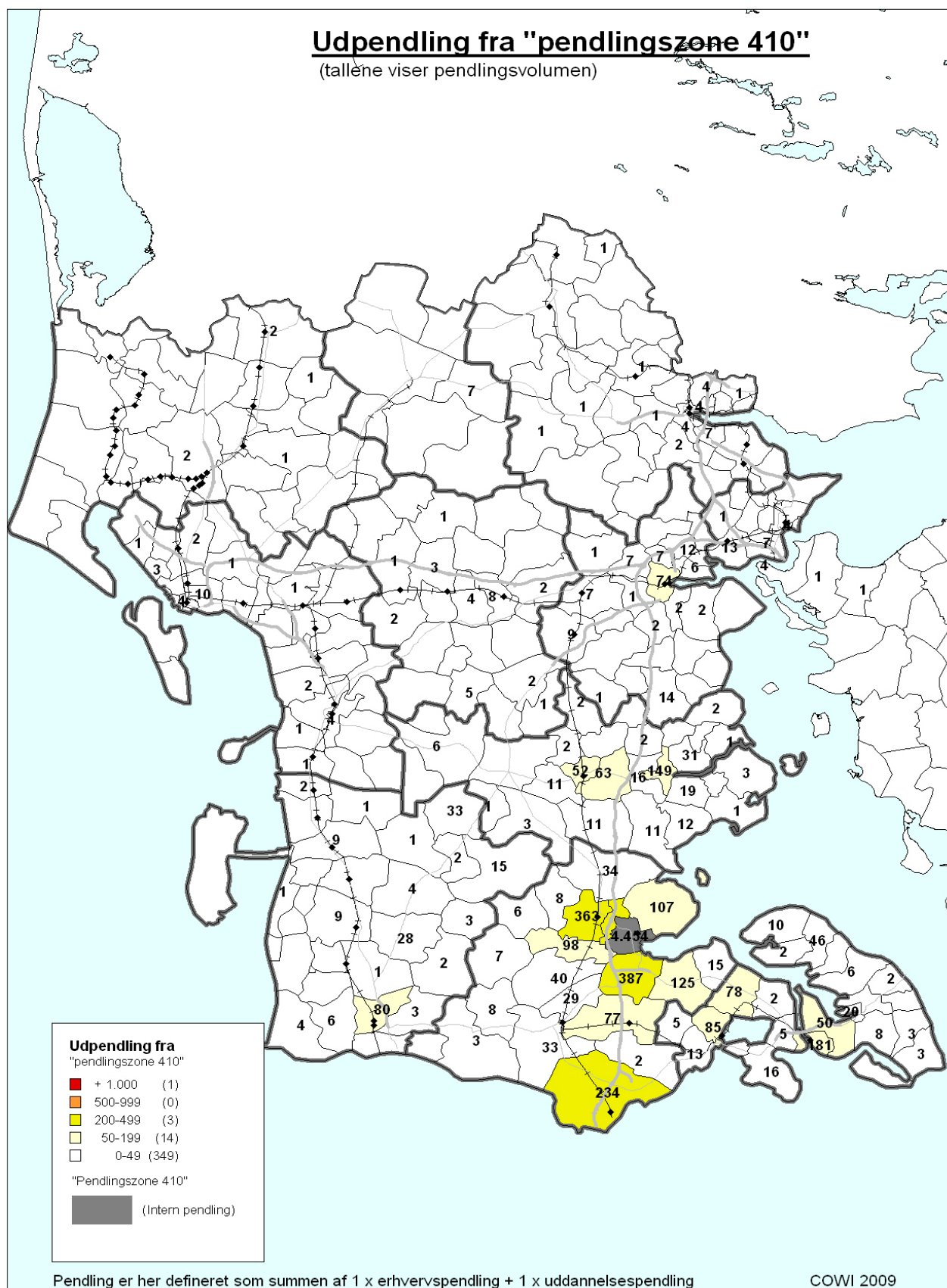
Området vest for Rødekro har en lavere befolkningstæthed end Rødekro – Aabenraa, hvilket kan forklare de lavere passagertal på denne strækning. Passagertallene for rute 24 viser dog tydeligt, at ruten udpræget betjener den lokale trafik mellem Aabenraa og Rødekro.

Pendlingstallene¹⁵ (se næste sider) viser, at der fra Løgumkloster til Aabenraa By dagligt pendler væsentligt færre personer end fra f. eks. Tønder By til Aabenraa By (73 i forhold til 161). Også i modsat retning, fra Aabenraa By, pendler væsentligt flere til Tønder By end til Løgumkloster (80 til Tønder, 28 til Løgumkloster).

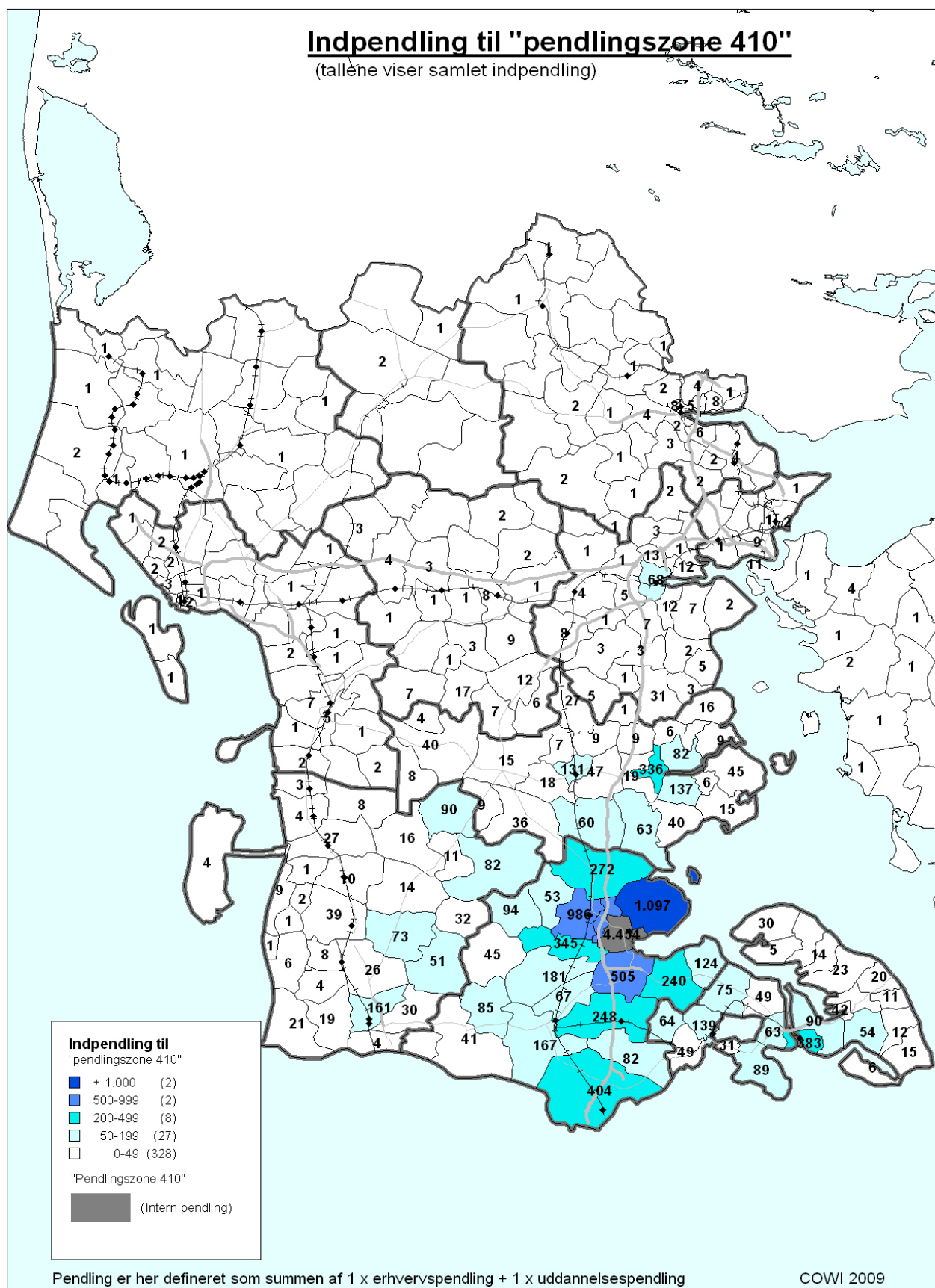
På denne baggrund vurderer Sydtrafik, at rute 24 primær betjener lokale interesser og ikke regionale.

Sydtrafik anbefaler, at Region Syddanmark også i fremtiden, som beskrevet i Trafikplanen, fuldt ud finansierer den nuværende rute 26 mellem Aabenraa og Tønder. Rute 24 bør derimod overgå til kommunal finansiering.

¹⁵ Tallet er for det samlede antal pendlere – ikke kun buspendlere



Figur 12: Pendlingsvolumen for udpendling fra Aabenraa.



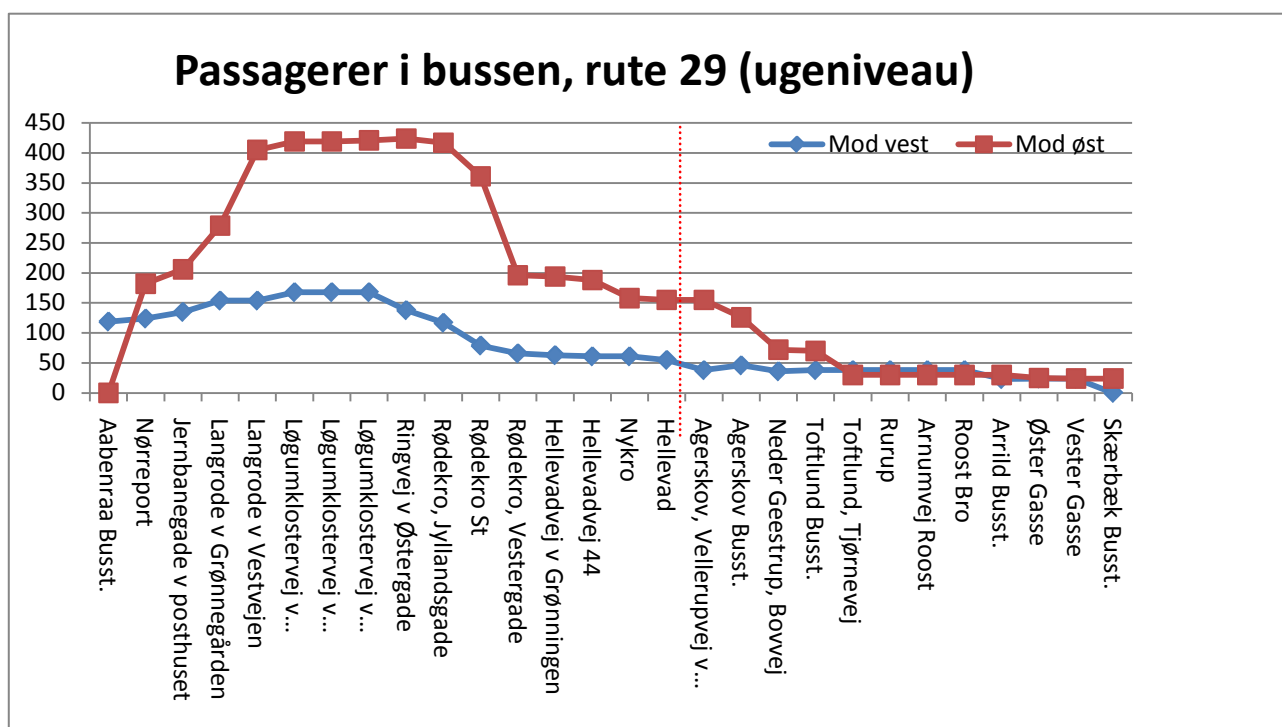
Figur 13: Pendlingsvolumen for indpendling til Aabenraa.

Skærbæk – Toftlund (– Aabenraa)

Området mellem Skærbæk og Toftlund betjenes blandt andet af rute 29. Rute 29 har tidligere været en regionalrute mellem Aabenraa og Rømø, men er i 2009 overgået til kommunal finansiering, og delt op i rute 29 (Skærbæk – Aabenraa) og 185 (Skærbæk – Rømø).



I grafen herunder ses antallet af passagerer på ugeniveau på rute 29. Det ses, at der på strækningen Rødekro – Aabenraa er væsentligt flere med bussen end på resten af strækningen. At der er en del flere passagerer med bussen i retning mod Aabenraa skyldes sandsynligvis, at afgangene med rute 29 om morgenen passer pendlere og skoleelever bedre end afgangene om eftermiddagen. Derfor benytter flere rute 29 fra Agerskov og Rødekro om morgenen end om eftermiddagen.



Rute 29 bærer i nogen grad præg af at være en rute, der betjener rejsende mellem Rødekro og Aabenraa. Der er 24 afgang pr. uge, der krydser kommunegrænsen, i hver retning. I retning mod vest krydser i gennemsnit godt 2 passagerer pr. afgang kommunegrænsen. I retning mod øst krydser godt 5 passagerer pr. afgang kommunegrænsen.

Ifølge Trafikplan 2009 – 2012 vil relationen Toftlund – Aabenraa blive betjent af hurtigbussen Esbjerg – Aabenraa – Sønderborg. Hvor denne hurtigbus vil standse mellem de større byer ligger

ikke fast, men det skønnes, at Toftlund vil blive betjent af hurtigbussen. Det vurderes således ikke, at rute 29 på denne strækning vil have regional betydning.

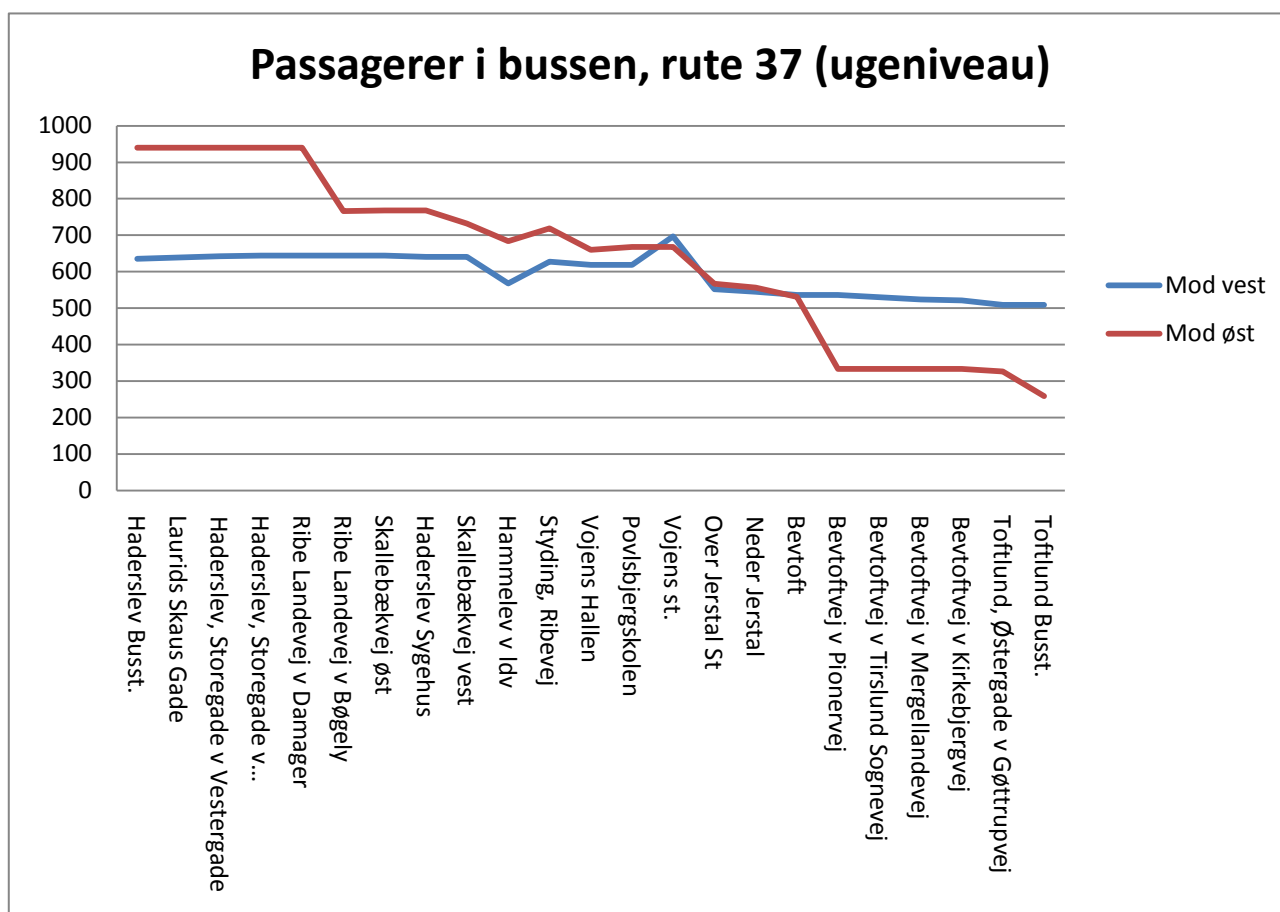
Vest for Toftlund rejser færre end 50 passagerer pr. retning om ugen. Strækningen Toftlund – Skærbæk betjenes med 19 ugentlige afgang i hver retning. Denne lave passagerbelastning kan delvis forklares med den lave befolkningstæthed i området, men det må vurderes, at betjening af denne strækning ikke er af regional interesse.

Strækningen bør stadig betjenes af tilbud, der giver gode skiftemuligheder til overordnede bus- eller togruter. Tønder Kommune kan således fortsætte finansieringen af rute 29 på strækningen, eventuelt med en tilpasning til de lokale behov.

Tønder – Toftlund - Haderslev

Ifølge Trafikplanen vil der ikke være direkte regional forbindelse mellem Tønder / Toftlund og Haderslev. Tønder Kommune har dog ønsker om en sådan betjening.

Den eksisterende rute 37 vil overgå til kommunal finansiering, når Trafikplanen implementeres. På grafen herunder ses antallet af passagerer på ugeniveau i bussen for rute 37 (2009). Det ses, at relativt mange krydser kommunegrænsen, som ligger mellem Bevtøft og Toftlund, mod vest. Mod øst har ruten dog i højere grad karakter af intern pendling i Haderslev Kommune.

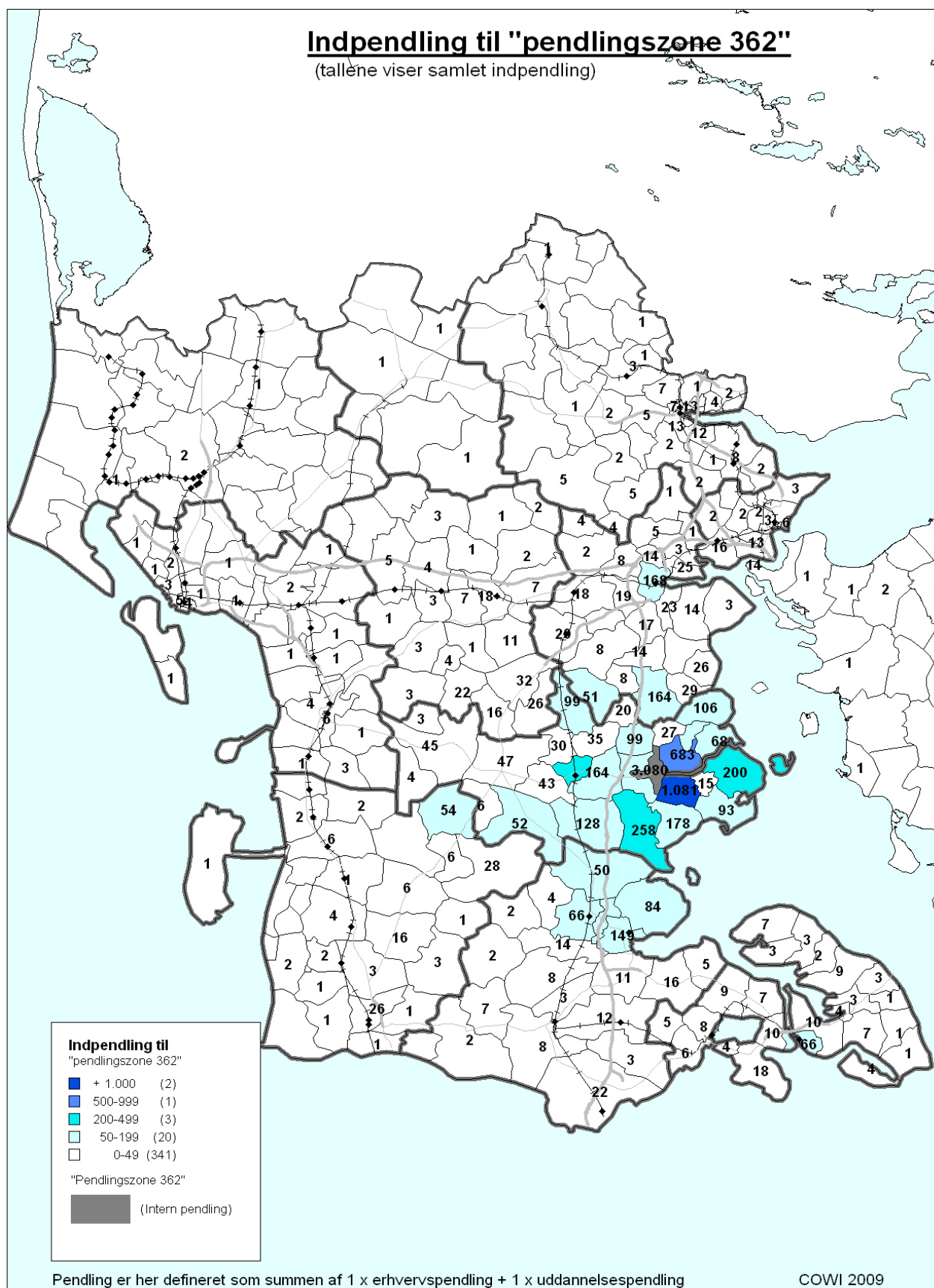


På de næste sider ses pendlingen til og fra Haderslev By. 54 personer pendler dagligt (med alle transportmidler) fra Toftlund til Haderslev, og 26 pendler fra Tønder By til Haderslev By. I modsat retning pendler hhv. 32 og 12.

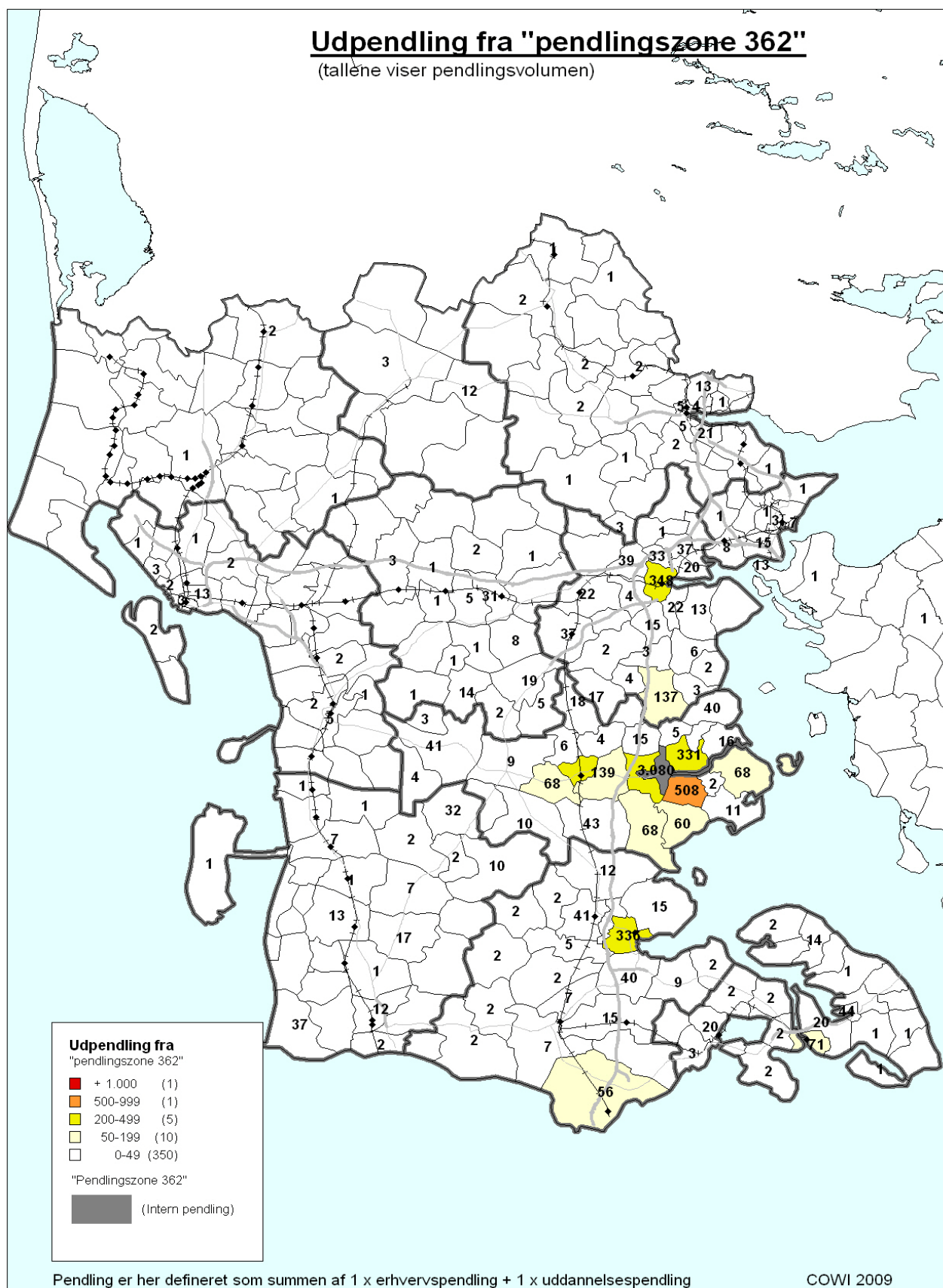
Sydtrafik vurderer på denne baggrund, at der ikke er behov for en direkte regionalrute Tønder – Haderslev. De relativt få rejsende på denne relation kan nå deres mål ved skift i Aabenraa. Flere pendler mellem Toftlund og Haderslev, og passagertallene viser en vis pendling med bussen. Sydtrafik vurderer dog, at den regionale rute mellem Tønder og Aabenraa bør prioriteres væsentligt højere, idet flere pendler på denne relation.

Rute 37 har yderligere i dag væsentlig karakter af intern betjening af Haderslev Kommune mellem Haderslev By og Bevtøft – og dermed ikke regional betjening. Forbindelsen mellem Bevtøft og Toftlund kan tilkøbes af kommunerne relativt billigt, og Sydtrafik anbefaler således, at rute 37 overgår til kommunal finansiering, som beskrevet i Trafikplanen.

Sydtrafik vil udarbejde en rapport om uddannelsespendling, som nærmere vil vurdere behovet for at etablere en uddannelsesrute på relationen.



Figur 14: Pendlingsvolumen for indpendling til Haderslev.



Figur 15: Pendlingsvolumen for udpendling fra Haderslev.

Varde Kommune

Varde Kommunes vestlige del er præget af store sommerhusområder med mange turister, især i sommermånederne.

Den regionale rute 40 betjener i dag strækningen Esbjerg – Blåvand via Oksbøl og Ho. Nymindegab betjenes af den regionale rute 58, som administreres af Midttrafik.

Den kommunale rute 531 betjener Henne Strand fra Nørre Nebel på skoledage, mens rute 552 betjener Vejers Strand fra Oksbøl.

Ingen af byerne Oksbøl, Blåvand, Ho eller Nymindegab er defineret som regionale rejsemål. Ifølge Trafikplan 2009 – 2012 vil rute 40 overgå til kommunal finansiering i løbet af trafikplanperioden.

Betjening af Blåvand

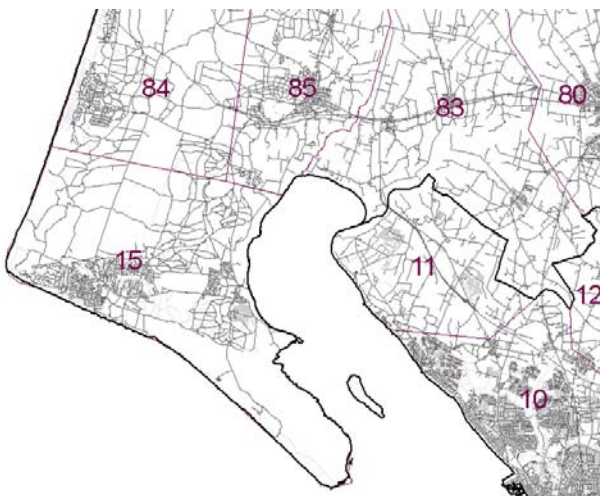
Sydtrafik vurderer, at Blåvand er et så vigtigt turistrejsemål, at det bør overvejes at fastholde regional betjening hertil. Ud over store sommerhusområder er der i Blåvand mange butikker og restauranter, som tiltrækker turister, ligesom der især i sommerperioden er en del pendling til Blåvand. Udenfor turistsæsonen kan Blåvand yderligere defineres som udkantsområde.

Som nævnt er Oksbøl ikke et regionalt rejsemål. Oksbøl har dog, hvis den nærliggende by Vrøngum regnes med, over 3.000 indbyggere. Oksbøl fungerer yderligere som et oplagt sted at skifte mellem busser og Vestbanen.

I tabellen herunder ses antallet af rejsende med rute 40 på ugeniveau. Rute 40 forbinder Esbjerg, Oksbøl og Blåvand.

Tabel 11: Påstigere på rute 40 på ugebasis

	Sommer 2009	Efterår 2009
Uge	1.752	2.443
Heraf lørdage	211	134
Heraf søndage	114	89



Figur 16: Zonenumre i Esbjerg, Oksbøl og Blåvand

Tabellen herunder viser, hvor mange rejsende, der krydser zonegrænsen ind i den angivne zone. Dvs. at tallet angivet for zone 10 viser, hvor mange der på ugebasis rejser ind i zone 10 med rute 40. Sommertællingen viser passagertallet for perioden, hvor skolerne holder sommerferie, mens efterårstællingen gælder for almindelige skole-/arbejdsdage. Bemærk, at antallet af indrejsende er mindre for zone 10 og 15 end for de andre zoner, fordi det kun er muligt at rejse til disse zoner i én retning.

Tabel 12: Antal rejsende pr. uge, der rejser over en zonegrænse ind i angivne zone

Rejsende ind i zone	Sommer 2009	Efterår 2009
10 (Esbjerg By)	468	662
11	945	1.329
15 (Blåvand)	557	337
83	899	1.220
85 (Oksbøl)	866	1.006

Om sommeren rejser der generelt færre passagerer til de enkelte zoner. Eneste undtagelse er zone 15, hvor Blåvand ligger – her stiger antallet af tilrejsende med godt 65 % om sommeren. Dette kan således tyde på, at mange turister i dag benytter rute 40 til Blåvand om sommeren. Desuden kan der være øget pendling til Blåvand om sommeren, hvor de mange turister kræver flere ansatte i butikker og restauranter.

Tabellerne herunder viser antallet af påstigere og afstigere pr. uge på udvalgte stoppesteder.

Tabel 13: Efterår 2009

	Esbjerg Rtb.	Spangsbjerg Møllevej / Teknisk Skole	Oksbøl St.	Blåvand	I alt
Påstigere	295 (12 %)	177 (7 %)	506 (21 %)	229 (9 %)	2.443
Afstigere	278 (11 %)	130 (5 %)	554 (23 %)	203 (8 %)	

Tabel 14: Sommer 2009

	Esbjerg Rtb.	Spangsbjerg Møllevej / Teknisk Skole	Oksbøl St.	Blåvand	I alt
Påstigere	378 (22 %)	0 (0 %)	412 (24 %)	360 (21 %)	1.752
Afstigere	297 (17 %)	0 (0 %)	351 (20 %)	497 (28 %)	

I sommerperioden er der flere, der stiger af og på rute 40 ved Esbjerg Rtb. og i Blåvand, på trods af, at det samlede antal påstigere i sommerperioden falder fra cirka 2.400 til 1.750. Procentvis er der således væsentligt flere, der i sommerperioden stiger af eller på ved Esbjerg Rutebilstation og i Blåvand, mens procentdelen af de rejsende, der står af eller på i Oksbøl er nogenlunde stabil.

Tallene indikerer, at rute 40 i sommerperioden bliver brugt af mange rejsende til og fra det vigtige turistmål Blåvand. Disse rejsende kan både være turister og pendlere til de turistvendte funktioner i Blåvand.

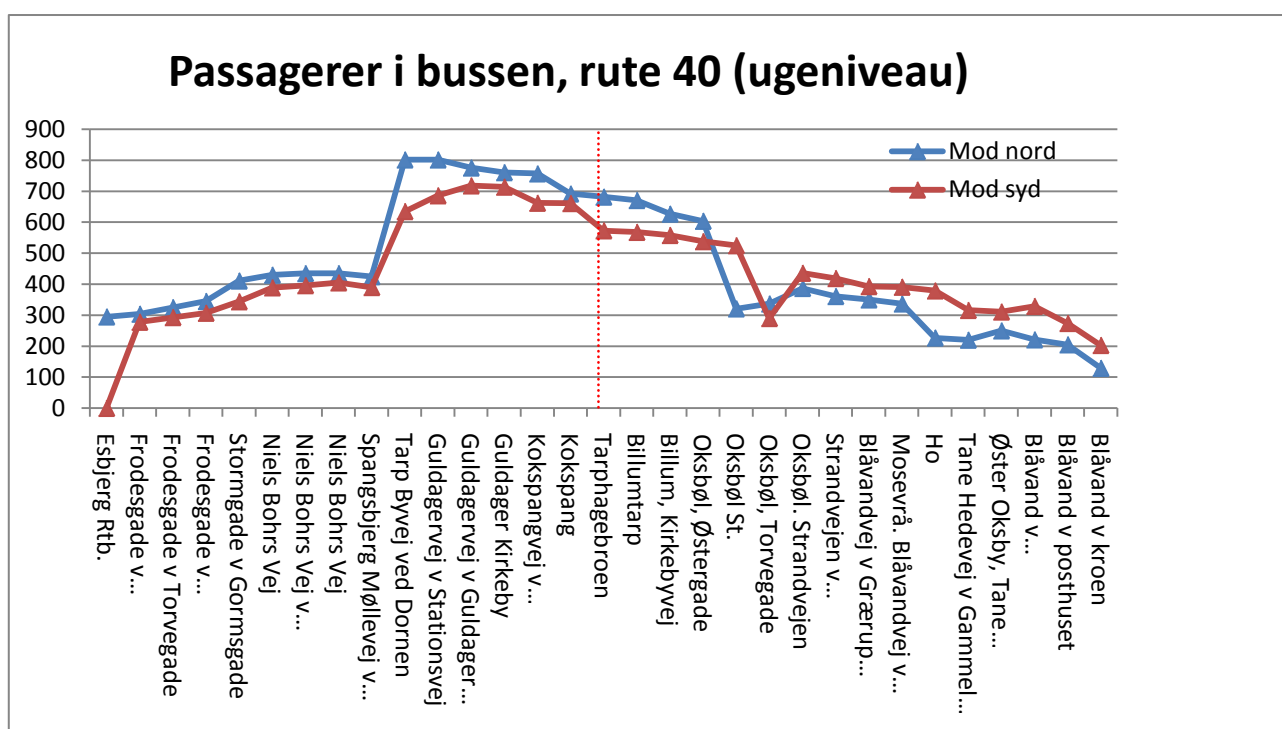
Kortene på de næste sider viser, hvor mange der pendler til hhv. Varde By-området og Esbjerg fra de omkringliggende områder. I tabellen herunder er vist, hvor mange, der pendler fra den sydvestlige del af Varde Kommune til hhv. Esbjerg og Varde By-området.

Tabel 15: Pendling til Esbjerg og Varde

	Til Esbjerg	Til Varde
Fra Blåvand-området	29	20
Fra Oksbøl-området	429	264
Fra Ho-området	31	15
I alt	489	299

Der er væsentligt flere, der pendler fra den sydvestlige del af Varde Kommune til Esbjerg end til Varde. For pendlerne fra disse områder til Esbjerg er det nemmest at tage rute 40 til Esbjerg, idet de så undgår at skifte tog i Varde.

Af nedenstående graf (efterårstællingen 2009) ses, at der er mange rejsende med rute 40, der krydser kommunegrænsen.



Idet rute 40 både fungerer som pendlerrute på tværs af en kommunegrænse – og forbinder et udkantsområde med den nærmeste store by, samt betjener et vigtigt turistmål, anbefaler Sydtrafik, at rute 40 fortsætter som regionalrute.

Varde og Esbjerg Kommune bør have mulighed for at finansiere yderligere afgange, hvis de ønsker dette. Det skal aftales mellem de involverede parter, i hvilken form og eventuelt med hvilken finansieringsfordeling, rute 40 skal videreføres.

Betjening af Vejers Strand og Henne Strand

Sydtrafik vurderer, at Vejers Strand og Henne Strand er af mindre regional betydning. Til sammenligning har Blåvand også udenfor skolernes sommerferie større turistmæssig betydning, mens Vejers og Henne især er store turiststeder i sommersæsonen. Henne Strand har cirka 1.300

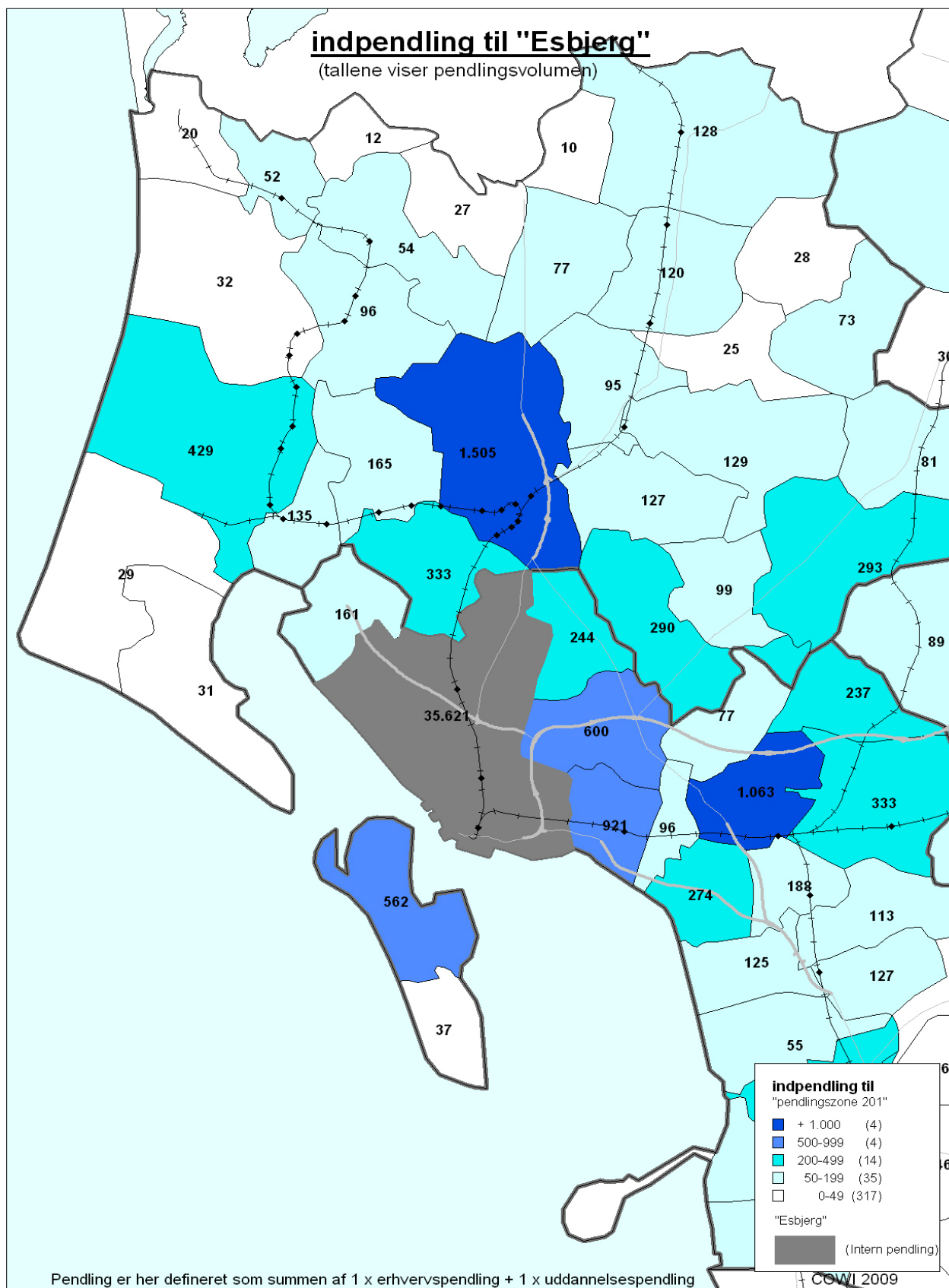
sommerhuse¹⁶, hvilket i forhold til de over 2,5 mio. årlige overnatninger i feriehusene er en forholdsvis lille del af den samlede turisme. Regnes der højt sat med, at der i gennemsnit bor 3 turister i 40 uger i samtlige 1.300 sommerhuse, er der årligt godt 150.000 overnatninger i Henne Strand. Dette svarer til cirka 6 % af de samlede overnatninger i feriehusene i Varde Kommune, og giver ikke umiddelbart anledning til regional betjening af Henne Strand.

Uden for turistsæsonen kan Henne Strand og Vejers Strand betegnes som udkantsområder. Der er dog ikke nævneværdig regional pendling til eller fra Vejers Strand og Henne Strand i perioden udenfor turistsæsonen, idet der er relativt få fastboende.

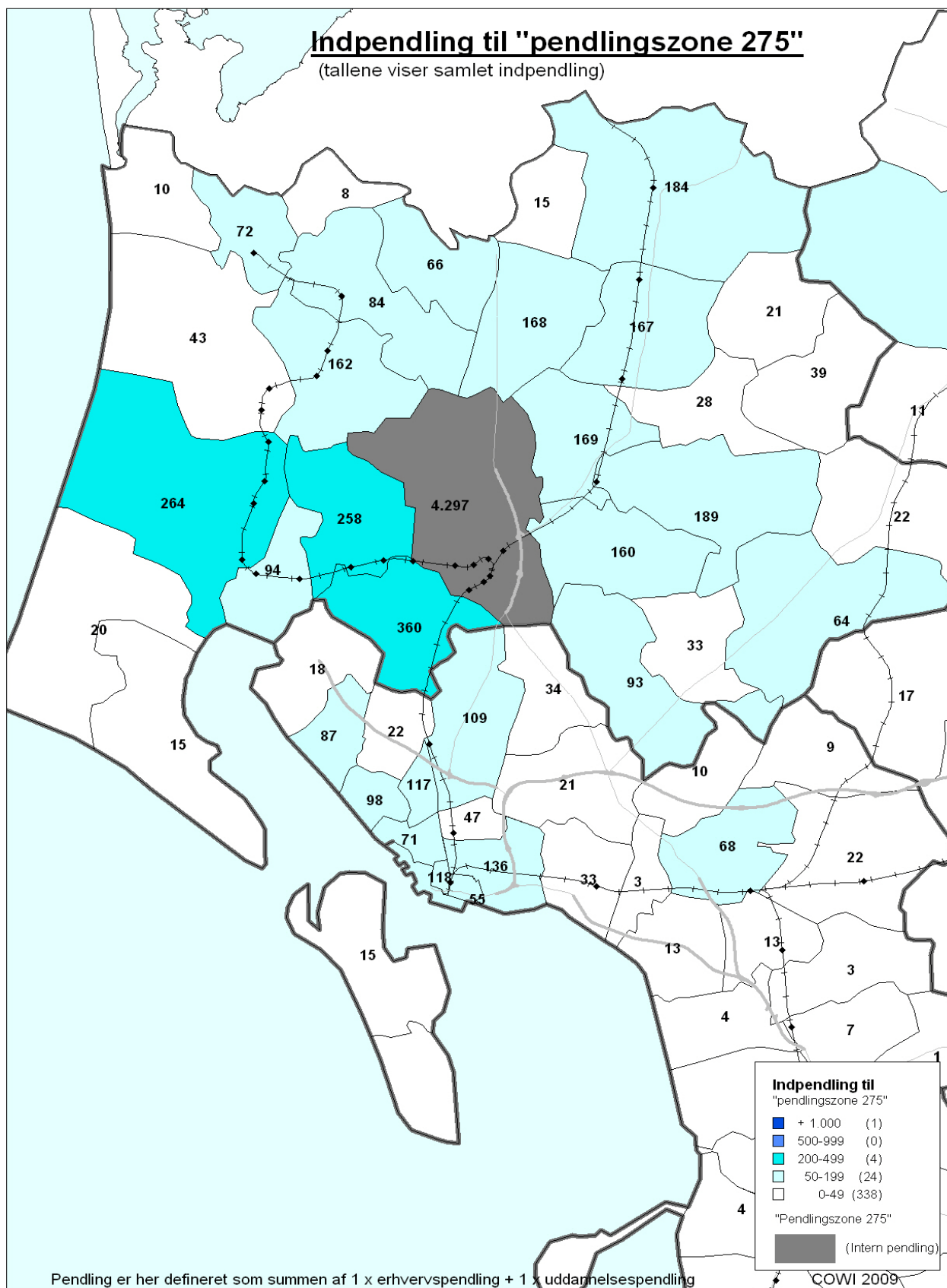
Områderne er samtidig betjent af Vestbanen, som dog ligger cirka 10 km fra strandene. Begge strande forbindes af eksisterende, lokale ruter (531 og 552) med Oksbøl eller Nørre Nebel, hvor der kan skiftes til regionale ruter eller Vestbanen. Henne Strand betjenes udelukkende på skoledage, mens Vejers Strand også betjenes på ikke-skoledage og i weekender i perioden maj til oktober. Det vurderes, at kommunen for en relativt begrænset udgift kan etablere betjening af de to strande til og fra Vestbanen. Varde Kommune betaler på nuværende tidspunkt busomkostninger for busser, der ikke benyttes i skolernes sommerferie. Disse busser kan i stedet benyttes på turistruter, og det er således udelukkende køreplantimerne, der skal betales af Varde Kommune.

På baggrund af Vejers Strand og Henne Strands turistmæssige størrelse samt nærhed til Vestbanen vurderer Sydtrafik, at det fortsat er et kommunalt anliggende at betjene disse to strande.

¹⁶ http://www.denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Henne_Strand



Figur 17: Pendlingsvolumen for indpendling til Esbjerg.



Figur 18: Pendlingsvolumen for indpendling til Varde.

Betjening af Kvong-området

Området omkring Kvong mellem Varde – Skjern-banen og Vestbanen er ifølge trafikplanen ikke betjent af regionale ruter. Sydtrafik vurderer, at dette område er mindre vigtigt turistmæssigt end områderne vest for Vestbanen.

Nedenfor ses udpendling og indpendling fra områderne til andre områder. Pendlingen til og fra områder i andre kommuner er meget begrænset, og på baggrund af pendlingstallene vurderer Sydtrafik, at der ikke er grundlag for at betjene området med en regional bus.

I stedet bør området betjenes med lokale busser, der giver gode skiftemuligheder til tog og eventuelt regionale busser. Dette kan for eksempel foregå med tilpassede, eksisterende lokalruter. Eksempelvis forbinder rute 536 i dag Kvong med Lunde, hvor der er skiftemulighed til Vestbanen. Den eksisterende rute 731 forbinder Horne med Sig, hvorfra der er tog mod Varde / Esbjerg og Skjern.





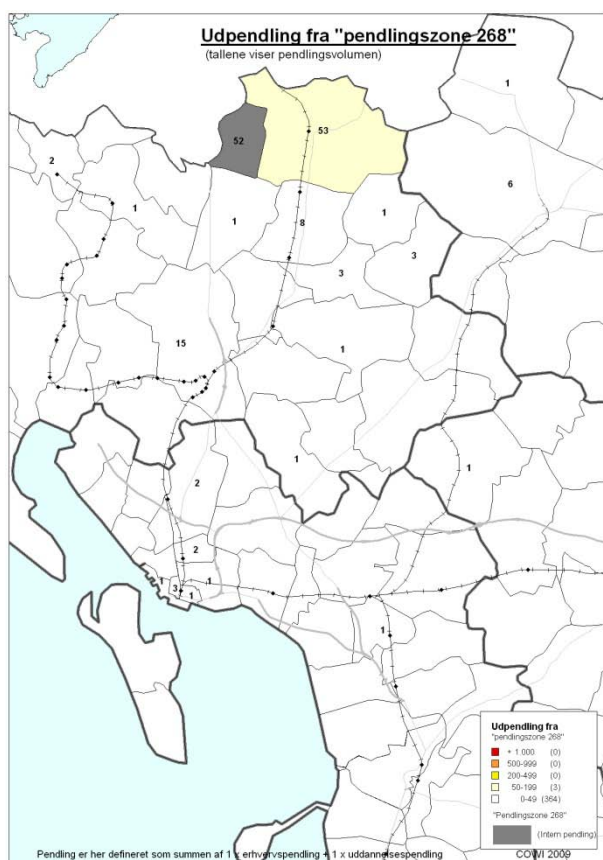
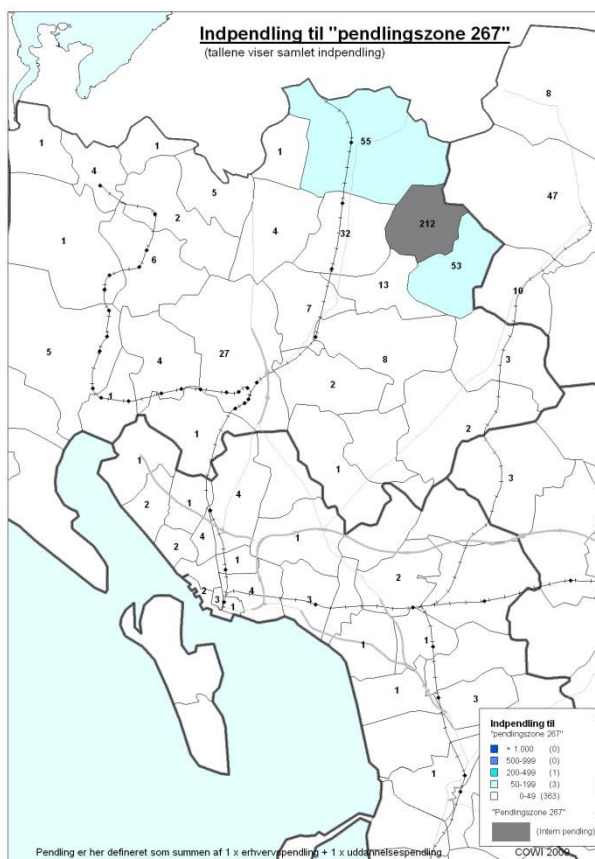
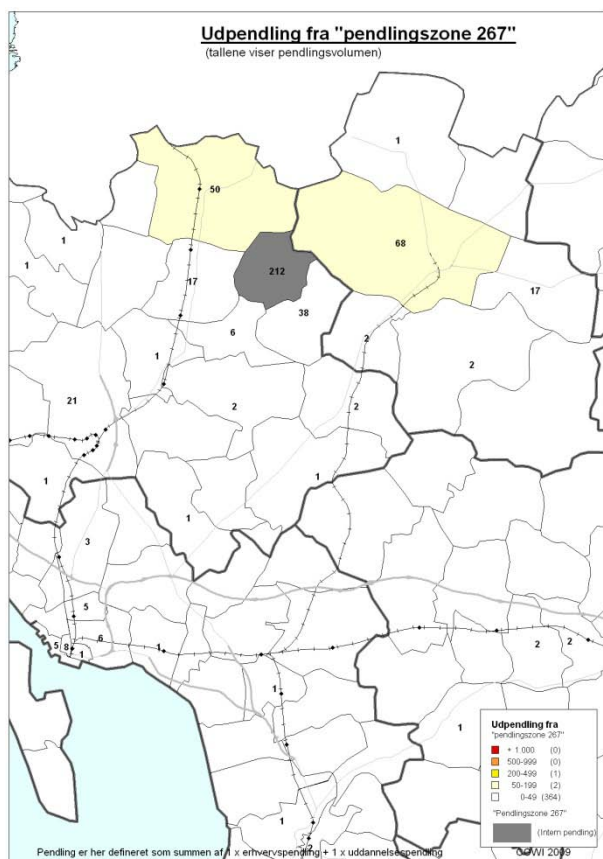
Skovlundområdet

Området i den nordøstlige del af Varde Kommune og den nordvestlige del af Billund Kommune er ifølge Trafikplanen ikke betjent af regionale ruter. Ansager vil have regional betjening, ligesom der vil være regional betjening fra Grindsted til Sønder Omme. Ølgod i Varde Kommune er togbetjent.

På de følgende sider ses pendlingen til og fra de områder, der ikke vil få regional betjening ifølge Trafikplanen, opdelt på sogne. Det ses, at pendlingen til og fra områderne er relativt lokal, idet der generelt er tale om, at der pendles internt i sognet og til og fra nabosognene. Eneste undtagelse er pendlingszone 343, som indeholder Grindsted By. Selv fra denne zone er der relativt begrænset pendling til de zoner, der ikke bliver betjent af regionale ruter. Det skal også i denne forbindelse bemærkes, at Grindsted har udmærket betjening af regionale ruter ifølge Trafikplanen.

Sydtrafik vurderer således, at der næppe er grundlag for regional betjening af disse områder på baggrund af pendling. Turistmæssigt vurderes områder heller ikke at have så stor betydning, at det kan nødvendiggøre regional betjening.

Områderne bør i stedet betjenes af lokale ruter, der giver gode muligheder for at skifte til og fra de regionale ruter og tog i nærheden. Dette kan for eksempel ske ved at opgradere den eksisterende rute 771, der kører Ølgod – Skovlund – Ansager. I Ansager vil der være mulighed for at skifte til regionalruten Varde – Grindsted, og i Ølgod kan der skiftes til tog mod hhv. Skjern og Varde / Esbjerg.



Haderslev Kommune

Den østlige del af Haderslev Kommune vil ifølge Trafikplanen ikke blive betjent af regionale ruter. De nuværende kommunale ruter 302, 304 og 308 kører mellem Haderslev og Årøsund og dækker således det område, der ikke vil blive dækket af regionale ruter.

I nedenstående tabeller ses antallet af påstigere og afstigere på rute 302 ved udvalgte lokaliteter efterår og sommer. Det ses, at antallet af rejsende til og fra Årøsund ligger nogenlunde stabilt sommer og efterår, mens antallet af rejsende til og fra Øsby falder kraftigt om sommeren. Dette kan tyde på, at en del turister i sommerperioden benytter rute 302 til og fra Årøsund.

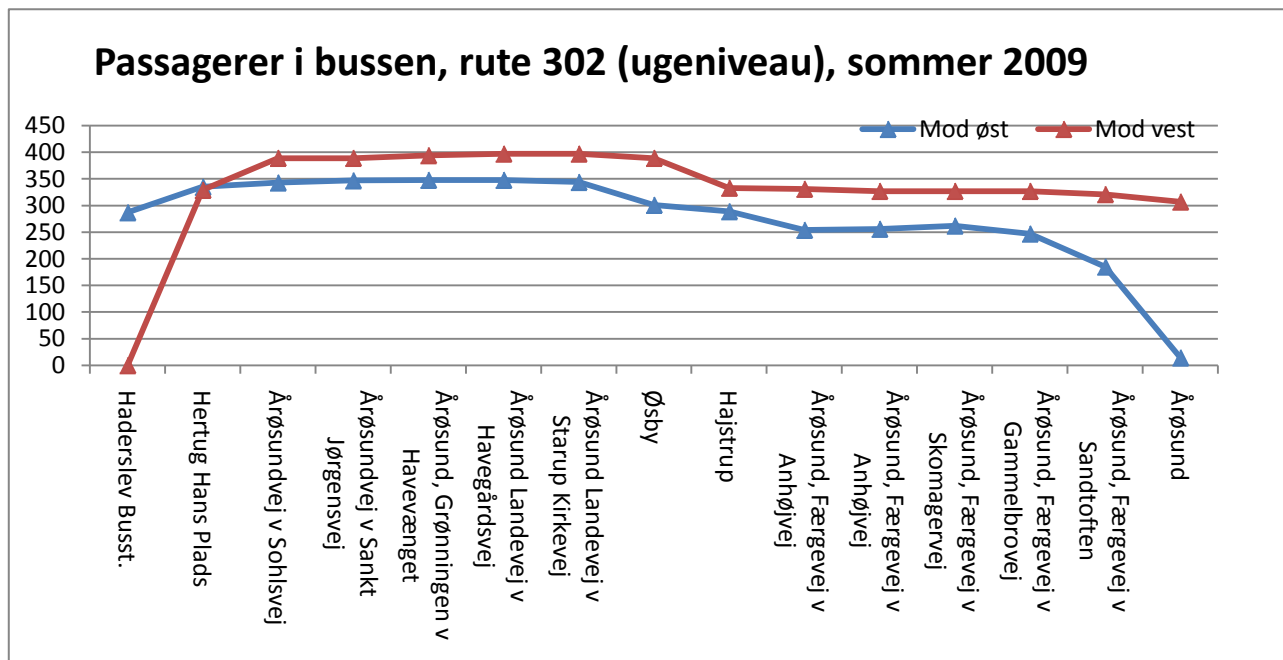
Tabel 16: Påstigere og afstigere på rute 302. Efterårstælling 2009

	Haderslev Busst.	Øsby	Årøsund (alle stop)	I alt
Påstigere	581 (37 %)	456 (29 %)	292 (19 %)	1.551
Afstigere	475 (31 %)	259 (17 %)	448 (29 %)	

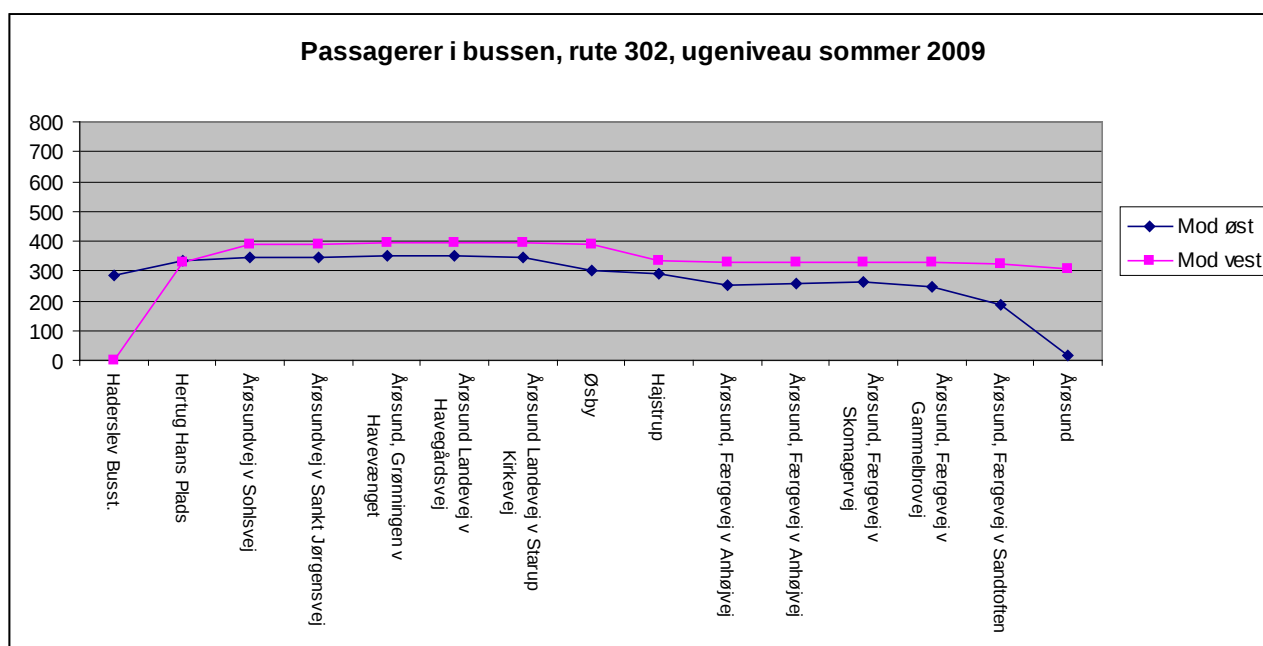
Tabel 17: Påstigere og afstigere på rute 302. Sommertælling 2009

	Haderslev Busst.	Øsby	Årøsund (alle stop)	I alt
Påstigere	271 (35 %)	82 (11 %)	334 (43 %)	780
Afstigere	322 (41 %)	69 (9 %)	288 (37 %)	

I grafen herunder vises antallet af passagerer i bussen på rute 302 om efteråret. Der er flest passagerer på bussen mellem Øsby og Haderslev, og det må således vurderes, at bussen i hvert fald udenfor sommerperioden primært betjener lokale interesser med pendlere og uddannelsessøgende til Haderslev.



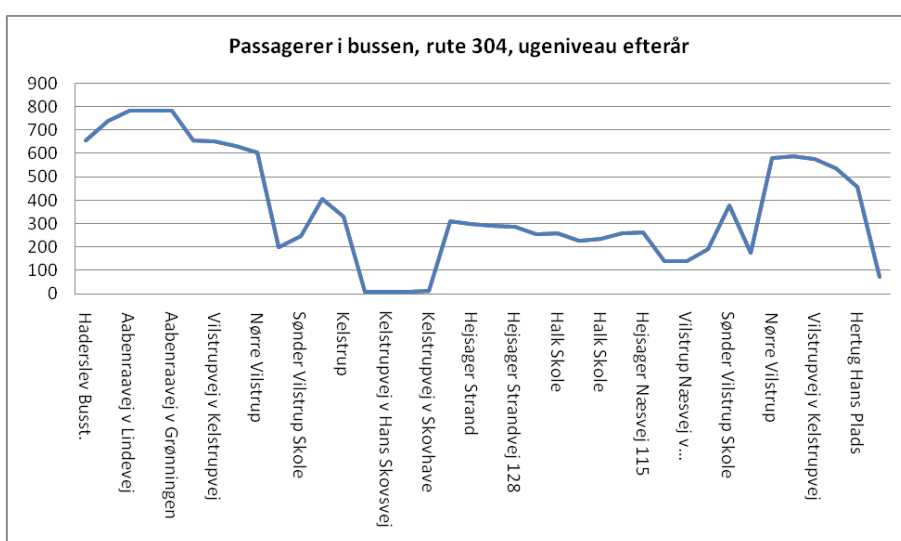
I sommerperioden er antallet af passagerer derimod jævnt fordelt på strækningen. Hovedparten af passagererne stiger på bussen i Haderslev eller Årøsund, hvilket også tyder på, at en stor del af de rejsende i sommerperioden benytter rute 302 til Årøsund i turistøjemed.



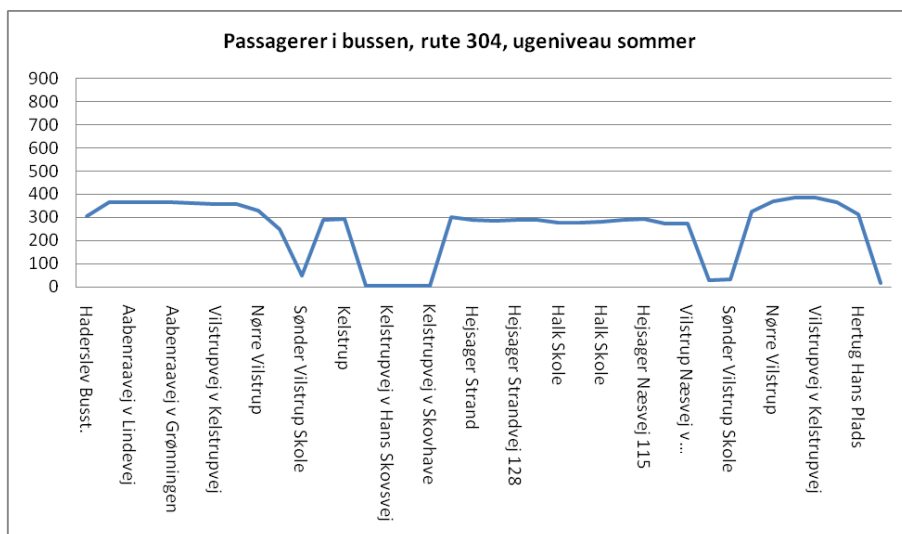
Rute 302 krydser ikke en kommunegrænse, og Sydtrafik vurderer, at pendlingen med rute 302 er intern i Haderslev Kommune. Rute 302 skal således ikke finansieres af Region Syddanmark. I sommerperioden benyttes rute 302 sandsynligvis af en del turister, men også af beboere i den østlige del af Haderslev Kommune og af fastboende fra Årø. Idet rute 302 således om sommeren ikke er en udpræget turistrute vurderes det, at ruten også i sommerperioden bør være kommunalt finansieret.

Rute 304 betjener også turistområderne i nærheden af Årø Sund. Rute 304 kører i dagtimerne i hverdage og om formiddagen på lørdage.

I efterårstællingen har rute 304 ugentligt 1.593 påstigere. Der sidder maksimalt 800 passagerer på ugeniveau på en delstrækning, flest mellem Haderslev og Nørre Vilstrup.

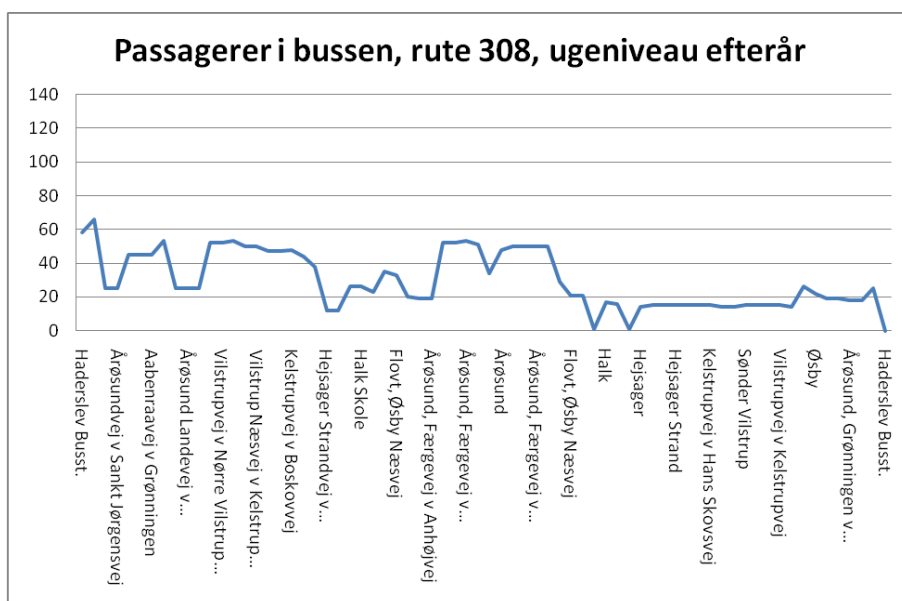


I sommerperioden har rute 304 i alt 741 ugentlige påstigere. Der sidder maksimalt knap 400 passagerer i bussen på ugeniveau på de enkelte delstrækninger på ruten, lidt flere på strækningerne Haderslev – Nr. Vilstrup end på resten af ruten.

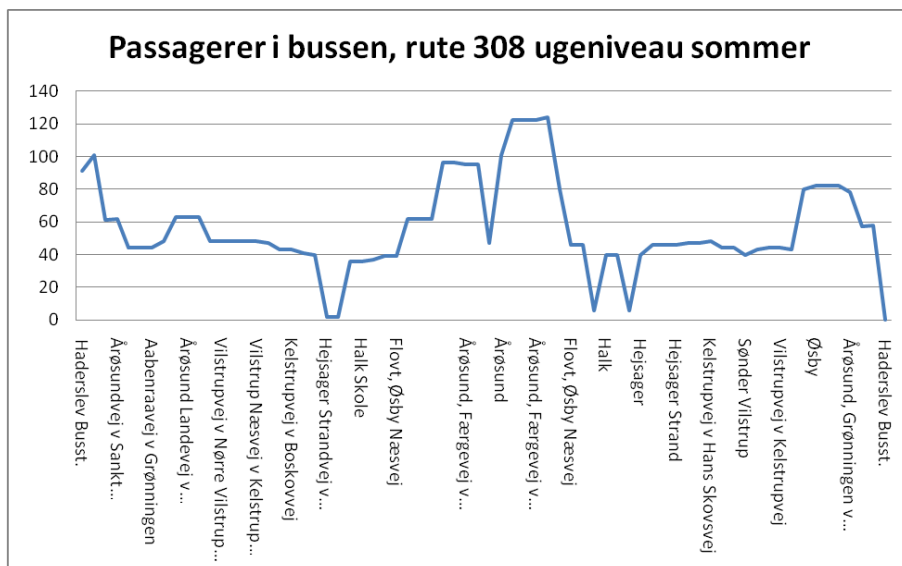


Tallene og graferne over passagerer i bussen tyder på, at rute 304 i høj grad bruges til lokal pendling i Haderslev Kommune, især mellem Haderslev og Nr. Vilstrup. Det vurderes således, at rute 304 ikke har regional betydning, der kræver regional medfinansiering udenfor sommerperioden. I sommerperioden tyder tallene på en vis turistbrug af ruten, men der er ikke tale om udpræget kørsel for og med turister.

116 passagerer stiger ugentligt på rute 308 udenfor sommerperioden. Der sidder på ugeniveau maksimalt 60 passagerer i bussen på enkelte delstrækninger, flest fra Haderslev til Årø Sund, mens væsentligt færre benytter rute 308 i modsatte retning. Rute 308 har 21 ugentlige afgang (en del med afvigende ruteforløb), og der er således i gennemsnit 5,5 passagerer pr. afgang.



Rute 308 har ugentligt 224 påstigere i sommerperioden – dvs. knap dobbelt så mange i forhold til efterårstællingen. Ruten bliver især brugt i området lige omkring Årø sund samt ved Haderslev.

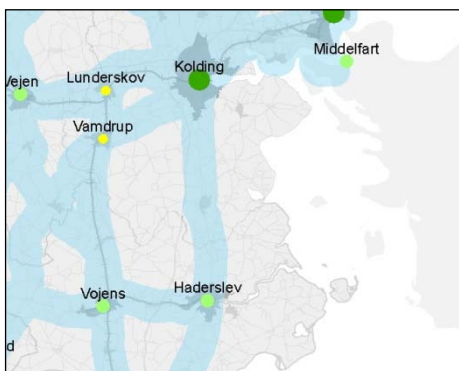


Rute 308 kører kun i aftentimer og i weekender, og passagertallene tyder på, at en del turister bruger bussen i sommerperioden. Ruten har således dobbelt så mange påstigere i sommerperioden som i efterårsperioden. Passagergrafen viser dog også, at ruten i sommerperioden mest benyttes til lokal kørsel mellem Årø sund og Flovt.

På baggrund af analysen af de eksisterende ruter i området øst for Haderslev, vurderer Sydtrafik, at der ikke er grundlag for regional betjening af området.

Nordvest for Haderslev

Området nordvest for Haderslev har ikke regional betjening ifølge Trafikplanen. Til gengæld er der togbetjening af strækningen Kolding – Vojens, ligesom der vil være halvtimesdrift med regionalbusser på strækningen Kolding – Haderslev.

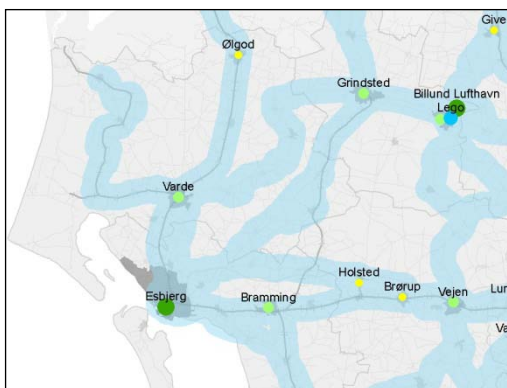


Sydtrafik vurderer derfor, at den regionale betjening af den sydlige del af Kolding Kommune og den nordlige del af Haderslev Kommune er god. Det område, der i de to kommuner ikke dækkes af regionale ruter, bør i stedet betjenes af lokale ruter, som giver gode skiftemuligheder til regionalbusser og tog. Området betjenes i dag af flere lokalruter, som kan tilpasses behovet for skiftemuligheder.

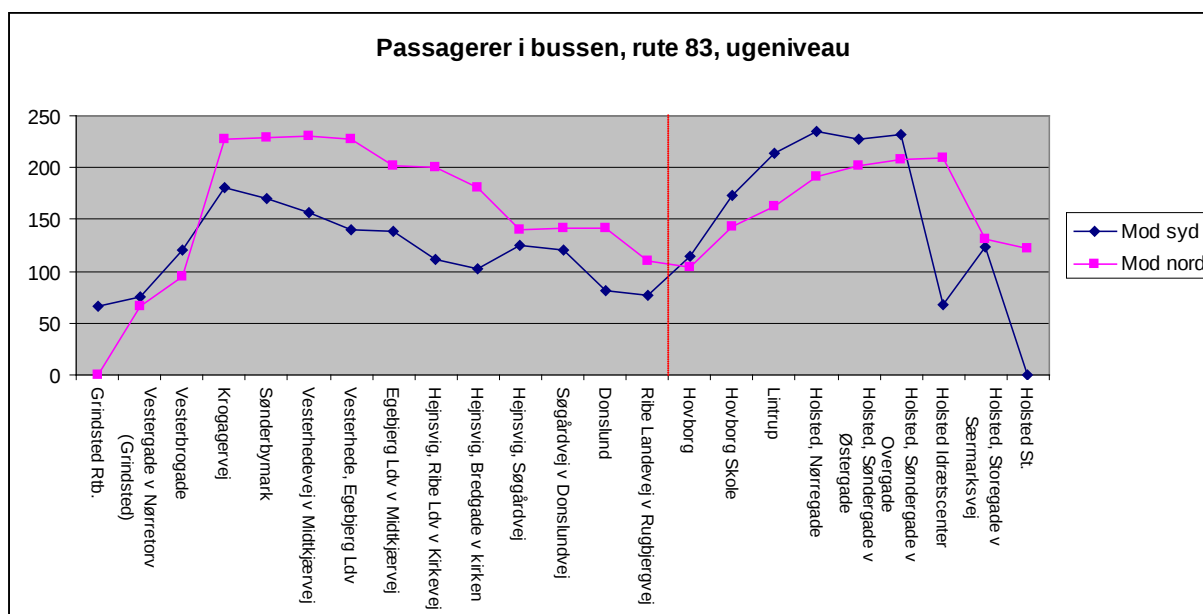
Billund og Vejen Kommuner

Betjening af området mellem Holsted og Grindsted

Den nordvestlige del af Vejen Kommune og den sydvestlige del af Billund Kommune bliver ifølge Trafikplanen ikke betjent af regionale ruter. Strækningen Holsted – Grindsted er betjent af rute 83, der i 2009 overgik fra regional finansiering til kommunal finansiering. Det er således tidligere besluttet, at der ikke skal være regional betjening på denne relation.



Beslutningen om, at rute 83 ikke længere skulle være regional, blev bl.a. truffet på baggrund af, at relativt få af rute 83s passagerer rejste over kommunegrænsen. I nedenstående graf ses antallet af passagerer i bussen (ugeniveau, efterårstællingen 2009) på rute 83. Det ses, at hovedparten af de rejsende kører internt i de to kommuner, og at ruten således har et lokalt sigte.



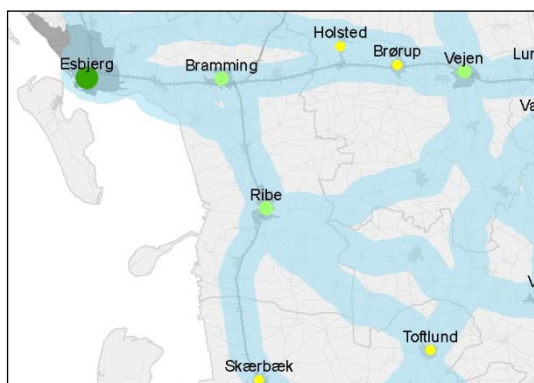
I Trafikplanen er der lagt op til bedre forbindelser mellem bl.a. Vejen og Grindsted end i dag. Dette betyder, at denne relation kan tiltrække en del af de passagerer, der ellers ville have rejst kommunegrænseoverskridende med rute 83.

På baggrund af dette, og på baggrund af, at Region Syddanmark i 2009 har besluttet, at rute 83 ikke kan opnå regional finansiering, vurderes det, at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for at etablere regional betjening i dette område.

Betjening af Lintrup-området

Området omkring Lintrup i det sydlige Vejen Kommune er ikke betjent af regionale ruter. Sydtrafik vurderer dog, at områdets karakter dog ikke lægger op til, at der skal etableres regionale udkantsruter. Fra området er der relativt kort afstand til god, regional betjening, ligesom der er togbetjening på strækningen Esbjerg – Kolding og Esbjerg – Ribe / Tønder.

Sydtrafik vurderer således, at området bør betjenes af lokale ruter, der giver gode skiftemuligheder til regionale ruter og til tog. Området betjenes i dag af flere lokalruter, som kan tilpasses behovet for skiftemuligheder.



Lange ruter

Mange turister på Vestkysten kommer fra Tyskland eller den østlige del af Jylland. Disse turister har i dag ikke mulighed for at rejse med kollektiv trafik direkte til deres bestemmelsessted. Det kan derfor overvejes at etablere direkte sommerbetjening mellem f.eks. Flensborg eller Århus og f.eks. Blåvand eller Rømø.

Disse relationer kræver på nuværende tidspunkt mindst 2 skift, og er således ikke særligt attraktive for de rejsende. Oprettelse af direkte ruter kan medføre, at det bliver mere attraktivt for turisterne at benytte den kollektive trafik på hele deres ferie.

Der skal tages specielle hensyn i forbindelse med etablering af disse lange ruter. Blandt andet skal der tages hensyn til komforten på ture, der varer op mod tre timer, hvilket betyder, at der skal indsættes busser af minimum X-bus-kvalitet. Desuden skal der være god plads til bagage og lignende. Dette er med til at øge omkostningerne for denne type rute.

Sydtrafik anbefaler, at det prioriteres højere, at der etableres ruter, der kører kortere strækninger og som forbinder større rejsemål med de nærmeste trafikknudepunkter, hvor de rejsende kan skifte til regional og national kollektiv trafik. Samtidig kan der arbejdes for, at der for eksempel kommer gennemkørende tog fra f.eks. Varde til Niebüll, hvorfra der er gode forbindelser til resten af Tyskland. Togets høje komfort og rejsehastighed vil være mere attraktivt for de rejsende end lange busruter.

7. Kommunernes ønsker til betjening af udkants- og turistområder

Sydtrafik har i november og december 2010 haft rapporten i høring ved bestillerne i Sydtrafiks område. Bestillerne har bl.a. haft mulighed for at indmelde konkrete ønsker til betjening af udkantsområder og turistområder.

Billund Kommune ønsker betjening af følgende lokaliteter:

- Løveparken i Givskud
- Jelling Stenene

Esbjerg Kommune: Ingen ønsker

Fanø Kommune: Bemærker, at det er af væsentlig betydning for opretholdelsen af serviceniveauet for turisterne, at der ydes regionalt tilskud til rute 631.

Fredericia Kommune ønsker betjening af følgende lokaliteter:

- Sommerhusområdet Høll / Hvidbjerg / Mørkholt

Haderslev Kommune ønsker nærmere undersøgelser af følgende lokaliteter:

- Området øst for Haderslev

Kolding Kommune: Ingen ønsker

Sønderborg Kommune: Ingen ønsker

Tønder Kommune ønsker betjening af følgende relationer:

- Skærbæk – Rømø
- Tønder / Toftlund – Haderslev

Varde Kommune ønsker følgende undersøgt:

- Nye ruter fra Øst- eller Midtjylland
- Forbindelse til f.eks. Legoland
- Forbindelse til Tyskland
- Betjening af Vejers og Henne Strand

Vejle Kommune: Ingen ønsker

Vejle Kommune har følgende kommentarer:

- Sommerhusområderne omkring Høll og Hvidbjerg har ikke tilstrækkelig betjening
- Jelling bør indgå som attraktionsområde
- Givskud Zoo skal indgå i den regionale betjening

Aabenraa Kommune: Ingen ønsker

8. Kommunal betjening af områder, der ikke betjenes af regionale ruter

Det er naturligt, at ikke alle områder kan blive betjent af regionale ruter. I forbindelse med implementering af Trafikplanen vil de regionale ruter fokusere på at betjene vigtige, regionale rejsemål med høj frekvens. Dette betyder, at nogle ruter, der tidligere har været regionale, nu skal overgå til kommunal finansiering.

I dette afsnit beskrives nogle af de muligheder, kommunerne har for at betjene udkantsområder, og områder, der mister regional betjening.

Fælleskommunale ruter

To eller flere kommuner kan blive enige om at oprette en rute, der krydser en kommunegrænse eller at overtage en eksisterende regionalrute, som Region Syddanmark ikke længere har mulighed for at finansiere.

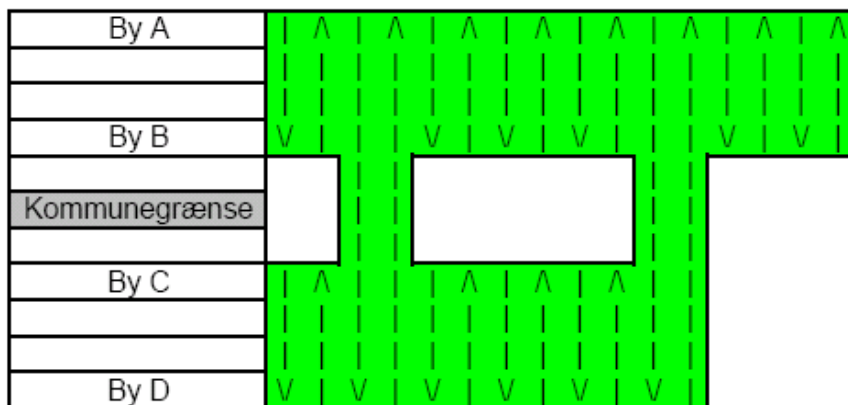
Oprettelsen af fælleskommunale ruter kræver, at de berørte kommuner indbyrdes er enige om, hvor ofte, der køres på tværs af kommunegrænsen. De enkelte kommuner har naturligvis mulighed for at tilkøbe ekstra afgang, der kun kører indenfor egen kommune.

Kommunerne bør desuden enes om, hvordan der køres. For eksempel vil en fælleskommunal rute, der i den ene kommune holder sig til overordnede veje og kører relativt hurtigt og i den anden kører ad små veje med lange rejsetider, virke forvirrende og utiltrækkende på passagererne, der rejser på tværs af kommunegrænsen.

Endelig skal der være opmærksomhed på den langsigtede planlægning og samarbejdet mellem de involverede kommuner. Hvis det viser sig, at der i en kommune bliver behov for justering af serviceniveauet på en fælleskommunal rute, bør disse justeringer foretages i tæt samarbejde med trafikselskabet og andre berørte kommuner, så det sikres, at de berørte kommuner også kan foretage eventuelle justeringer.

Sammenkobling af lokale ruter

I mange tilfælde vil det være muligt at sammenkoble to lokale ruter, så de overskrider en kommunegrænse. I figuren herunder ses et eksempel på, hvordan dette kan foretages.



By A og B ligger i samme kommune, mens By C og D ligger i en anden kommune. På relationen A-B og C – D er der perioden igennem behov for busbetjening. Denne betjening klares med lokalt finansierede ruter i de to kommuner. I enkelte perioder, for eksempel i forbindelse med pendling, er der behov for busbetjening på tværs af kommunegrænsen. Dette kan klares ved at oprette en ny, fælleskommunal rute eller ved at sammenbinde de to lokale ruter, så der køres mellem A og D.

Dette kræver naturligvis enighed om, hvornår der er behov for tværkommunale forbindelser, og om, hvilket ruteforløb, der skal køres. Desuden skal det tydeliggøres for passagererne, at kun nogle afgangse på de lokale ruter fortsætter til andre kommuner.

Gode forbindelser til regionale ruter og stationer

I forbindelse med implementeringen af Trafikplan 2009 – 2012 vil det regionale busnet blive fokuseret på betjening af rejsemål af regional betydning. Dette betyder, at nogle områder vil stå uden regional betjening. Til gengæld vil der generelt være langt flere afgangse de steder, der betjenes af regionale ruter.

Områder, der i fremtiden betjenes af regionale ruter vil i høj grad være de større byer. Derfor kan der etableres lokale ruter, der forbinder områder uden regional betjening med de større byer i kommunen. Hvis disse lokale ruters afgangse- og ankomsttider tilpasses relevante regionale ruter, vil beboerne i områder uden direkte regional betjening alligevel opnå gode muligheder for at rejse mellem deres hjem og regionale rejsemål udenfor hjemkommunen.

Tilkalderuter

Tilkalderuter køres med almindelige busser som køreplanlagte ture.

Det vil som regel være nødvendigt også at betale vognmanden for de ture, der ikke køres (alt efter kontrakt). Til gengæld køres der udelukkende, når der er passagerer til turen. Dette er bedre for miljøet, idet unødvendige ture undgås, ligesom borgerne ikke ser tomme rutebusser køre rundt – dette kan igen være med til at give den kollektive trafik et bedre ry.

En yderligere mulighed kan være, at en del af ruten kun køres, hvis der er passagerer hertil, eller hvis passagerer har ringet og bedt om afhentning. Således betjener ruten både en strækning, hvor der er stor efterspørgsel efter bussen og en strækning, hvor efterspørgslen er mindre.

Tilkaldetaxa

Tilkaldetaxaer er køreplanlagte ture, der køres med mindre køretøjer end busser, og som udelukkende køres, hvis passagererne inden turen ringer og bestiller kørslen. Denne løsning er især god på strækninger, hvor der er meget få passagerer. Passagererne betaler almindelig takst for rejsen, og kommune eller region skal således dække differencen til det beløb, vognmanden skal have for turen. Det må derfor nøje overvejes, om det kan betale sig at erstatte almindelig buskørsel med tilkaldetaxa.

Sydtur

Sydtur er en del af Flextrafik, og er en åben kørselsordning, som alle kan benytte sig af. Brugerne kan bestille dør-til-dør-kørsel, og der kan være samkørsel og omkørsel på delstrækninger. Dette betyder, at de rejsende kan komme til at køre sammen med andre rejsende, der har et andet rejsemål. Sydtur er således en slags fleksibel kollektiv trafik, og turen inkl. omvejskørsel må højst være dobbelt så lang tid, som det ville tage at køre direkte.

Når en kunde bestiller en afgang til et bestemt tidspunkt, søger systemet efter en passende vogn i et tidsrum på op til 15 minutter før og 45 minutter efter det ønskede afgangstidspunkt. Kunden kan således ikke være sikker på at få en vogn på præcis det ønskede tidspunkt, men vil altid få oplyst afgangstidspunktet ved bestilling. Det er også muligt for kunden at angive det tidspunkt, hvor vedkommende senest skal være fremme ved sit bestemmelsessted. Systemet vil således finde en vogn med et passende afgangstidspunkt.

Kommunerne har mulighed for at etablere det såkaldte Støttet Sydtur, hvor kommunen betaler en del af omkostningerne ved turene. I de kommuner, der ikke giver tilskud, skal kunden betale alle kørselsomkostninger ved turen.

Pr. maj 2010 er prisen for kunderne ved Sydtur følgende:

Støttet Sydtur:	7 kr. / km, dog minimum 35 kr.
Ustøttet Sydtur:	14 kr. / km, dog minimum 70 kr.

Kunder betaler udelukkende for den direkte afstand mellem afgangssted og rejsemål, og ikke for eventuel omvejskørsel. Ture skal bestilles minimum to timer før ønsket afgang.

Støttet Sydtur kan således være et alternativ til konventionel kollektiv trafik i tyndt befolkede områder, hvor der ikke er passagergrundlag for kørsel med busser.

9. Det videre arbejde

Implementeringen af Trafikplan 2009 – 2012 foregår i etaper. I forbindelse med denne implementering vil der ske justeringer af den regionale betjening de fleste steder. I forbindelse med disse justeringer, bør de lokale ruter også gennemgås med henblik på at undersøge, om ruter skal tilrettelægges på en anden måde, eller om der skal indføres andre typer af kollektiv trafik i visse områder.

I de enkelte implementeringsetaper vil Sydtrafik afholde møder med de berørte kommuner og i denne forbindelse diskutere mulige løsninger til betjening af blandt andet udkantsområder, der ikke ifølge Trafikplanen betjenes af regionale ruter.