



**Trafikplan**  
2014-2018

# Trafikplan 2014 – 2018

## Høringsudgave

**SYDTRAFIK.DK**

 **SYDTRAFIK**  
– ALTID I BEVÆGELSE



## Forord

Sydtrafik skal hvert fjerde år udarbejde en plan for, hvordan den kollektive transport kan udvikles. Vi har valgt at udarbejde planen i samarbejde med Region Syddanmark og kommunerne. Planen skal dække en 4-årig periode. Den plan, vi her lægger frem, dækker således perioden 2014-2018.

Vi kan se frem til en periode med store men meget forskellige udfordringer. Nogle steder er hovedudfordringen at geare den kollektive transport til at være et reelt alternativ til privatbil. Andre steder er det at opretholde en kollektiv transport af en kvalitet, som lever op til det serviceniveau, man ønsker at tilbyde borgere, der ikke har andre transportmuligheder.

Vi har valgt at udarbejde Trafikplan 2014-2018 som en strategisk og overordnet plan, der understikker de mål, der skal arbejdes henimod, samt de midler der bør arbejdes med. Lokale mål og midler fastlægges sammen med kommuner og regionen hver især. Et attraktivt kollektiv transportsystem skal imidlertid overfor kunderne fremtræde ensartet og sammenhængende - også på tværs af administrative grænser. Trafikplan 2014-2018 er dér, hvor de fælles mål og midler formuleres.

Planen er blevet til i en proces, som har involveret embedsmænd fra kommuner og Region Syddanmark, der på workshops har hjulpet med at formulere mål og midler. Det har dannet grundlag for et temamøde med politikere, vognmænd m.fl. Citater rundt om i planen stammer fra disse workshops og temamøder.

Der vil være mange forskellige perspektiver, synvinkler og holdninger til, i hvilket tempo og på hvilken måde, den kollektive transport skal udvikle sig. Vi håber, at Trafikplan 2014-2018 fremadrettet kan bidrage til, at vi samles om det, der er fælles, og at den kan fungere som en slags forretningsplan for de tiltag og initiativer, der sættes i værk i kommuner og region.

Jesper Frost Rasmussen  
Bestyrelsesformand

Lars Berg  
Adm. direktør

## Indhold

<b>1</b>	<b>Kort fortalt.....</b>	<b>3</b>
1.1	Om Trafikplan 2014-2018 .....	3
1.2	Fælles vision med Fynbus .....	3
1.3	Fire overordnede mål .....	5
1.4	Realisering af målene.....	6
<b>2</b>	<b>Status .....</b>	<b>8</b>
2.1	Udbud af bustransport.....	8
2.2	Efterspørgsel efter bustransport .....	10
2.3	Bussen i det samlede transportmarked.....	11
<b>3</b>	<b>Rammer.....</b>	<b>13</b>
3.1	Demografien sætter dagsordenen.....	13
3.2	Bil nummer to og tre.....	15
3.3	Lidt flere med tog.....	17
3.4	Arbejdspendling.....	18
3.5	Unge til ungdomsuddannelser.....	20
3.6	På vej mod en heldagsskole .....	20
<b>4</b>	<b>Flere passagerer .....</b>	<b>21</b>
4.1	Mål .....	21
4.2	Målgrupper .....	21
4.3	Basisnet.....	23
4.4	Grundproduktet .....	23
4.5	Fremkommelighed.....	24
<b>5</b>	<b>Flere tilfredse passagerer .....</b>	<b>25</b>
5.1	Mål .....	25
5.2	Kundernes vurdering.....	25
5.3	Information .....	27
5.4	Image .....	28
5.5	Takster.....	29
5.6	Let at billettere.....	29
5.7	Stoppesteder og terminaler .....	30
<b>6</b>	<b>Bæredygtighed.....</b>	<b>32</b>
6.1	Mål .....	32
6.2	Euro-norm .....	32
6.3	Busteknologi .....	33
6.4	Tilpasset busstørrelse .....	34
6.5	Eco-kørsel.....	34
6.6	Mobilitet og miljø.....	35
<b>7</b>	<b>Udvikling af flextrafikken .....</b>	<b>36</b>
7.1	Mål .....	36
7.2	Udbredelse og potentiale .....	36
7.3	Udvikling af Flextrafik .....	39
7.4	Udvikling af Flextur .....	39
<b>8</b>	<b>Opfølgning på planen .....</b>	<b>41</b>

## **1 Kort fortalt**

### **1.1 Om Trafikplan 2014-2018**

Det står i Lov om Trafikselskaber, at der hvert fjerde år skal udarbejdes en plan, som udstikker retningslinjerne for, hvordan den kollektive transport skal udvikles. Planen skal være en opfølgning på de planer, der er på statens jernbaner. Der skal være sammenhæng mellem busser og tog samt andre kollektive transportformer, og det skal for kunderne fremstå som ét samlet system. Der vil ikke ske større ændringer på banen i Syd- og Sønderjylland før efter planperioden, så i denne plan fokuseres på Sydtrafiks egne produkter: De køreplanlagte busser, Vestbanen og den behovsstyrede Flextrafik.

Endnu siger Lov om Trafikselskaber ikke noget om, hvad en trafikplan præcist skal indeholde. Der er en lovændring på vej, så det kan være anderledes næste gang. Den forrige trafikplan, som også var den første efter strukturreformen i 2007 og etableringen af Sydtrafik, havde fokus på principperne i rutenettet. Den affødte mange konkrete forandringer, som der nu er behov for en konsolidering af. Vi har derfor valgt, at Trafikplan 2014-2018 skal være en overordnet strategisk plan, som har fokus på de fælles mål og midler, der skal til for at udvikle den kollektive transport i Syd- og Sønderjylland.

På landsplan er der en målsætning om, at den fremtidige vækst i trafikken overvejende skal ske i den kollektive transport. Det har et bredt flertal i Folketinget formuleret i den såkaldte grønne transportpolitik fra 2009. Det er blevet tolket således, at den kollektive bustransport på landsplan i 2030 skal befordre 50 % flere passagerer. Helt så langt forventer vi ikke at nå i Syd- og Sønderjylland, hvor udviklingen ikke er så gunstig for bustrafikken som i andre dele af landet. Ambitionerne er imidlertid høje, når man tager den forventede udvikling i regionen i betragtning. Frem til 2018 er der et mål om hvert år at få 1 % flere kunder. Samtidig skal der hvert år også ske en forøgelse på 1 % i andelen af tilfredse kunder. Bustrafikken skal være mest mulig bæredygtig, og der skal være fokus på, hvor stort et miljøaftryk, der sættes. Endelig skal flextrafikken udvikles, både i den åbne Flextur og i de lukkede kørselsopgaver, som varetages af flextrafikordningen.

### **1.2 Fælles vision med Fynbus**

Fynbus og Sydtrafik har formuleret en fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark. Visionen er en langsigtet vision, og Trafikplan 2014-2018 er kun et skridt på vejen.

Visionen er:

#### 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 befolknings 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 andre tilsvarende trafiksystemer i og uden for Danmark

Som en del af den fælles vision, er der også blevet formuleret nogle overordnede metoder, som skal sikre sammenhæng mellem de to trafikselskaber til fremme af visionen og til fordel for kunderne. Disse metoder går igen i trafikplanen. Der arbejdes med tre betjeningsprincipper:

- Et højfrekvent regionalt bussystem, der betjener byerne, trafikale knudepunkter og andre steder med stor rejseaktivitet. Serviceniveauet skal være sammenligneligt med lokaltog og skal særligt have fokus på erhvervspendlere og uddannelsesøgende.
- Højfrekvente bybussystemer i de største byer, der sikrer den videre forbindelse med tog og regionale busser, og bidrager til, at folk i byerne ikke behøver en bil for at kunne komme rundt.
- Et velfungerende kollektivt trafiktilbud i de tyndt befolkede egne, som gør det muligt at bo uden for de større byer og stadig gøre brug af job-, uddannelses- og fritidsmuligheder inde i byen.

Dertil kommer et øget fokus på samarbejde mellem trafikselskaberne, kommunerne og regionen. Det er gennem samarbejde, at udviklingen skal drives i den rigtige retning. Sydtrafik, Fynbus, kommunerne og Region Syddanmark skal gennem et tæt og forpligtende samarbejde bl.a. realisere det potentiale, der er for at få flere bilister til at rejse kollektivt.

### 1.3 Fire overordnede mål

For at iværksætte opfyldelse af visionen, er der for Trafikplan 2014-2018 opstillet fire mål.



#### **Flere passagerer**

Sydtrafik ønsker at øge antallet af passagerer med 1 % hvert år, altså samlet set med 4 % i planperioden 2014-2018.

Målet gælder for hele Syd- og Sønderjylland og dækker over, at der er forskellige vækstpotentialer i kommunerne. Nogle steder vil nulvækst være ambitiøst. Andre steder har potentiale til at bidrage med en større vækst.



#### **Flere tilfredse passagerer**

Sydtrafik ønsker at øge andelen af tilfredse kunder med 1 % om året, dvs. fra de nuværende 88 % til 92 % i 2018.

Langt de fleste kunder er tilfredse med den bustur, de foretager. Der skal fortsat arbejdes for, at der er færre kunder, som er utilfredse med at bruge bus.



#### **Bæredygtighed**

Målet for bæredygtighed er, at Sydtrafik skal have et faldende miljøaftryk over tid. Busser med den højeste euro-norm skal således udføre den største andel af køreplantimerne.



#### **Udvikling af flextrafikken**

Sydtrafik vil være den foretrukne partner og rådgiver for kommuner og Region Syddanmark både for lukkede kørselsordninger og for den åbne Flextur.

## 1.4 Realisering af målene

For at realisere målene er det blevet drøftet, hvilke midler, der skal rettes fokus på. Der er flere midler end dem, der er nævnt her, og det skal vurderes, hvilke der bedst imødekommer de lokale udfordringer.

I planperioden vil der være fokus på, at:

### ***Flere passagerer***

- Fastholde de målgrupper, som allerede er i den kollektive transport, samt at tiltrække nye.
- Konsolidere de mange rute- og køreplansændringer, der er sket de senere år.
- Arbejde hen mod etablering af et basisnet med faste betjeningsprincipper, som skal være det rutenet Sydtrafik, kommuner og region i fællesskab værner om og udvikler på.
- Udvikle supplerende lokale betjeningsformer dér, hvor særlige behov skal tilgodeses.
- Samarbejde om sikring af bussens fremkommelighed på steder, hvor der opstår trængsel.

### ***Flere tilfredse passagerer***

- Information til kunderne er lettilgængelig med særlig fokus på de digitale trafikinformationskanaler.
- Levere troværdig information både om de planlagte og de faktiske køretider. Realtidsinformation vil blive implementeret og udbredt i det omfang og tempo, det er muligt.
- Udbygge dialogen med kunderne med en stor lydhørhed overfor deres behov og ønsker.
- Det bliver nemt at billettere også på tværs af forskellige kollektive transportformer.

### ***Bæredygtighed***

- Sydtrafik som rådgiver bidrager til, at forskellige miljøvenlige teknologiske løsninger afprøves, og at erfaringerne gives videre.
- Det ved udbud sikres, at man får mest muligt miljø for pengene, herunder at materielstørrelsen tilpasses efterspørgslen, hvor det er muligt.
- Det gennem planlægningen sikres, at busserne betjener de steder med den største efterspørgsel, så man mindsker mængden af hel- og halvtomme busser i drift.



### ***Udvikling af flextrafikken***

- Sydtrafik som rådgiver bidrager til, at kommunen får skabt et overblik over kørselsbehov, kørselsudførelse samt potentialer for samdrift på tværs af forvaltninger og kørselsordninger.
- Sydtrafik løbende vil tilpasse organisation og teknologi til de kørselsopgaver, som trafikskabet pålægges, og til de behov som brugerne har.
- Den åbne Flextur bliver en integreret del af den samlede kollektive transport.

## 2 Status

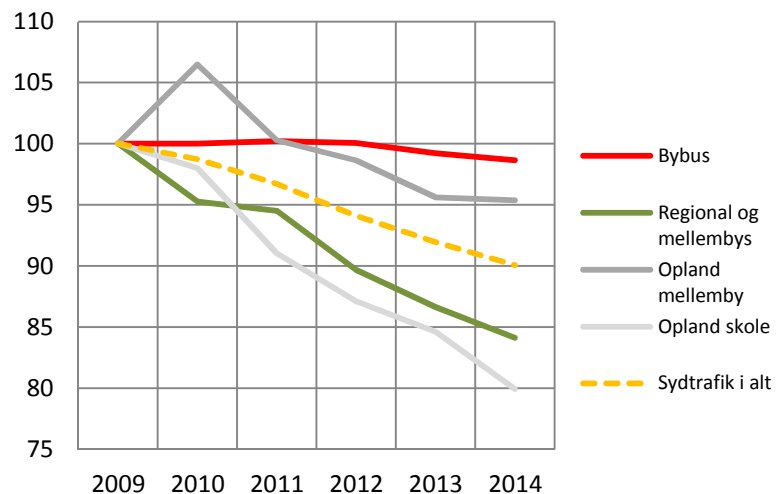
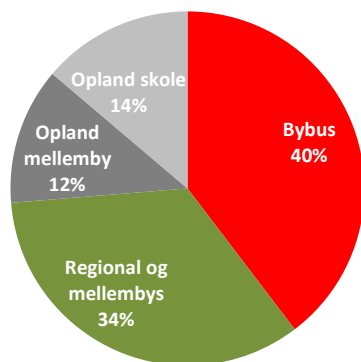
### 2.1 Udbud af bustransport

Den åbne kollektive transport i regi af Sydtrafik omfatter de ruter, som Region Syddanmark helt eller delvist finansierer: Vestbanen, regionale busruter og X-busserne. Ligeledes omfatter den ruter, som kommunerne finansierer: Mellembysruter, bybusser, oplandsruter samt bestillingskørsel i form af Flextur. Sydtrafik varetager også lukket kørsel i Flextrafik, som tager sig af siddende patientkørsel for Region Syddanmark og den Individuelle Handicapordning samt andre opgaver for kommunerne. Flextrafikken beskrives nærmere i kapitel 7.

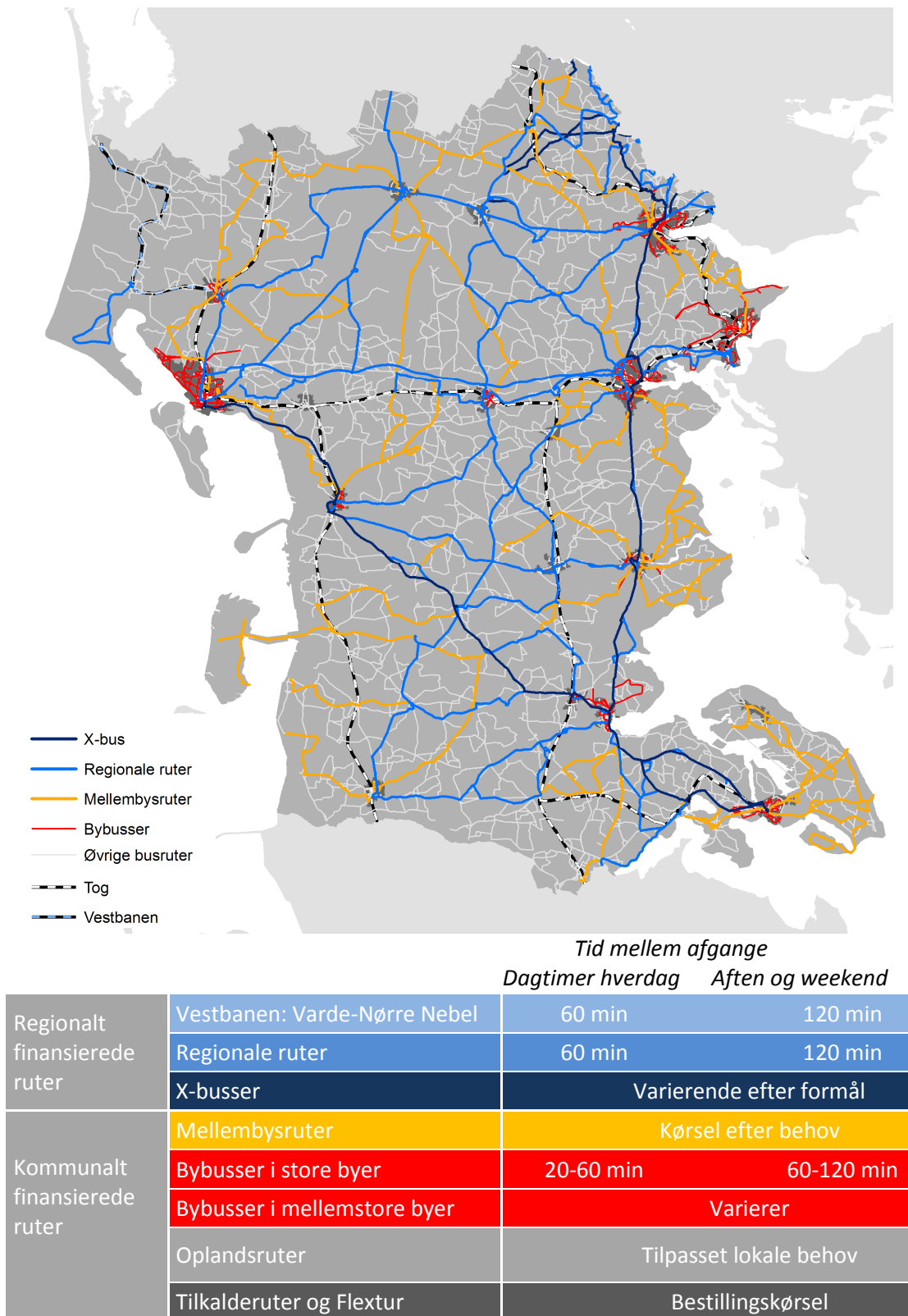
I figur 2.2 er rutenettet optegnet og betjeningshyppigheden vist for de forskellige rutetyper. For flere af rutetyperne findes forskellige varianter af betjeningsniveauer, ligesom der på samme rute kan være forskellige linjevarianter.

I alt udbydes der i 2014 ca. 855.000 køreplantimer med bus. Heraf udgør bybusser den største del på omkring 40 %, regionale og mellembysruter udgør 34 % og de lokale ruter 26 %, hvoraf ca. halvdelen er skolebusser – se figur 2.1.

**Køreplantimer i 2014**  
-opdelt på rutetyper



Figur 2.1 Køreplantimer. Udviklingen er vist indekseret med 2008 som udgangspunkt



Figur 2.2 Åbne ruter i regi af Sydtrafik 2014

Siden 2009 er køreplantimerne i den kollektive bustransport i Syd- og Sønderjylland reduceret med en tiendedel. Reduktionen er sket i alle rutekategorier undtagen bybusserne:

- ▶ Regionale og mellembysruter er samlet set reduceret i køreplantimerne med 16 %. De relativt set største indskrænkninger er sket i Vestjylland og de mindste i Østjylland.
- ▶ Bybussystemerne i de fire største byer, som bidrager med 84 % af alle køreplantimerne i kategorien af bybussystemer, er stort set uændret i driftsomfang. Men der er sket markante ændringer i nogle af de mellemstore byers bussystemer. En stigning i køreplantimerne i Aabenraa på 45 %, en reduktion på 20 % i Sønderborg og en nedlæggelse af bybussen i Grindsted.
- ▶ Oplandsruters køreplantimer er reduceret i alle kommuner. De lokale oplandsruter mellem byer er reduceret med knap 5 % set over hele området. De åbne skolebusruter er reduceret med hele 20 %, idet der overvejende er skåret i antallet af daglige ture.

## 2.2 Efterspørgsel efter bustransport

I 2013 skete det lidt over 22 mio. gange, at en passager steg på en bus i Syd- og Sønderjylland. Lidt over halvdelen steg på en bybus, mere end en fjerdedel steg på regionale og tværkommunale ruter, og de sidste steg på en kommunal oplandsrute – se figur 2.3.

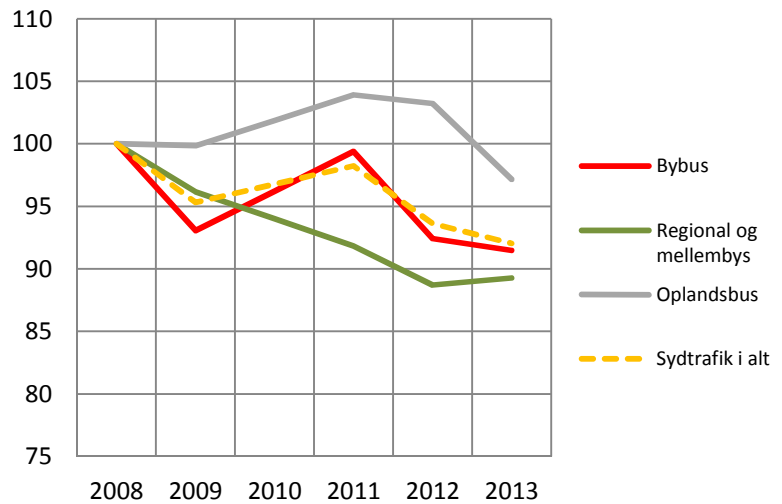
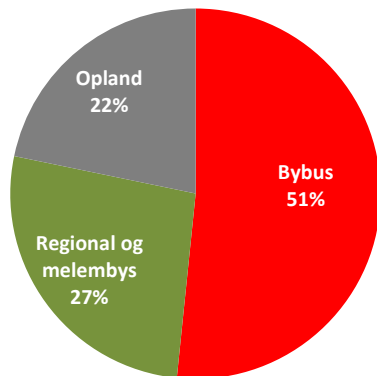
Der har i perioden 2008-2013 totalt set været en passagertilbagegang på knap 2 mio. passagerer per år – svarende til ca. 8 %. Tilbagegangen er, set over hele perioden 2008-2013, sket på alle rutetyper:

- ▶ Regionale- og mellembysruter har haft en tilbagegang i passagerer på 10 %, hvilket har en sammenhæng med en reduktion på en tiendedel af køreplantimerne. Mellem 2012-2013 er for første gang siden 2008 registreret en mindre passagerfremgang.
- ▶ Bybussystemet har oplevet en tilbagegang på ca. 9 %, hvilket skal ses i lyset af et næsten uændret driftsomfang. Flere bybussystemer har været gennem større omlægninger, der betyder, at nogle passagerer forsvinder, og erfaringsmæssigt tager det et stykke tid, inden det tidligere passagerniveau igen opnås. Derudover tager det yderligere tid, førend passagerpotentialet i omlægningerne er realiseret.
- ▶ Oplandsruterne har haft en tilbagegang i passagerer på 3 %, hvor størstedelen af faldet skete mellem 2012 og 2013. Der var frem til 2011 fremgang i passagertallene, selv om de er blevet beskåret med ca. en tiendedel af driften i perioden. En årsag til at disse ruter ikke gik mere tilbage passagermæssigt på det tidspunkt kan være, at en stor del af ruterne er skoleruter, hvor der er skåret i antallet af ture, og eleverne benytter de tilbageværende afgang. Endvidere er der enkelte attraktive ruter mellem byer, som har haft stor fremgang i efterspørgslen.

Reduktioner i køreplantimer behøver ikke nødvendigvis at give en ringere service. Er der fx tale om udretning af snørklede ruter, så kan det betyde serviceforbedringer for de kunder, der ikke længere skal bruge tid i bussen på, at der køres omveje til lokaliteter med få passagerer. Det kan derfor være relevant også at se på udviklingen i produktiviteten, der måles som passagerer

per køreplantime. Fra 2009 til 2013 har der været en mindre stigning i produktiviteten. Regional- og mellembyruter har haft en mindre fremgang, mens de lokale oplandsruter har haft en stor fremgang. Bybusserne har derimod haft en mindre tilbagegang. Især for lokalruterne er der således tale om en bedre ressourceudnyttelse, men samtidig et lavere betjeningsniveau.

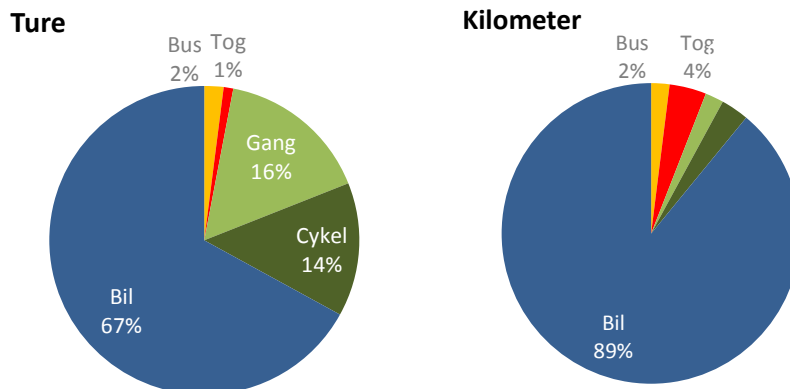
**Passagerer i 2013**  
 -opdelt på rutetyper



Figur 2.3 Passagerer. Udviklingen er vist indekseret med 2008 som udgangspunkt

### 2.3 Bussen i det samlede transportmarked

Bussen agerer i et samlet marked, hvor der efterspørges persontransport, og hvor den er i konkurrence med især bil og cykel. Med data fra den nationale Transportvaneundersøgelse (TU) kan det identificeres, at målt både på antallet af rejser og kilometer, så udgør busrejserne 2 % af transporten for områdets indbyggere. Togturene udgør kun 1 % af rejserne, men de er ofte længere end busturene og tegner sig derfor for 4 % af de kilometer, indbyggerne tilbage-lægger. Det fremgår af figur 2.4.



Figur 2.4 Indbyggere i Syd- og Sønderjylland. Ture og kilometer med forskellige transportmidler

Kilde: Den nationale transportvaneundersøgelse

Bilen er helt dominerende med mere end to tredjedele af alle turene og 89 % af kilometerne. Målt på ture er gang- og cykelturene af et betydeligt omfang med 30 % af turene. Da disse ture normalt er korte, udgør de tilsammen kun 5 % af kilometerne. Et tal, der næsten er på højde med kilometer tilbagelagt med kollektiv transport. Der er forskelle kommunerne imellem, men det overordnede billede med bilen som det dominerende transportmiddel er det samme overalt i Syd- og Sønderjylland.

En lille andel af det samlede transportmarked er ikke det samme som, at der er tale om et ubetydeligt transporttilbud. For dem der bruger den kollektive transport, kan der være tale om den eneste mulighed. Kvaliteten af den kollektive transport har for dem stor betydning fx for muligheder for uddannelsesvalg og for livskvalitet.

### 3 Rammer

#### 3.1 Demografien sætter dagsordenen

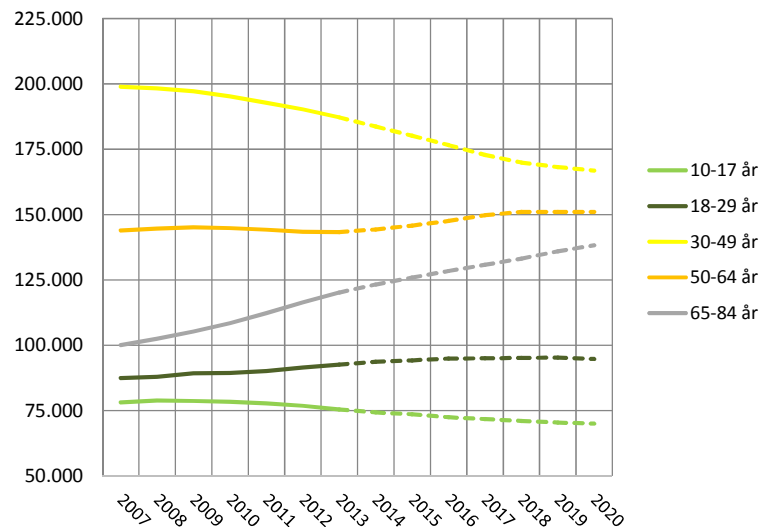
Den demografiske udvikling er i særklasse et forhold, der sætter rammer for potentialer for passagervækst i disse år. Der er sket og sker fortsat en forskydning i befolkningens alderssammensætning med stor vækst i gruppen af ældre, begrænset vækst i gruppen af unge, et stort fald i gruppen af voksne/midaldrende og et mindre fald i antallet af børn. Samtidig er der en fraflytning fra landet, da især de unge søger til de større byer.

De senere års demografiske udvikling har været til gunst for den kollektive bustrafik i Syd- og Sønderjylland, når den ses samlet. Hvis det går som Danmarks Statistiks befolkningsprognoser forudser, vil det ikke være tilfældet i de kommende år. Fra 2013-2018 kan det beregnes, at der må forventes et fald på 1,3 % passagerer i den kollektive bustransport - alene som følge af ændret befolknings sammensætning og bosætning.

I figur 3.1 er vist befolkningsudviklingen som den har været fra 2007, og som den forventes at være frem til 2030 – ifølge de prognoser som Danmarks Statistik udarbejder. Samlet set var der i Syd- og Sønderjylland en begrænset vækst på knap 10.000 flere indbyggere i alderen 10-84 år fra 2007-2012. I perioden 2013-2018 forventes en stagnation med kun ca. 1.500 flere indbyggere i alderen 10-84 år.

Det samlede billede dækker over meget forskellige udviklingstræk i kommunerne. I figur 3.2 er vist den udvikling, der ifølge Danmarks Statistik kan forventes i perioden 2013-2018 for Vejle og Tønder, som er de to kommuner med den største forskel i forventet befolkningsudvikling.

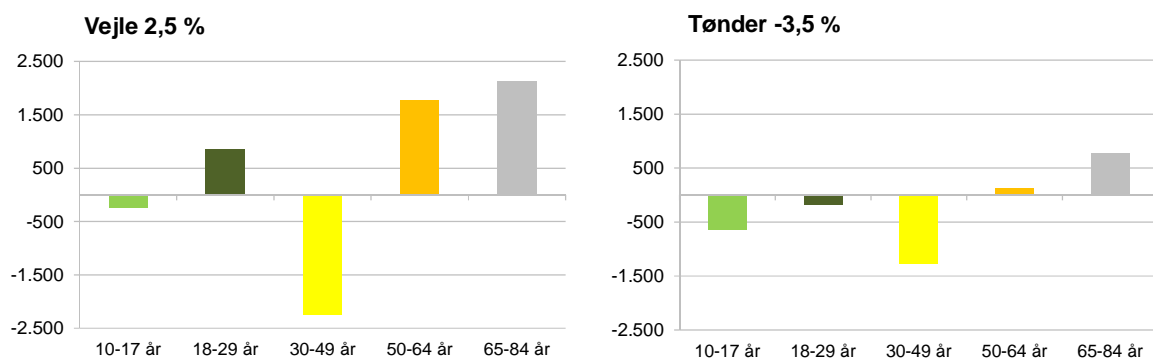
Der forventes samlet set befolkningsvækst i trekantsområdet bykommuner: Vejle, Kolding og Fredericia. Alle tre kommuner får en betydelig vækst i aldersgrupperne 50+, et betydeligt fald i aldersgruppen 30-49 år og en vækst af unge.



Figur 3.1 Antal indbyggere i Syd- og Sønderjylland  
 Kilde: Danmarks statistik

Esbjerg, Fanø, Billund, Vejen og Haderslev forventes samlet set at opleve en stagnation i det samlede antal 10-84 årige. Der forventes en vækst i gruppen af 50+, et fald i de 30-49 årige og en stagnation af unge. Fanø skiller sig ud ved kun at have en vækst i 65+.

Sønderborg, Aabenraa, Varde og Tønder forudses at få en befolkningstilbagegang på mere end 1 % blandt 10-84 årige. Her forventes et fald i alle aldersgrupper under 50 år og en vækst i antallet af 50+ årige. Aabenraa skiller sig dog ud ved at have en forventet mindre vækst i gruppen af unge.



Figur 3.2 Befolkningsudvikling 2013-2018 i de to kommuner med størst forskel

Kilde: Danmarks Statistik

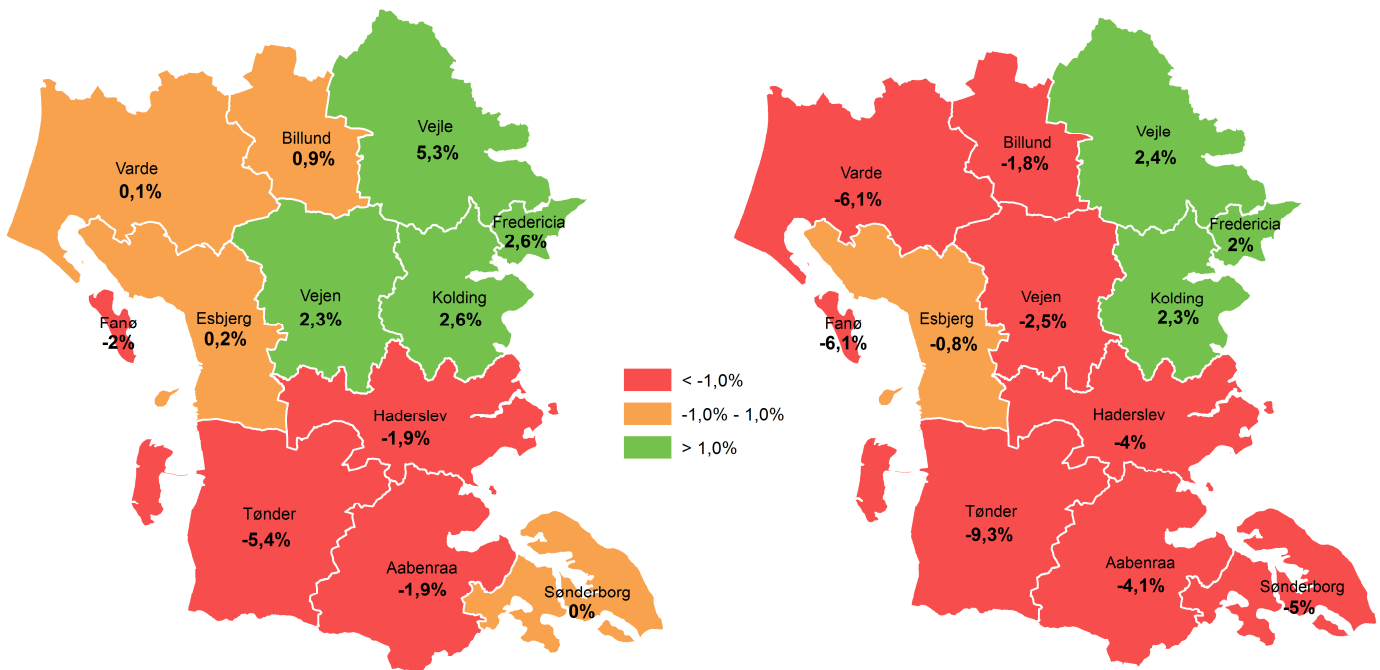
Ved at kombinere Danmarks Statistiks befolkningsprognose med kendskab til forskellige befolkningsgruppers hyppighed i brug af transportmidler (turrater), som de kendes fra Transportvaneundersøgelsen (TU), kan man vurdere betydningen af den demografiske udvikling for antallet af rejser. Beregningen er foretaget under en antagelse om, at befolkningens turrater er uændret over tid. Desuden antages "alt-andet-lige", dvs. der ses alene på udvikling som følge af den forventede demografiske udvikling.

Udviklingen har de senere år været til gunst for passagerudviklingen. Fra 2007 til 2012 har demografien bidraget med 1,1 % flere buspassagerer i regionen. Det er en udvikling som er mere gunstig end for bilrejserne, hvor demografien kun har bidraget med 0,4 % flere rejser. Demografiens betydning for udviklingen i efterspørgslen efter bustransport i de enkelte kommuner er vist i figur 3.3. Igen afsløres store forskelle kommunerne imellem med en gunstig udvikling i trekantsområdet, en stagnation i Varde, Esbjerg og Sønderborg og et fald i de øvrige sønderjyske kommuner.

Demografien vil, hvis det går som Danmarks Statistiks befolkningsprognoser forudser, være til ugunst for den kollektive bustrafik i området. Fra 2013-2018 beregnes et samlet fald på 1,3 % - alt andet lige. Efterspørgslen efter bilrejser som følge af den demografiske udvikling vil være af størrelsesordenen 1,0 %. Af figur 3.4 fremgår den forventede effekt i de enkelte kommuner. Der tegner sig et meget tydeligt billede. De tre kommuner i trekantsområdet med store byer



har en gunstig demografisk udvikling i forhold til flere buspassagerer. Samtlige andre kommuner har ikke demografien med sig i forhold til passagerudviklingen i den kollektive busstrafik.



Figur 3.3 Passagerudvikling for bus **2007-2012** alene som følge af demografisk udvikling

Figur 3.4 Passagerudvikling for bus **2013-2018** alene som følge af forventet demografisk udvikling

### 3.2 Bil nummer to og tre

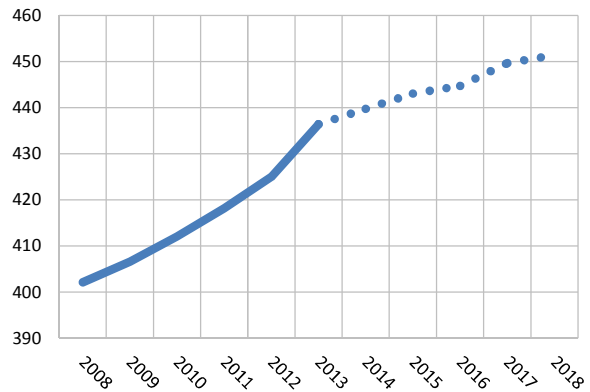
Med små billige biler på markedet er der aktuelt en udvikling i gang med godt gang i bilsalget. Når flere får bil, står den kollektive transport overfor en udfordring i at fastholde passagererne. Er bilen først anskaffet, så er det næsten kun trængselsproblemer på vejene og parkeringsproblemer i byerne, der kan få bilejeren til også at bruge kollektiv transport en gang imellem.

Fra 2008 til 2012 var der en vækst på knap 6 % flere biler per 1.000 indbyggere. Fra 2013 til 2018 forventes en lidt mere afdæmpet vækst på lidt over 3 % i hele Syd- og Sønderjylland. Det fremgår af figur 3.5 som viser både den hidtidige udvikling og den forventede udvikling i bilrådigheden i Syd- og Sønderjylland. Beregningen af den fremtidige udvikling baseres på kendskab til befolkningsudviklingen, Finansministeriets prognoser for den økonomiske vækst samt DTU Transports prognoser for den regionale bilvækst.

Væksten i bilparken i Syd- og Sønderjylland er i de senere år overvejende sket, fordi husstandene anskaffer bil nummer to eller tre. Det fremgår af figur 3.6.

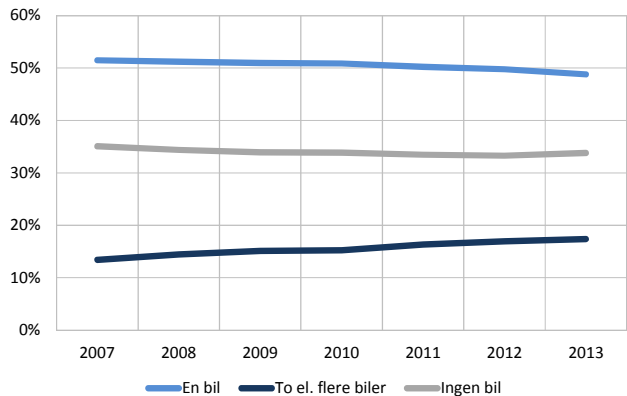
Hidtil har der været en snæver sammenhæng mellem økonomisk vækst og danskernes bilanskaftelse. Med små billige biler på markedet er der imidlertid aktuelt en udvikling i gang, hvor bilanskaftelsen går hurtigere end den økonomiske vækst. Det stiller den kollektive transport overfor en stor udfordring med at forbedre og forny servicen, hvis den skal være konkurrencedygtig i forhold til bilen.

Tilgængeligheden med kollektiv transport, og dermed mulighederne for en dagligdag uden en bil, er forskellig rundt om i regionen, hvilket afspejles i, hvor mange bilejere der er i kommunerne – se figur 3.7. Fanø har den laveste andel af biler, hvilket har en sammenhæng med de relativt korte afstande og den højfrekvente færgeforbindelse til Esbjerg. I den anden ende af skalaen ligger Aabenraa med en bilandel, der er noget højere end alle andre kommuner i Syd- og Sønderjylland.



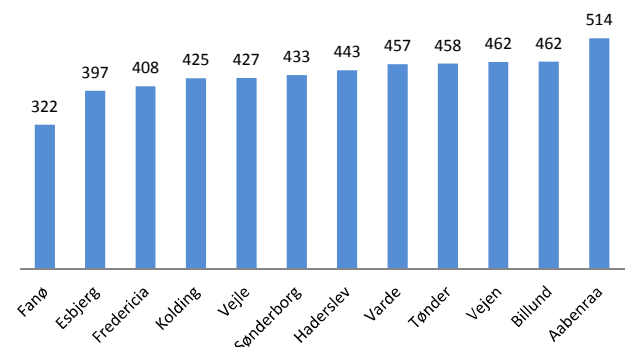
Figur 3.5 Antal biler per 1.000 indbyggere 2008-2018 i Syd- og Sønderjylland

Kilde: Danmarks Statistik og DTU Transport



Figur 3.6 Andel husstande med ingen, én eller flere biler i Syd- og Sønderjylland 2007-2013

Kilde: Danmarks Statistik



Figur 3.7 Antal personbiler per 1.000 indbyggere i 2013

Kilde: Danmarks Statistik

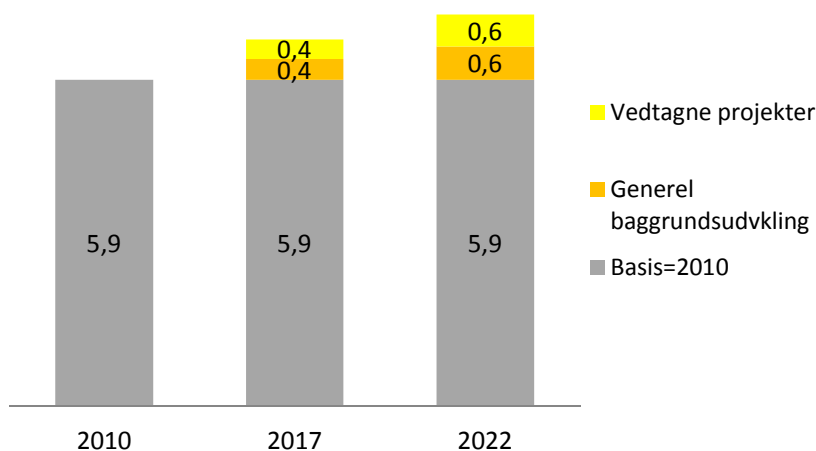
### 3.3 Lidt flere med tog

Trafikplanen skal bl.a. være Sydtrafiks og ejerredsens opfølgning på statens trafikplan for de statslige jernbaner for perioden 2012-2027. Jernbanen er rygraden i den højklassede kollektive transport. Al erfaring viser, at den største samlede vækst i den kollektive transport opnås, når der er sammenhæng mellem busser og tog. Bussen bringer passagerer til og fra toget. Er der ikke en ordentlig sammenhæng i køreplanerne, og er der ikke ordentlige skifteforhold, så er det svært at tiltrække de kunder, som har andre muligheder.

Trafikstyrelsen offentliggjorde i februar 2013 "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027". De projekter, der på daværende tidspunkt var vedtaget for Syd- og Sønderjylland, var:

- ▶ Esbjerg-Lunderskov, hvor der i 2015 forventes at være elektrificeret på den 55 kilometer lange strækning. Det bliver herefter muligt at køre eldrevne tog mellem København og Esbjerg. Effekten relaterer sig til driftsfordele samt mindre miljøbelastning.
- ▶ Vamdrup-Vojens, hvor der i 2015 vil være udbygget med et ekstra spor samt en fornyelse af eksisterende spor. Hele strækningen Fredericia til Tinglev er herefter dobbeltsporet. Forbedringen gør det muligt at reducere rejsetiden med op til 12 minutter mellem Kolding og Tinglev.

Trafikstyrelsen har regnet på, hvor mange togpassagerer, der forventes at være i 2017 og i 2022 som følge af den generelle baggrundsudvikling og som følge af de vedtagne projekter på baneområdet – se figur 3.8. Selvom der kun er tale om få baneinitiativer i Syd- og Sønderjylland, så er der alligevel en vis effekt, fordi forbedringer i andre regioner forbedrer den samlede rejse på de længere afstande. I 2010 steg 5,9 mio. på et tog på en station i Syd- og Sønderjylland. I 2017 forventes yderligere 12 % og i 2022 20 % flere. Halvdelen af væksten tilskrives den generelle udvikling og den anden halvdel de vedtagne initiativer på baneområdet.



Figur 3.8 Forventet udvikling i antal passagerer med tog i Syd- og Sønderjylland

Kilde: Trafikstyrelsen

28 % af alle togture i Syd- og Sønderjylland har en tilknyttet bustur. Trafikstyrelsens trafikprognose forudsiger 12 % flere passagerer med tog i 2017. Det vil således betyde, at 0,2 mio. flere har brug for en bus for at komme til eller fra toget. Det svarer til en vækst på 1,0 % flere passagerer i busserne som følge af flere togpassagerer. Alt i alt er der tale om en beskedent stigning, som vil kunne rummes i det eksisterende udbud af buskørsel.

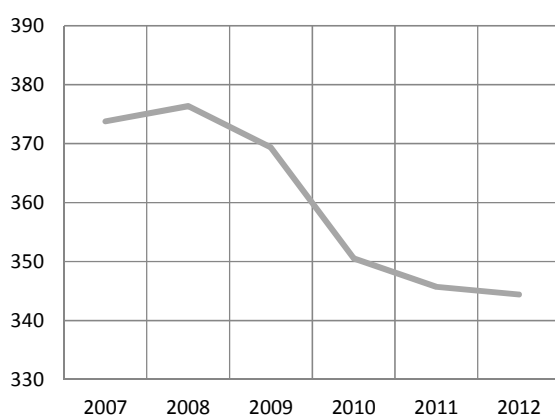
Siden Trafikstyrelsen offentliggjorde trafikplanen for de statslige baner, er der sket et temposkift i baneplaner. Togfonden skal sætte skub i realiseringen af den såkaldte timemodel, hvor de allerstørste af tognettets byer forbindes med en køreplan, hvor det tager en time at komme mellem Esbjerg-Odense, Odense-København, Odense-Aarhus og Aarhus-Aalborg. I en senere fase tænkes også Sønderborg og Herning koblet på.

Timemodellens fulde realisering vil betyde, at Vejle kobles af hovednettet med etableringen af en ny jernbaneforbindelse over Vejlefjord. Samtidig er det besluttet, at der skal etableres baneforbindelse til Billund. Planerne for udvikling af Vestbanen, bl.a. til nærbanedrift i Esbjerg, er også fremskredne. Hverken timemodellen, banen til Billund eller nærbanen i Esbjerg vil være realiseret i den planperiode, der arbejdes med i Trafikplan 2014-2018.

### 3.4 Arbejdspendling

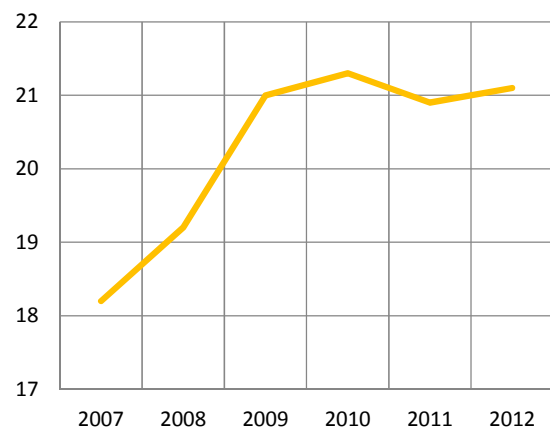
Arbejdspendlere er et centralt segment for den kollektive transport, særligt i og omkring de større byer og på de lidt længere ture mellem byerne. Erhvervspendlere står i dag for 20 % af alle busrejser i Syd- og Sønderjylland. Skal der ske en øgning af den kollektive transports markedsandele, skal flere erhvervspendlere vælge bus og tog.

Der var i perioden 2008 til 2010 et fald i antallet af arbejdspladser i området med en stabilisering på ca. 345.000 arbejdspladser i slutningen af perioden – se figur 3.9. De færre arbejdspladser har givetvis bidraget til, at der accepteres længere pendlingsafstande. Af figur 3.10



Figur 3.9 Antal arbejdspladser i Syd- og Sønderjylland i 2007-2012

Kilde: Danmarks Statistik



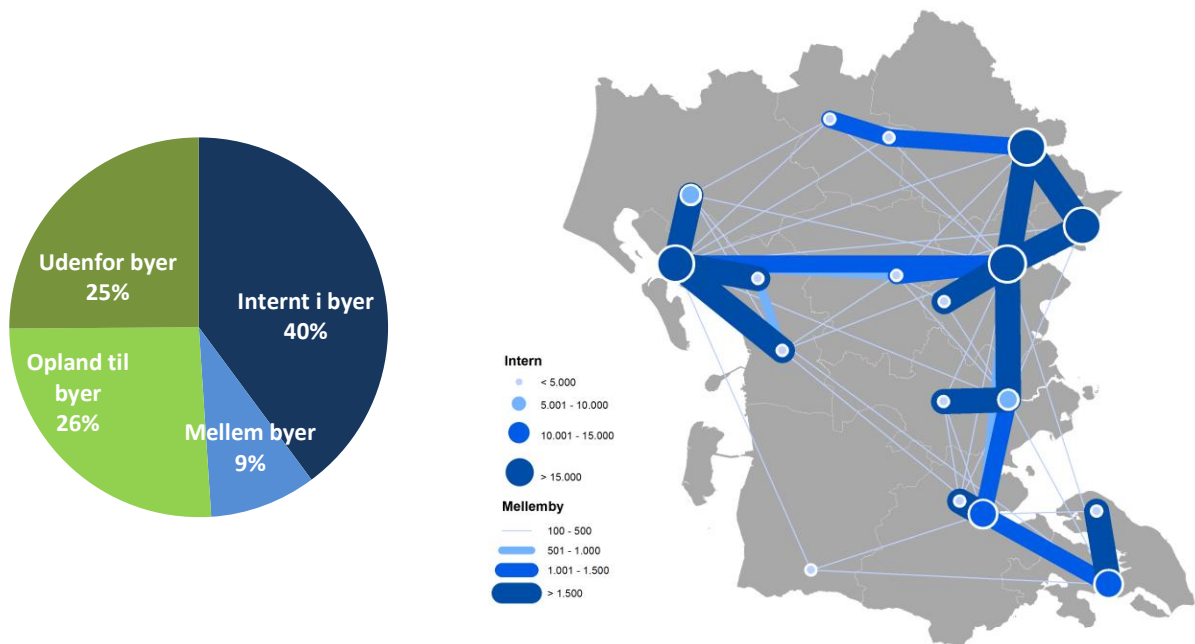
Figur 3.10 Kilometer i gennemsnit mellem bopæl og arbejde for indbyggere i Syd- og Sønderjylland 2007-2012

Kilde: Danmarks Statistik

fremgår det, at der fra 2007 til 2010 var en stigning på de gennemsnitlige pendlingsafstande fra ca. 18 kilometer til ca. 21 kilometer og med en stabilisering på 2010 niveauet herefter.

I betragtning af hvor forskellig lokaliseringen er i de 12 kommuner, så er det påfaldende, hvor ens de gennemsnitlige pendlingsafstande er. Fanø har de korteste gennemsnitlige pendlingsafstande på 18 kilometer. I Vejen, Haderslev og Vejle, som er de tre kommuner med de længste gennemsnitlige pendlingsafstande, ligger den på 23 kilometer.

Ud fra Danmarks Statistiks pendlingsopgørelser kan relationerne i pendlingen kortlægges. Sætter man en nedre grænse på 5.000 indbyggere i en by, så kan det beregnes, at cirka halvdelen af pendlingsrelationerne ligger internt eller mellem disse byer. Den anden halvdel er enten oplandstrafik til byerne eller ligger helt udenfor, dvs. med hverken bopæl eller arbejdsplads i en by med mere end 5.000 indbyggere. Se figur 3.11.



Figur 3.11 Pendling i, mellem og udenfor byer med 5.000 eller flere indbyggere i 2012 i Syd- og Sønderjylland. Lagkagen omfatter alle rejser. Kortet omfatter alene rejser i eller mellem byerne.  
Kilde: Danmarks Statistik

### 3.5 Unge til ungdomsuddannelser

Målet i Syddansk Uddannelsesaftale, som er et samarbejde mellem erhvervsliv, uddannelsessteder og myndigheder, er, at 95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse. Aftalen siger også, at der skal være særlig fokus på at få flere til at uddanne sig indenfor naturvidenskabelige fag, og at der skal være fokus på at motivere drengene til at gennemføre videregående uddannelser.

Lange transporttider er en barriere for realiseringen af mål om, at så mange af de unge får en ungdomsuddannelse. Færre starter og flere falder fra, hvis man skal bruge meget lang tid på at komme frem og tilbage. Knap 15 % af de unge i Syd- og Sønderjylland har mere end 1½ time i transporttid til nærmeste ungdomsuddannelse. Én del af strategien for at få flere unge til at tage en ungdomsuddannelse er derfor at reducere transporttiden.

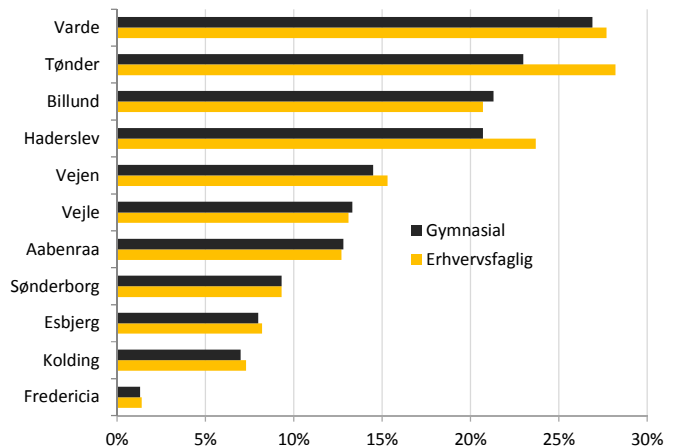
Af figur 3.12 fremgår det, at især Varde, Tønder, Billund og Haderslev har problemstillingen med mange unge med langt til en ungdomsuddannelse tæt inde på livet.

Fremme af bedre offentlig transport til ungdomsuddannelserne gennem forbedret koordinati- on mellem uddannelsesinstitutioner og de regionale trafikelskaber er en af vejene frem.

### 3.6 På vej mod en heldagsskole

Heldagsskolen er på vej. I skoleåret 2014-2015 vil skoledagen forlænges for alle elever i folkeskolen. Det skal den lokale bustrafik naturligvis geares til. Færre hjemtransporter fra skolen er i princippet muligt, når elever på tværs af klasser får fri inden for et snævert tidsrum. Der har de senere år været beskæringer i skoletransporten i mange kommuner, hvilket gør, at en del af besparelsen på hjemkørsel allerede er realiseret. For udkørslerne bliver udfordringen, at flere elever skal møde samtidigt, hvilket i nogle tilfælde betyder behov for større kapacitet i et snævert tidsrum.

Der skal kigges på køreplaner. Sammentænkning af kørsel med skoleelever og elever til ungdomsuddannelserne er en oplagt mulighed. Mange lokalruter er allerede alene gearet til at varetage elevernes transport, og ændringer får kun betydning for ganske få andre brugere af disse lokalbusser. Spørgsmålet om åbne og lukkede skolebusruter aktualiseres og alternative betjeningsformer skal vurderes.



Figur 3.12 Andel 15-19 årige med over 1½ time transport mellem bopæl og nærmeste ungdomsuddannelse  
Kilde: Syddansk Uddannelsesaftale, Effektmodel 2012

## 4 Flere passagerer

### 4.1 Mål

Sydtrafik, kommunerne og regionen ønsker at øge antallet af passagerer med 1 % hvert år, svarende til 4 % i planperioden 2014-2018. Målet gælder for hele Syd- og Sønderjylland og dækker over, at der er meget forskellige vækstpoterentialer. Nogle steder vil nulvækst være ambitiøst. Andre steder har potentiale til at bidrage med en større vækst.

I Trafikplan 2014-2018 vil der være fokus på, at:

- Fastholde de målgrupper, som allerede er i den kollektive transport, samt at tiltrække nye.
- Konsolidere de mange rute- og køreplansændringer, der er sket de senere år.
- Arbejde hen mod etablering af et basisnet med faste betjeningsprincipper, som skal være det rutenet Sydtrafik, kommuner og region i fællesskab værner om og udvikler på.
- Udvikle supplerende lokale betjeningsformer dér, hvor særlige behov skal tilgodeses.
- Samarbejde om sikring af bussens fremkommelighed på steder, hvor der opstår trængsel.

I regeringens "En grøn transportpolitik" er formuleret et mål om, at størstedelen af væksten i persontransporten skal ske i den kollektive transport. På landsplan betyder det, at der frem til 2030 skal ske en fordobling af antallet af togpassagerer og en 50 % forøgelse af antallet af buspassagerer. Forudsætningerne for at bidrage til denne vækst er forskellige rundt om i landet, hvor storbyerne med deres store tilvækst af især nye unge indbyggere har et større vækstpotentiale end yderområderne med en faldende og ældre befolkning.

Vi tror, der er et vækstpotentiale i Syd- og Sønderjylland, men vi er også realistiske omkring udviklingen i området. Derfor sætter vi overliggøren lavere end det nationale mål.

### 4.2 Målgrupper

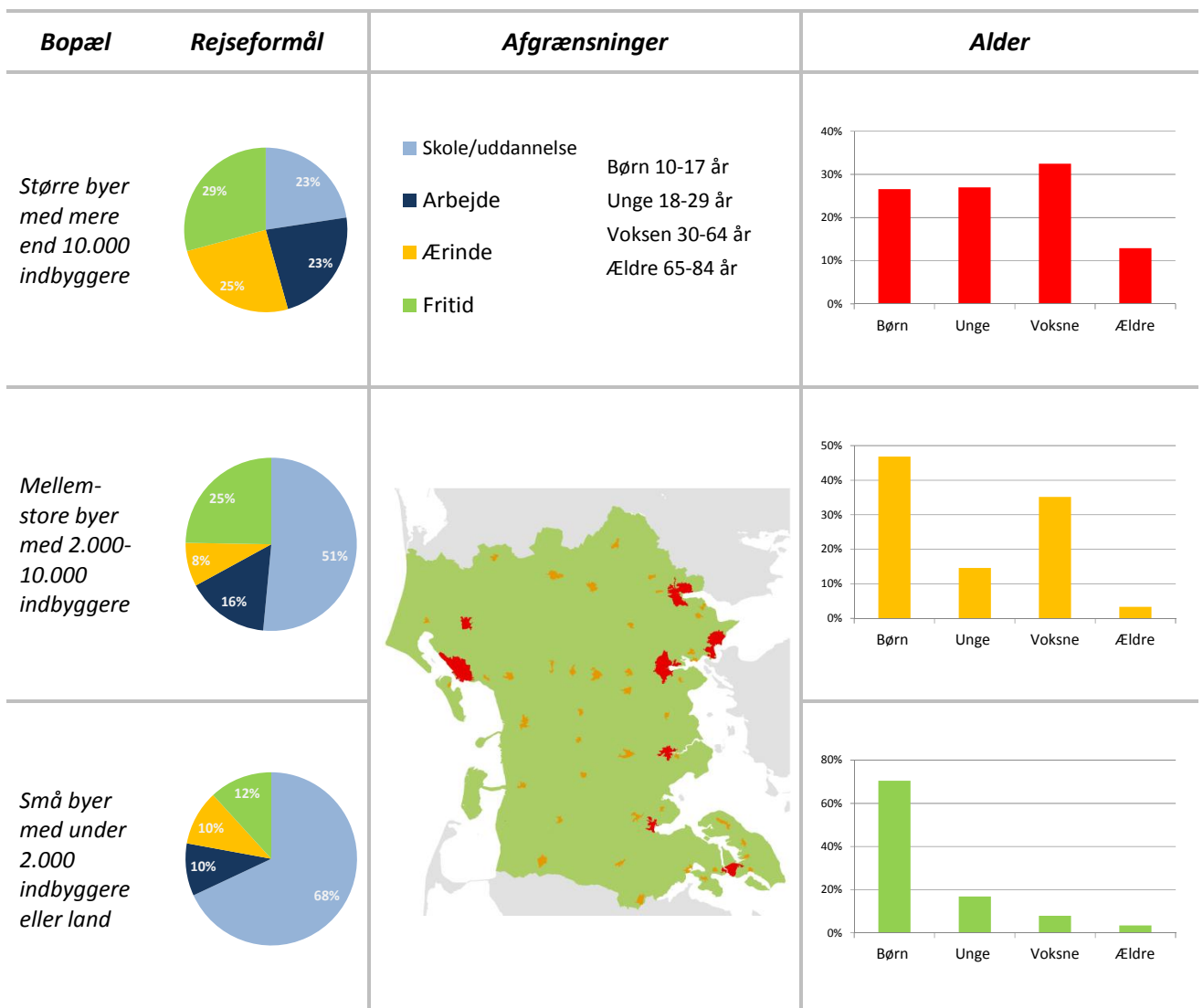
Den kollektive transport er i princippet åben for alle, men det er ikke alle, der bruger den. En indsats for at få flere passagerer skal både omfatte fastholdelse af de eksisterende kunder og at nye lokkes til.

*” Det er lidt overraskende, at der er så få ældre i busserne. Dem skal vi være bedre til at kommunikere med. Det nytter ikke kun at gå efter de unge.*

I figur 4.1 er vist, hvordan sammensætningen af busbrugerne er mht. alder og rejseformål i tre forskellige typer af urbanisering. I de store byer bruger et bredt udsnit af befolkningen busserne og til forskellige typer af rejseformål. I de mindre byer er der mange børn med busserne, og når man kommer ud i de små byer og på landet er busserne praktisk taget fyldt op med børn, hvilket i denne sammenhæng er defineret som under 18 år.

Børn og unge er en helt central målgruppe, i særlig grad udenfor de største byer, alene af den grund at de udgør størstedelen af brugerne. Men det betyder ikke at andre målgrupper ikke er centrale. Arbejdspendlerne er måske ikke så mange, men de rejser ofte langt, og deres mulighed for at benytte den kollektive transport mellem bopæl og arbejde er måske netop det, der gør, at de holder igen med at anskaffe bil – eller bil nummer to.

Ældre er også en målgruppe, som den kollektive transport skal kunne tiltrække. Der kommer mange flere ældre i årene fremover, og det gælder i særlig grad ude i landområderne. De ældre har dog som gruppe betragtet haft et faldende brug af kollektiv transport – ikke mindst som følge af at mange ældre kvinder nu, i modsætning til tidligere, også har kørekort og bil.



Figur 4.1 Alder og rejseformål for busbrugere i Syd- og Sønderjylland i forskellige områder  
Kilde: Den nationale transportvaneundersøgelse



### 4.3 Basisnet

I Fynbus og Sydtrafiks fælles vision formuleres muligheden for at definere et "Basisnet", som består af de linjer, der har de største passagerpotentialer. Med de lovændringer, der er på vej for Lov om Trafikselskaber, bliver det muligvis et krav for fremtidige trafikplaner, at de omfatter udpegning af et konkret basisnet, som Sydtrafik, kommunerne og regionen gensidigt forpligtiger hinanden til at værne om og udvikle på.

Mange, store og hyppige ændringer i den kollektive transport er noget, som det tager lang tid for kunderne at vænne sig til. Er der samtidig usikkerhed om driftsomfanget, og om hvorvidt forsyningsikkerheden opretholdes, så forsvinder eksisterende kunder måske, og det vil være svært at tiltrække nye. I Sydtrafiks område har det været tydeligt på de lidt længere regionale og mellembysruter, hvor store besparelser har medført en tilsvarende passagertilbagegang.

Al erfaring tilsiger, at hvis man vil tiltrække kunder, som har andre transportalternativer, hvilket i praksis overvejende er arbejdspendlerne, så skal den kollektive transport være effektiv. Direkte og hyppige forbindelser er dét, der efterspørges. Hvis bussen går for sjældent, opstår der vente- og spildtid. Skal bussen betjene alle kringelkroge, så bliver busturen lang.

*” Folk kan ikke bruge den kollektive transport på arbejde, hvis de mister den fleksibilitet, der ligger i, at man ikke skal vente meget længe, hvis man ikke når en bestemt bus. At ændre fra 20 til 30 minutter i bybussystemer har en stor betydning for, hvor fleksibelt det er at bruge.*

Med et basisnet kan man koncentrere den fælles indsats om at udvikle dette, og lade kommunerne hver især finde de løsninger, der bedst opfylder de helt lokale behov. Servicekravene til basisnettet og til de lokale ruter vil ikke være de samme, da det er forskellige målgrupper og behov de retter sig mod.

Et basisnet betyder ikke, at der skal defineres et helt nyt net, for grundlæggende er nettet der allerede. Men hvis man vil have en positiv tilvækst af passagerer, så skal de linjer, hvor der er et vækstpotentiale identificeres, fredes, konsolideres og udvikles.

### 4.4 Grundproduktet

Hvis grundproduktet ikke er i orden, kvitterer de kunder, der har alternativer, ved at blive væk. Grundproduktet omfatter i første omgang spørgsmålet om, der går en bus på det tidspunkt og i den rejserelation, man har brug for, hvor ofte den går, og hvor lang tid rejsen tager. Det er alt sammen parametre, der har betydning for, hvilken transportmæssig fleksibilitet man har.

*” For at få flere kunder og fastholde dem man har, skal det grundlæggende produkt være i orden. Det betyder, der skal være en god køreplan, relevant information, gode vente- og læfaciliteter på stop og stationer samt fornuftige priser.*

Køreplanlægning er en afvejning mellem forskellige betjeningsprincipper og pragmatiske hensyn. Simple, enkle og letforståelige køreplaner viser sig ofte at være en passagermæssig suc-

ces. Busser, der kører direkte uden alt for mange svinkeærinder og som betjener de fleste med hurtige ruter, er attraktive. Det samme er køreplaner med faste intervaller og minuttal, som er lette at kommunikere og at huske. Afvejningen af pragmatiske hensyn i forhold til systemprincipper er en balancegang med store konsekvenser for mange borgeres transportvilkår.

For gangbesværede er lange afstande til stoppesteder et problem. Der er en konflikt mellem et ønske om på den ene side at rette linjer ud og køre direkte og på den anden side at komme tæt på rejsemål. Den kollektive transport skal være tilgængelig for flest muligt. Der vil derfor fortsat være behov for supplerende transportordninger fx den Individuelle Handicapordning, hvor svært bevægelseshæmmede kan benytte den behovstilpassede flextrafik.

Forpligtelsen til at tilbyde kollektiv transport kan være dyr at opfylde med konventionelle køreplanlagte busser de steder, hvor der er langt mellem brugerne, og behovene er tidsmæssigt spredt hen over døgnet. En del af svaret på den udfordring er behovstilpassede tilkaldesystemer tilrettelagt efter de konkrete behov fx i form af Flextur.

#### 4.5 Fremkommelighed

Det er problematisk, hvis der opstår forsinkelser, når bussen hænger fast i den almindelige trængsel. Kunderne spilder tiden, og den føles ekstra lang, når man ikke véd, hvornår bussen kommer frem. I værste fald mister passagerene tilliden til bussystemet, og fravælger måske helt den kollektive transport.

*” I de større byer er der et potentiale i at lade bussen komme hurtigt frem. Bilisterne hader, når bussen overhaler indenom. I Vejle er det hurtigere at komme gennem byen med bus end med bil. Endnu er der ikke registreret flere kunder, men det skulle gerne komme.*

Bussens mulighed for at komme frem i den almindelige trafik har direkte betydning for, hvor god en service, der kan leveres. Med fremkommelighedstiltag kan man hjælpe bussen hurtigere gennem trafikken. Det har samtidig en pædagogisk effekt overfor de bilister, der stadig må spille tiden i kø, mens bussen slippes hurtigere igennem.

Infrastrukturen kan understøtte bussernes fremkommelighed. Signaler kan indrettes, så bussen får forkørselsret eller at signalerne skifter til grønt, når der kommer en bus. Vejarealet kan indrettes med busbaner, busluser, buslommer osv. Men ofte er der tale om en prioritering af et vejareal, som der er kamp om til cykelstier til parkering eller andet. Det er i sidste ende en prioritering, men med en fortrinsret for bussen giver man alle en mulighed for at komme frem – hvis de tager bussen, i stedet for at alle sidder fast i den samme kø.

Fremkommenlighed er overvejende noget, som kommunerne som vejmyndighed skal tage vare om. Der er udgifter forbundet med det. Men fremkommelighedstiltag kan normalt meget hurtigt tjene sig selv hjem igen, fordi man opnår hurtigere omløb for busserne og en større driftsstabilitet, hvilket også er til gavn for driftsbudgettet.

## 5 Flere tilfredse passagerer

### 5.1 Mål

Sydtrafik, kommunerne og regionen ønsker at øge andelen af tilfredse kunder med 1 % om året, dvs. fra de nuværende 88 % til 92 % i 2018.

Langt de fleste kunder er tilfredse med den bustur, de foretager. Der skal fortsat arbejdes for at mindske andelen af utilfredse kunder.

I Trafikplan 2014-2018 vil der være fokus på, at:

- Information til kunderne er lettilgængelig med særlig fokus på de digitale trafikinformationskanaler.
- Levere troværdig information både om de planlagte og de faktiske køretider. Real-tidsinformation vil blive implementeret og udbredt i det omfang og tempo, det er muligt.
- Udbygge dialogen med kunderne med en stor lydhørhed overfor deres behov og ønsker.
- Det bliver nemt at billettere også på tværs af forskellige kollektive transportformer.

### 5.2 Kundernes vurdering

Sydtrafik har for første gang fået foretaget en kundetilfredshedsundersøgelse i efteråret 2013. Den vil fremover hvert år blive fulgt op af nye tilfredshedsundersøgelser, så man kan følge med i, om tilfredsheden stiger – hvad den naturligvis gerne skal.

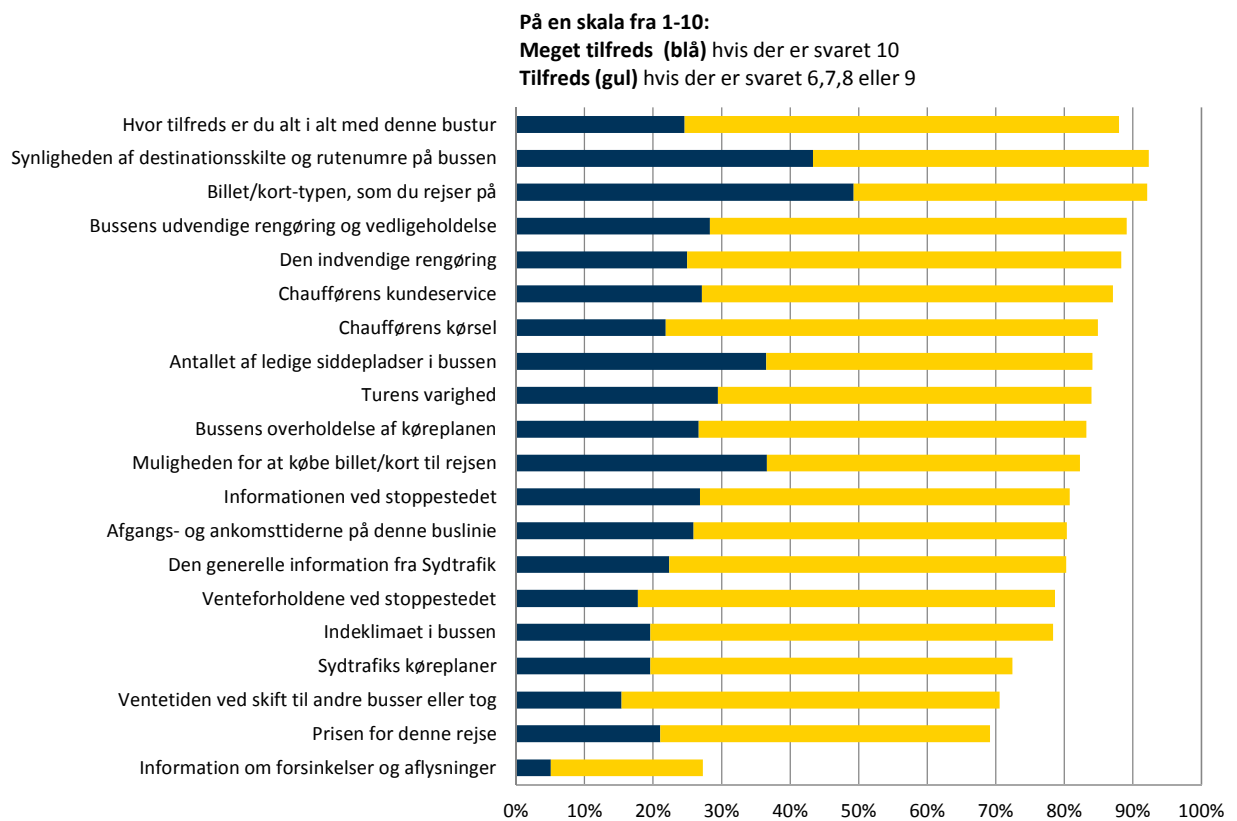
Hvis der på spørgsmålet "På en skala fra 1-10, hvor tilfreds er du med denne bustur?" svares 6 eller derover, tolkes det som, at kunderne er tilfredse. Svares der 10, er de meget tilfredse. Knap 9 ud af 10 kunder er tilfredse, og hver fjerde er endog meget tilfreds med den busrejse de har foretaget. Selvom der allerede er mange tilfredse kunder, skal der fortsat arbejdes på at få flere, og især flere af de meget tilfredse. De meget tilfredse bliver nemmere loyale kunder og gode ambassadører for den kollektive transport, end de utilfredse.

Udover tilfredshed med den samlede rejse er kunderne blev spurgt om deres tilfredshed med en hel række forhold ved den aktuelle busrejse, elementer i busrejsen og bustilbuddet generelt. I figur 5.1 er vist, hvor store andele, der har svaret "meget tilfreds" og "tilfreds" på de forskellige spørgsmål.

I toppen af de elementer som kunderne er tilfredse med ligger spørgsmålet om bussens fremtræden – både rengøring og udvendig skiltning. Når man er inde i bussen er der generel tilfredshed med rengøring samt muligheder for siddeplads. Chaufførerne scorer generelt også højt i spørgsmålet om deres kørsel og kundeservice.

Nederst ligger tilfredsheden på spørgsmål om information ved forsinkelser, som kun 27 % mener håndteres tilfredsstillende. Her er absolut grundlag for forbedringer, idet manglende information, når der opstår noget uventet, erfaringsmæssigt er noget af det, der får kunder til at overveje andre transportmuligheder. Ventetid ved skift og Sydtrafiks køreplaner ligger også relativt lavt i tilfredseden, hvilket viser, at afgangstider og korrespondancer ikke i alle tilfælde helt matcher kundernes behov. Det er næppe muligt at gøre alle tilfredse, men tallene indikerer, at der skal arbejdes med, at den kollektive transport tidsmæssigt matcher så mange kunders behov som muligt.

*” Kunderne har svært ved at forstå, at bussen ikke lige kan vente på dem. De ved ikke, at der er mange ting der skal passe sammen, og at det ikke altid går op i en større helhed.*



Figur 5.1 Andel af kunder som er meget tilfredse eller tilfredse med busrejsen, Sydtrafik 2013

### 5.3 Information

Det nytter ikke at have et godt tilbud, hvis dem man vil have til at tage mod det ikke ved det findes, eller ved hvordan det fungerer. Der ligger en stor opgave i at gøre den kollektive transport tilgængelig – også for mennesker, der ikke er vant til at bruge bus eller tog. Første skridt er, at de får information, som de kan bruge, og som gør, at de føler sig så sikre, at de også tør afprøve den kollektive transport. For nogen kan barrieren ved at bruge kollektiv transport være lige så stor, som det for andre er at sætte sig i en bil første gang.

*” Der er en lavthængende frugt ved at gøre det eksisterende bussystem mere tilgængeligt med bedre information - både om permanente og om midlertidige ændringer i køreplanerne.*

For de eksisterende kunder er god trafikinformation også af stor betydning. Der er brug for information, når rejsen skal planlægges og undervejs på rejsen. Når man spørger kunderne, om hvad de sætter pris på, så kommer information ind med en høj prioritering. Der efterspørges information i alle rejsens faser: planlægning, undervejs og når der er planlagte eller akutoptåede driftsændringer. Sidstnævnte informationstype viser Sydtrafiks kundetilfredshedsundersøgelse, at der er stor utilfredshed med blandt kunderne.

Sydtrafik starter i 2014 et større forsøg med at implementere realtidsinformation. Kunderne ønsker opdateret aktuel information, ikke om hvordan bussen burde køre, men om hvordan den faktisk gør det. Realtidsinformation er derfor helt nødvendig. Der ligger en stor opgave i at sikre et løbende flow og formidling af data fra busser og tog i rute.

Realtidsinformation kan kun foregå via digitale medier. De trykte køreplaner og stoppestedstavler er på vej på pension, og mobilbaserede tjenester vinder frem. Mobiltelefonen er en oplagt kommunikationskanal, da langt de fleste kunder i dag har sådan en i lommen. Rejsen skal ikke planlægges i detaljer hjemmefra, når man hele tiden har adgang til information. Der vil dog i en årrække fortsat være behov for traditionel information fx i form af trykte køreplaner og køreplantavler ved stoppesteder.

Elektroniske tavler med aktuelle afgangstider på stationer, større stoppesteder, terminaler, arbejdspladser, i indkøbscentre, på hospitaler, skoler osv. er også en mulighed. Skærmen giver et hurtigt overblik over afgangstider for alle trafikformer fra det pågældende sted.

Kunderne har brug for viden om den samlede rejse, og derfor skal der samarbejdes på tværs af administrative grænser og på tværs af trafikselskaber, så adgangen til trafikinformationen relaterer sig til den konkrete rejse. Her er rejseplanen en god platform. Kunden indtaster rejsens adresser, og der tilbydes konkrete rejseplaner, mulighed for at købe billet mm. Rejseplanen vil også fremover være et naturligt sted at samarbejde om kundeinformation.

Der er fortsat behov for lokal information og dialog, og her har kommunerne og regionen en opgave at løfte i fællesskab med Sydtrafik. Hospitaler, uddannelsesinstitutioner og butikscentre er eksempler på, hvor det både skal være nemt at søge information, men også hvorfra der

aktivt skal gives information om den kollektive transport. Informationen skal tilpasses de aktuelle målgrupper fx patienter til hospitalerne, de unge til uddannelsesstederne osv.

Kunderne er dem med den bedste viden om, hvad der skal til for, at den kollektive trafik er attraktiv for dem. Sydtrafik, kommunerne og regionen skal derfor være i dialog med og lytte til kunderne alle de steder, hvor det er muligt.

Chaufførerne er et vigtigt bindeled i dialogen mellem kunder, vognmænd og trafikselskab. De er ansigtet udadtil, og det er dem, der skal kunne vejlede kunderne undervejs på rejsen. Chaufførens fremtræden og service har stor betydning for kundernes oplevelse af rejsen. Dertil kommer, at chaufførerne hører fra kunderne, når noget ikke fungerer.

Sydtrafik er i dialog med kunderne på forskellige måder, bl.a. er Sydtrafiks nye hjemmeside udarbejdet med kundernes behov i centrum. Her har de mulighed for at fortælle Sydtrafik, hvad de mener om den kollektive transport via en ris/ros formular eller ved at kommentere direkte på en aktuel køreplan.

*” Informationen om den kollektive transport skal gøres meget bedre, og det er en opgave, hvor kommunerne skal bidrage med den lokale information og markedsføring.*

#### **5.4 Image**

Image har betydning for brugernes tilfredshed, og hvordan den kollektive transport opfattes. Dette gælder både passagererne og dem, der ikke bruger kollektiv trafik. Der skal værnes om omdømmet. Sydtrafik har måske et lidt støvet image – i hvert fald viser både tilfredshedsundersøgelsen og en særlig imageundersøgelse, at der er grundlag for forbedringer.

Alle aktører omkring den kollektive transport – kommuner, region, vognmænd m.fl. – har en rolle i relation til at skabe og vedligeholde et positivt omdømme.

De fleste af Sydtrafiks brugere er unge, der som oftest bruger bussen til og fra skole og uddannelsessted. Uden for de større byer er skole og uddannelse det absolut dominerende rejseformål blandt busbrugere. Også i byerne er der en tydelig ung profil.

Den gennemførte imageundersøgelse viste, at kendskabsniveauet til Sydtrafik er på et relativt højt niveau sammenlignet med tilsvarende undersøgelser i andre trafikselskaber. Kendskabet er naturligvis størst blandt de borgere, der oftest anvender Sydtrafik, hvilket primært er de unge mellem 18 og 24 år.

Undersøgelsen viste også, at borgerne ikke oplever Sydtrafik som et selskab med en skarp profil. Sydtrafik opleves som et troværdigt selskab, der er let at forstå, men også som et selskab, der ikke skiller sig ud eller er innovativt.

Det vil gøre det mere attraktivt at benytte Sydtrafik, hvis virksomheden kan fremstå mere spændende. Samtidig vil det kunne give mere positiv omtale. Dette kan opnås ved, at der laves aktiviteter, der positivt differentierer Sydtrafik fra andre trafikselskaber. Indsatserne bør kon-

centreres i og omkring de større byer, hvor der er flest potentielle kunder og størst synlighed samt på de lange strækninger, hvor der er et godt kundegrundlag.

Hvis Sydtrafik skal være attraktiv for nye kunder og opnå passagervækst, er fokus på et forbedret grundprodukt væsentligt, herunder frekvens, forbindelser og korrespondancer. Disse elementer er den væsentligste barriere for passagervækst. Prisen har også en betydning, men "dårlig køreplan" og "ufleksibel" nævnes af mere end dobbelt så mange som "pris", når borgerne skal beskrive, hvorfor de oplever transport med Sydtrafik som dårligere end andre transportformer, de anvender.

## 5.5 Takster

Når man spørger kunderne direkte, så synes de næsten altid det er for dyrt at bruge kollektiv transport. Det er også tilfældet i Sydtrafiks tilfredshedsundersøgelse. På det samlede niveau kan taksterne ikke sættes væsentligt ned, uden der kommer et øget tilskud, da praktisk taget al offentlig bustrafik er tilskudskrævende.

Med den såkaldte off-peak rabat, hvor der er 20 % rabat uden for myldretid og i weekenden på rejsekort, har staten valgt at støtte en prisnedsættelse på kollektiv rejser. Det er for tidligt at vurdere, om det har haft en effekt, men forventningen er, at det vil øge både antallet af passagerer og rejser samt påvirke tidspunktet, hvor der rejses.

Lokalt kan man vælge at tilgodese særlige grupper, som de tre kommuner, der har en ordning med gratis skolekort til alle elever i grundskolen. Sønderborg Kommune startede ordningen i 2009, og siden er Aabenraa og Haderslev Kommuner også kommet med. Tønder Kommune arbejder i øjeblikket med at starte gratis skolekort op fra sommeren 2014. Gratis skolekort kan bruges i alle busser undtagen i X-busserne. I dag er kortet et almindeligt kendt pap-månedskort. Fra sommeren 2015 forventes det, at skolekort overgår til rejsekort. Dermed skal de gratis skolekort også overgå til rejsekort.

## 5.6 Let at billettere

I løbet af 2013 blev rejsekort indført i hele Sydtrafiks område. Formålet med at indføre rejsekort er at give kunderne adgang til et enkelt billetprodukt, der kan bruges over hele landet. Det var en stor opgave, der gik betydeligt mere smertefrit, end man har set andre steder i landet. Alle interessenter samarbejdede og lagde et stort arbejde i at få det til at fungere.

Indførelse af rejsekort har bl.a. betydet, at:

- ▶ Ca. 500 busser fik rejsekortudstyr installeret.
- ▶ Knap 1.000 chauffører deltog i rejsekortkurser, og med en tilfredshedsgrad hos deltagerne på 99 %.
- ▶ Der blev etableret tre rejsekortoptankningssteder, en salgsbutik og et virtuelt telefonisk kundecenter.



Flere og flere kunder bestiller deres rejsekort, og Sydtrafik har over det sidste halve års tid været det trafikselskab i Danmark, der har haft den største procentuelle fremgang.

Rejsekort er nu indført i hele Sydtrafiks område, og klippekortet sælges og bruges ikke længere. Med rejsekort er det let at billettere, man skal bare huske at tjekke ind og tjekke ud. Det har været en stor opgave både teknisk og informationsmæssigt at implementere rejsekort, men tilsyneladende har kunderne taget det til sig.

Rejsekort forventes på sigt at blive brugt på mere end 90 % af alle rejser. Dermed får man en stor mængde data, som fortæller præcist, hvordan kunderne rejser. Der vil være en meget nøjagtig beskrivelse af, mellem hvilke destinationer, der rejses, og hvordan skiftemønstrene er. Det er viden, som direkte kan bruges i planlægningen af rutenet, køreplaner og mere kortsigtede driftsinitiativer fx indsættelse af ekstra busser.

Der vil fortsat i en periode være behov for andre billettyper. Mobiltelefonbilletter er allerede i brug og er noget, Sydtrafik aktivt bruger til at tiltrække nye passagerer. Der er udviklet en særlig kampagnebillet, som giver mulighed for alternativ prissætning og gyldighed på bestemte tidspunkter, områder og ruter, og den kan købes via SMS eller med Sydtrafiks mobilbillet app. Kampagnebilletter giver mulighed for at afprøve og/eller fremme kørsel på særlige dage og tidspunkter. De kan også bruges til billigere rejser på mindre benyttede ruter eller til særlige events, såsom valg, kulturelle arrangementer og festivaller.

## 5.7 Stoppesteder og terminaler

For nogle borgere er tryghed afgørende for, om de overhovedet benytter den kollektive transport. Adgangsvejene, beplantning og belysning er forhold, der har betydning for, om brugerne føler sig trygge, på vej til og på stationer, terminaler og stoppesteder. Den gode station/terminal kræver en sammentænkning af alle funktioner, herunder ventefaciliteter ved både bus og tog, tydeligt afmærkede gangveje og belysning i aftentimerne.

*” Når man kører forbi et stoppested i bil, så tænker man af og til, hvor er det synd for dem, at de skal stå under så dårlige forhold og vente. Det må være ren luksus at komme ind i bussen.*

Med det formål at tilbyde et ensartet og godt serviceniveau på stoppestederne, har Sydtrafik gennemført ”Stoppestedeprojektet”. Opgaven gik ud på at designe et værktøj, der ville gøre det nemmere at kategorisere stoppestederne og vurdere deres potentiale for udvikling.

Som en del af projektet blev i alt 167 af de ca. 7000 stoppesteder indenfor Sydtrafiks område analyseret og kategoriseret på baggrund af de eksisterende forhold og faciliteter. Derudover blev også stoppestedets potentiale vurderet ud fra betjening fra stoppestedet, oplandets størrelse, og hvorvidt noget kunne forbedres.

For hvert stoppested blev der oprettet et såkaldt stamblad, hvor alle oplysninger omkring stoppestedet blev indført. Ligeledes blev hvert stoppested kategoriseret ud fra en skala med



fem punkter; vinkeplads, ministop, mediumstop, maxstop og trafikterminal, hver især med en kravliste for, hvad der burde være af faciliteter på den specifikke type stoppested.

Med Stoppestedeprojektet er der altså blevet udviklet et værktøj, der både gør det nemmere at standardisere stoppestedernes kvalitet på tværs af kommunegrænserne, men som også hjælper kommunerne til at beslutte, hvordan det enkelte stoppested kan forbedres.

Det videre arbejde med at oprette stamblade, kategorisere de resterende ca. 6800 stoppesteder og tilpasse stoppestedernes udstyr skal varetages på lokalt niveau, i det ansvar for stoppestederne ligger hos de enkelte kommuner.

## 6 Bæredygtighed

### 6.1 Mål

*Målet for bæredygtighed er, at Sydtrafik skal have et faldende miljøaftryk over tid. Busserne med den højeste miljøstandard skal således udføre den største andel af køreplantimerne.*

Der er ikke sat tal på, hvor langt der skal nås i planperioden mht. fx udslip af CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler, men målsætningen betyder, at der skal være flere miljøvenlige busser, og at de mest miljøvenlige køretøjer er mest i drift.

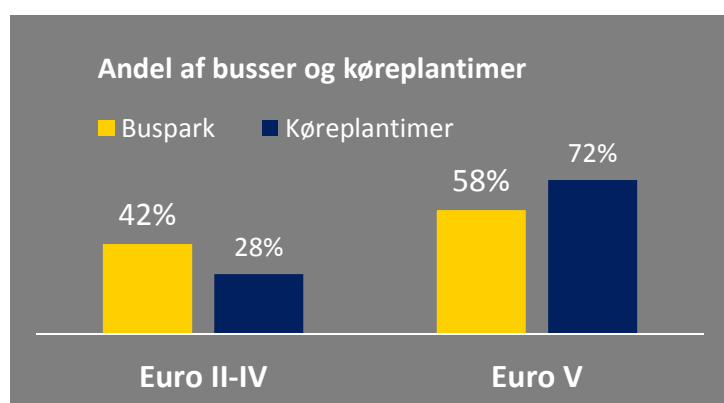
I Trafikplan 2014-2018 vil der være fokus på, at:

- Sydtrafik som rådgiver bidrager til, at forskellige miljøvenlige teknologiske løsninger afprøves, og at erfaringerne gives videre.
- Det ved udbud sikres, at man får mest muligt miljø for pengene, herunder at materielstørrelsen tilpasses efterspørgslen, hvor det er muligt.
- Det gennem planlægningen sikres, at busserne betjener de steder med den største efterspørgsel, så man mindsker mængden af hel- og halvtomme busser i drift.

### 6.2 Euro-norm

Mængden af miljø- og sundhedsskadelige stoffer, der udledes via bussernes udstødning, kontrolleres lovmæssigt af EU's euro-normer, hvor kravene til stadighed strammes for nye busser. Indtil udgangen af 2013 var euro 5-normen gældende, og i 2014 blev den erstattet af euro 6-normen. Euro-normerne gælder nye busser, og busparkens samlede alderssammensætning har derfor stor betydning for bussernes samlede miljøbelastning.

Sydtrafik har ved flertallet af kontrakttildelinger lagt vægt på, hvilken euro-norm de tilbudte busser opfylder. Det afspejler sig i fordelingen af kørslen opgjort på busser og køreplantiid. Mere end 72 % af køreplantiidene udføres med busser, der indtil januar 2014, var nyeste/bedste euro-norm standard (Euro V). Busandelen med Euro V er lidt lavere – ca. 58 %. Forskellen skyldes, at kørslen tilrettelægges sådan, at busserne



Figur 6.1 Euro-norm i Sydtrafik i 2014

med den højeste euro-norm kører mest. Det er ”dobbel-godt” for miljøet, idet de nyeste busser også har den bedste brændstoføkonomi og derfor kører længere på en brændstofenhed. Med andre ord giver en høj euro-norm både lavere emissioner og lavere brændstofforbrug.

### 6.3 Busteknologi

Der er en stigende fokus på CO<sub>2</sub>-problematikken rundt om hos bestillerne. Der afsøges områder, hvor der kan gøres en indsats. Udslip af sundhedsskadelige stoffer som NO<sub>x</sub> og partikler er en problematik, der naturligt nok især optager de større bykommuner med tætte byrum. Flere steder har man fået øje på, at der skal gøres noget ved busserne. Der eksperimenteres med hybridbusser, biobrændstoffer, gasbusser mm.

Det synes i øjeblikket ikke at være entydigt, hvilket teknologisk spor, der er fremtidens afløser for dieselbussen. Der er fortsat behov for at afprøve og eksperimentere med forskellige teknologiske løsninger. Diesel vil stadig være dominerende i de kommende år. De moderne dieselbusser er heldigvis langt mere miljøvenlige i dag, end de var tidligere.

#### *Gasbusser i Fredericia*

I Fredericia kører i dag dagligt 12 bybusser. Vognmanden har yderligere 2 busser i reserve. Siden slutningen af juli 2013 har 11 af disse 14 busser været gasbusser. Bybusserne tilbage lægger årligt ca. 1,1 mio. km på ca. 43.000 køreplantimer.

I Fredericia opstod idéen om gasbusser i forbindelse med, at der på kommunens centrale rensningsanlæg for spildevand bliver produceret biogas. Hvis biogassen kunne anvendes til busdrift, var der en miljøgevinst.

Rent praktisk tankes gasbusserne med gas fra naturgasnettet, men det er meningen på sigt, at biogassen fra rensningsanlægget skal opgraderes til naturgasstandard og distribueres til busserne via naturgasnettet. Ud over de store reduktioner i udledning af NO<sub>x</sub>, partikler m.v., der allerede har fundet sted, reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen markant, hvis det bliver muligt at køre på biogas.

Gasbusser er ydermere mere støjsvage end almindelige dieselbusser.

#### *Hybridbusser i Kolding*

I januar 2013 blev 3 af Koldings 22 dieseldrevne bybusser udskiftet med hybridbusser. Hybridbusserne er dieselbusser, der ud over en dieselmotor, også har et el-system, der gør bussen i stand til at lagre bremseenergi. Den lagrede el anvendes ved opstart. Når der køres på el, er bussen næsten lydløs.

Hybridbussen anvender 25-35 % mindre diesel end en tilsvarende almindelig bus. CO<sub>2</sub> nedbringes i samme takt som brændstofbesparelsen, mens partikler og NO<sub>x</sub> udledningen reduceres endnu mere, fordi udledningen af de skadelige partikler er størst i forbindelse med opstart.

Med hybridbusser fås den største miljøeffekt for pengene på ruter/linjer med mange og hyppige stop – det gør sig typisk gældende i bybussystemer.

*” Vi ønsker, at Sydtrafik er partner i forsøg med nye miljøvenlige teknologier. Sydtrafik er et naturligt sted at samle viden og erfaringer og har en vigtig opgave i at rådgive kommunerne om, hvilke muligheder, der er på markedet.*

*” Vi behøver ikke alle gøre de samme erfaringer med ny teknologi eller opfinde det fra bunden. Ambitionen kan være at introducere teknologien, når det er prøvet af andre steder. Men det skal også gerne være før det bliver mainstream.*

#### 6.4 Tilpasset busstørrelse

Der skal være 6-10 passagerer i en konventionel stor bus, før den miljømæssigt kan hamle op med en personbil. Det er ikke alle steder og tider, der er så godt fyldt op i busserne. Hvis man kan indsætte mindre og lettere busser i drift på tider og steder, hvor der er få passagerer, så er miljøfordelen åbenlys. Dertil kommer, at de små busser er billigere i indkøb og drift end de store.

Det omvendte gør sig også gældende, nemlig at der er steder og tider, hvor større busser end de traditionelle både kapacitet- og miljømæssigt ville være en fordel.

Der er et ubrugt miljøpotentiale ved en mere differentieret buspark med et større element af mindre busser og måske også i nogle tilfælde større busser. Det vil imidlertid være meget dyrt, hvis hver vognmand til hver en tid og på hver en rute skal kunne indsætte materiel, der lige præcis passer i situationen. Det vil kræve en stor differentieret buspark, ligesom det kan afføde tomkørsel, hvis der hen over dagen ofte skal skiftes mellem forskellige busser. Det kræver derfor, at der tænkes ukonventionelt og på tværs af bussernes ruter og opgavefunktioner.

*” Mange af de sekundære ruter kan godt køres med små busser – det sker allerede flere steder. Men på de sekundære ruter stiller man sig ofte tilfreds med de store gamle busser, da omkostningerne vægter højt.*

*” Flere små busser kræver, at vi får flere busser, for der er behov for de store om morgenen, hvor de er stuvende fulde. Det svarer til, at man hjemme i privaten både skal have en lille og en stor bil.*

#### 6.5 Eco-kørsel

Miljøvenlig kørestil, såkaldt ”eco-kørsel”, har vist sig effektivt til at opnå brændstofbesparelser. Der kan opnås besparelser af størrelsesordenen fem til otte % på brændstofforbruget bl.a. ved en glidende kørsel uden hurtige accelerationer og opbremsninger. Det kommer også passagerene direkte til gode, da det opleves som behageligere kørsel.

*” Chaufførens køreadfærd er afgørende for miljøregnskabet. Der arbejdes på individuelt plan med at oplære hver eneste chauffør i at miljøoptimere kørslen.*

Med lidt omtanke og træning kan chaufførerne opnå en miljøvenlig kørestil, der betyder et mindre brændstofforbrug og i sidste ende mindre CO<sub>2</sub> udslip. Mindre brændstofforbrug bety-

der også færre driftsomkostninger, og de fleste vognmænd har allerede fokus på det, og måler og følger op med hver enkelt chauffør.

## 6.6 Mobilitet og miljø

Indsatsen for flere passagerer, der i trafikplanen er et selvstændigt mål, har også et miljøperspektiv. Jo flere passagerer, der er i bussen, desto mere konkurrencedygtig er den overfor personbilen i miljømæssig henseende. Passagervækst er en forudsætning for at bussen også fremover er miljømæssigt konkurrencedygtig, for der sker også hurtige fremskridt indenfor personbilernes teknologi. På den måde hænger trafikplanens mål sammen. Tilfredse kunder er en forudsætning for flere kunder, der igen er en forudsætning for at opnå større miljøfordele.

Miljøbelastningen af forskellige transportformer skal vurderes på den samlede rejse. En kort bustur ned til en lang togrejse er måske ikke det mest miljøvenlige led i turkæden, men samlet set er miljøbelastningen lav, når der sammenlignes med at køre i bil hele vejen.

Perspektivet for trafikanterne er også på den samlede rejse og ikke på de enkelte elementer. Det handler om mobilitet og om den bedste måde at komme fra A til B på. Derfor er det vigtigt at fokusere på, at de miljørigtige løsninger understøttes ved fx at gøre det let at kombinere cykel og bus.

*” Miljømæssigt så skal man også inddrage cyklerne, og man skal se på samspil med kollektiv transport. De miljøvenlige transportformer skal ikke kannibalisere på hinanden.*

## 7 Udvikling af flextrafikken

### 7.1 Mål

*Sydtrafik vil være den foretrukne partner og rådgiver for kommuner og Region Syddanmark både for lukkede kørselsordninger og for den åbne Flextur.*

I Trafikplan 2014-2018 vil der være fokus på, at:

- Sydtrafik som rådgiver bidrager til, at kommunen får skabt et overblik over kørselsbehov, kørselsudførelse samt potentialer for samdrift på tværs af forvaltninger og kørselsordninger.
- Sydtrafik løbende vil tilpasse organisation og teknologi til de kørselsopgaver, som trafikskabet pålægges, og til de behov som brugerne har.
- Den åbne Flextur bliver en integreret del af den samlede kollektive transport.

### 7.2 Udbredelse og potentiale

Der skal gerne være flere kommuner, som lægger udbud og drift hos Flextrafik. Og de, som gør det, skal gerne koordinere mest muligt af deres kørsel i flextrafikken. Et stort volumen er ikke et mål i sig selv, men der er erfaringsmæssigt penge at spare ved at koordinere på tværs af forskellige kørselsordninger.

Under flextrafikken samles en række forskellige kørselsordninger, der har det til fælles, at kørselen tilrettelægges individuelt efter behov, varetages af små biler og betjener fra dør til dør. Flextrafikken omfatter lukket kørsel, som der skal visiteres til, og Flextur, der er åben kørsel, som borgeren selv bestiller og betaler for at benytte.

I flextrafikken bruges det samme produktionsapparat til varetagelse af mange forskellige kørselsopgaver. Sydtrafik udbyder på vegne af kommunerne og Region Syddanmark, den kørsel de ønsker varetaget af flextrafikken, og Sydtrafik planlægger og administrerer kørsel og har kontakten med de vognmænd, der kører. Udbredelsen af flextrafikken er vist i figur 7.1 og figur 7.2.

#### *Socialområdet*

I den Individuelle Handicapordning tilbydes svært bevægelseshæmmede individuel transport til fritidsformål. En bruger, der er visiteret til ordningen bestiller selv og har en vis egenbetaling. Der er et potentiale for, at flextrafikken udbredes til flere opgavetyper på socialområdet og til flere kommuner.

### Sundhedsområdet

For Region Syddanmarks hospitaler varetages befordring af siddende patienter af Flextrafik både på Fyn og i Syd- og Sønderjylland. Der er ikke yderligere potentiale for med flextrafikken at varetage patientbefordring til hospitalerne.

For fire kommuner varetages kørsel af borgere, som skal tilbydes kørsel til læge eller speciallæge af Flextrafik, for Varde dog kun for kørsler ud af kommunen. Kommunerne skal tage vare om genoptræning, når patienter udskrives fra hospitalet, og de skal sørge for at borgerne kan komme til genoptræningen. Fire kommuner anvender Flextrafik til kørsel af borgere til genoptræning.

Der er et potentiale i form af, at flere kommuner anvender ordningen til opgaver på sundhedsområdet. Og der er et potentiale i at de kommuner, der allerede gør det, lægger flere af de sundhedsrelaterede opgaver i Flextrafik.

### Skoleområdet

På skoleområdet er brugen af flextrafikken begrænset til, at fire kommuner anvender det, når elever skal have et tilbud om særtransport til skolen i en kortere periode, fx fordi de har brækket benet. Andre steder i landet bruges flextrafikken også til transport af specialskoleelever – et endnu uopdyrket, men potentielt område for Sydtrafik.

### Åben kørsel

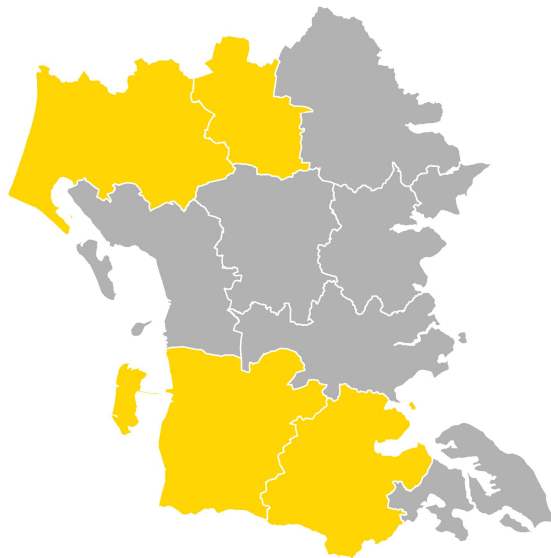
Alle kommuner med undtagelse af Fanø og Fredericia har valgt at give kommunal støtte til Flexturejser, så det kan tilbydes som et reelt alternativ til konventionel kollektiv transport. På Fanø har man i stedet valgt en løsning kaldet Flexrute, som starter i september 2014. På Flexrute køres til faste stoppesteder, men der køres kun, hvis der er bestillinger. Potentialet for åben kørsel skal, nu hvor de fleste kommuner er tilsluttet Flextur, findes i en yderligere udvikling af produkterne og en integration med den almindelige kollektive trafik.

	Billund	Esbjerg	Fanø	Fredericia	Haderslev	Kolding	Sønderborg	Tønder	Varde	Vejen	Vejle	Aabenraa	Region
Individuel Handicapkørsel	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	
Siddende patientbefordring													Blue
Læge- og speciallæge	Blue							Blue	Blue			Blue	
Genoptræning, hjælpemidler	Blue							Blue	Blue			Blue	
Syge elever	Green							Green	Green			Green	
Støttet Flextur	Yellow	Yellow			Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
Flexrute			Yellow										

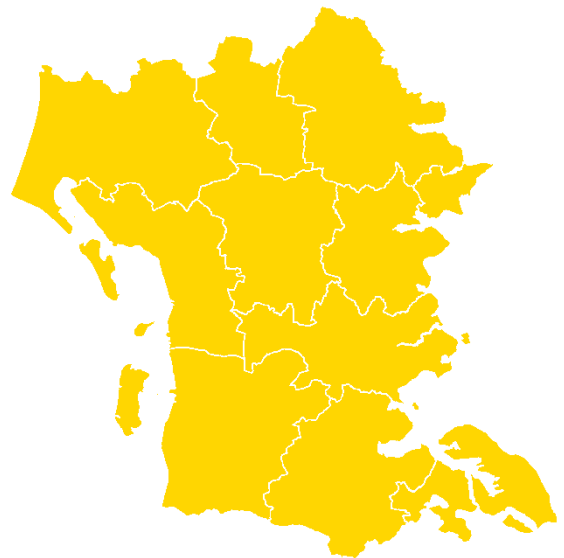
■ Social  
■ Sundhed  
■ Skole  
■ Åben kørsel

Figur 7.1 Oversigt over opgavetyper kommunerne bruger flextrafikken til i 2014

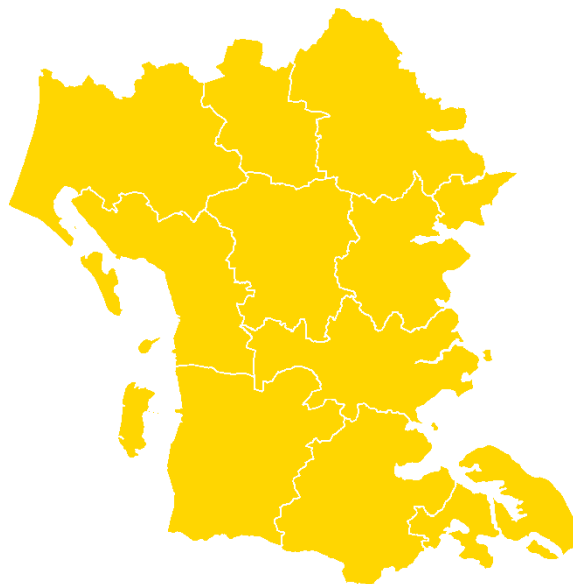
*Kommunal visiteret (social, sundhed og skole)*



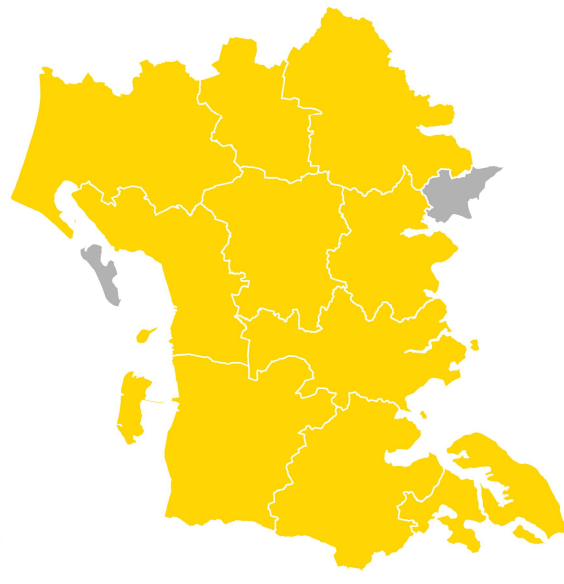
*Individuel Handicapkørsel*



*Siddende patientbefordring*



*Støttet Flextur*



*Figur 7.2 Flextrafikken i 2014 -Udbredelse af forskellige typer*



### 7.3 Udvikling af Flextrafik

KL og Finansministeriet har fået udarbejdet en rapport om kommunale kørselsordninger, og er kommet til den konklusion, at trafikskaberne kan udføre de fleste af disse kørselsopgaver på den mest effektive måde, idet de allerede administrerer et stort kørselsomfang, hvorved de kan opnå stordriftsfordele ved inddragelse af flere kørsler. Ligeledes har trafikskaberne teknologi, organisation og erfaring til at påtage sig kørselsopgaverne. Sydtrafik agter at tage denne opgave på sig – i det tempo og omfang kommuner og Region Syddanmark ønsker det.

De kommunale kørselstilbud ligger spredt på mange forvaltningsområder, og ofte mangler der et overblik. Første skridt vil derfor ofte være, at Sydtrafik som rådgiver bidrager til, at kommunerne får skabt et overblik over kørselsbehov, kørselsudførelse samt potentialer for samdrift på tværs af forvaltninger og kørselsordninger. En sådan analyse kan bidrage til at vurdere fordele og ulemper ved, at Sydtrafik overtager administration og drift af kørselsordninger, som nu ligger i kommunalt regi.

Sydtrafik vil samtidig løbende tilpasse organisation og teknologi til de kørselsopgaver, som trafikskabet pålægges. Der vil ske en fortløbende effektivisering af drift gennem optimering af kørsler, udbud, højere grad af selvbetjening og en hensigtsmæssig organisering mellem den enkelte kommune og Sydtrafik.

### 7.4 Udvikling af Flextur

Flextur skal være et alternativ til køreplanlagt busdrift de steder og på de tidspunkter, hvor der ikke er basis for konventionel busdrift. Der er tale om et forholdsvis nyt tilbud, idet de første Flexture blev kørt i 2010. Hverken omfanget eller det helt konkrete tilbud og de tilknyttede services er endnu fuldt udviklet.

Der skal i planperioden for Trafikplan 2014-2018 arbejdes med, at Flextur og den almindelige kollektive trafik for kunderne fremstår som en helhed. Det gælder både i den konkrete planlægning og kørselsudførelse, information til kunderne samt takst- og betalingssystemer.

Samordningen mellem den almindelige kollektive trafik og Flextur skal bl.a. ske gennem en styrket passagerinformation på tværs af de to typer af kørsel. I det landsdækkende projekt "Den samlede rejse" arbejdes der på at få integreret Flextur med den øvrige kollektive trafik via Rejseplanen, så Flextur tilbydes som koordineret tilbringe- og aftagerservice til busser og tog, når der søges efter information på konkrete rejser, hvor Flextur er en relevant rejsemulighed.

Sydtrafik vil gennem en nøje overvågning af udførelsen af Flextur og kvalitetssikring af kørslen sikre, at kunderne oplever en god service og minimale forsinkelser.

Ligeledes vil Sydtrafik arbejde for en øget integration af takst- og betalingssystemer på tværs. Det skal være let at betale for den samlede rejse på tværs af Flextur og almindelig kollektiv transport, og man skal kunne bruge samme billet på hele rejsen. Det skal også være let at bru-

ge Flextur på tværs af administrative grænser, hvilket er grunden til, at Sydtrafik løbende arbejder på en ensartning af produktet og taksterne, således at kommunerne kan etablere Flextur på tværs af kommunerne, når der er et ønske om at etablere sådanne ordninger.

” Flextur kan potentielt bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen væsentligt, fordi de i mange tilfælde kan være en erstatning for traditionelle store busser, som kører rundt med få passagerer.

” Ude på landet er Flextur måske svaret på at komme af med de store busser, hvor chaufføren er den bagerste i bussen. Men Flextur er dyrt at bruge, og det er ufleksibelt, fordi man skal bestille lang tid på forhånd.

## 8 Opfølgning på planen

For at kunne sikre opfyldelse af planens målsætninger, skal der fra Sydtrafiks side iværksættes en række aktiviteter. Flere af aktiviteterne er igangsat eller undervejs. Nogle aktiviteter er helt afhængige af kommunernes og regionens ønsker og ambitioner, og endnu andre aktiviteter/initiativer dukker først op i planperioden.

En af nøgleaktiviteterne er de årlige strategimøder med kommunerne og regionen. På møderne fastlægges deres individuelle mål og de løsninger, der kan gøres brug af lokalt. Sydtrafik leverer input på følgende parametre:

### **Vækst**

- ▶ Udviklingen af antal passagerer pr. rute pr. år, dog på månedsbasis efterhånden som data fås fra rejsekort
- ▶ Identifikation af rejsemønstre/strømme ud fra rejsekortdata

### **Tilfredshed**

- ▶ Rettidighedsmålinger via realtidssystemet, som indføres i løbet af 2014 og 2015
- ▶ Identifikation af vigtige korrespondancer
- ▶ Årlige tilfredshedsmålinger

### **Bæredygtighed**

- ▶ Årlige målinger på busparkens euro-norm
- ▶ Fordelingen af køreplantimer kontra euro-norm

Yderligere opfølgning på planens målsætninger vil ske på årlige drøftelser i Sydtrafiks bestyrelse, blandt vognmændene og på fællesmøder med kommunernes og regionens kontaktpersoner.

For at der kan skabes passagervækst og større tilfredshed hos kunderne, er det afgørende, at der er et godt samspil mellem den kollektive trafiks parter. Sydtrafik, kommunerne og regionen er her i fællesskab de absolutte nøgleaktører i at skabe et sammenhængende kollektivt transporttilbud for kunderne. En forudsætning for at dette kan ske er, at rutenettet konsolideres samtidig med, at der fortsat sker en udvikling både regionalt og lokalt. I udviklingen skal der arbejdes på innovative tiltag, og der skal være fokus på, hvad der har gennemslagskraft på det lokale niveau. Dét, der virker det ene sted, er ikke nødvendigvis det mest hensigtsmæssige andre steder.