

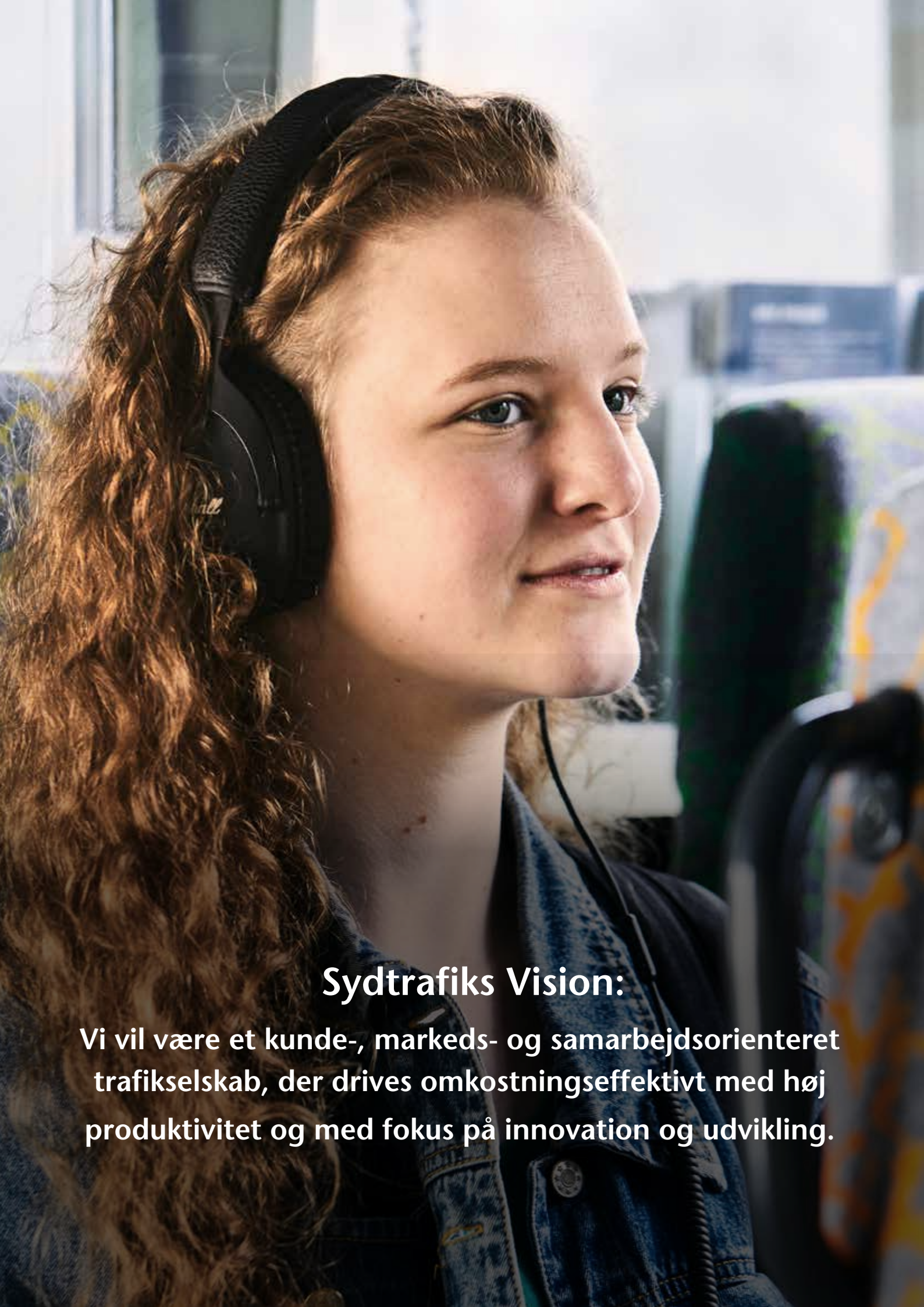
# TRAFIKPLAN

2018 - 2022



VI KØRER  
FOR DIG





## **Sydtrafiks Vision:**

**Vi vil være et kunde-, markeds- og samarbejdsorienteret trafikelskab, der drives omkostningseffektivt med høj produktivitet og med fokus på innovation og udvikling.**

# Om trafikplan 2018-2022

Denne udgave af Sydtrafiks trafikplan er den 3. i rækken. En væsentlig forskel i denne plan i forhold til de foregående er, at Sydtrafik i den kommende periode har adgang til en hel række data, som nu gør det muligt at rådgive, informere og analysere på baggrund af fakta. Det fremgår også af planen, at brugen af data er helt essentiel for Sydtrafiks udvikling, fokus og indsats i de kommende 4 år.

I forbindelse med udarbejdelsen af trafikplanen har det været helt centralt, at det er sket i tæt relation til Sydtrafiks vision samt Sydtrafiks 3 kerneværdier: Samarbejdende, Ambitiøse og Professionelle. Derfor er planen udarbejdet i samarbejde med bestyrelsen, repræsentantskabet, de 11 kommuner, Region Syddanmark og alle busvognmænd, som har kontrakt med Sydtrafik.

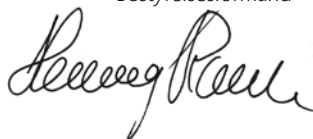
Trafikplanen er et overordnet dokument, som er tiltænkt en rolle som et aktivt værktøj, der skal guide

Sydtrafik og ejerkredsen i den retning, som bestyrelsen har ønsket. Trafikplanen indeholder 3 specifikke fokusområder udvalgt af bestyrelsen: Datadrevet rådgivning, Behovsstyret betjeningsniveau og Bæredygtighed. For alle 3 fokusområder er der opsat ambitiøse mål med tilhørende indsatsområder, som skal være med til at sikre at målsætningerne opnås.

Sydtrafiks ønske er, at den kollektive trafik, som består af både den rutebundne bus, flextrafik løsninger samt tog i vores område, skal være mest mulig sammenhængende og betjene flest mulige passagerer indenfor de økonomiske rammer, der er givet.

Vi ser frem til, at vi sammen får arbejdet med at opnå de målsætninger, vi har sat os, således at vi i fællesskab kan udvikle Sydtrafik i den ønskede retning.

Henning Ravn  
Bestyrelsesformand



Lars Berg  
Adm. Direktør



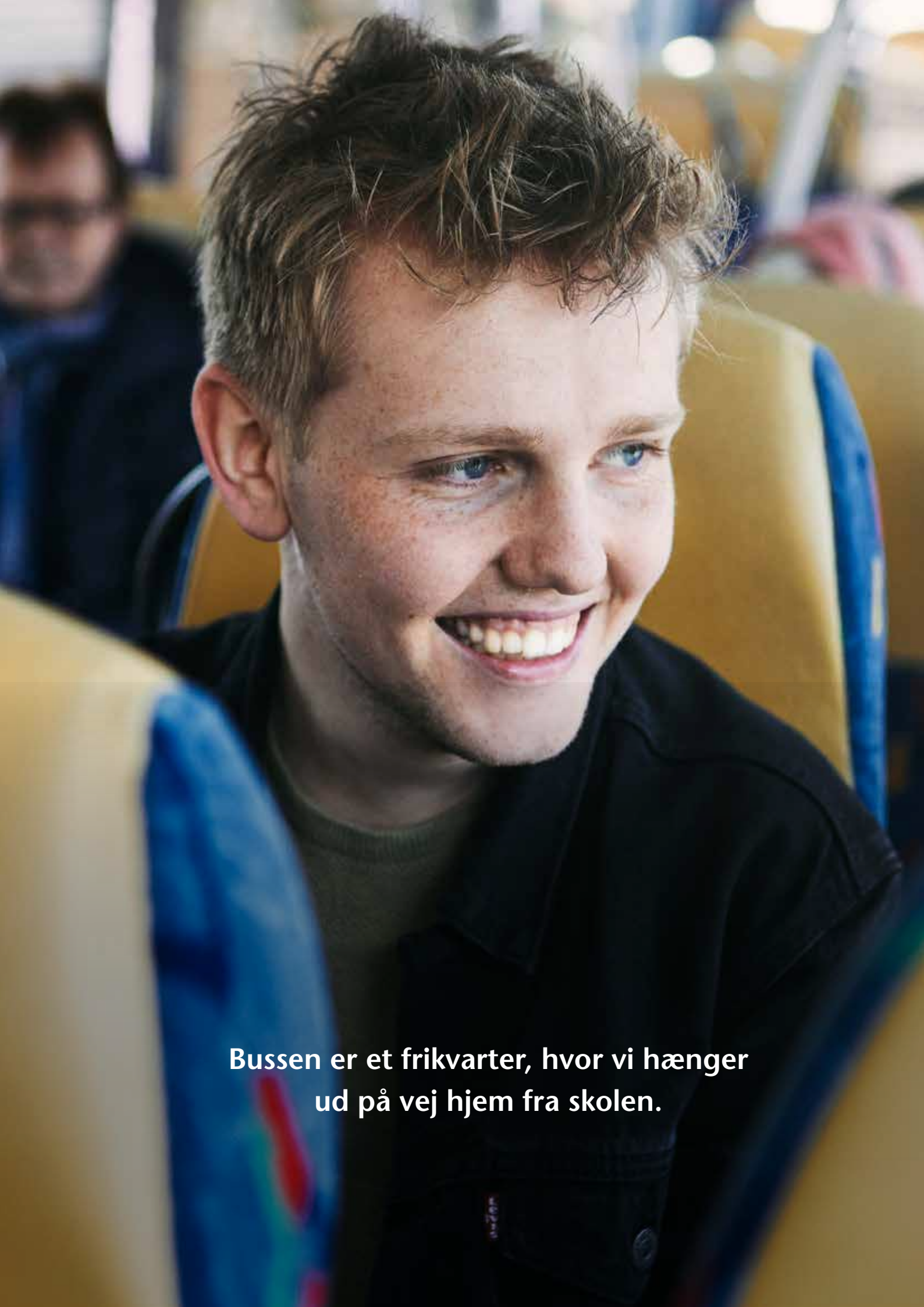
# Indhold

<b>Om trafikplan 2018-22</b> .....	3
Lovgrundlaget .....	6
Statens Trafikplan .....	6
Processen for trafikplan 2018-22 .....	6
Udfordringer og muligheder i Sydtrafiks område .....	6
Kørselsomfang på samme niveau som i dag .....	9
Fokusområder .....	9
Det kollektive trafiklandskab i forandring .....	10
Førerløs teknologi .....	11
MAAS - Mobility as a Service .....	12
Delebiler, samkørsel og nye mobilitetstjenester .....	13
<b>Fælles vision med FynBus</b> .....	14
<b>Fakta</b> .....	16
Demografisk udvikling i passagergrundlaget .....	16
Hvad benytter borgerne? .....	18
Fortsat stigende pendlingsafstand .....	22
Hvem er Sydtrafiks passagerer? .....	23
<b>Forventet kørselsomfang 2018-22</b> .....	25
Sydtrafiks rutenet .....	26
Køreplantimer (bus) .....	27
Passagerudvikling (bus) .....	28
Principper for den regionale busbetjening .....	28
Proces for eventuelle ændringer i regional buskørsel ..	30
Proces for eventuelle ændringer i kommunal buskørsel ..	30
Driftsomfanget på Vestbanen forventes uændret .....	30
Flextrafikken vokser jævnt .....	32
Flerårigt budget .....	34
<b>Fokusområder, mål og indsatser 2018-22</b> .....	37
Datadrevet udvikling og effektivisering .....	38
Behovsstyret betjeningsniveau .....	40
Rådgivning om bæredygtighed .....	43

## Trafikplan 2018-2022

Sydtrafik // Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen  
post@sydtrafik.dk // CVR nr. 29942897  
Tekst: Sydtrafik og MOE Tetraplan  
Design & produktion: ImageConsult





**Bussen er et frikvarter, hvor vi hænger  
ud på vej hjem fra skolen.**

# Afgang til fremtiden

## Lovgrundlaget

Sydtrafik skal jfr. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens Trafikplan og den skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik i det relevante område. Trafikplanen skal indeholde principper for rutenettet og et flerårigt budget. Der skal være sammenhæng mellem busser og tog samt andre kollektive transportformer, og det skal for kunderne fremstå som et samlet system.

Sydtrafik samarbejder med regionen og 11 kommuner i den jyske del af Region Syddanmark om at sikre et sammenhængende kollektivt trafiksystem. Sydtrafik betjener disse kommuner: Billund, Esbjerg, Fredericia, Haderslev, Kolding, Varde, Vejen, Vejle, Sønderborg, Tønder og Aabenraa. Fanø Kommune udtrådte pr. 1/1 2018 af Sydtrafik og indgår derfor ikke i denne trafikplan.

## Statens trafikplan

Den statslige trafikplan 2017-2032 har været i høring frem til 26. februar 2018. Sydtrafik har afgivet høringsvar.

I Sydtrafiks område byder Statens Trafikplan på en enkelt nyhed, nemlig etableringen af Jerne Station (ved Esbjerg) i 2020. Etableringen af Jerne Station har længe været kendt, og er derfor indarbejdet i den gentænking af den kollektive trafik i Esbjerg, som Esbjerg Kommune og Sydtrafik har gennemført gennem de sidste år.

Statens Trafikplan opererer med stort set samme trafikomfang i Sydtrafiks område som i dag. Der er således ikke varslet markante ændringer, der skal indarbejdes i Sydtrafiks Trafikplan, og dermed vil der i denne trafikplan være fokus på Sydtrafiks egne produkter: De køreplanlagte busser, Vestbanen og den åbne del af den behovsstyrede Flextrafik.

## Processen for trafikplan 2018-22

Sydtrafiks Trafikplan er blevet til i en proces, som har involveret Sydtrafiks bestyrelse og repræsentantskab, embedsmænd fra kommuner og region, vognmænd samt andre interessenter. Trafikplanen sendes ult. maj 2018 i høring hos Sydtrafiks ejerkreds, Region Syddanmark og de 11 kommuner.

## Udfordringer og muligheder

### Geografi, økonomi og demografi

Geografien i Sydtrafiks område adskiller sig fra geografien i de øvrige trafikselskaber i Danmark ved, at vi ikke har én stor hovedby, der fungerer som magnet for trafikken i området (som København, Aarhus, Odense og Aalborg). Sydtrafiks område er karakteriseret ved flere større byer fordelt over et stort geografisk område. Det giver en særlig udfordring for den kollektive trafik, der skal forbinde mange forskellige rejsemål.

Økonomien er samtidig en begrænsende faktor. Kommuner og region er pressede på økonomien og Sydtrafiks ramme til kollektiv trafik ligger i den lave ende i forhold til de øvrige trafikselskaber. Sydtrafik udmærker sig dog ved at være blandt de mest omkostningseffektive trafikselskaber i Danmark med den laveste andel af administrationsudgifter. Økonomien anvendes målrettet til kørsel - til glæde for borgerne.

Demografien er i Sydtrafiks område meget forskelligartet. I nogle kommuner sker der en pæn tilvækst af borgere og der er udfordringer med trængsel i byerne. Her har den kollektive trafik mulighed for at udvikle sig til et attraktivt alternativ til bilen, hvorved trængslen kan reduceres og økonomien i den kollektive trafik kan forbedres. I andre kommuner er befolkningstallet faldende. Når passagergrundlaget reduceres, kommer økonomien i den kollektive trafik under øget pres, og der kan være behov for at arbejde med alternativer til den traditionelle busbetjening, fx i form af nye flextrafik-produkter.

Samlet set peger demografiudviklingen på, at der i Sydtrafiks område i perioden 2018-22 må forventes et passagerfald på 1,4% i den kollektive bustrafik. Med de ambitiøse indsatser i denne trafikplan, forventer Sydtrafik dog at kunne fastholde det nuværende passagerniveau, hvor 2018-niveauet er grundlaget. Udfordringerne i forhold til geografi, økonomi og demografi betyder, at det realistiske ambitionsniveau for den kollektive trafik i Sydtrafiks område er at sikre gode forbindelser på de tidspunkter og i de rejseforbindelser, hvor der er størst passagerpotentiale. Sydtrafik opererer

således ikke med et hovednet med et ensartet betjeningsomfang hen over døgnet. Vores serviceniveau tilpasses efterspørgslen. Vi kalder det et behovsstyret betjeningsniveau.

### **Gode data og tæt samarbejde giver nye muligheder**

Sydtrafik har i den sidste trafikplanperiode 2014-18 målrettet arbejdet på at sikre sig adgang til data på bussernes kørsel samt på passagernes rejsemønstre. Der er nu monteret realtidsudstyr i alle busser, så der både live og historisk kan opsamles data på bussernes konkrete kørsel. Desuden er vi lykkedes med, som det første trafikselskab i Danmark, at få alle gængse billetprodukter over på rejsekort. Dermed vil Sydtrafik via passagerernes check-ind og check-ud få data på det præcise passager-flow i busserne. Det giver en unik mulighed for at finjustere køreplanlægningen, så den bliver så effektiv og kundeorienteret som muligt.

De nye data giver Sydtrafik mulighed for fremover at gå i en endnu tættere dialog med kommuner, region, vognmænd, uddannelsesinstitutioner m.m. om, hvilke udfordringer og muligheder der er i forhold til den ak-

tuelle kørsel og hvilket potentiale der er for forbedring. Dialogen med interessenterne er meget vigtig for at sikre, at det er de rigtige løsninger, der vælges. Historiske data giver os gode input om, hvilken effekt de allerede igangsatte tiltag har, men kun gennem dialog om ønsker og behov kan vi finde de rette fremadrettede løsninger.

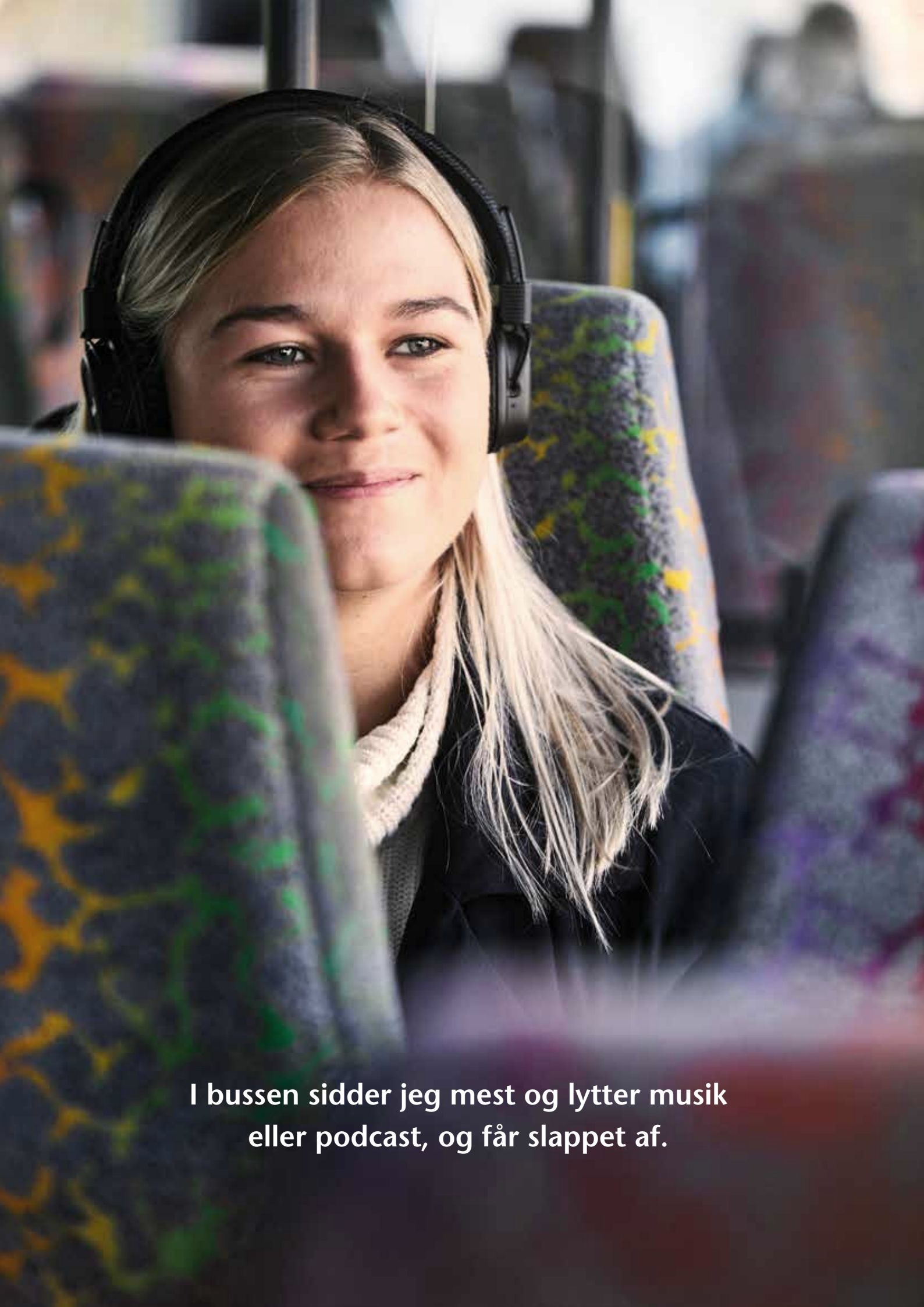
Sydtrafik har igennem de seneste år intensiveret samarbejdet med de mange uddannelsesinstitutioner i området. Sydtrafik har den særlige udfordring, at vi betjener ungdoms- og videregående uddannelser på ca. 80 adresser fordelt over et stort geografisk område. Når der skal findes gode løsninger, der kan holde sig indenfor en rimelig økonomi, kræver det en tæt dialog med uddannelsesinstitutionerne.

Sammen med FynBus og Region Syddanmark har Sydtrafik udarbejdet en rapport om uddannelsesruter i Region Syddanmark. Rapporten beskriver rammerne, udfordringerne og mulighederne for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutioner. Se rapporten "Uddannelsesruter i Region Syddanmark" på Sydtrafiks hjemmeside.



Sydtrafiks område er togbetjent af statens hovednet og af Sydtrafiks lokalbane, Vestbanen Varde-Oksbøl-Nr. Nebel. Der er direkte togbetjening til 5 af områdets største byer (med over 15.000 indbyggere) mens Haderslev og Aabenraa kun er togbetjent via nærliggende stationsbyer, hvilket betyder, at der her er et særligt behov for at togbetjeningen suppleres med busruter for at opnå en sammenhængende betjening.

- 2.500 - 5.000 indbyggere
- 5.000 - 15.000 indbyggere
- Over 15.000 indbyggere



**I bussen sidder jeg mest og lytter musik  
eller podcast, og får slappet af.**



## Kørselsomfang på samme niveau som i dag

Denne trafikplan beskriver det forventede betjeningsomfang i en 4-årig periode 2018-22 på baggrund af en fremskrivning af Sydtrafiks budgetter med de økonomiske- og kørselsmæssige ændringer der p.t. er kendt. Den faktiske beslutning om betjeningsomfang træffes dog år for år i forbindelse med Sydtrafiks, kommunernes og regionens budgetlægning. Der vil således kunne ske ændringer i både opadgående og nedadgående retning.

For at skabe bedst muligt overblik over kommuners og regionens forventninger til ændringer i kørselsomfang har Sydtrafik i forbindelse med denne trafikplan bedt regionen og de 11 kommuner om at drøfte forventninger til kørselsomfang i trafikplanperioden og orientere Sydtrafik om eventuelle forventninger til øget eller reduceret kørsel. Tilbagemeldingerne fra de enkelte kommuner om forventning til kørselsomfang kan ses på Sydtrafiks hjemmeside [www.sydtrafik.dk/trafikplan](http://www.sydtrafik.dk/trafikplan).

# Fokusområder

## Fokusområder 2018-2022

I den kommende trafikplanperiode vil Sydtrafik prioritere sin indsats inden for følgende fokusområder:

### Datadrevet udvikling og effektivisering

- Sydtrafik skal udvikle metoder og overblik, til forretningsudvikling, så kommuner og region kan få overblik over muligheder for at optimere driften og tilpasse tilbuddene til størst mulig glæde for flest mulige borgere.

### Behovsstyret betjeningsniveau

- Sydtrafik skal fortsat udvikle og tilrette betjeningsniveauet så det afspejler de behov, brugerne har med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening om-

kring fremtidens knudepunkter. Sydtrafik skal fortsat tænke ambitiøst og arbejde for passagervækst der hvor, der er størst potentiale for vækst i den kollektive trafik. Derudover vil Sydtrafik følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. inden for nye mobilitetsformer.

### Rådgivning om bæredygtighed

- Sydtrafik skal kunne formidle rådgivning og sparring omkring bæredygtighed og koordinere arbejdet hermed omkring udbud.

For hvert fokusområde er der defineret en række mål og indsatser, som Sydtrafik vil arbejde med i trafikplanperioden 2018-22 - se gennemgangen af mål og indsatser på side 37-43.

# Det kollektive trafiklandskab i forandring

Det kollektive trafiklandskab forventes at gennemgå store forandringer i de kommende årtier. Førerløse biler, Mobility as a Service (MAAS), delebiler, og samkørsel er blandt de trends, der fylder i debatten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeren nedsatte i juni 2017 en ekspertgruppe med det formål at rådgive om den teknologiske udviklings betydning for de kommende års transportpolitiske beslutninger. Ekspertgruppen offentliggjorde i marts 2018 rapporten Mobilitet for fremtiden, der kan læses i sin fulde længde på ministeriets hjemmeside [www.trm.dk](http://www.trm.dk). I dette afsnit af trafikplanen gengives uddrag af rapportens konklusioner.

Sydtrafik har truffet en strategisk beslutning om, at vi som lille trafikselskab ikke vil bruge ressourcer på at afprøve alle nye trends, men vi følger udviklingen tæt og er parat til at gribe nye muligheder, når de opstår og genbruge andres gode ideer.



# Førerløs teknologi

Selvkørende teknologi kommer utvivlsomt til at ændre vores trafiklandskab, men der er meget stor usikkerhed og uenighed om, hvornår ændringen kommer til at ske. Sydtrafik har sammen med MOE Tetraplan udarbejdet statusnotatet "Autonome busser hos Sydtrafik", der skitserer tidsperspektivet for indførelse af førerløs teknologi i vores område, se statusnotatet på [www.sydtrafik.dk/trafikplan](http://www.sydtrafik.dk/trafikplan).

Medio 2017 blev der åbnet op for forsøg med førerløs teknologi i Danmark, det er dog en meget tidskrævende og omkostningstung proces at gennemføre et forsøg indenfor de nuværende rammer. Det forventes, at førerløs teknologi kun vil kunne anvendes til forsøgsformål en del år endnu, da der endnu kun er lanceret små shuttlebusser, der kun må køre i simple miljøer med 15-20 km/t. Om 5-10 år forventes der at være udviklet 12 meters busser, som teknisk set vil kunne indgå i almindelig drift. Det er dog usikkert, hvornår lovgivning og vejenes infrastruktur vil muliggøre førerløse busser i almindelig rutekørsel.

## Uddrag af Mobilitet for fremtiden

"Stor udbredelse af førerløse private biler ligger formentlig langt ude i fremtiden, men der er stor usikkerhed og mangel på konsensus om tidsperspektivet.

Selvstyrende egenskaber er på vej på markedet. Men de vil formentlig tidligst være udbredt svarende til cirka halvdelen af kørslen omkring 2030-2035. Førerløs kørsel i private biler kræver et automatiseringsniveau, der næppe introduceres før 2030. Førerløse biler vil derfor formentlig først stå for halvdelen af kørslen omkring 2040-2045 og måske først langt senere."

Kilde: Mobilitet for fremtiden side 13

### **"Biler, der kan køre førerløst dør-til-dør, vil på lang sigt kunne revolutionere transportsektoren.**

Mobilitetsmulighederne vil generelt blive forøget men i særlig grad for nye brugergrupper uden kørekort, som får mulighed for at benytte bil på egen hånd, for eksempel børn og unge. Det vil mindske behovet for lokal kollektiv transport, og begrundelsen for kollektiv transport som en offentlig serviceforpligtelse vil blive svækket. Fordelene vil formentlig være størst i de mindre byer og landområder.

- Førerløse biler vil særligt kunne gøre en forskel i små byer og på landet, hvor udbuddet af kollektiv transport er begrænset. Mobilitetsforbedringen for børn og unge vil mindske det logistiske besvær for familier ved at bosætte sig i disse områder.
- Nye førerløse forretningskoncepter i stil med flexiture kan i mange tilfælde være både omkostningseffektive og serviceforbedrende erstatninger for rutebaseret busdrift på lang sigt. Dette gælder ikke mindst i områder, hvor det kollektive passagergrundlag vil blive mindre med førerløse biler og i takt med fortsat urbanisering."

Kilde: Mobilitet for fremtiden side 20

# MAAS – Mobility as a service

Mobility as a service er et koncept, der giver den rejsende mulighed for ikke blot at købe rejser enkeltvis, men at købe en bredere mobilitetsservice, der sikrer mobilitet på tværs af transportmidler. Eksperttrappen beskriver fire varianter af MAAS. I Danmark er vi allerede langt med udviklingen af "Multimodal rejseplanlægger" og "Sammenhængende rejser" som en del af trafikalskabernes fælles platform, Rejseplanen. Sydtrafik pilottester medio 2018 Plustur med Sønderborg som testkommune. Sydtrafik arbejder desuden for at fremme et mere sømløst billetkøb.

## Fire varianter af MaaS

### "Abonnement MaaS

Dette er en ordning, hvor transport er en service, man køber på abonnement, helt som man kender det fra mobiltelefonabonnementer. (...) Brugeren kan sammensætte sin transport inden for abonnementets rammer og på tværs af de transportformer, der er indeholdt i abonnementet, som kollektiv trafik, by- og delebil, lejebil, taxa m.v. (...) Al booking og betaling foregår gennem MaaS udbyderen og MaaS-udbydere udbyder transporten på vegne af mobilitetsudbydere.

### Pay-as-you go MaaS

Pay-as-you go MaaS er en light udgave af MaaS, hvor tilbuddene er samlet på én platform, hvor trafikanterne booker og betaler via platformen for hver transportydelse de forbruger. Igen vil MaaS-udbyderen udbyde transporten til trafikanten på vegne af mobilitetsudbydere.

### Multimodal rejseplanlægger

Denne rejseplanlægger kan give trafikanterne information om transportmuligheder på tværs af mobilitetsudbydere. Som den rene rejseplanlægger indeholder

løsningen ikke betaling af transportydelsen men kan indeholde en tegnebogs løsning, hvor trafikanten sømløst foretager betalingen for rejsen hos mobilitetsudbydere (...). Nordjyllands Trafikalskab (NT) arbejder med at udvikle en multimodal rejseplanlægger (MinRejseplan), der giver trafikanten information om rejsetid, pris m.v. på tværs af de mobilitetsudbydere, der er omfattet af forsøget og hvor betalingen foregår direkte hos udbydere af transporten. I NT's rejseplanlægger-app, indgår rutebunden kollektiv trafik, Flextur, 'Den Samlede Rejse', der kaldes Plustur i NT samt samkørsel via Go-More og muligvis også fjernbusser. Taxa forventes at indgå på et tidspunkt, og der er ambitioner om senere at integrere fly, færger og delebiler.

### Flere transportmidler

Bustrafikalskaberne er i gang med at udrulle 'Den Samlede Rejse', hvor en åben flexrafik kan benyttes til nærmeste kollektive trafikknudepunkt, hvor rejsen fortsættes med bus eller tog."

Kilde: Mobilitet for fremtiden side 103

# Delebiler, samkørsel og nye mobilitetstjenester

Mon delebiler, samkørsel og andre nye mobilitetstjenester bliver en væsentlig del af fremtidens mobilitet for brugerne af kollektive trafik i Sydtrafiks område? Der vil sandsynligvis opstå helt nye synergier mellem transportmidler og fra Sydtrafiks side følger vi med i udviklingen og deltager bl.a. i forsøgsprojekter som Landsbybusserne i Sønderborg.

## Tre former for delebiler

### ”Peer-to-Peer delebiler.

Private delebiler er en delemulighed, der ser ud til at være i vækst i kraft af de muligheder, som nye og bedre IT platforme for udbud og booking tilbyder. I Danmark koordinerer f.eks. GoMore og SnappCar denne udlejning (...). Det skønnes, at der i 2018 er mellem 5.000 og 10.000 private delebiler i Danmark.

### Bybiler

Bybiler betegnes også som ’free floating car-sharing’ og karakteriseres ved, at de kan hentes eller afleveres hvor som helst inden for deres serviceområde. (...) I Danmark er der i 2018 ca. 850 bybiler i hovedstadsområdet.

### Delebiler

Delebiler med fast stamplads. Her ejes bilerne enten af en delebilforening eller boligforening og placeres på stampladser, der kan tilgås af foreningens medlemmer. (...) I Danmark har delebiler med fast stamplads ofte været støttet af kommunen med fx gratis parkering på stampladsen, i forventning om at delebiltilbuddet bidrager til at reducere trængslen i byen. Der er i 2018 knap 500 delebiler og ca. 10.000 medlemmer af delebilforeninger i Danmark.”

Kilde: Mobilitet for fremtiden side 93

## Tre former for samkørsel

### ”Åben peer-to-peer samkørsel

(...) GoMore, Pendlernet, BlaBlaCar er eksempler på denne form for samkørsel. Pendlernet er etableret i slutningen af 1990'erne og har ca. 10.000 aktive brugere. GoMore er etableret i 2005, men udviklet og ændret flere gange. GoMore har haft stor vækst i antallet af brugere i en årrække og har i 2017 nået over 600.000 brugere. (...)

### Kollegasamkørsel

(...). Ifølge TU var ca. 3% af alle personture i bil til arbejde i 2016/2017 samkørsel med en kollega. Hertil skal lægges samkørsel til fælles destinationer i fritiden.

### Deletaxa

Her koordineres taxature så flere personer, der ikke i øvrigt følges ad, kan benytte samme taxa til en lavere pris pr. person.(...) I udlandet indgår deling i valgmulighederne hos f.eks. Uber (Uber-Pool) i storbyer.”

Kilde: Mobilitet for fremtiden side 98

# Fælles vision med FynBus

FynBus og Sydtrafik formulerede i 2014 en fælles vision for udviklingen af den kollektive trafik i Syddanmark. Visionen er blevet opdateret i forbindelse med Trafikplan 2018-22.

## Den syddanske vision for kollektiv trafik

Den fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark er vedtaget af Sydtrafiks og FynBus' bestyrelser samt Region Syddanmark under hensyn til, at visionen skal realiseres i takt med udviklingen i de til rådighed værende økonomiske ressourcer.

### Den kollektive trafik i Syddanmark:

1. skal være enkel, sammenhængende og attraktiv i forhold til andre transportformer.
2. skal være omkostningseffektiv.
3. skal naturligt indgå i borgerens valg af transportform.
4. skal være kendt for god passagerservice.
5. der skal løbende ses på relevansen af eksisterende trafiktilbud og udvikles nye tiltag for at skabe størst mulig mobilitet i den kollektive trafik.
6. skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning, uddannelse og arbejdspladser. Med fokus på at skabe bedst mulig mobilitet for flest mulige borgere inden for de bevilgede økonomiske rammer.
7. skal have et faldende miljøaftryk ved at fremtidige nye drivmidler tænkes ind, hvor og når det giver mening ifh. til den samlede økonomiske ramme.

## Vigtige greb for at nå visionen

### Betjeningsprincipper

1. En højfrekvent og sammenhængende togbetjening, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive mobilitet.
2. Der skal mellem større byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et stabilt regionalt bussystem, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget, og som fungerer som busruternes basisnet. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:

- a. Uddannelsessøgende: Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal som udgangspunkt være direkte og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller store krav til samarbejdet mellem uddannelsesinstitutionerne og trafikelskaberne.
  - b. Erhvervspendlere: Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer.
  - c. Togpendlere: I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter IC- og Lyn-togsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervs- og uddannelsespendling mellem de større byer.
3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget og de regionale busser i relevante retninger.
  4. I landdistrikterne skal der være velfungerende kollektive mobilitets tilbud, som understøtter bosætning, vækst og udvikling. Dette mobilitetsstilbud skal medvirke til at gøre det attraktivt at bo og bosætte sig i landdistrikterne, og gøre det muligt for landfamilierne at klare sig med én bil.

Tilbuddet skal ses som en optimal kombination mellem behovsstyret trafik af flere mulige varianter og betjent rutedrift til forskellige målgrupper:

- a. Erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer.
  - b. Ærinde- og fritidsrejser med størst mulig fleksibilitet.
5. Elektronisk understøttet rejseinformation om mobilitetsmuligheder og rejseafvikling samt billigst mulig pris for rejsen, hvor rejsekortet er omdrejningspunktet.

## Samarbejde

De tre aktører, kommuner, region og trafikskaberne skal gennem et tæt, forpligtende samarbejde optimere og effektivisere den samlede drift og samtidig løbende udvikle den kollektive trafik og koordination mellem trafikformerne.

- a. Særligt fælles fokus rettes i muligt omfang på at trække bilister over i den kollektive trafik – altså at udnytte ”bilist-potentialet”.
- b. Fælles fokus rettes endvidere på stabilitet i rutenettet, fx gennem et ”basisnet”, som der er enighed om at holde uden for kortsigtede ”økonomiske tilpasninger”.
- c. Særligt fælles fokus på, at skabe de rigtige produkter og muligheder for de unge borgere, således at de vælger den kollektive trafik frem for bilen, så længe det er muligt.

## De tre aktørers roller i samarbejdet

### Det er bestillerens rolle:

- at sætte mål for den kollektive trafikbetjening, fx
  - at fastlægge balancen mellem betjening af forskellige områdetyper (fx by-land)
  - at afveje den indbyrdes balance mellem hvilke tilbud, forskellige passagersegmenter skal have
  - at fastlægge overordnede betjeningsprincipper (fx selvfinansieringsgrad, omfang af aften- og weekenkørsel, natbusser)

### Det er trafikskaberens rolle:

- indbyrdes (mellem kommuner og region) at præcisere ansvaret for forskellige rutetyper og betjenings-systemer
- at yde bestillerne kompetent rådgivning om planlægning og koordinering af den kollektive trafik for at skabe det bedst mulige mobilitetstilbud til borgerne.

- at have en relevant kompetencepulje, der gør det indlysende gunstigt for kommuner og region at benytte sig af trafikskaberens tilbud, fx
  - inspirere bestillerne til at overveje om man har det bedst mulige rutenet/betjening
  - udvikle nye produkter
  - køble de kollektive produkter med andre mobilitets tilbud.
- at udfylde og optimere inden for målene, fx
  - at søge den højst mulige passagertilfredshed
  - at have fokus på kommunikationen/dialogen med passagererne, herunder inddrage passagererne, uddannelsesinstitutioner og lokalsamfund systematisk i planlægningsprocesserne.
  - at der opnås optimal sammenhæng mellem tog- og bustrafikken.
  - at sikre en dynamisk køreplanlægning
  - at det indbyrdes samarbejde (mellem trafikskaberne) fungerer godt
  - at sikre, at den kollektive trafik sker på den bedst opnåelige bæredygtige måde
  - at sikre en løbende effektivisering af såvel drift som organisering
  - at anvende det tilgængelige datagrundlag til en professionel rådgivning af bestillerne.

### Derudover er det en fælles opgave:

- at skabe den bedst mulige sammenhæng i budget- og planlægningsprocesserne
- at den konkrete ruteplanlægning bygger på grundige analyser af behov, herunder pendlings- og passagerstrømme.

# Rammebetingelser

## Demografisk udvikling i passagergrundlaget

Den demografiske udvikling er, sammen med bilejerskabet, væsentlig for de potentialer, der er for passagerudviklingen i regionen i de kommende år.

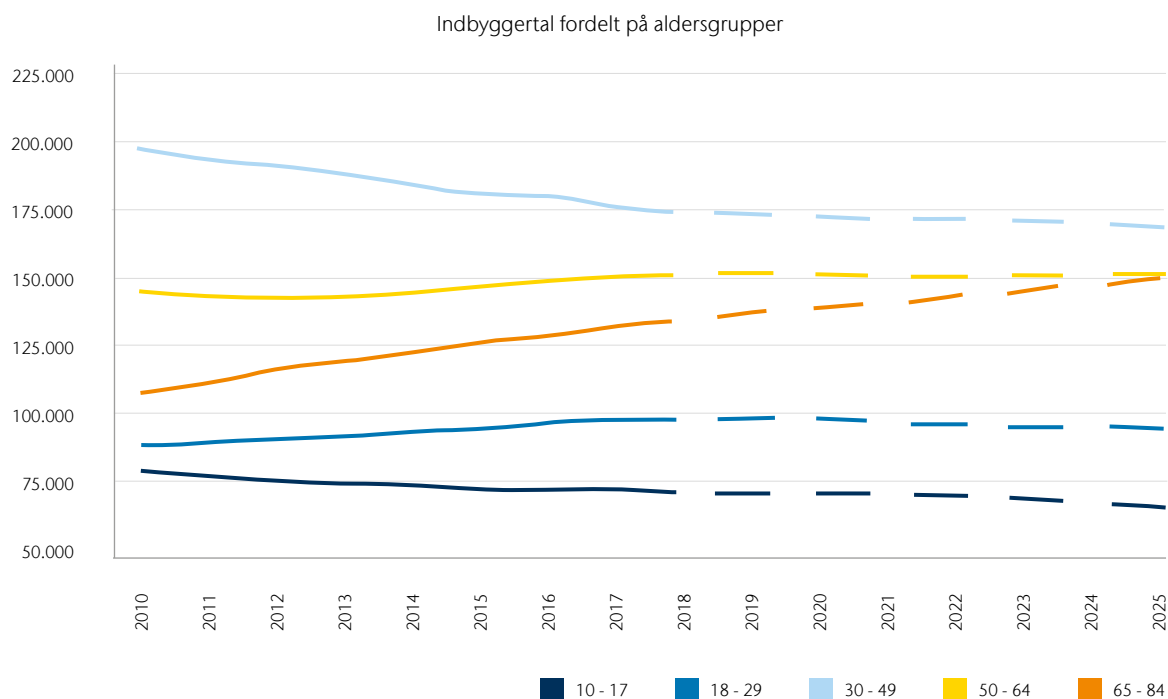
Udviklingen i befolkningens sammensætning – særligt de helt unge og de ældre – er af betydning for, om der potentielt kan ventes flere eller færre kollektive passagerer i Sydtrafiks område i de kommende år.

I de seneste 4 år har befolkningsudviklingen, fordelt på aldersgrupper, fulgt udviklingen tilbage fra 2010. Dette er vist i figur nedenfor, hvor også befolkningsudvikling frem til 2025, som forventet af Danmarks Statistik, er vist. Heraf ses det, at befolkningsudviklingen i de kommende år stort set ventes at ville fortsætte tendensen

fra de tidligere år. Dog forventes væksten i de 18-29 årige at stoppe og muligvis i stedet aftage en smule, og desuden forventes der stagnation i gruppen af de 50-64 årige.

For Syd- og Sønderjylland forventes samlet set små stigninger i befolkningstallet hvert år frem til 2021, hvorefter der forventes tilbagegang for de efterfølgende år. I alt forventes der i perioden 2018-2023 en fremgang i befolkningstallet for de 10-84-årige på knap 3.000 personer, svarende til en vækst på knap 0,5%.

Over den viste periode sker der desuden en stigning i antallet af personer over 50 år og et tilsvarende fald i antallet af personer under 50 år.



Antal indbyggere i Syd- og Sønderjylland fordelt på alder og befolkningsprognose frem til 2025. Kilde: Danmarks Statistik.



### Stor forskel på den demografiske udvikling i kommunerne

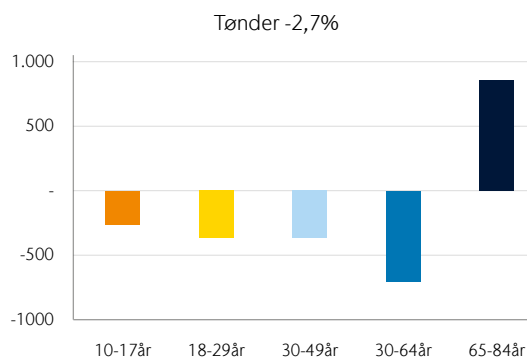
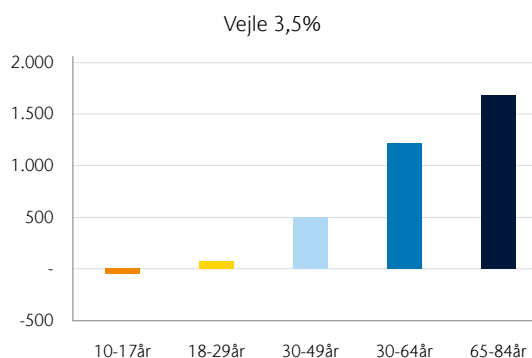
Ovenstående udvikling i befolkningen - i de enkelte aldersgrupper - varierer en del kommunerne imellem. For langt de fleste kommuner forventes der i perioden 2018-2023 fald i befolkningstallet mellem 10 og 49 år og stigning i befolkningen over 65 år. Kun i Kolding og Vejle ser dette lidt anderledes ud, og man forventer her små stigninger i de yngre aldersgrupper og en større stigning i befolkningen over 65 år. For de 50-64 årige forventes der i lidt over halvdelen af kommunerne fald i antallet, mens der i de øvrige forventes stigning i antallet.

Tønder oplever store fald i alle aldersgrupper under pensionsalderen og en stor stigning i befolkningen over 65 år. Samlet sker der et fald i befolkningen på 2,7% svarende til knap 1.000 personer. I Vejle er der derimod - bortset fra et marginalt fald i de alleryngste - stigning i befolkningen i alle aldersgrupper og en samlet stigning på 3,5% svarende til 3.500 i perioden 2018-2023.

### Demografisk udvikling og effekt på antallet af kollektive passagerer

Ved at kombinere befolkningsprognoserne med viden fra Transportvaneundersøgelsen (TU) er det muligt at vurdere den forventede udvikling i antallet af kollektive passagerer. Fra Transportvaneundersøgelsen kendes de enkelte aldersgruppers hyppighed i brug af forskellige transportmidler, de såkaldte turrater. Ved at antage, at aldersgruppernes turrater er uændrede over tid, kan der skønnes over den fremtidige passagerudvikling.

Kortene på side 18 viser den forventede passagerudvikling for bus i kommunerne alene som følge af den demografiske udvikling i perioden 2012-2017. Kommuner med større bysamfund; Vejle, Kolding og Esbjerg, har haft en demografisk fremgang, mens øvrige kommuner er gået tilbage. Der er stor variation, fra et fald på næsten 10 % i Tønder til en fremgang på 4,4 % i Vejle Kommune. Den samlede forventelige passagerudvikling fra 2012 til 2017 i hele Syd- og Sønderjylland som følge af demografien er en lille fremgang på 0,2 %.



Størst forskel i befolkningsudviklingen ses i Tønder og Vejle. Befolkningsudvikling 2018-2023 i Vejle og Tønder kommuner. Kilde: Danmarks Statistik.

Ser man frem mod 2023 vil en ren demografisk påvirkning af den kollektive trafik med bus betyde et fald i antal passagerer med 1,4% i perioden fra 2018-2023 for hele Sydtrafiks område. Som det også var tilfældet for befolkningsudviklingen, er der her store forskelle de enkelte kommuner imellem. Kolding og Vejle er de eneste to kommuner med befolkningstilvækst - højest vækst i Kolding, hvor den demografiske udvikling bidrager med en vækst på 1,7% for 2018-2023. For de øvrige kommuner vil den demografiske udvikling påvirke passagerudviklingen i negativ retning, eksempelvis et fald på 5,9% i Sønderborg kommune.

Bilen er langt det foretrukne transportmiddel i Syd- og Sønderjylland, men her vil påvirkningen fra den demografiske udvikling, med faldende befolkningstal i gruppen af 18-49 årige, betyde, at antallet af bilture kan forventes at stagnere i perioden 2018-2023.

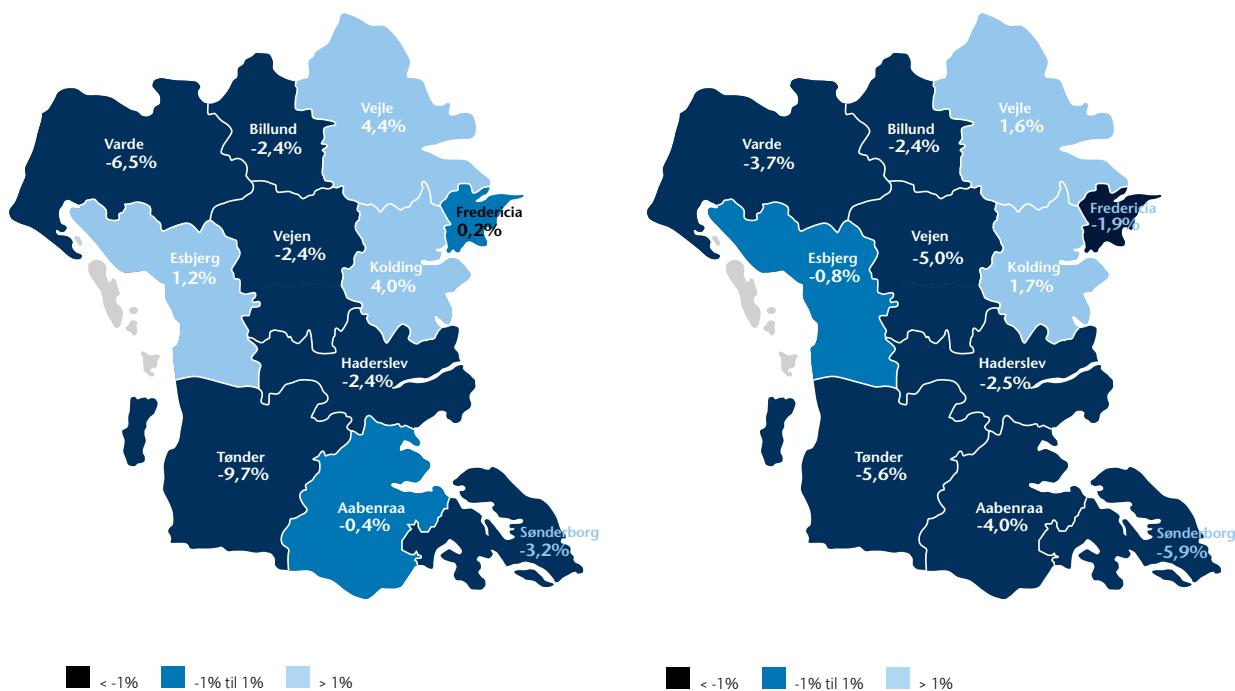
Togturene, der i antal udgør under 30% af antallet af busture, udvikler sig nogenlunde på samme måde fordelt på kommunerne som busturene, idet dog også Ha-

derslev og Tønder forventes at få positivt demografisk passagerbidrag. Samlet forventes bidraget på togturene at være et fald i antallet af ture på 0,9% i perioden 2018-2023.

## Hvad benytter borgerne - bil, bus, tog, cykel eller gang?

Som transportmiddel står bussen for en lille del af det samlede antal ture, der foretages i Syd- og Sønderjylland, nemlig 2%. Det mest benyttede transportmiddel er bilen, der står for 65% af alle ture i området. På landsplan er de tilsvarende andele på godt 3% for busser, mens bilturenes andel udgør ca. 58%. For hele landet har togture, gang og cykling større andele end i Syd- og Sønderjylland. En tilsvarende opgørelse af de kørte km fordelt på transportmidler viser, at bussen og især toget står for en større andel, da turene for disse transportmidler er forholdsvis lange. Opgjort på kørte km fylder gang og cykel meget lidt i det samlede billede, da disse ture er korte.

Forventet passagerudvikling for bus



**Hele Sydtrafik: 2012-2017: 0,2%**

Forventet passagerudvikling for bus 2012-17 fordelt på kommuner. Kilde: Danmarks Statistik og Transportvaneundersøgelsen.

**Hele Sydtrafik: 2018-2023: -1,4%**

Forventet passagerudvikling for bus 2018-23 fordelt på kommuner. Kilde: Danmarks Statistik og Transportvaneundersøgelsen.

Sammenlignet med hele landet fylder bilturene når det gøres op i kørte km noget mere i Syd- og Sønderjylland, nemlig 83 % mod 77 %. Togturene står for 3 % af de kørte km i Syd- og Sønderjylland mod 8 % på landsplan. Busturene står for 4% af de kørte km, hvilket er samme %-sats som på landsplan.

### Udvikling i togtrafikken

Togtrafikken består dels af Vestbanen, dels af den statslige betjening.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer i den seneste trafikplan for den statslige jernbane, at trafikken på den statslige jernbane i Syd- og Sønderjylland stiger fra 5,8 mio. passagerer i 2015 til 6,1 mio. i 2022. (Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032”, Høringsudgave af 24. november 2017, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.) Vækst i togtrafikken vil som regel også give en vækst i tilbringerture med bus, ifølge transportvaneundersøgelsen er der for ca. 20 % af togturene i Syd- og Sønderjylland tilknyttet en bustur. En stor del af væksten i den syd- og sønderjyske togtrafik i perioden frem mod 2022 skyldes dog, at en del af den togtrafik, der i dag kører via Fehmern i en periode vil køre via Syd- og Sønderjylland mens den faste forbindelse over Fehmern etableres.

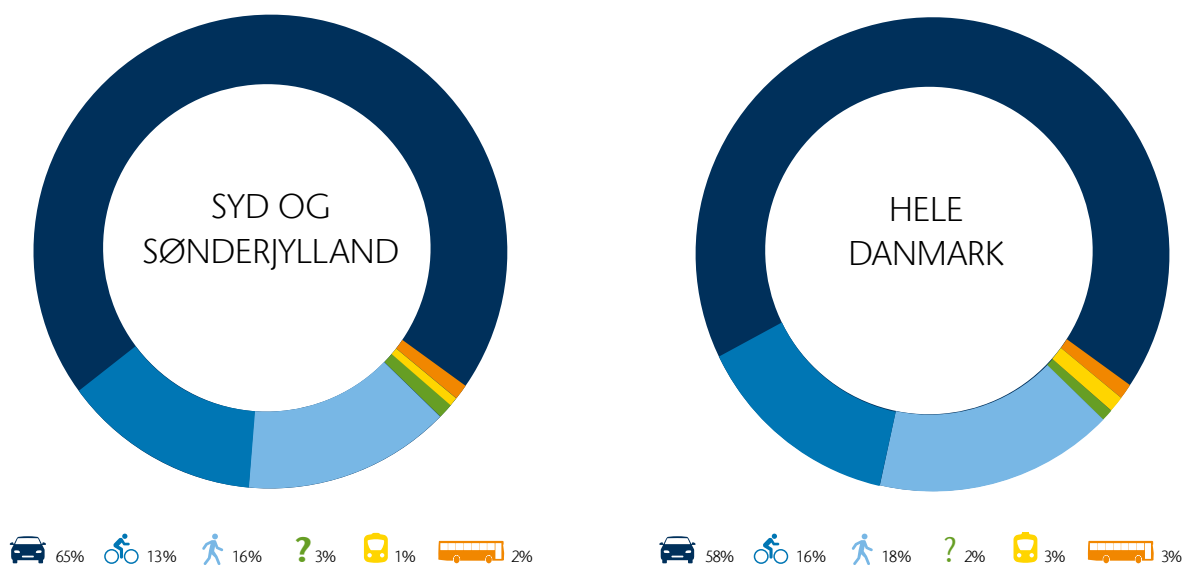
### Vækst i bilejerskabet

Antallet af kollektive rejser påvirkes i høj grad af bilejerskabet. Jo større andel af husstande med en eller flere biler, jo vanskeligere er det at konkurrere med privatbilismen og fastholde passagererne i den kollektive trafik. I Syd- og Sønderjylland har der de seneste år været vækst i antallet af biler i husstandene. Der bliver færre husstande, som ingen bil har, men særligt andelen af husstande med mere end én bil stiger markant. Fra 2007 til 2017 er andelen af husstande med to eller flere biler steget med tæt ved 50 %.

Stigningen i bilejerskabet forventes at fortsætte i de kommende år. Ved at kombinere forventningerne til befolkningsudviklingen og DTU's forventninger til væksten i bilparken, skønnes antallet af biler til rådighed pr. 1.000 indbyggere at ville stige fra godt 477 i 2017 til knap 520 i 2022 i Syd- og Sønderjylland. (I bilrådigheden indgår husstandenes rådighed over personbiler, firmabiler og varebiler.)

Målt i forhold til de øvrige regioner har Region Syddanmark flere biler til rådighed pr. 1.000 indbyggere, nærmere bestemt 463 i 2017 mod fx 470 i Region Sjælland og kun 328 i Region Hovedstaden.

Brug af transportmidler

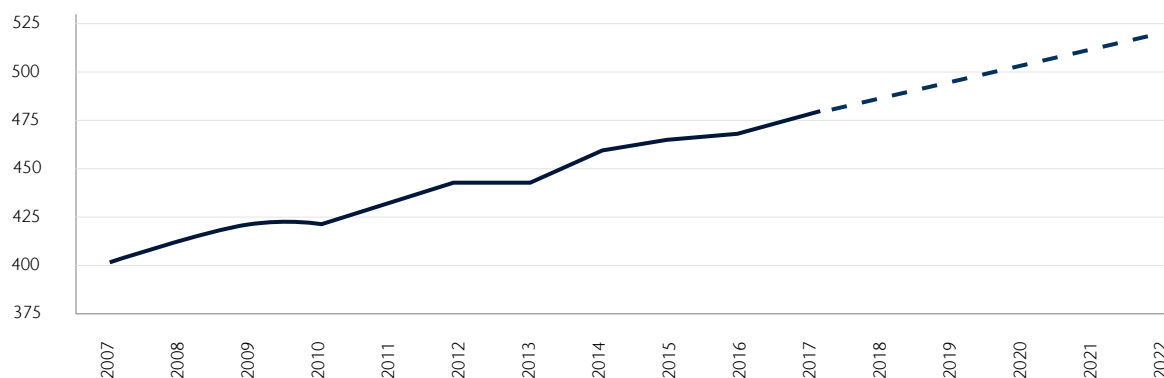


Fordelingen af ture på transportmidler. Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

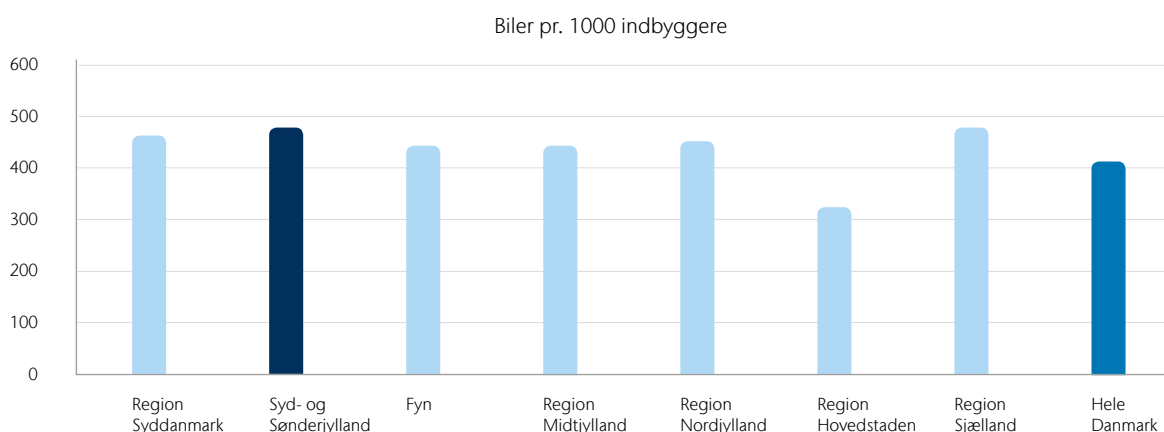
Tallet for Region Syddanmark dækker over et endnu større antal i Syd- og Sønderjylland, der i 2017 var på 477 biler pr. 1.000 indbyggere. Dette fordeler sig forskelligt over kommunerne i området, således at der i kommuner med de største byer (Esbjerg, Fredericia, Kolding, Sønderborg og Vejle) generelt er et lidt lavere bilejerskab sammenlignet med kommuner med mindre byer. Bilejerskabet for hver kommune kan ses på [www.sydtrafik.dk/trafikplan](http://www.sydtrafik.dk/trafikplan).

Siden 2017 har der været en 3-årig forsøgsordning, hvor 17-årige nu kan tage kørekort og må køre bil, når

blot der sidder en erfaren bilist ved siden af. (En erfaren bilist defineres som en person på mindst 30 år, der har haft dansk kørekort i minimum 10 år, og som ikke i denne periode har været frakendt kørekortet.) Dette kan evt. i en kort overgangsperiode føre til, at "første-gangsbilen" til de 18-årige bliver indkøbt et år tidligere, så der i en kort periode vil ske en lille stigning i antallet af biler pr. indbygger. Dette vil dog hurtigt falde tilbage til den almindelige udvikling som følge af nye unge bilister. Denne udvikling vil i de kommende år være svagt aftagende.



Antal biler pr. 1.000 indbyggere i Syd- og Sønderjylland 2007-2022



Syd- og Sønderjylland har landets højeste antal biler pr. 1.000 indbyggere. Kilde: Danmarks Statistik.



**I bussen slapper jeg af og gør mentalt klar til at lukke ned for jobbet og blive klar til at hente børn og være mor. Om morgenen er det omvendt.**

## Fortsat stigende pendlingsafstand

Befolkningens gennemsnitlige pendlingsafstand er fortsat stigende. Sammenlignet med det øvrige Danmark, er pendlingsafstanden i Syd- og Sønderjylland ca. 2 km længere i gennemsnit end for hele landet. Pendlingsafstanden varierer noget de enkelte regioner imellem, således er pendlingsafstanden med 27,5 km i gennemsnit den højeste i Region Sjælland, mens den er lavest i Region Hovedstaden med kun 15 km i gennemsnit.

Også for pendlingsafstanden er der forskel kommunerne imellem, men denne forskel er forholdsvis lille. I den lave ende ligger Esbjerg og Sønderborg med godt 19 km, mens Haderslev har den længste med 26,1 km, og for hele området er den gennemsnitlige afstand 22,7 km. Pendlingsafstanden for hver kommune i Sydtrafiks område (2015 tal fra Statistikbanken) kan ses på [www.sydtrafik.dk/trafikplan](http://www.sydtrafik.dk/trafikplan).

Trods den forholdsvis lange pendlingsafstand i Syd- og Sønderjylland viser Danmarks Statistiks opgørelser over pendlingsmønstre, at kun 30% af befolkningen pendler til andre kommuner end deres bopælskommune. Af disse pendler kun knap 1/3 til kommuner uden for Syd- og Sønderjylland. Størstedelen på 70% pendler internt i egen bopælskommune.

Omsat til faktisk antal svarer det til, at knap 239.000 beskæftigede pendler internt i egen bopælskommune ud af samlet godt 342.000 beskæftigede i 2015, og 73.000 pendler til en anden kommune i Syd- og Sønderjylland. Af de knap 18.000 (5% af de beskæftigede), der pendler til det øvrige Jylland, pendler de 8.400 til de fire nabokommuner nord for Syd- og Sønderjylland, Hedensted, Ikast-Brande, Herning eller Ringkøbing-Skjern. 4 % af de beskæftigede pendler til kommuner øst for Lillebælt.

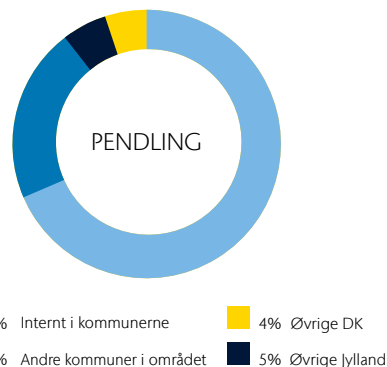
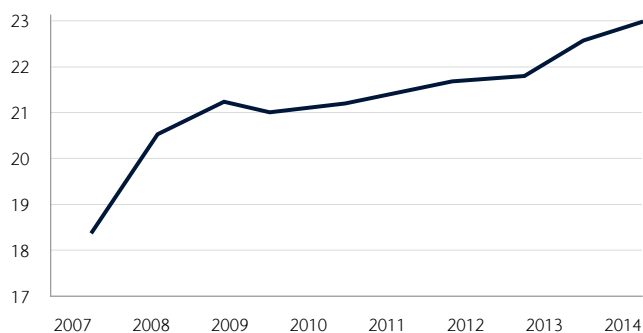
### Pendlingsafstande fordelt på transportmidler

Ifølge Transportvaneundersøgelsen er de gennemsnitlige pendlerafstande med bus, tog og personbil i Syd- og Sønderjylland:

- Bus: 15,7 km
- Tog: 50,1 km
- Personbil: 21,7 km

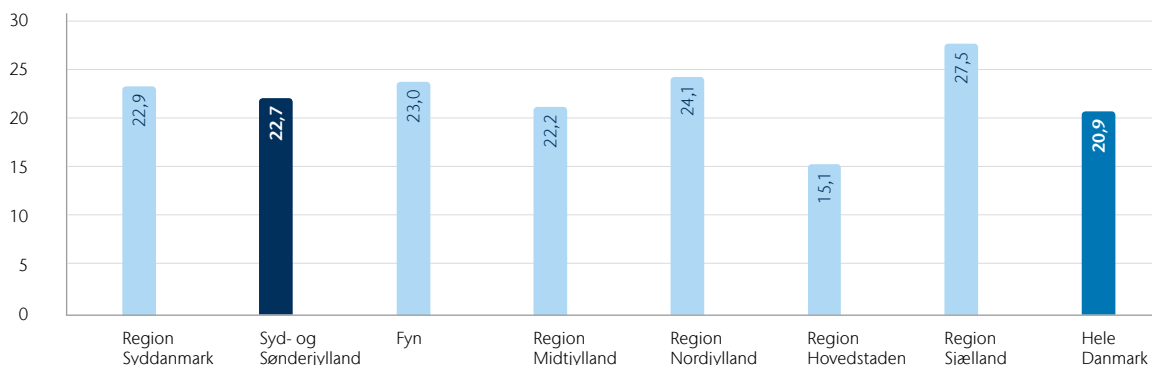
### Pendlere i Sydtrafiks område

For buspendlingen er der i Syd- og Sønderjylland en forholdsvis høj andel (33 %) af de kørte km i pendlingen som foretages på lange ture over 40 km. (7,5% af busturene i pendlingen er over 40 km.) Billedet adskiller sig fra det nationale, hvor den største andel af de kørte km i buspendling er mellem 10 og 20 km og kun 15 % af trafikarbejdet sker på ture der er længere end 40 km.



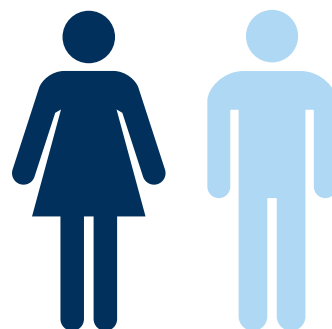
Gennemsnitlig pendlingsafstand i km mellem bopæl og arbejde for indbyggere i Syd- og Sønderjylland 2007-2015. Kilde: Danmarks Statistik.

Pendlingsmønster hos indbyggere i Syd- og Sønderjylland 2015. Kilde: Danmarks Statistik.



Borgerne i Sydtrafiks område pendler i gennemsnit knap 23 km dagligt for at komme på job. Kilde Statistikbanken 2015.

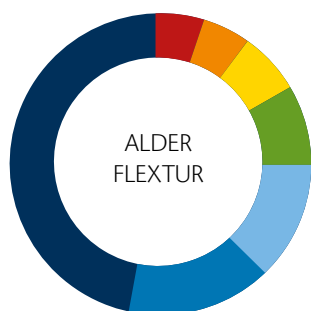
# Hvem er Sydtrafiks passagerer?



Sydtrafik gennemfører årligt tilfredshedsmålinger der giver et billede af, hvem der benytter sig af Sydtrafiks kørselstilbud. Her ses tal fra tilfredshedsmålingerne i 2017.

Kildetekst: Sydtrafiks kundetilfredhedsmåling for buspassagerer blev foretaget af Epinion i oktober 2017. Kundetilfredhedsmålingen for Flextrafik blev gennemført af Wilke i oktober 2017.

62% kvinder i bussen      38% mænd i bussen  
72% kvinder i flextur      28% mænd i flextur



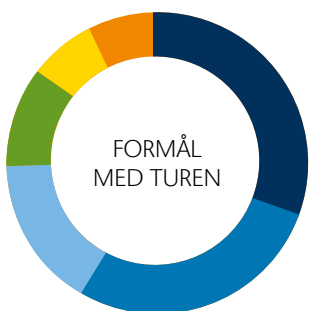
5% 0-17 år      5% 18-29 år  
7% 30-39 år      8% 40-49 år  
13% 50-59 år      15% 60-69 år  
47% 70+ år



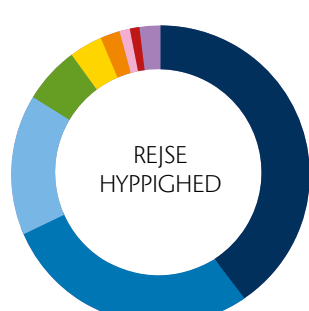
29% 15-19 år      23% 20-29 år  
9% 30-39 år      11% 40-49 år  
11% 50-59 år      9% 60-69 år  
8% 70+ år



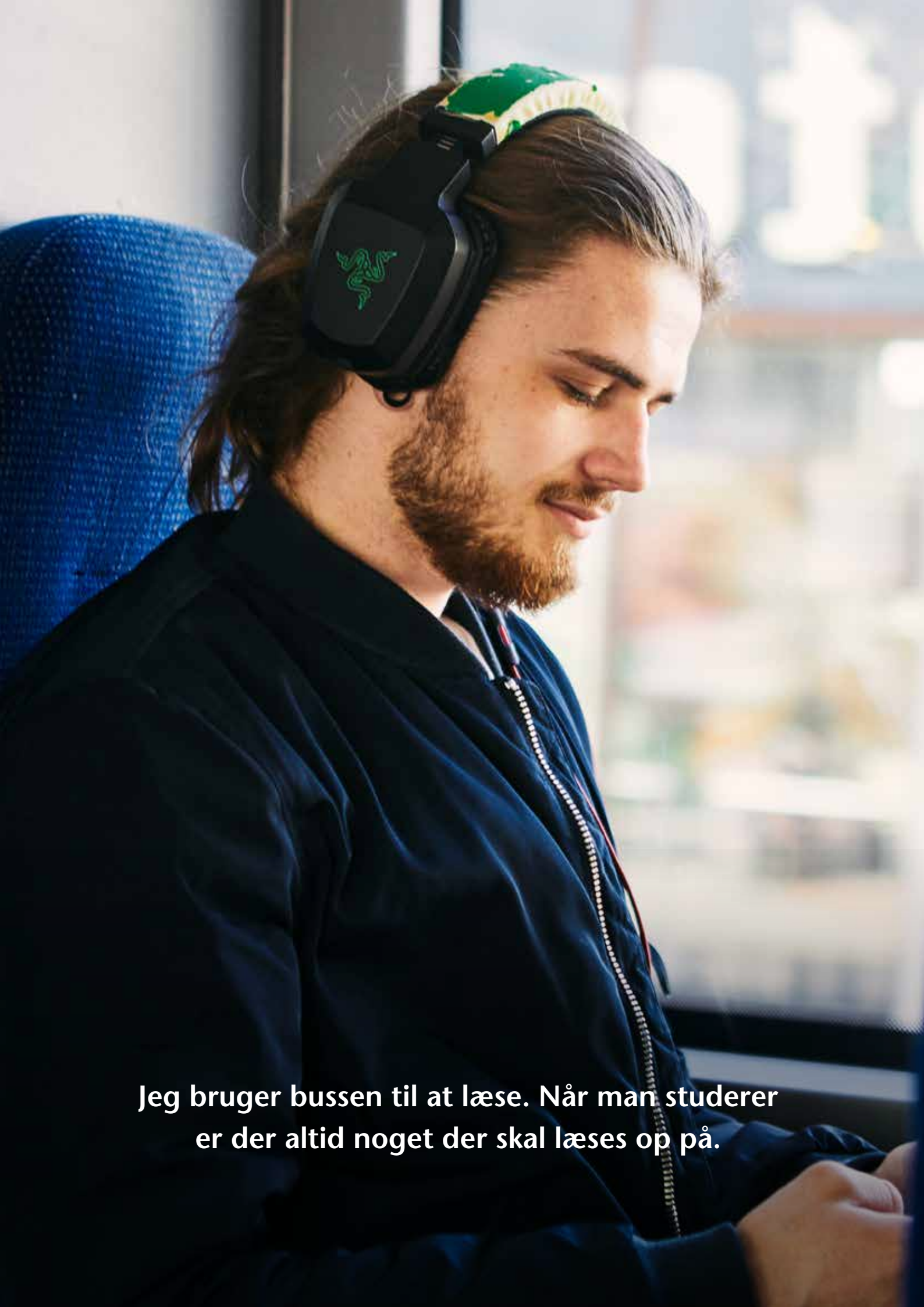
1% Under 5 min.      11% 5-10 min.  
17% 10-15 min.      14% 15-20 min.  
19% 20-30 min.      38% Over 30 min.



30% Uddannelse      28% Job  
16% Venner og familie      10% Indkøb  
8% Andet      8% Fritidsaktivitet



41% Dagligt      28% 3-5 gange pr. uge      15% 1-2 gange pr. uge  
6% 2-3 gange pr. uge      4% 1 gang pr. måned      2% 2-3 gange pr. halvår  
1% 1 gang pr. halvår      1% 1 gang pr. år      2% Sjældnere



**Jeg bruger bussen til at læse. Når man studerer er der altid noget der skal læses op på.**





## Forventet kørselsomfang 2018-22

Den åbne kollektive trafik 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: Lokal- og mellembusruter, bybusser 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. Den lukkede kørsel beskrives ikke i trafikplanen.

Sydtrafik forventer, at kørselsomfanget i perioden 2018-22 vil være på niveau med det aktuelle niveau for 2018, både hvad angår den regionale og den kommunale buskørsel samt driften på Vestbanen. Derfor beskriver trafikplanen det aktuelle kørselsomfang.

Der forventes fortsat en jævn stigning i anvendelsen af Flextur. Flextur udgør dog stadig en meget lille andel af den åbne kollektive trafik, 0,5% af rejserne i Sydtrafik regi foretages med flextur, 1,3 % af rejserne foregår med Vestbanen, mens 98,2% af rejserne foregår med bus. Hertil kommer togrejser på den statslige jernbane, hvor der i 2015 var 5,8 mio. togrejser i Syd- og Sønderjylland.



### Sydtrafik rutenet

- 2.500 - 5.000 indbyggere
- 5.000 - 15.000 indbyggere
- Over 15.000 indbyggere
- Lokal/Skole
- Bybus
- Mellembys
- Regional

### Typisk frekvens mellem afgang

	Dagtimer - Man-fre	Aften og weekend
Regionalt finansieret	Vestbanen: Varde - Nørre Nebel	120 min.
	Regionale ruter	120 min.
	X-busser	Variierende efter formål
Kommunalt finansieret	Mellembysruter	Kørsel efter behov
	Bybusser i store byer	30 - 60 min.
	Bybusser i mellemstore byer	Variierende
	Lokalruter	Tilpasset lokale behov
	Flexruter og tilkalderruter	Bestillingskørsel

## Regionalruter

De regionale ruter har som formål at forbinde de større byer med en frekvens, der muliggør pendling til job og ungdoms- og videregående uddannelser. Hertil kommer mere lejlighedsvis rejser til fx fritidsaktiviteter og indkøb. I kategorien regionale busser hører også X-busserne. X-busserne kører få stop og relativt direkte. Herved opnås en hurtigere og komfortabel rejse. Den regionale kørsel udføres som udgangspunkt med højgulvsbusser, hvor der er 3 trin op i bussen. I 2017 kørte de regionale busser cirka 11,2 mio. km på cirka 262.000 timer.

## Bybusser

Bybusserne har mange formål. Det primære er at muliggøre persontransport indenfor byerne. Rejsernes formål er mangeartede; jobpendling, uddannelse, indkøb, fritidsaktiviteter osv. men ofte er der også formål som fx at minimere antallet af personbiler i bymidten og øge tilgængeligheden til bestemte områder.

Bybusserne er altid enten lavgulvs busser eller laventré busser. Lavgulvsbusser har lavt gulv i hele bussens længde med laventré busserne har lavt gulv mellem fordøren og midterdøren. Disse bustyper anvendes, fordi det muliggør hurtig ind- og udstigning samt medtagning af fx en barnevogn, rollator, kørestol eller lignende. Bybusserne kørte i 2017 cirka 8,7 mio. km på cirka 339.000 timer.

## Mellembys- og lokalruter

Mellembysruterne har til formål at forbinde de større byer – typisk inden for én enkelt kommune. Ofte er der tale om de byer, hvor rådhuset lå før kommunalreformen pr. 1.1.2007. Formålet med rejserne svarer til de regionale rejser. Cirka 10 mellembysruter krydser en kommunegrænse og finansieringen er delt mellem de respektive kommuner.

Lokalruterne har i overvejende grad fokus på at betjene folkeskoleelever. Ruteforløbet er ofte på mindre veje i lokalsamfundet og med slutdestination ved den lokale

skole. Kørselsomfanget er derfor på de fleste lokalruter begrænset til 1-2 afgang om morgenen mod skolen og 2-3 afgang fra skolen om eftermiddagen.

Kørslen sker normalt med højgulvsbusser. På enkelte lokalruter er kapacitetsbehovet begrænset. Derfor udføres kørslen på disse ruter med mindre materiel. Mellembys- og lokalruterne kører årligt cirka 248.000 timer og tilbagelægger cirka 9,1 mio. km.

De regionale ruter finansieres med få undtagelser 100% af Region Syddanmark. Bybusser, mellembys ruter og lokalruter finansieres af den kommune busserne kører i.

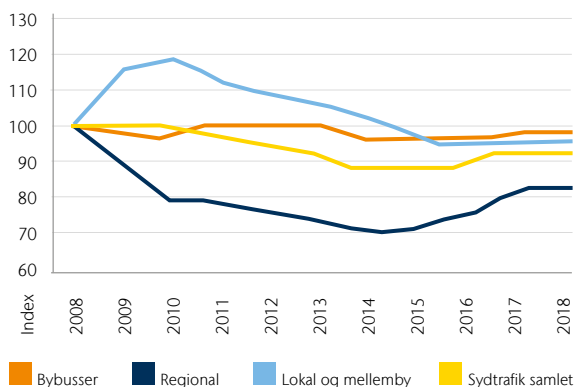
## Køreplantimer (bus)

I 2018 er der i alt planlagt 835.000 køreplantimer med bus. Heraf udgør bybusser den største del på 40%, regionale busser udgør 31% og lokal- og mellembysruter udgør 29%.

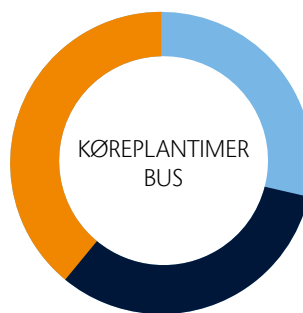
Siden 2008 er der sket et vist fald i antallet af køreplantimer i den kollektive bustrafik. Reduktionen er sket i alle rute kategorier, undtagen bybusserne som har ligget nogenlunde stabilt i perioden.

Antallet af køreplantimer for regionalruter faldt i perioden fra 2008 til 2014, hvor det regionale rutenet blev tilpasset den økonomi, der var til rådighed efter kommunalreformen. Siden 2014 har det været muligt igen at øge antallet af regionale køreplantimer en smule til det nuværende niveau, som forventes fastholdt i den kommende trafikplanperiode.

Fra 2008 til 2010 var der en vækst i antal køreplantimer på lokal- og mellembysruterne som konsekvens af, at nedlagte regionalruter blev overtaget af kommunerne. Siden 2010 har kommunerne ligeledes saneret i lokal- og mellembysruter. De senere år har antallet af køreplantimer på lokal- og mellembysruter dog stabiliseret sig, og niveauet forventes fastholdt i den kommende trafikplanperiode.



Køreplantimer bus. Udviklingen er vist indekseret med 2008 som udgangsårsår.



40% Bybusser 31% Regional 29% Lokal- og mellembys

Køreplantimer bus, fordelt efter rutetype.  
Kilde: Sydtrafiks budget 2018.

## Passagerudvikling (bus)

Antallet af buspassagerer er faldet markant siden 2008 som følge af de nedskæringer i antallet af køreplantimer, der har fundet sted i samme periode. Udviklingen vendte dog fra 2015 til 2016, hvor der igen var en lille fremgang i passagertallet. For 2017 og 2018 forventes en stigning i passagertallet på 1 % årligt.

Til og med 2016 er passagertallet blevet opgjort ved manuelle passagertællinger i busserne. Der blev ikke gennemført en passagertælling i 2017. Derfor indgår budgetforventningen til passagertallet for 2017 som passagertal for 2017 i denne trafikplan.

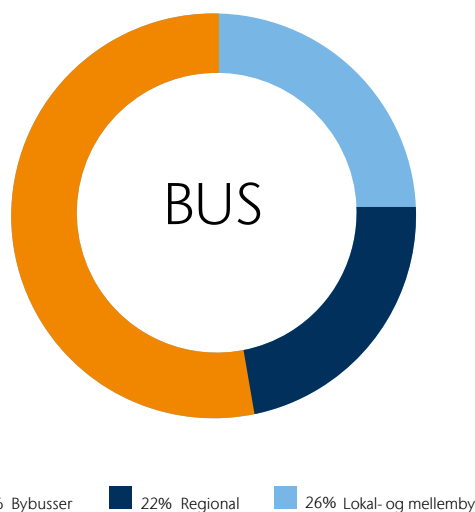
Med overgangen af langt de fleste billetprodukter til rejsekort samt Sydtrafiks krav om check ind og check ud på alle rejser vil passagertallet dog fremover kunne opgøres digitalt. Fra 2018 og frem vil passagertallet således kunne opgøres langt mere præcist og detaljeret end hidtil.

52% af passagerture i bus foregår med bybus, regionale busser anvendes til 22% af rejserne mens lokal- og mellembusser står for 28% af turene.

Passagerudviklingen for de forskellige rutetyper afspejler den udvikling, der har været i antallet af køreplantimer. Reduktioner i køreplantimer medfører som hovedregel et fald i passagertallet, mens en øgning af køreplantimer medfører en stigning i passagertallet, der dog ofte først kommer efter et par år, hvor passagererne har lært de nye muligheder at kende. Ved omlægninger af ruter ses også ofte et passagertal, fordi ændringer kan skabe usikkerhed og få passagerer til (for en periode) at vælge alternative transportmuligheder, indtil det nye tilbud er velkendt.

Faldet i antal køreplantimer på regionale ruter fra 2008-2014 medførte et fald i passagertallet frem til 2015. Forøgelsen af køreplantimer på lokal- og mellembusruer fra 2008-2010 medførte passagervækst fra 2008-2011, mens de efterfølgende års reduktioner i køreplantallet har medført fald i passagertallet.

Antallet af køreplantimer på bybusser har været stort set uændret siden 2008, flere bybussystemer er dog blevet omlagt i perioden, og det har medført et passagerfald, som dog forventes vendt i den kommende trafikplanperiode hvor de nye bybussystemer er fuldt implementerede og velkendte.



Passagerudvikling.  
Passagerer i 2016 – opdelt på rutetyper.

## Principper for den regionale busbetjening

De regionalt finansierede ruter forbinder en række udpegede rejsemål med regional pendling; byer af en vis størrelse, større trafikknudepunkter, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

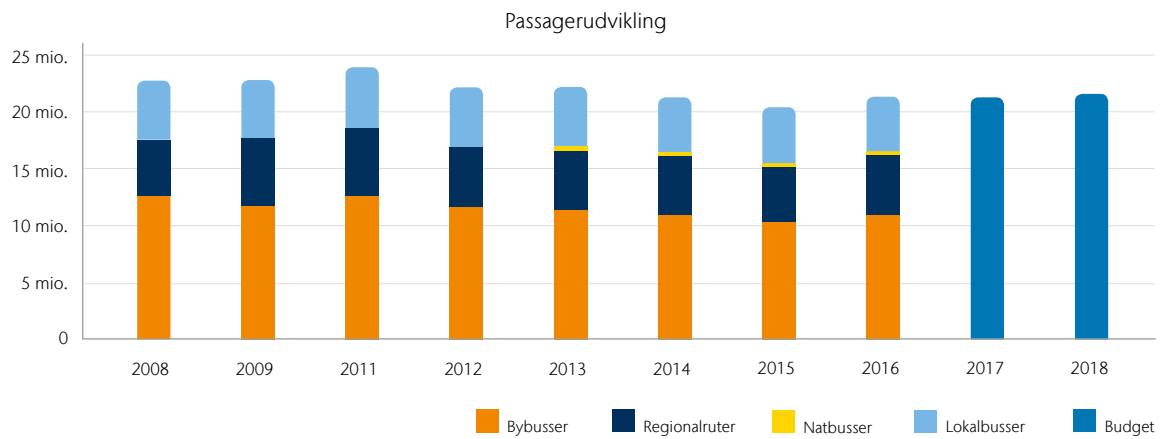
Betjeningen søges tilrettelagt således at korrespondance med tog og andre busser i de fleste tilfælde kan ske hurtigt uden lang ventetid.

Regionale ruter passerer mindst én kommunegrænse og de fleste har – når der ses bort fra X-busser- en længde på op til 50 km. Linjeføringen er forholdsvis direkte med relativt få stop. Hvis der er kundegrundlag for det køres med et 2-strengt system, hvor den ene streng er meget direkte med meget få stop, og den anden streng kører lidt langsommere og har flere stop under vejs.

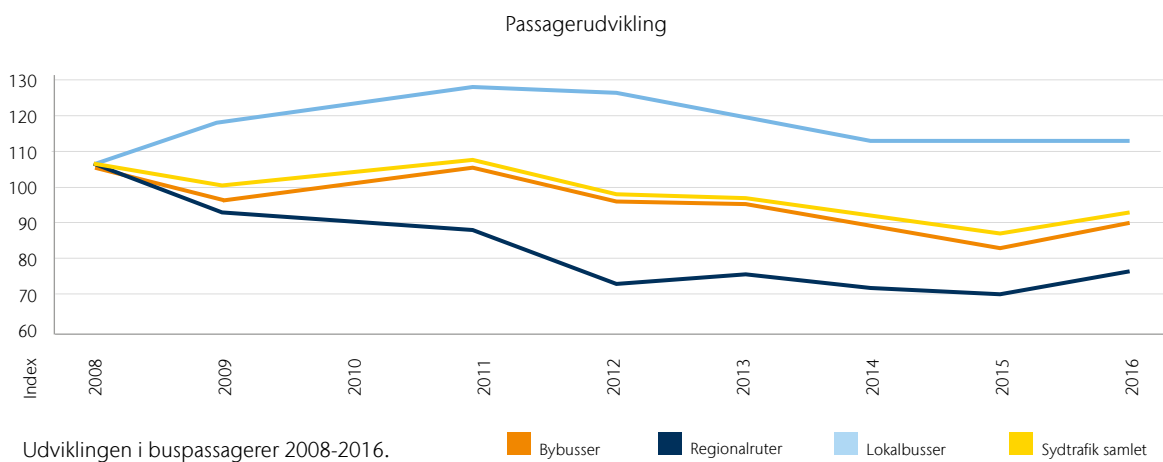
Frekvensen, de regionale rejsemål betjenes med, afhænger af rejsemålets størrelse og behovet for betjening og en regional rute skal efter 3 års drift kunne opretholde en selvfinansieringsgrad på minimum 50%.

### Der er flest busafgange på hverdage i myldretiden

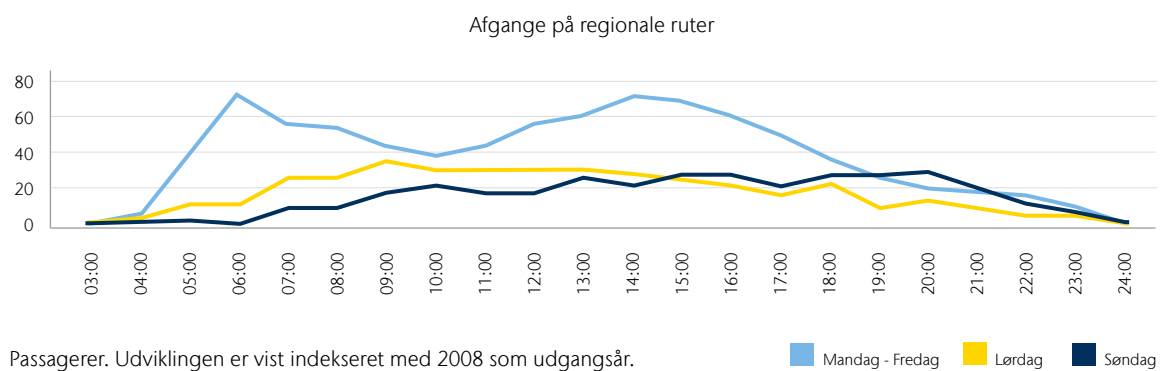
Frekvensen på de regionale ruter varierer over døgnet og ugen og der er flest afgange på de tidspunkter, hvor efterspørgslen er højest, nemlig morgen og eftermiddag på hverdage. I weekenderne er frekvensen noget lavere. Lørdage ligger de fleste afgange i dagtimerne, mens der om søndagen er flest afgange eftermiddag og aften, hvor der er øget hjemkørsel ved weekendens afslutning.



Udvikling i passagertal 2008-2018. Kilde: Passagertallene 2008-2016 kommer fra Sydtrafiks passagertællinger, mens tallene for 2017-2018 er budgettal.



Udviklingen i buspassagerer 2008-2016.



Passagerer. Udviklingen er vist indekseret med 2008 som udgangspunkt.

## Proces for eventuelle ændringer i regional buskørsel

Sydtrafik forventer, at omfanget af regional buskørsel i den kommende trafikplanperiode vil være på samme niveau som aktuelt, da den regionale ramme forventes at være uændret.

Der er ingen konkrete planer om ændringer på regionale ruter og det nuværende regionale rutenet er derfor indarbejdet i trafikplanen. I løbet af 2018 påbegyndes arbejdet med at finjustere køreplaner på baggrund af de nye rejsekortdata og realtidsdata Sydtrafik nu har adgang til.

Sydtrafik forventer at gå i dialog med regionen om muligheder for i løbet af trafikplanperioden at tilpasse det regionale rutenet, så det optimeres i forhold til efterspørgsel samt i forhold til de regionale betjeningsprincipper. Eventuelle ændringer på regionale ruter drøftes med berørte kommuner inden beslutning om ændring træffes, så kommunen har mulighed for at komme med supplerende ideer, der kan indgå i overvejelserne.

## Proces for eventuelle ændringer i kommunal buskørsel

I forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplan 2018-22 er alle kommuner i Sydtrafiks område blevet bedt om at drøfte forventninger til kørselsomfang i trafikplanperioden og orientere Sydtrafik om eventuelle forventninger til øget eller reduceret kørsel.

Tilbagemeldingerne fra de enkelte kommuner om forventning til kørselsomfang kan ses på Sydtrafiks hjemmeside [www.sydtrafik.dk/trafikplan](http://www.sydtrafik.dk/trafikplan). Herfra linker vi også til den enkelte kommunes hjemmeside, hvor man ofte kan finde yderligere information om, hvilke servicekriterier der er i kommunen, altså hvilken frekvens de kommunale busser typisk kører med, hvilke by størrelser der busbetjenes m.m.

## Driftsomfanget på Vestbanen forventes uændret

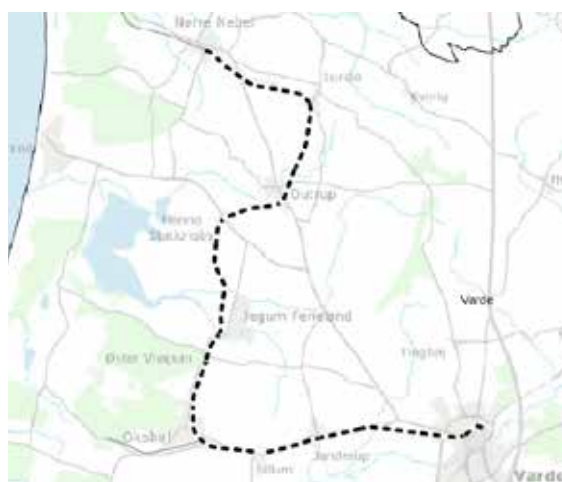
Vestbanen A/S ejes af Sydtrafik (62%) og af Varde Kommune (38%). Sydtrafik afholder udgifterne til driften på den 37,6 km lange bane, men finansieringen heraf sker i henhold til Lov om Trafikselskaber af Region Syddanmark. Regionen modtager en del af statens bloktilskud til regional udvikling efter antallet af privatbanekilometer.

Vestbanen leverer 315.000 togkilometer pr. år, svarende til ca. 6.300 køreplantimer årligt. Passagertallet var i 2016 på 273.000 rejsende.

Den nuværende driftskontrakt med Arriva udløber i december 2020. Den fremtidige drift af Vestbanen er derfor aktuelt i udbud som en option til statens udbud på de Midt- og Vestjyske jernbanestrækninger. Driften på Vestbanen er udbudt med samme kørselsomfang som i dag.

Der arbejdes på at udvikle en egentlig nærbane omkring Esbjerg. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer i den seneste trafikplan for den statslige jernbane, at der i 2020 indføres den første etape til Esbjerg Nærbane med etablering af en ny station i Jerne og en driftsudvidelse på strækningen Ribe-Esbjerg. ("Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032", Høringsudgave af 24. november 2017, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.) Driftsudvidelsen består af en harmonisering af trafikken, så der i dagtimerne vil være ensartet betjening med 2 tog/time på strækningerne Ribe-Esbjerg, Esbjerg-Varde, samt den nye station i Jerne.

Vestbanen Nr. Nebel-Oksbøl-Varde.



--- Vestbanen

Vestbanen kører i samdrift med de øvrige tog på de midt- og vestjyske strækninger, og næsten alle tog fra Nr. Nebel-Oksbøl-Varde er gennemkørende videre mod Esbjerg.



## Regional buskørsel

- 2.500 - 5.000 indbyggere
- 5.000 - 15.000 indbyggere
- Over 15.000 indbyggere
- Regionalruter

Kortet over de regionale ruter viser, at de regionale ruter sammen med jernbanenettet forbinder de større byer i området og sikrer tværgående forbindelser.



## Kommunal buskørsel

- 2.500 - 5.000 indbyggere
- 5.000 - 15.000 indbyggere
- Over 15.000 indbyggere
- Mellembysruter
- Lokal-/skoleruter

Den enkelte kommune definerer og finansierer selv omfanget af kommunal buskørsel på mellembysruter, på lokalruter/skoleruter samt på bybuslinjer. I 2018 er der bybuskørsel i Esbjerg, Fredericia, Haderslev, Kolding, Varde, Vejle, Sønderborg og Aabenraa.

## Flextrafikken vokser jævnt

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

Flextrafik er den samlede betegnelse for alle de kørselstyper, der indgår i den behovsstyrede kollektive trafik.

Flextrafikken er tiltaget gradvist i kommunerne i takt med udbredelsen af de forskellige servicetilbud, ordningen består af.

Fra Flextrafikken blev indført i 2010 har passagertallet været kontinuert stigende, fra knapt 200.000 i startåret til tæt ved 770.000 i 2017. Der er tale om stigning for alle kørselstyper i perioden, men især kommunale kørsler og Flextur er steget markant. Anvendelsen af Flextur forventes fortsat at stige jævnt i den kommende trafikplanperiode.

### Flextur udgør ca. 0,5 % af rejserne i den åbne kollektive trafik

Flextur er kollektiv trafik med små vogne. Der er ingen stoppesteder, det er kørsel fra adresse til adresse efter kundernes behov. Man kører sammen med andre, som man kender det fra bus og tog. Alle kan benytte sig af Flextur, hvis de ikke kræver særlig hjælp fra chaufføren. Man skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp og skal stå klar ved vej/kantsten, når vognen kommer.

Flextur kører alle ugens dage fra 6 morgen til midnat. Man skal altid bestille mindst 2 timer før.

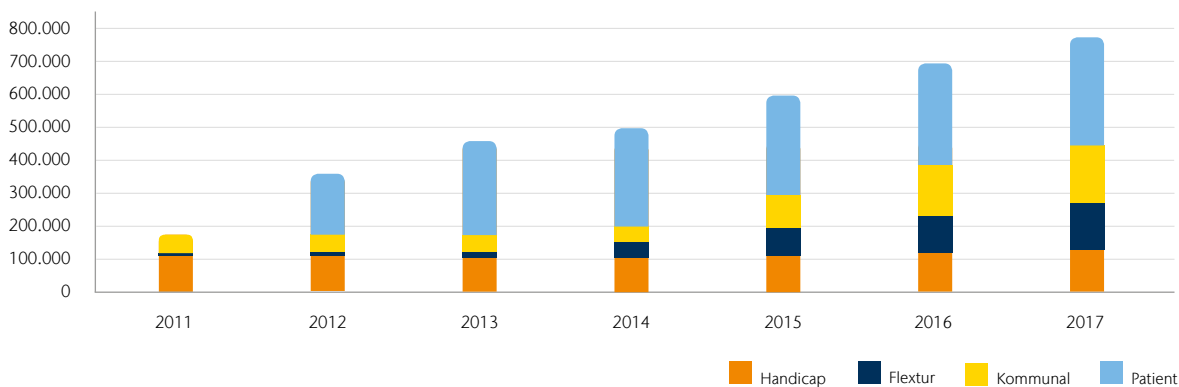
Flextur er i dag et tilbud i alle Sydtrafiks 11 kommuner. Flextur fungerer som et godt supplement til rute-bussen, og giver passagererne mulighed for at rejse på tidspunkter, hvor der ikke kører en bus i fast rute.

Selvom der har været en jævn vækst i anvendelsen af Flextur, så udgør Flextur kun ca. 0,5% af de rejser, der foretages i Sydtrafiks åbne kollektive trafik.

### Flextur udvikler sig i flere varianter

I trafikplanperioden 2018-22 vil Sydtrafik fortsat udvikle flextrafikken. Igennem de sidste år har Sydtrafik udviklet en række varianter til særlige målgrupper. FlexUng og Flexjunior fungerer som almindelig Flextur, men til reduceret pris for en særlig målgruppe. Flexrute er ligeledes et kørselstilbud til særlig pris, hvor brugeren på særlige tidspunkter kan forudbestille en flexvogn til almindelig busbilletpris til at køre et bestemt ruteforløb.

Sydtrafik arbejder aktuelt på 2 nye flexprodukter, som forventes i drift i 2018. Plustur (også kaldet den samlede rejse) er et produkt, hvor åben flextrafik kobles med bus via Rejseplanen. Plustur testes i Sønderborg Kommune i 2018. Flexpendler er dagligt transportprodukt for uddannelsessøgende der visiteres af kommunen til at kunne benytte flextrafikken til reduceret pris i forhold til Flextur. Formålet med Flexpendler er at sikre de unge en kortere rejsetid og derved mindske frafaldet til ungdomsuddannelser.



Udvikling i passagertal i Flextrafikken 2011-2017. Markante stigninger i kommunale kørsler og Flextur.



## Flex produkter i den kollektive trafik

	Flextur	Flexrute
<b>Målgruppe</b>	Åben for alle	Åben for alle
<b>Udbredelse</b>	Alle kommuner	Aabenraa: 1 rute
<b>Kort beskrivelse</b>	På bestilling køres der fra dør til dør. Der er ingen faste stoppesteder og køreplaner	På bestilling køres der fra stoppested til stoppested inden for et afgrænset geografisk område. Der er ingen faste køreplaner.
<b>Serviceniveau</b>	Planlægningsvindue: -15/+45 min., op til 30 min. før ved senest fremme. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol	Planlægningsvindue: -15/+45 min., op til 30 min. før ved senest fremme. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol
<b>Takst</b>	Flextur: 3,5 kr. eller 5 kr. pr. km., dog minimum 35 kr. Medrejsende kører med til halv pris (max. 4 pers. pr. bestilling)	Voksen enkeltbillet. Ingen rabat for medrejsende
<b>Bestilling af kørsel</b>	Telefonisk bestilling senest 2 timer før hos Flextrafik eller online via app/web	Telefonisk bestilling senest 2 timer før hos Flextrafik eller online via app/web
<b>Betjeningsområde</b>	Dør til dør i hele kommunen i tidsrummet 06-24	Stoppested til stoppested i afgrænset geografi og tidsrum

	FlexUng	FlexJunior
<b>Målgruppe</b>	Unge med ungdomskort (kommunen bevilger)	Børn under 16 år (kommunen bevilger)
<b>Udbredelse</b>	Billund, Esbjerg, Kolding, Vejen og Vejle	Kolding
<b>Kort beskrivelse</b>	På bestilling køres der fra dør til dør. Der er ingen faste stoppesteder og køreplaner	På bestilling køres der fra dør til dør. Der er ingen faste stoppesteder og køreplaner
<b>Serviceniveau</b>	Planlægningsvindue: -15/+45 min., op til 30 min. før ved senest fremme. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol	Planlægningsvindue: -15/+45 min., op til 30 min. før ved senest fremme. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol
<b>Takst</b>	½ pris af Flextur-takst. Ingen rabat for medrejsende	½ pris af Flextur-takst. Ingen rabat for medrejsende
<b>Bestilling af kørsel</b>	Telefonisk bestilling senest 2 timer før hos Flextrafik eller online via app/web	Telefonisk bestilling senest 2 timer før hos Flextrafik eller online via app/web
<b>Betjeningsområde</b>	Dør til dør i hele kommunen i tidsrummet 06-24	Dør til dør i hele kommunen i tidsrummet 06-24

## Flex produkter på vej

	Plustur	FlexPendler (pilot-/evt. puljeprojekt)
<b>Målgruppe</b>	Åben for alle	Pendlere, der opfylder bestemte kriterier fx afstand til uddannelses- eller arbejdssted. (kommunen bevilliger)
<b>Udbredelse</b>	Q2 2018: pilotdrift i Sønderborg. Udrulningsplan besluttes i Sydtrafiks bestyrelse efterår 2018	Forventet pilotprojekt i Vejen kommune i perioden fra sommerferien til juleferien 2018
<b>Kort beskrivelse</b>	Flextrafik i Rejseplanen som start og/eller slut på rejse med Bus/Tog	På bestilling køres fra oplandsområdet til og fra specifikke pendler-destinationer
<b>Serviceniveau</b>	Planlægningsvindue: 20 min. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol	Planlægningsvindue: 45 min. og op til 20 min. på senest fremme. Skal kunne komme til og fra bilen ved egen hjælp. Mulighed for rollator og kørestol
<b>Takst</b>	Basismodel: som flextur Tilvalg: områder og tidsrum med lavere pris evt. rabat til medrejsende ikke besluttet endnu ( max. 4 pers. pr. bestilling)	I pilotprojektet 17 kr. pr. skoledag uanset fravær svarende til dagspris for ungdomskort. Medrejsende ikke muligt
<b>Bestilling af kørsel</b>	Online-bestilling senest 2 timer før	Morgenkørsel bestilles fast for en længere periode ud fra skoleugeskema. Hjemtur bestilles online af den enkelte elev. Ansvar for afbestilling via app/web påhviler den enkelte elev.
<b>Betjeningsområde</b>	Dør til stop (udpegede skiftsteder imellem plustur og ordinær rutetrafik) i hele kommunen i tidsrummet 06-24	Dør til og fra pendlerdestination. I pilotforsøg til og fra handelsskole og gymnasium i Vejen by

## Flerårigt budget

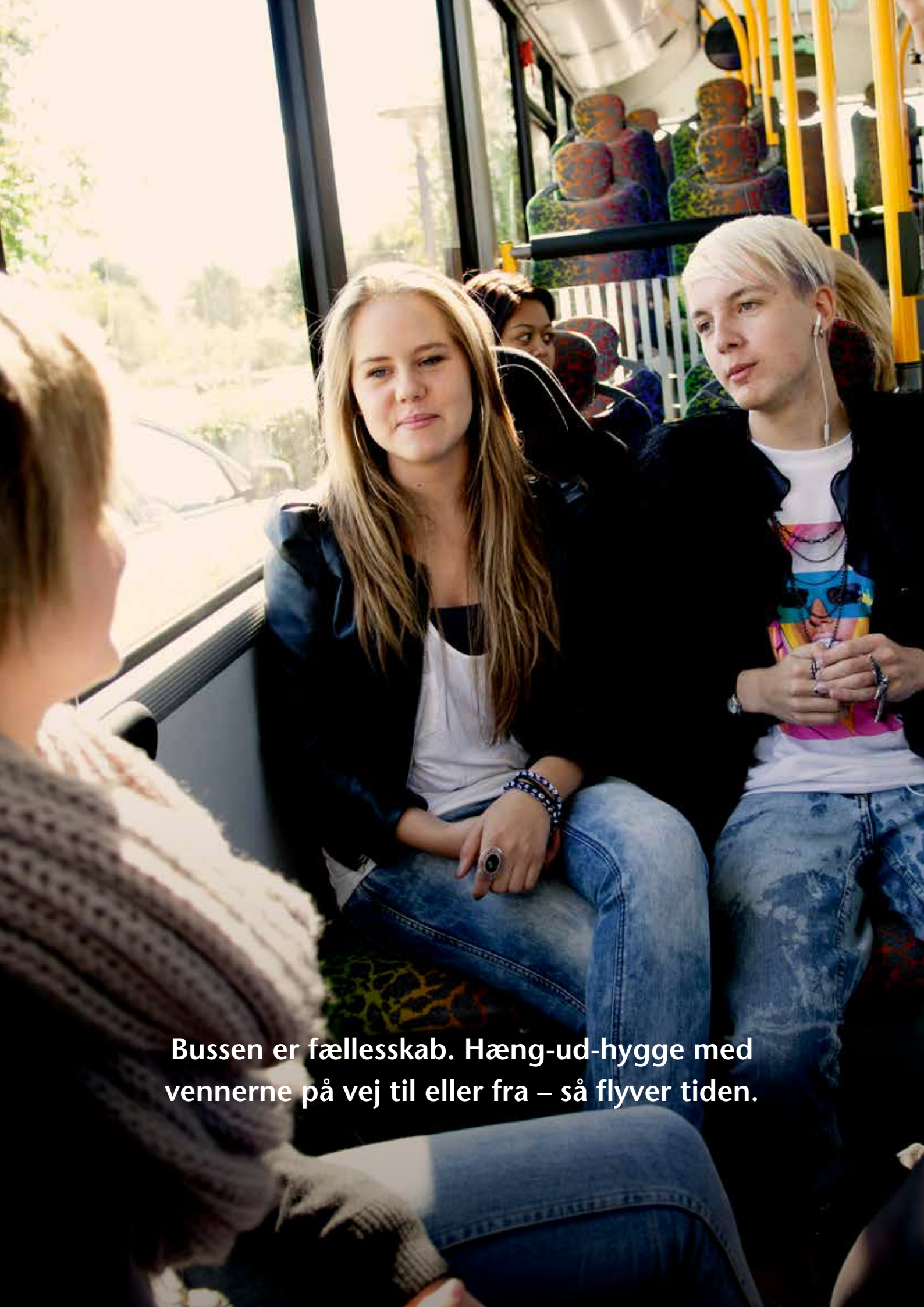
Budgettal for 2019-2021 tilføjes i august 2018 efter budget 2019 har været i høring og inden den endelige godkendelse af trafikplanen.

		Regnskab 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021
<b>Indtægter*</b>	<b>Bus</b>	266.100	265.764			
	<b>Tog</b>	3.326	3.795			
	<b>Flextur</b>	7.598	6.924			
<b>Udgifter*</b>	<b>Bus</b>	623.514	641.328			
	<b>Tog</b>	29.550	30.263			
	<b>Flextur</b>	17.450	16.403			

\* Indtægter og udgifter er i 1.000kr



Flex er fantastisk. Jeg kan blive hentet og bragt lige til døren. Når man bor et sted uden busser og ikke har bil, så er Flex helt nødvendigt.



**Bussen er fællesskab. Hæng-ud-hygge med vennerne på vej til eller fra – så flyver tiden.**

# Fokusområder, mål og indsatser 2018-2022

I den kommende trafikplanperiode vil Sydtrafik prioritere sin indsats inden for følgende fokusområder:

## **Datadrevet udvikling og effektivisering**

Sydtrafik skal udvikle metoder og overblik til forretningsudvikling, så kommuner og region kan få overblik over muligheder for at optimere driften og tilpasse tilbuddene til størst mulig glæde for flest mulige borgere.

## **Behovsstyret betjeningsniveau**

Sydtrafik skal fortsat udvikle og tilrette betjeningsniveauet, så det afspejler de behov brugerne har, med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening omkring fremtidens knudepunkter. Sydtrafik skal fortsat tænke ambitiøst og arbejde for passagervækst, der hvor der er størst potentiale for vækst i den kollektive trafik. Derudover vil Sydtrafik følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. inden for nye mobilitetsformer.

## **Rådgivning om bæredygtighed**

Sydtrafik skal kunne formidle rådgivning og sparring omkring bæredygtighed og koordinere arbejdet hermed omkring udbud.

For hvert fokusområde er der defineret en række mål og indsatser, som Sydtrafik vil arbejde med i trafikplanperioden 2018-22.

# 1. Datadrevet udvikling og effektivisering

Sydtrafik skal udvikle metoder og overblik, til forretningsudvikling, så kommuner og region kan få overblik over muligheder for at optimere driften og tilpasse tilbuddene til størst mulig glæde for flest mulige borgere.

## Mål:

- Målet er at kunne tilbyde en bedre og endnu mere effektiv kollektiv trafik gennem databaseret viden om kørsel, økonomi, passagerer og rejsemønstre.
- Målet er gøre kørselsdata for bus og åben flextrafik tilgængelige for kommuner, region og vognmænd i en form som giver det bedste og mest effektive grundlag for drøftelser af betjeningsniveau samt til at øge kvaliteten i drift og kundebetjening. Den første version af en dataplatform skal være tilgængelig for kommuner, region og vognmænd senest i 2018. I hele trafikplanperioden skal der løbende ske en udvikling af dataplatformen i samarbejde med kommuner, region og vognmænd, så alle interessenter opnår et godt overblik over relevante data.
- Målet er, at nye data bidrager til at øge effektiviteten i busdriften. Antal påstigere pr. køreplantage skal stige med 2% pr år i planperioden. I løbet af 2018 sættes uddybende differentierede effektivitetsmål, som der følges op på løbende.
- Der sættes ambitiøse mål for bussernes rettidighed. Minimum 96% af ankomsterne til endestationer og vigtigste korrespondancesteder skal ske rettidigt.
- I Flextrafikken er målet at fastholde det høje niveau på 96% rettidighed.

## Indsatser:

### Udvikling af en dataportal

Sydtrafik vil gøre data om bustrafik og flextrafik tilgængelige for kommunerne og regionen, som derved får et stærkt videngrundlag for bestilling af kørsel.

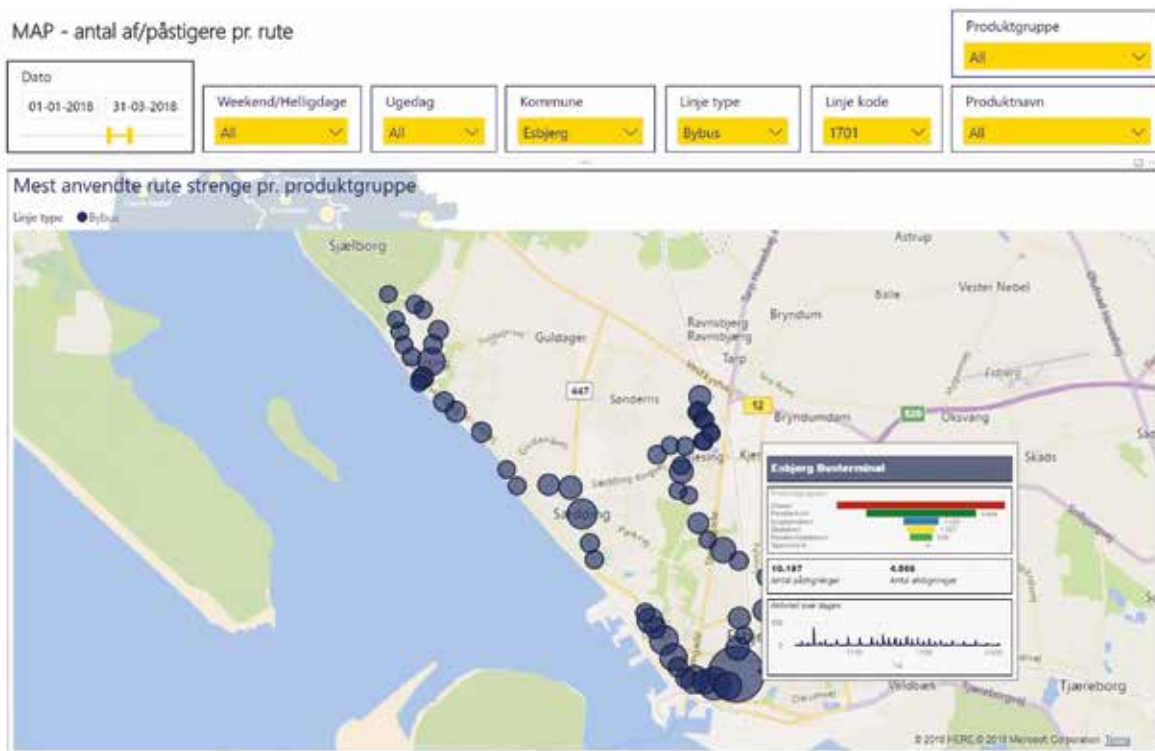
Der udarbejdes standardrapportering med analyser af de mest almindelige parametre, som beskriver passager- og driftsøkonomi, så kommuner og region i løbet af trafikplanperioden kan få overblik over ruteøkonomi, belægningsprocenter m.m.. Indhold og præsentation af data på portalen udvikles i tæt dialog med kommunerne og regionen.

### Standardiserede data som grundlag for benchmarking

For at give kommuner og vognmænd muligheder for at sammenligne sig med andre på tværs af regionen skal det sikres, at data er standardiserede, så de kan understøtte benchmark-analyser. Sydtrafik vil forsat kvalitetssikre data og yde rådgivning om fortolkning og præsentation af data. Brugere tilbydes introduktion i at anvende data. Udvikling af data og portal sker gennem dialog med vognmænd, kommuner og region.

### Samarbejde med andre trafiktrafikskaber om data

For at optimere udbyttet af dataindsamlingen, vil Sydtrafik tage initiativ til et netværk om datadreven udvikling med de øvrige trafikskaber.



Sydtrafiks BI system samler alle rejsekortdata samt realtidsdata fra busserne. Systemet giver et unikt overblik samt mulighed for at dykke helt ned i data og lave specialanalyser. Dette skærmbillede viser antal af- og påstiger for hvert stoppested på linje 1 i Esbjerg i første kvartal 2018.

### Signalprioritering

Den nye teknologi med tablets i busserne gør det muligt for busserne at kommunikere med trafiksignaler, der kan indstilles til at give busserne prioritet, så de kan komme hurtigere gennem lyskryds. Sydtrafik vil samarbejde med kommunerne om indførelse af signalprioritering i relevante lyskryds og om at tilpasse køreplaner, så de køretidsgevinster, der hentes, også afspejles i køreplanen.

### Korrespondancesikring

Mange busser er køreplanlagt, så de har korrespondance, dvs. at køretiderne passer sammen, så passagerer let og hurtigt kan skifte bus. Indførelsen af tablets i alle busser gør det muligt for busserne at kommunikere i forbindelse med forsinkelser, der påvirker korrespondancer. En forsinket bus kan nu sende besked til den ventende bus med besked om forsinkelsens omfang og om hvorvidt den anden bus bør vente. I løbet af 2018 indføres korrespondancesikring på alle køreplanlagte korrespon-

dancer. I løbet af trafikplanperioden arbejdes med at synliggøre og sikre yderligere korrespondancer, bl.a. ved at synliggøre korrespondancer på realtidskærme. Ved at analysere data for passagerernes faktiske rejsemønstre vil vi afdække yderligere korrespondancer hvor der bør indføres korrespondancesikring.

### Rettidighed

I trafikplanperioden arbejdes intensivt med at analysere og forbedre bussenes rettidighed. Adgangen til realtidsdata for alle bussers kørselsmønstre betyder, at køreplaner løbende kan justeres, så der hverken er afsat for meget eller for lidt køretid. Øget rettidighed vil have stor betydning for passagerernes oplevelse af bussen som et attraktivt tilbud. Minimum 96 % af ankomsterne til endestationer og de vigtigste korrespondancesteder skal ske rettidigt (d.v.s. indenfor 5 minutter). Der sættes i løbet af trafikplanperioden yderligere ambitiøse mål for bussenes rettidighed.

## 2. Behovsstyret betjeningsniveau

Sydtrafik skal fortsat udvikle og tilrette betjeningsniveauet så det afspejler de behov brugerne har, med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening omkring fremtidens knudepunkter. Sydtrafik skal fortsat tænke ambitiøst og arbejde for passagervækst, der hvor der er størst potentiale for vækst i den kollektive trafik.

Derudover vil Sydtrafik følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. inden for nye mobilitetsformer.

### Mål:

- Målet er, gennem forbedret overblik over betjeningen at kunne tilpasse Sydtrafiks bus-, tog- og flexkørsel, så de bedst muligt imødekommer kundernes behov. Tilpasningen skal ske med respekt for at behovene i vores betjeningsområde er meget forskellige, da vi både betjener tyndtbefolkede landområder og byområder med trængselsudfordringer.
- Målet er vedvarende at have en tæt dialog med kommuner og region om betjeningsprincipper og ønsker til betjening.
- Sydtrafik skal fortsat udvikle og tilrette betjeningsniveauet så det bedst muligt dækker brugernes behov, med særligt fokus på betjening af skolebørn, uddannelsessøgende og jobpendlere. Region og kommuner skal samarbejde om at skabe målrettet transport til ungdomsuddannelser med blik for koordineret betjening omkring fremtidige knudepunkter, så både lokale og regionale transportbehov tilgodeses.
- Sydtrafik skal fortsat tænke ambitiøst for den kollektive trafik og arbejde for passagervækst, hvor potentialerne er størst. I områder med bybussystemer er der en særlig positiv forventning til demografiudviklingen, og her skal der sættes særligt fokus på vækst.
- Målsætningen i trafikplanperioden er samlet set at fastholde antallet af påstigere i bus og tog med 2018 som basisår.
- Målet er, at åben flextrafik gøres tilgængelig via Rejseplanen og integreres som en del af den samlede kollektive trafik.
- Sydtrafik skal via sin rådgivning om flextrafik være kommunernes og regionens foretrukne partner i forhold til fleksibel personbefordring. Vi skal rådgive helhedsorienteret og hjælpe kommuner og region med at finde de bedste og mest driftsøkonomiske løsninger.
- Sydtrafik skal i øvrigt følge udviklingen og gribe nye muligheder for at udvikle den kollektive trafik bl.a. indenfor nye mobilitetsformer. Som et lille trafiksel-skab vil Sydtrafik sjældent have mulighed for afsætte ressourcer til at gå forrest i store udviklingsprojekter, men vi skal gribe nye muligheder når de opstår og genbruge andres gode ideer.



## Indsatser:

### **Kortlægning af behov og potentialer**

Sydtrafik vil i samarbejde med kommuner og region løbende kortlægge behov og potentialer med udgangspunkt i demografiske data, rejsekortdata, byudvikling og forventninger til optag på uddannelser og skoler.

### **Transportløsninger for uddannelsessøgende**

De uddannelsessøgende er en vigtig målgruppe for den kollektive trafik. Sydtrafik vil i samarbejde med uddannelsesinstitutioner, kommuner og region optimere og udvikle transportløsninger til uddannelsessøgende, så rejsetiden bliver så kort som muligt. I hver kommune gennemføres årlige koordineringsmøder med uddannelsesinstitutionerne, hvor de eksisterende tilbud gennemgås og hvor der samarbejdes om at sikre helhedsorienterede løsninger. Sydtrafik synliggør de gode muligheder for uddannelsessøgende med målrettet markedsføring bl.a. ved åbent-hus-arrangementer og en ny hjemmeside for unge brugere i Sydtrafik.

### **Erhvervsrettede busløsninger**

Jobpendlere udgør særligt i og omkring de større byer en betydelig del af bussernes kundegrundlag. Sydtrafik vil sammen med kommuner og større virksomheder udvikle og afprøve løsninger, som matcher virksomhedernes behov for busbetjening. Sydtrafik vil i tæt samarbejde med virksomheder og kommuner udvikle skræddersyede løsninger, der imødekommer virksomhedernes konkrete behov. Eksempelvis har Sydtrafik i tæt samarbejde med Bestseller og Haderslev Kommune oprettet 2 ekstra busafgange (morgen/eftermiddag) til Bestseller for at optimere til/fra transporten til en af kommunens store virksomheder.

### **Markedsføring af bussen som et attraktivt tilbud**

Sydtrafik vil styrke markedsføringen både af specifikke ruter og rette markedsføring mod de forskellige målgrupper. Det vil være relevant at differentiere markedsføring i Sydtrafiks del af Region Syddanmark, så de forskellige indsatsområder tilpasses de enkelte kommuner. Det vil betyde en mere effektiv og økonomisk måde til at synliggøre mulighederne i den kollektive bustrafik.

### **Videndeling om passagervækst i bybusser**

I områder med bybussystemer er der en særlig positiv forventning til demografiudviklingen, og her skal der sættes særligt fokus på, hvordan den kollektive trafik kan

udvikles, så der opnås passagervækst. Sydtrafik vil facilitere et tæt samarbejde mellem bybuskommunerne, så indsatser og erfaringer kan udveksles og succeser kan kopieres.

### **Afprøvning af alternativer til bus i landområder**

I landområder, hvor befolkningstallet er faldende, er den kollektive trafik særligt udfordret og Sydtrafik skal i tæt samarbejde med kommunerne udvikle og afprøve omkostningseffektive alternativer til bustransport, særligt i forhold til de muligheder der ligger i flextrafikken, blandt andet i forhold til Plustur og Flexpendler, som afprøves i 2018.

### **Attraktive mobilitetspunkter der fremmer den kollektive trafik**

Sydtrafik vil i samarbejde med kommunerne arbejde for at etablere og udvikle gode faciliteter de steder hvor rejsende skifter mellem transportformer: gang, cykel, bil, bus, tog, samkørsel m.m. Et velindrettet og velplaceret mobilitetspunkt bidrager til at gøre brugen af kollektiv trafik mere attraktiv. Et mobilitetspunkt har blandt andet god trafikinformation, opholds- og venteforhold, tryghed, sikker cykelparkering og mulighed for af- og påsætning fra bil.

### **Rejseplanen – en indgang til mobilitet**

Sydtrafik vil støtte op om videreudviklingen af Rejseplanen som én indgang til mobilitet. Den teknologiske udvikling gør, at kollektiv trafik kommer til at udvikle sig og spille sammen med andre former for mobilitet på helt nye måder. Det kræver helhedsorienterede digitale og fysiske mobilitetsløsninger, hvor bus og tog kan kombineres med blandt andet flextur og samkørsel og hvor nye datamuligheder og kommunikation forbedrer trafikinformationen og korrespondancen mellem de enkelte mobilitetsløsninger, samt et mere sømløst billetkøb såfremt kunden ikke anvender rejsekort.

### **Ny Optimeringsplatform til flextrafik**

Sydtrafik vil i trafikplanperioden sammen med de øvrige trafikselskaber gennemføre udviklingsprogrammet "Ny Optimeringsplatform til flextrafikken". Programmet skal fremtidssikre flextrafikens teknologiske og systemmæssige fundament, således at kommuner og region fortsat har adgang til sikker og effektiv behovsstyret befordring via Sydtrafik.



Bustid er HYGGETID. I en travl hverdag så bruger vi bussen til at få snakket om dagen i børnehaven og hvad der ellers er sket

## 3. Rådgivning om bæredygtighed

Sydtrafik skal formidle rådgivning og sparring omkring bæredygtighed og koordinere arbejdet hermed omkring udbud.

### Mål:

- Målet for bæredygtighed er, at Sydtrafiks køretøjer skal have det lavest mulige miljøaftryk, hvilket betyder, at de mest miljøvenlige køretøjer er mest i drift.
- Målet er, en løbende mindre udledning end hvad der automatisk vil ske via den teknologiske udvikling.
- Målet er, at Sydtrafik er kommunernes og regionens foretrukne sparringspartner på rådgivning om bæredygtighed og at Sydtrafik fungerer som bestillerens indgang til rådgivning om bæredygtighed.
- Målet er, at rådgivning om bæredygtighed indgår i forbindelse med ethvert udbud.
- Flextrafikken er, med sin gode koordinering og samkørsel, et bæredygtigt transporttilbud, og Sydtrafik ønsker at styrke miljøprofilen i Flextrafikken yderligere.
- Øget antal passagerer i busserne pr. køreplantage samt optimering af bussernes køreplaner bidrager desuden til god bæredygtighed.

### Indsatser:

#### Videndeling om miljøvenlig teknologi

Sydtrafik vil være koordinator og facilitator for videndeling og gennemførelse af projekter med miljøvenlig buskørsel, og rådgive i forbindelse med puljeansøgninger og anden fundraising. Der etableres et kommunalt vidensnetværk i bæredygtighed for bestillere med et årligt netværksmøde.

Som en del af vidensdelingen formidles best practise fra nationale erfaringer i miljøvenlig buskørsel, effekter og økonomiske konsekvenser.

#### Miljøkrav i udbud

Den teknologiske udvikling går meget stærkt i udviklingen af busser, som både er mere miljøvenlige end den nugældende Euro-6 norm for nye busser og i driftsøkonomisk henseende samtidig er konkurrencedygtige. Flere operatører har vist sig villige til at byde, når der har været krav om elbusser i udbuddet. Sydtrafik vil gå i dialog med kommuner og region om, hvordan udbudsformerne kan bruges aktivt til at stille tidssvarende og ambitiøse miljøkrav, når der ønskes alternative miljøvenlige løsninger.

#### Miljøplanlægning med Flextrafik

Sydtrafik vil arbejde for, at der i flextrafikkens nye optimeringsplatform indbygges miljørelaterede variable, som gør det muligt at indsamle relevante miljødata om fx CO<sub>2</sub>-udledning og lade det indgå i kørselsplanlægning og driftsafvikling.

#### Reducere antallet af forgæves kørsler i flextrafikken

Sydtrafik vil arbejde for at flere Flextrafik-kunder tilmelder sig Beskedservice, så de automatisk modtager påmindelse om deres flextrafik-rejse, hvorved omfanget af forgæves kørsel kan reduceres.

#### Flere i bussen handler også om miljø

Sydtrafik vil gennem planlægningen sikre en sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel og effektivisere buskørslen – det giver nemlig også gevinster for miljøet, når vi optimerer busmateriel og køreplanlægning, så busserne har flest mulige passagerer pr. kørt time, og dermed lavest muligt miljøaftryk for hver buskunde.



**VI KØRER  
FOR DIG**

