



MOBILITETSPLAN

2022-2026





Sydtrafik arbejder målrettet på at efterleve visionen fra strategiplan 2019: "Vi vil være et attraktivt trafik-selskab, som med kunden i centrum, drives effektivt med fokus på innovation, bæredygtighed og mobilitet".

Og vi er kommet langt. Vi har en attraktiv arbejdsplads med høj medarbejdertilfredshed og mange engagerede medarbejdere med stærk faglig ballast. Vores medarbejdere efterlever ivrigt vores værdier om at være "samarbejdende", "ambitiøse" og "professionelle".

Vi brænder for den kollektive trafik og vil gerne gøre en forskel for vores kommunale og regionale ejere – samt ikke mindst for de mange kunder, der er afhængige af os for at få hverdagen til at hænge sammen.

Sydtrafik har fokus på at bruge de mange data, vi hver dag får fra vores vognpark, til at tilrette den kollektive trafik, så den bliver så effektiv og attraktiv som muligt. Busserne skal køre på tider og steder, hvor flest har behov, og når få rejser, skal der være gode tilbud om flextrafik - det kalder vi "behovsstyret betjening".

Vi har et dybtfølt ønske om at komme tæt på kunden, så vi forstår og kan imødekomme kundens ønsker og behov. Og vi er bevidste om, at vi kan løse vores opgaver bedst, hvis vi gør det i tæt samarbejde med vores ejere, vores vognmænd, de andre trafikskaber, andre mobilitetsudbydere, uddannelsesinstitutioner, virksomheder og andre med interesse for den kollektive trafik.

Denne mobilitetsplan er blevet udarbejdet på baggrund af grundige drøftelser med vores interessenter. Vi har haft god dialog med uddannelsesinstitutioner, vognmænd og kommuner på en række workshops, hvor iderigdommen har været stor.

Mobilitetsplanen er vedtaget af Sydtrafik's bestyrelse den 9. december 2022.

Mobilitetsplanen afspejler de fokusområder og indsatsområder, som vi i Sydtrafik vil arbejde for at realisere de kommende fire år.

Mobilitetsplanen 2022-2026 findes både som en trykt udgave samt digitalt på www.sydtrafik.dk

God læselyst



Lars Berg
Direktør



Preben Friis-Hauge
Bestyrelsesformand





INDHOLD

Mobilitetsplan 2022-2026

Forord	3
Hvordan ser vores verden ud?.....	6
Lovgrundlaget.....	6
Mobilitetsplan for den statslige jernbane	6
Hvem bestemmer over den kollektiv trafik?	7
Flextrafik	8
Godt i gang med grøn omstilling	9
Mobilitet for alle - vi vil gerne gå nye veje.....	9
Et vanskeligt landskab.....	9
Hvilken kollektiv trafik er der i dag	10
Regionale betjeningsprincipper	11
Principper for kommunale ruter.....	11
Kollektiv trafik er en underskudsforretning	11
Stoppesteder - på landet og i byen.....	13
Vi mødes ved øh?.....	13
Tilgængelighed for alle.....	13
Hvilket potentiale har kollektiv trafik?.....	14
Sydtrafik videndeler, rådgiver og samarbejder	14

De 4 temaer

Behovsstyret kollektiv trafikbetjening	16
Grøn omstilling.....	19
Vil vil have flere med.....	22
På vej mod fremtidens mobilitetslandskab	25

Bilag

Flerårigt budget.....	27
Link til notater og dokumenter	27

Mobilitetsplan 2022-2026

Sydtrafik | Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen

post@sydtrafik.dk | CVR nr. 29942897

Ansvarshavende redaktør: Lars Berg

Design & produktion: Lotte Stensberg & Camilla Rauschning Christensen

Tryk: Vest Tryk

HVORDAN SER VORES VERDEN UD?

Lovgrundlaget

Sydtrafik skal jfr. Lov om Trafikkselskaber hvert fjerde år udarbejde en plan, der med udgangspunkt i Statens Trafikplan, beskriver serviceniveauet i området samt principper for rutenettet og et flerårigt budget.

I denne mobilitetsplan prøver vi så enkelt som muligt at beskrive, hvordan den kollektive trafik er skruet sammen. Hvem bestemmer hvad, og hvilke planer er der for udvikling af den kollektive trafik i vores område de kommende 4 år.

Som supplement til mobilitetsplanen har vi udarbejdet en række lidt mere tekniske notater, der går i dybden med udvalgte emner, bl.a.:

- › Togets rolle i Sydtrafiks område
- › Åben Flextrafik – Tilbud i Sydtrafiks område
- › Sydtrafiks rutenet – frekvens og principper
- › Passagertal ved Sydtrafiks største stoppesteder

§9 Lov om trafikkselskaber

Trafikkselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikkselskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

Trafikplan for den statslige jernbane

Statens seneste trafikplan er fra efteråret 2017, og rummer således ikke nyheder siden Sydtrafiks Trafikplan 2018-2022. Der er dog en ny statslig trafikplan under udarbejdelse som forventes at komme i høring i efteråret 2022. Sydtrafik opfordrer til, at der i den kommende statslige trafikplan sættes særligt fokus på muligheder for at forbedre den nord-sydgående jernbanebetjening i Jylland, som beskrevet i notatet *"Togets rolle i Sydtrafiks område"*.

I efteråret 2021 offentliggjorde Transportministeriet, at der vil ske ændringer på togbetjeningen over den dansk-tyske grænse ved Padborg fra december 2027. I dag kører DSB på strækningen med IC3-tog med 2-timesdrift til Sønderborg og 2-timesdrift til Flensborg. Men når de aldrende dieseltog udfases og nye eltog indføres, har DSB ikke egnede tog til at køre i samme 2-timesdrift over grænsen mod Flensborg. Transportministeriet har derfor igangsat en undersøgelse af alternative løsninger for togdriften i grænseområdet. Analysen af mulighederne for alternativ togdrift forventes færdig omkring sommeren 2022. Der undersøges muligheder for at lade det tyske NAH overtage driften med tyske tog fra Kiel eller Hamborg, der skal krydse grænsen ved Padborg og sandsynligvis fortsætte videre til Tinglev, hvor passagerer videre nordpå kan skifte til danske tog. Ændringen vil være en forringelse for nord-syd rejsende på tværs af Tinglev, men en forbedring for rejsende til Sønderborg, som vil gå fra den nuværende 2-timesdrift til timesdrift.

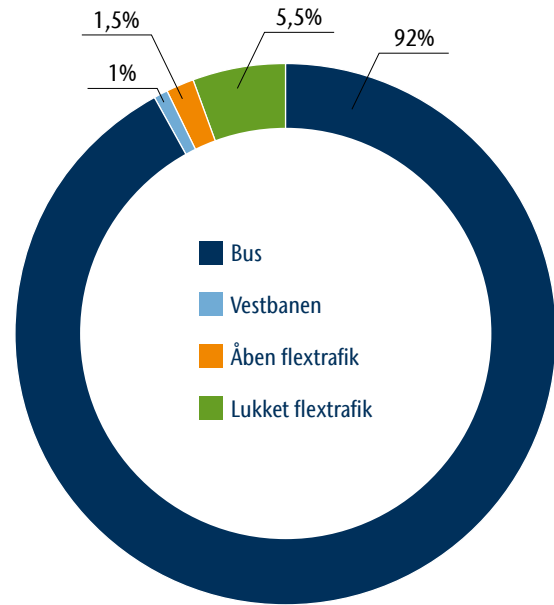


Hvem bestemmer over den kollektive trafik?

Staten beslutter serviceniveauet på de statslige jernbaner. Regionerne definerer serviceniveauet på lokalbaner og regionale busruter mens kommunerne bestemmer serviceniveauet på den kommunale buskørsel (bybusser, mellembysruter, skole- og lokalruter). Den der bestemmer serviceniveauet, betaler også for det. Region og kommuner skal bestille den kommunale buskørsel hos Sydtrafik, som har til opgave at sende kørslen i udbud, koordinere kørslen og sikre sammenhæng til de statslige togkøreplaner samt til den kollektive trafik i vores nabo-trafiksselskaber.

Ud over lokaltog og busdrift står Sydtrafik som trafiksselskab også for flextrafikken, som er kollektiv trafik med mindre vogne (typisk personbiler eller liftvogne). Flextrafikken finansieres af kommuner og region.

92% af Sydtrafiks passagerer benytter sig af en bustur, mens 5,5% tager med den lukkede flextrafik (siddende patientbefordring, handicapkørsel og kommunal kørsel). 1,5% af passagererne benytter den åbne flextrafik (Plustur, Flextur m.m.) og 1% af passagererne kommer fra Sydtrafiks jernbane, Vestbanen.



FLEXTUR

Flexstur er et tilbud til alle borgere i alle kommuner i vores område. Flexstur kan benyttes på tider og steder, hvor der ikke er et tilbud om bus eller togtrafik. I de største byer kan Flexstur dog ikke bruges som kørsel internt indenfor bybuszonen.

En Flexstur koster 4,00 eller 5,50 kr. pr. km. Afhængig af kommunens takst. Min. 40 kr. pr tur. I nogle kommuner er der særlige rabatordninger for børn og unge.

Når du selv bestiller din Flexstur på app'en "Flextrafik" eller på sydtrafik.flextrafik.dk får du 20% rabat



Flextrafik

Flextrafikken udgør en vigtig del af den kollektive trafik i vores område, i 2021 gennemførte vi:

- › 290.000 ture med siddende patientbefordring, som regionen finansierer. Det kan f.eks. være borgere der skal til undersøgelse eller behandling på et sygehus, og som ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik.
- › 131.000 ture med handicapkørsel, som kommunerne finansierer og som er et tilbud til svært bevægelseshæmmede eller blinde og stærkt svagsynede borgere på 18 år og derover.
- › 128.000 ture med kommunal kørsel. Det kan f.eks. være borgere der skal til læge, speciallæge, genoptræning m.v., som ikke kan benytte traditionel kollektiv trafik
- › 154.000 ture med "åben flextrafik"

I alt gennemfører vi hvert år mere end 700.000 ture med flextrafikken. Kørslen bliver planlagt løbende efter de aktuelle behov, og ikke efter en fast køreplan. Kørslen foretages af vognmænd, der har fået kontrakt om kørslen igennem udbud. Vi foretager udbuddene i flextrafik sammen med Fynbus og Midttrafik for at have en stor fælles, fleksibel og effektiv vognpark. Trafikselskabernes fælles planlægningssystem finder altid den mest effektive løsning til at koble turene sammen.

Igennem de sidste år er det blevet stadig mere populært at bruge den åbne flextrafik på tider og steder, hvor der ikke er et godt tilbud om bus eller tog. Den åbne flextrafik er et tilbud til alle borgere. Der er en række forskellige flextrafik ordninger målrettet forskellige brugere - se notatet "Åben flextrafik – tilbud i Sydtrafiks område". Den åbne flextrafik finansieres typisk af kommunen, som bestemmer hvilke tilbud der skal være i kommunen.



Godt i gang med grøn omstilling

I Sydtrafik startede den grønne omstilling af busvognparken allerede i 2013, hvor bybusserne i Fredericia Kommune gik over til biogas og i 2017 omlagde vi sammen med Sønderborg Kommune hele den kommunale busvognpark til CO₂ neutral kørsel, da Sønderborg fik 39 biogasbusser – den på det tidspunkt største biogas-vognpark i Danmark.

I de seneste år har anden bølge af den grønne omstilling virkelig taget fart. Udviklingen indenfor elbus-teknologi har betydet, at kørslen på bybusser samt landruter med meget kørsel kan omstilles til 0-emissionskørsel uden væsentlig merudgift – hidtil er det endda lykkedes os at samle busserne i udbudspakker der har været så attraktive for de bydende vognmænd, at vi har fået elbuskørsel til samme eller lavere pris som den tidligere dieseldrift.

Bybusserne i Sydtrafiks største byer bliver omstillet til 0-emissionsdrift i årene 2021-23: Esbjerg 29 elbusser i dec. 2021, Kolding 26 elbusser i juni 2022, Vejle 31 elbusser i oktober 2022, Fredericia 12 elbusser i juni 2023.

I årene 2024-2028 står de 91 busser på regionale ruter overfor udbud. Vi arbejder på at kunne gennemføre udbud sammen med kommunerne, så regionale ruter, mindre kommunale bybussystemer og kommunale landruter med meget kørsel kan udbydes sammen - så vi igen opnår omstilling til 0-emissionsdrift til en god pris. Udbudsplanerne er beskrevet nærmere i "Grøn udbudsstrategi for regionale busser" (se bilag s. 27). Vi forventer at alle regionale busser er omstillet til 0-emissionsdrift senest i 2028.

Allerede nu køres med biodiesel (som giver CO₂ neutral kørsel) på de 20 regionale busser i Haderslev området, med 75% finansiering fra statens pulje til grøn omstilling. Og på de 25 regionale busser i Trekantområdet har Region Syddanmark afsat 6,5 mio. kr. til kørsel med biodiesel i årene 2022-2026, hvilket pt betyder, at ca. 20% af driften er CO₂neutral.

STATUS på grøn omstilling af vognparken 2022:

- > 9 biogasbusser i Fredericia (12 elbusser i 2023)
- > 39 biogasbusser i Sønderborg
- > 20 regionale busser på 100% biodiesel (Haderslev)
- > 25 regionale busser delvis på biodiesel (Vejle)
- > 29 elbusser i Esbjerg
- > 26 elbusser i Kolding (juni 2022)
- > 31 elbusser i Vejle (okt. 2022)
- > 5 elbiler i flextrafikken

I Flextrafikken har Sydtrafik aktuelt 5 elbiler i drift, som fungerer rigtig godt i drift, så længe de ikke

kommer ud på meget lange vognløb og der indlægges ladepause med hurtig-ladning. Omstillingen af flextrafik er meget afhængig af, at der etableres lynladeinfrastruktur ved sygehuse m.m. så flexvognene kan lade hurtigt undervejs på ruten, og ikke skal ud på lange omveje, før turen kan fortsætte.

Mobilitet for alle – vi vil gerne gå nye veje

Mobilitet er et velfærdsgode, som vi ønsker at alle skal have adgang til, uanset hvor man bor. Mulighederne er forskellige, det giver sig selv. Nogle har valgt at bosætte sig i byer sammen med mange andre mennesker. Her er der et stort grundlag for kollektiv trafik og flere tilbud om bus og tog. På landet, hvor der er længere mellem husene, er det umuligt at tilbyde høj mobilitet med den klassiske kollektive trafik (bus og tog). Det er hverken økonomisk eller miljømæssigt bæredygtigt. I stedet må vi tænke nyt og kreativt. Vi har i dag en bred palette af flextrafik-tilbud. Og vi har fokus på, hvordan vi som trafikskaber kan udvide mobilitetspaletten yderligere, særligt på landet.

Som trafikskaber må vi kun påtage os opgaver, der direkte fremgår af lov om trafikskaber. I dag er vores handlerum begrænset til tilbud om bus, tog og flextrafik, men det er noget af det vi gerne vil udfordre de kommende år.

Sydtrafik ønsker at kunne gå ind i nye former for samarbejde f.eks. omkring samkørsel og frivilligbusser. Vi er i løbende dialog med ministeriet om at få lov til at gennemføre fritrafikskabsforsøg, som kan fremme mobiliteten – særligt i landområder hvor mobilitets-tilbuddene er begrænsede og hvor sandsynligheden for at markedet selv udvikler konkurrencedygtige løsninger er lille.

Et vanskeligt landskab

Der er intet vi hellere vil, end at gøre den kollektive trafik attraktiv og let tilgængelig for alle. I praksis er det dog en rigtig svær opgave.

Den jyske del af Region Syddanmark er præget af en række store byer, der hver især trækker passagerer fra samme centrale opland, hvor der især i midten af Sønderjylland og ved Grindsted og Billund er langt til tog.

Ideelt skulle Sydtrafik fra de centrale oplandslandområder tilbyde højfrekvent busbetjening i alle retninger. Det er dog ikke økonomisk muligt.

Byerne Haderslev og Aabenraa har også en særlig udfordring, idet de tog betjenes via stationsbyer adskillige km fra byen.

Sønderborg er udfordret ved kun at have 2-timesdrift med tog.

Togforbindelsen mellem Kolding og Vejle er udfordret af en længere rejse via Fredericia.

Samlet set betyder det, at muligheden for at anvende tog til sin daglige transport er meget lav i den østlige og centrale del af vores område, og at der er et særligt stort behov for gode busforbindelser.

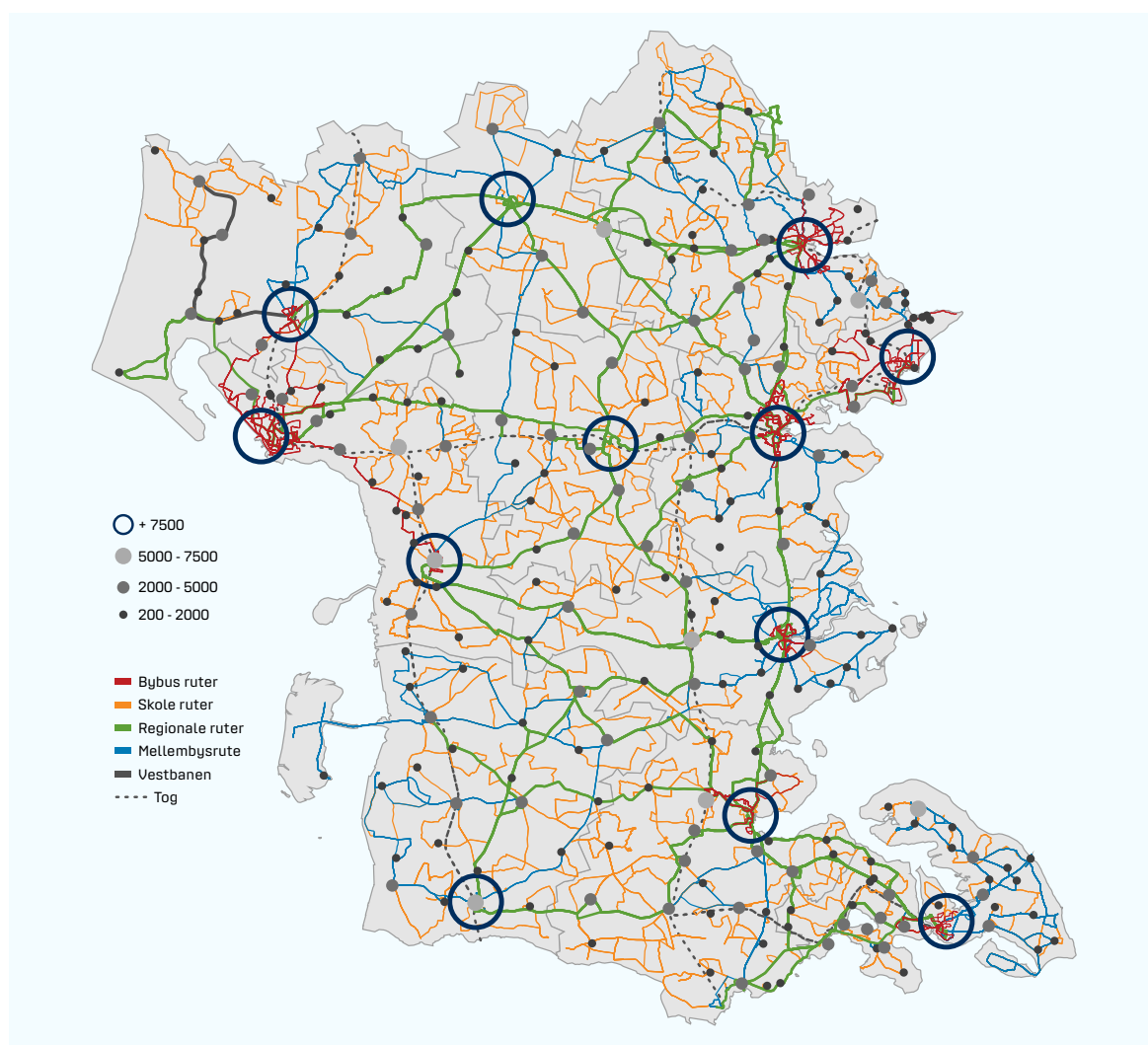
I den vestlige del af vores område spiller toget en helt anden rolle i infrastrukturen. Her har vi særligt fokus på at sikre gode koblinger mellem bus og tog.

Region Syddanmark har i publikationen "Syddansk Mobilitetsstrategi tegnet et syddansk mobilitetskort, der viser infrastruktur af regional betydning i Region Syddanmark.



Hvilken kollektiv trafik er der i dag

Sydtrafikens rutenet ser sådan ud:



Statens togbaner er markeret med sorte stiplede linjer, Vestbanen (Sydtrafik lokalbane) Varde-Oksbøl-Nr. Nebel er indtegnet med mørkegrå streg. Bybusserne er tegnet med rød streg, de gule streger er de kommunale skoleruter, mens de grønne streger er regionale ruter og de blå er kommunalt finansierede mellembysruter.

Sydtrafik varetager på baggrund af de regionale betjeningsprincipper opgaven med løbende tilpasning af de regionale ruter. I det omfang der gennemføres ændringer på regionale ruter, vil påtænkte ændringer komme i høring hos de berørte kommuner.

Regionale betjeningsprincipper

Sydtrafiks regionale ruter planlægges ud fra de regionale principper for bustrafik 2020, som blev vedtaget af Regionsrådet den 22. juni 2020.

De centrale principper for Sydtrafiks område er:

- › Regionale ruter skal betjene udvalgte rejsemål i kommunerne. Regionale ruter skal krydse minimum 1 kommunegrænse
- › Regionale ruter skal forbinde byer af regional betydning, nemlig
 - › Byer på mere end 5.000 indbyggere. Give by anses desuden som en by af regional betydning til trods for, at byen kun er på ca. 4.600 indbyggere.
 - › En række større byer uden for regionens grænse er også byer af regional betydning. Det drejer sig om Flensborg, Horsens, Herning, Silkeborg og Skjern. Betjeningen af disse byer sker via samarbejde med de respektive trafikforvaltere.
 - › Billund Lufthavn med et stort antal internationale, nationale og regionale rejsende anses også som et regionalt rejsemål.

De regionale ruter skal køreplanlægges efter følgende principper:

- › Få stop – hurtigt frem
- › Koordinering mellem regionale og kommunale ruter (kommunerne kan tilkøbe kørsel)
- › Samtænkning med andre mobilitetstilbud, fx flextrafik

Sydtrafik skal balancere de regionale kørselsbehov der måtte være, samt sikre den grønne omstilling indenfor en fast økonomisk ramme.

Betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet. Sydtrafik har særligt fokus på at sikre, at regionale ruter morgen og eftermiddag er tilpasset ringetider på uddannelsesinstitutioner, og vi gennemfører årligt koordineringsmøder med uddannelsesinstitutionerne i hver uddannelsesby for at sikre bedst mulig sammenhæng mellem uddannelsesinstitutionernes ringetiderne og bussernes køreplaner.

Principper for kommunale ruter

De kommunale ruter tilrettelægges ud fra principper vedtaget af den enkelte kommune.

Dog skal alle kommuner som minimum efterleve folkeskolelovens krav om befordring mellem distriktskolen og hjemmet eller dets nærhed, af

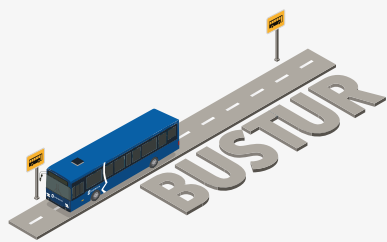
- › 1: elever, der har længere skolevej end 2 1/2 km i børnehaveklasse og på 1.-3. klassetrin, 6 km på 4.-6. klassetrin, 7 km på 7.-9. klassetrin og 9 km i 10. klasse og
- › 2: elever, der har kortere skolevej, hvis hensynet til elevernes sikkerhed i trafikken gør det særligt påkrævet.

Læs mere om frekvens samt principper for tilrettelæggelse af busruter i det uddybende notat "*Sydtrafiks rutenet – frekvens og principper*".

Kollektiv trafik er en underskudsforretning

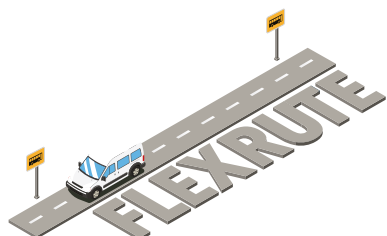
Den største trussel for den kollektive trafik er, at passagererne fravælger bus og tog, f.eks. fordi flere får adgang til små, billige biler. Andelen af familier med bilejerskab kom i 2021 helt op på 72,5% i Sydtrafiks område, hvilket er den højeste andel bilejerskab i Danmark. Med færre indtægter forsvinder grundlaget for at opretholde busbetjeningen. Samlet set dækker passagerindtægter knap 30% af udgifterne til busdrift i Sydtrafiks busser. Hvis indtægtsgrundlaget falder yderligere, står kommuner og region tilbage med en voksende regning.

I tæt samarbejde med kommuner og region følger Sydtrafik løbende passagertallene og drøfter, hvor der med fordel kan investeres i mere buskørsel og hvor det kan være hensigtsmæssigt at tilbyde alternativer til bus – typisk flextrafik.



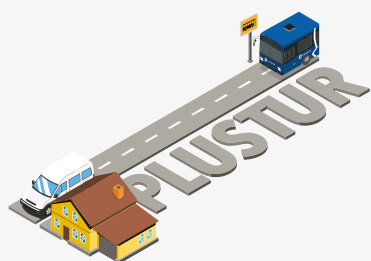
Bustur

Busturen er vores primære tilbud til dig i Rejseplanen. Rejseplanen vil altid lede efter bus- eller togforbindelser først.



Flexrute

Kørsel fra stoppested til stoppested inden for et afgrænset geografisk område. Kollektiv trafik på bestilling - uden fast køreplan. Du kan blive kørt fra stoppested til stoppested inden for et afgrænset område. Du kører i mindre vogne og sammen med andre passagerer ligesom i bus eller tog. Der kan være en begrænset åbningstid, som bl.a. kan afhænge af køreplanen for busruten i det område, som Flexrute dækker.



Plustur

Har du langt til eller fra bus/tog, så kan Rejseplanen nu foreslå dig en Plustur som den del af din rejse. Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor du kan skifte til eller fra bus eller tog.



Flextur

Flextur er et alternativ til bus og tog. Rejseplanen kan foreslå Flextur til hele din tur, når du søger på tider eller steder, hvor en bustur eller Plustur ikke er en god mulighed. Du har desuden altid mulighed for at bestille Flextur på Sydtrafik.flextrafik.dk.

Læs mere om mulighederne for Åben Flextrafik i bilaget "Åben Flextrafik – tilbud i Sydtrafiks område"



Stoppesteder – på landet og i byen

En vigtig del af enhver busrejse er turen hen til stoppestedet, samt ventetiden ved stoppestedet. Er der gode gang- og cykelveje? Er der et læskur, en bænk og en skraldespand? Hvor kan jeg parkere min cykel? Er der måske ligefrem lys i skuret, så jeg også kan føle mig tryk, når det bliver mørkt?

I hele Sydtrafiks område er der omkring 8.000 stoppesteder, og det er næppe realistisk at få løftet standarden på alle stoppesteder. Selvom det ville være dejligt.

Sydtrafik har særligt fokus på at få hævet standarden på de mest benyttede stoppesteder, hvor rigtig mange kunder vil få glæde af forbedringer. Det vil vi samarbejde med kommunerne om. Det er nemlig kommunerne, der ejer de fleste af stoppestederne i vores område. Staten har kun ansvaret på statsveje og DSB har ansvaret for egne arealer ved togstationer.

22% af buskunderne stiger af eller på ved de 10 største stoppesteder

- › Vejle Trafikcenter
- › Sønderborg Busstation
- › Haderslev Busstation
- › Kolding Busterminal
- › Esbjerg Busterminal
- › Aabenraa Busstation
- › Fredericia Banegård
- › Nørretorv (Vejle)
- › Klostergården (Kolding)
- › Billund Centret

Vi mødes ved øh?

Hvor mon flexbilen samler mig op, når jeg ankommer med toget til Vejen og skal videre med en Plustur? Eller hvor mon mit lift samler mig op, når jeg booker en samkørsel på appen Nabogo? Hvis vi skal lykkes med ny delemobilitet, er en helt grundlæggende forudsætning, at vi kan finde hinanden.

Trafikselskaberne har samarbejdet med Vejdirektoratet om at få godkendt et nyt vejskilt, der kan markere det "knudepunkt" hvor forskellige transportformer mødes. Skiltene er i gang med at blive sat op over hele landet – i samarbejde mellem kommuner og trafikselskab.

Sydtrafik rådgiver kommunerne om, hvor knudepunktsskiltet skal sættes op og anbefaler selvfølgelig at knudepunktet udstyres med busskur eller anden

mulighed for at søge læ, så eventuel ventetid ved knudepunktet bliver så behagelig som mulig.

På- og afstigertal for hvert stoppested kan ses i notatet "Passagertal ved Sydtrafiks størstestoppesteder".



Ved du, hvad dette skilt betyder?

Danmark har fået et nyt vejskilt (M18). Det hedder "Knudepunkt" og markerer steder, hvor forskellige transportformer mødes. Det kan være tog, bus, flextrafik, samkørsel og andre mobilitetsformer.

Kommunen skal i samråd med Sydtrafik sætte skiltet op på steder, hvor forskellige transportformer mødes. Skiltet skal stå, så det bliver nemt for f.eks. flexbil og passager at finde hinanden, og hvor der samtidig er en parkeringsmulighed.

Tilgængelighed for alle

De regionale trafikselskaber er i henhold til lov om trafikselskaber stiftet af regionerne og kommunerne i de relevante geografiske områder. Trafikselskaberne står for udbud og drift af kollektiv bustrafik på vegne af kommuner og regioner. Trafikselskaberne er forpligtet til at efterleve FN's handicapkonvention. FN's handicapkonvention tilskriver blandt andet, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til transportmuligheder i videst mulig udstrækning inden for de ressourcer, der er til rådighed.

I Sydtrafik udmønter dette hensyn sig blandt andet i et bredt udbud af kørselstilbud, så der altid er et relevant tilbud til den enkelte – uafhængigt af funktionsnedsættelser.

Som eksempler kan nævnes, at alle bybusser er laventré busser, som det er forholdsvis let at stige ind i, og disse er desuden udstyret med en rampe, som kan slås ud, så kørestolsbrugere kan komme med.

Den åbne flextrafik giver mulighed for at blive kørt fra adresse til adresse for alle, der selv kan komme ud til bilen herunder borgere i kørestol. Derudover har svært bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede borgere adgang til handicapkørsel med flextrafik, hvor den enkelte kan benytte op til 104 ture årligt.

Den kollektive trafik bidrager på den måde til social ligestilling ved at tilbyde relevante rejser til personer uden biladgang. Arbejdet med at sikre tryghed og tilgængelighed for udsatte grupper med fysisk eller psykisk handicap støttes af Sydtrafiks involvering i kommunale tilgængelighedsfora. Her deltager Sydtrafik ad hoc, når der skal diskuteres relevante emner og kommunen ønsker trafikselskabets deltagelse.

Hvilket potentiale har kollektiv trafik?

Kollektiv trafik mindsker trængsel, er godt for miljøet, og mange af os kunne spare penge ved at vælge bus fremfor bil.

Alligevel er der ikke mange af os, der vrager bilen og tilvælger bussen. Måske fordi det som regel tager længere tid, når man kører med bus, samtidig med at ens fleksibilitet for at komme fra A til B mindskes.

Bussen skal jo stoppe forholdsvis ofte, og vi kører også nogle gange en omvej for at få alle med. Og så kører bussen sjældent direkte fra min hoveddør – og sjældent direkte hen til mit bestemmelsessted. Det er grundvilkår for den kollektive trafik. Den kollektive trafik kan kun konkurrere direkte på tid, hvis den kører et sted, hvor den kan bevæge sig hurtigere end den øvrige trafik, f.eks. på togskiner eller i særlige busbaner, der overhaler de biler, der holder i myldretidstrafik.

Til gengæld er tiden i bussen din egen! Mange buspassagerer bruger gerne lidt længere tid på busrejsen, fordi turen kan bruges til at arbejde, studere, læse en bog eller få en lille lur.

I byer der er hårdt ramt af trængsel, kan vi lettere lokke flere over i bussen, hvis bussen kommer hurtigere frem end bilerne. Og valget bliver endnu lettere, hvis det er svært at finde en parkeringsplads til sin bil.

Sydtrafik samarbejder meget gerne med de største byer om at få flere til at vælge bus fremfor bil, ved at prioritere den kollektive trafik. Når det lykkes at få flere over i bussen, får vi ikke bare en miljøgevinst, med også lækrere byer. Den spildplads bilerne optager, kan omformes til attraktive bymiljøer.

På landet har bussen sværere ved at konkurrere med egen bil. I landområder med sparsom busbetjening er

det ikke realistisk at flytte passagerer fra bil til bus. Her er vores fokus primært på de personer, der ikke har adgang til bil. Mange er afhængige af den kollektive transport, og vi skal stille et fornuftigt sikkerhedsnet til rådighed for dem.

Sydtrafik videndeler, rådgiver og samarbejder

Som trafikelskab er vores kerneopgave at koordinere de trafikbestillinger, som vi får fra kommuner og region, og sikre at al drift omkring den kollektive trafik fungerer optimalt. Vi sætter dog også en ære i at analysere de mange data, som vi har adgang til. Og vi har fokus på proaktivt at videndele og rådgive kommuner og region om nye muligheder. Vi vil gerne bidrage til, at kommuner og region har det bedst mulige beslutningsgrundlag. Vi samarbejder meget med de øvrige trafikelskaber i Danmark, og deler flittigt ideer og erfaringer.

Vi har en tæt, daglig dialog med de vognmænd, der drifter den kollektive trafik for os. Der det er dem, der har fingeren på pulsen. Chaufførerne hører, hvad kunderne siger i hverdagen, og de mærker det, hvis køreplanen er blevet lidt for stram. Vi har også udviklet systemer, der hjælper os med at overvåge driften og træffe kloge og databaserede beslutninger, så vi kan bruge kommunernes og regionens midler så effektivt som muligt.

Vi samarbejder med interessenter som uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser, kulturinstitutioner m.m., der ligesom os er optagede af at få bedst mulig kollektiv trafik for de midler, der er til rådighed.

I forbindelse med denne mobilitetsplan, har vi indhentet ønsker fra mange interessenter, og valgt at sætte fokus på 4 temaer, som fylder i vores fælles verdensbillede:





Behovsstyret kollektiv trafikbetjening

- › Højere frekvens hvor mange rejser
- › Lavere frekvens hvor færre rejser
- › Målrettet frekvens (skole- og uddannelsesruter)
- › Sikkerhedsnet for alle (Flextrafik m.m.)



Grøn omstilling

- › Omstilling af vognparken (*bus og flex*)
- › Rådgivning om "grønne valg"
- › Synliggørelse af at "kollektivt er grønt"



Vi vil have flere med

- › Markedsføring af attraktive produkter
- › Nemt og hurtigt
- › Skæddersyede produkter



På vej mod fremtidens mobilitetslandskab

- › Knudepunkter
- › Nye mobilitetsformer
- › Nye samarbejder

Vi sætter vi fokus på de 4 temaer:

- › Behovsstyret kollektiv trafikbetjening
- › Grøn omstilling
- › Vi vil have flere med
- › På vej mod fremtidens mobilitetslandskab"

På de kommende sider gennemgår vi en række indsatser, som vi indenfor hvert tema forpligter os til at arbejde med i de kommende 4 år.

BEHOVSSTYRET KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING

Busserne skal komme til tiden

Bussens placering logges hele tiden. Vi har derfor data på, hvilke busser der kører rettidigt og hvilke der forsinkes. Indimellem vil bussen blive forsinket pga. særlig slem myldretidstrafik, trafikuheld m.m. Men bussen må ikke være forsinket hver dag. Vi arbejder målrettet på at optimere bussernes køreplaner, så de matcher den køretid, der er behov for, og så bussen ankommer så præcist som muligt.

Databaseret rådgivning

Vi vil proaktivt følge passagertallet på alle busruter og løbende være i dialog med kommuner og region om, hvilke kollektive trafiktilbud, der bedst matcher efterspørgslen. I vores rådgivning har vi fokus på økonomi, miljø og sikring af bedst mulig mobilitet i alle dele af vores område.

Vi laver løbende dataudtræk til kommuner og region som grundlag for dialogen om, hvordan den kollektive trafik kan udvikle sig.

Udvikle målrettede flextrafik tilbud

Sammen med kommuner og region vil vi løbende udvikle paletten af åbne flextrafik tilbud, så tilbudene matcher borgernes behov. Den åbne flextrafik udgør et vigtigt sikkerhedsnet, der sikrer mobilitet for alle på de tider og steder, hvor der ikke er et tilbud om bus eller tog.

Der kan f.eks. undersøges muligheder for at udvide driftsdøgnet for flextrafikken i områder, hvor udbudet af taxaer er meget lavt.

Trafikplan for den kollektive trafik i kommunen

Nogle kommuner laver trafikplaner, hvor den kollektive trafik kun spiller en meget lille rolle. Sydtrafik bidrager gerne til at synliggøre, hvordan den kollektive trafik kan spille en større rolle og kommer med forslag til, hvordan kollektiv trafik kan tænkes ind i byudviklingen.

Kommunerne opfordres til at medtænke kollektiv trafik tidligt i byudviklingsprocesser samt til at lave trafikplaner for den kollektive trafik i kommunen, med ambitioner for serviceniveau og udvikling af den kollektive trafik. Sydtrafik bidrager gerne med analyser af den nuværende betjening samt forslag til forbedringer.

Skolebussen skal løbende tilpasses

Mange kommuner benytter sig af "lukket" skolebus- og taxakørsel som supplement til Sydtrafiks skolebuskørsel. Det kan være dyrt for kommunerne at have "dobbel-systemer" hvis ordningerne ikke løbende tilpasses og samtænkes. Sydtrafik bidrager gerne til helhedsorienterede gentænkninger af skolekørslen i tæt samarbejde med kommunens kørselskontor og skoleforvaltning.

Uddannelsesruter til ringetid

Sydtrafik vil fortsat holde årlige netværksmøder i hver uddannelses by, hvor Sydtrafik, kommune og alle uddannelsesinstitutioner samarbejder om at koordinere den kollektive trafik med ringetider samt om at gøre den kollektive trafik attraktiv for de studerende.

Gratis Plustur til unge med ungdomskort

Sydtrafik gennemfører med midler fra Region Syddanmark i 2022-2023 et forsøg, hvor unge med ungdomskort gratis kan benytte Plustur som en del af rejsen. Dermed vil særligt uddannelsessøgende med lang transporttid og busskifte undervejs få flere transportmuligheder. Disse unge vil f.eks. ikke være så afhængige af hver dag at nå sidste skolebus hjem. Nogle får f.eks. muligheden for at tage en senere regional bus hjem fra uddannelsesbyen og så forbinde med en plustur det sidste stykke vej hjem, hvor de ellers var afhængige af sidste skolebus.

Når vi har høstet erfaringer med forsøget om gratis Plustur til unge med ungdomskort, vil det måske være relevant at gennemføre forsøg, hvor betaling for plustur inkluderes i billetprisen for bus/tog for flere rejsende.

Togbetjening

Se også notatet *"Togets rolle i Sydtrafiks område"*.

Fælles visioner for udvikling af Esbjerg Nærbane

Vi vil samarbejde med Arriva, Varde og Esbjerg Kommune om fælles visioner for udvikling af Esbjerg Nærbane med særligt fokus på synliggørelse af de gode muligheder banen giver borgerne i området.

Bedre togbetjening i Trekantområdet

Sydtrafik vil samarbejde med Vejle, Kolding og Fredericia kommune samt Region Syddanmark og staten om at sikre bedst mulig kollektiv trafik i den centrale del af Trekantområdet. Området har en meget lavere grad af kollektiv trafik anvendelse end tilsvarende områder i Danmark. Det kalder på en opgradering og samtænkning af de kollektive trafiktilbud.

Udvikling af togbetjeningen i grænselandet

I december 2027 forventes større ændringer på togbetjeningen over den dansk-tyske grænse. Det kan medføre timesdrift til Sønderborg, men også at der ikke længere kommer direkte togbetjening i 2-timesdrift fra Tyskland mod Kolding/ København. Der lægges op til, at der fremover vil være skift i Tinglev. Sydtrafik vil sammen med de sønderjyske kommuner og Region Syddanmark arbejde for bedst mulig togdrift i grænselandet. I den vestlige del af grænselandet arbejder vi for opretholdelse af tilnærmet timesdrift på togstrækningen mellem Ribe og Tønder.

Regionale busruter

Se også notatet *"Sydtrafik rutenet – frekvens og principper"*.

Investering i attraktive og hurtige ruter

Vi vil arbejde for at skabe råderum til investering i intensiveret busbetjening på ruter med størst passagerpotentiale, med særligt fokus på at øge betjeningen med regionale ekspress-ruter, der kommer hurtigt frem.

Optimering af regionale ruter

Vi arbejder løbende med at gøre de regionale ruter så attraktive som muligt. Bussen skal standse ofte nok til at passagererne kan komme med, men ikke så tit at bussen bliver langsom. Vi samarbejder med kommunerne om at optimere busstoppestederne, så de understøtter muligheden for hurtige busser. I nogle bybusområder skal den regionale rute ikke betjene alle stoppesteder, men kun holde ved superstoppestederne med god cykelparkering. Passagerer, der skal rejse langt med en regional rute, er typisk villige til at cykle lidt længere, hvis gevinsten er en hurtig bus.





GRØN OMSTILLING

Grøn udbudsstrategi busser

Sydtrafik skal være proaktive og fremme den grønne omstilling, med fokus på fornuftige løsninger.

Vi er kommet langt med grøn omstilling af kommunale bybusser, hvor driften i Esbjerg, Kolding, Vejle og Fredericia inden udgangen af 2023 er omstillet til 0-emissionsdrift.

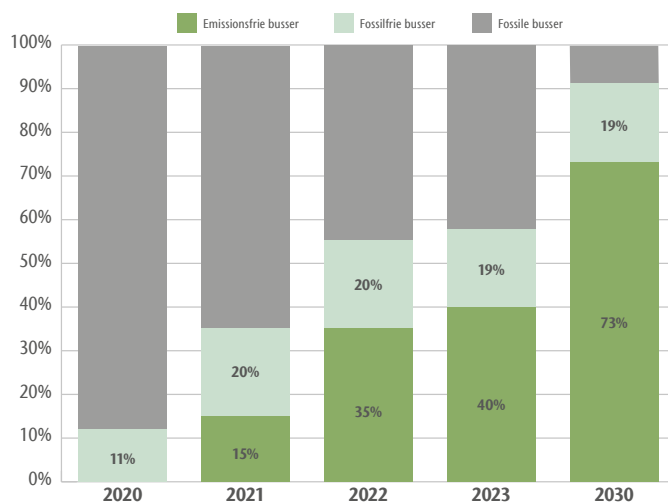
Næste store udfordring er omstilling af de regionale ruter samt busser i de mellemstore bybusbyer. Vi forventer at alle regionale busser er omstillet til 0-emissionsdrift senest i 2028. Du kan læse mere om Sydtrafiks strategi for grøn omstilling af busser i notatet "Grøn udbudsstrategi for regionale busser".

Grøn udbudsstrategi flextrafik

Flextrafik udbydes hvert andet år sammen med Fynbus og Midttrafik. Der er en række udfordringer for den grønne omstilling i flextrafikken, bl.a. utilstrækkelig ladeinfrastruktur og for kort rækkevidde for en række af de vogntyper der anvendes.

Sydtrafik skal være proaktive og fremme den grønne omstilling, med fokus på fornuftige løsninger. Der planlægges øget andel af emissionsfri biler i kommende udbud, men balanceret i forhold til forsyningsikkerhed og økonomi. Ligeledes afsøges muligheder for at understøtte den grønne omstilling via relevante puljeprosjekter.

Emission fra Sydtrafiks busser - andel kørepladser



FUN-FACT

Den grønne omstilling går også hurtigt blandt Sydtrafiks medarbejdere, hvor 11% har valgt at investere i en el- eller hybridbil



Miljøregnskab

Der er indgået en klimaafteale med bred politisk opbakning, der er udmøntet i en lov om klima i juni 2020. Der er afsat delmål om et 70 pct.-mål i 2030, og i 2025 skal der sættes delmål frem mod 2035. Med klimahandlingsplanen fastsættes der sektor strategier, og transportsektoren er en af de væsentlige sektorer og dermed også den kollektive transport. Der er knyttet en handleplan til klimalovens 70 pct. reduktioner i 2030.

For at kunne dokumentere Sydtrafiks bidrag skal der udvikles et miljøregnskab der omfatter bus, flextrafik, tog og administrationen. I miljøregnskabet indarbejdes der konkrete mål/delmål for den grønne omstilling.

Rådgivning om, hvad der er grønt

Når mange skal rejse på samme tidspunkt, er bus og tog det "grønneste" valg. Når færre har brug for at rejse på samme tid, vil flextrafik og samkørsel være et miljømæssigt bedre valg. Sydtrafik rådgiver løbende kommuner og region om, hvordan vi bedst får designet det "grønneste" mobilitetsudbud.

Klimakampagne: Fra holdning til handling

"Klimaforandringerne er over os, miljøet er truet og biodiversiteten halter. Det er nu, vi skal handle. Det skal vi, som virksomhed, som kommune og som borger. Hvis vi alene ser på holdninger, er alle med. 95% af os vil gerne ændre adfærd eller vane af hensyn til klima, miljø eller bæredygtighed. Vi har den rigtige indstilling, men hvor langt er der fra holdning til handling?"

Sådan lyder indledningen på Sydtrafiks programmerklæring til vores klimakampagne. Under sloganet "Ta bussen, det er UBETINGET godt for klimaet" har Sydtrafik sat fokus på bussen som det klimavenlige valg i forhold til privatbilismen, ved at hoppe på bussen indimellem – når det giver mening.

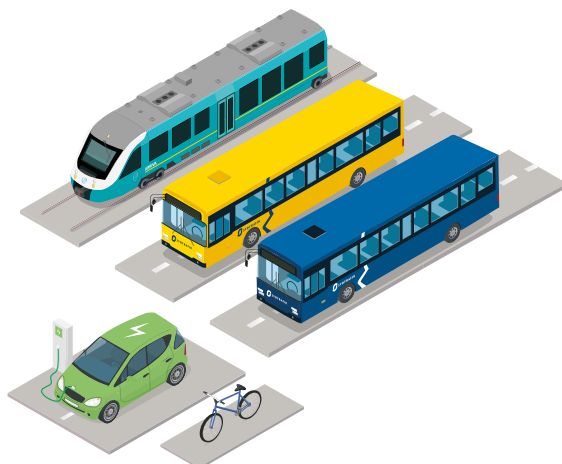
Kampagnen går herfra over i del 2, hvor sloganet "Ta' bussen til oplevelser" er blevet det dominerende fokus, koblet sammen med konkurrencer. Sydtrafik har mange samarbejder med private aktører, og i 2022 blev fokus på cobranding prioriteret højere.



Pendlertjek - beregn dit trafik-klima-aftryk

Det er ubetinget godt for klimaet, når du tager busen. Hvor meget kan du reducere dit klimaafttryk? På Sydtrafiks nye pendlertjek portal kan du sammenligne bil, cykel og bus i forhold til CO₂, tidsforbrug, pris og kalorieforbrænding. Portalen vil sammen med andre tiltag indgå i den kommende klimakampagne.

www.pendlertjek.sydtrafik.dk



Unge vælger grønt

Sydtrafik samarbejder med kommunerne om at støtte op om unges valg af grønne transport løsninger. Hvert år afholdes dialogmøder med ungdomsuddannelserne, så der skabes et overblik over de unges behov og ønsker til den kollektive trafik.

Vi vil holde et større temamøde omkring klima og bæredygtighed med deltagelse fra alle ungdoms- og videregående uddannelser, hvor vi inviterer involvering af de unge i at skabe en grønnere hverdag på studiet.

Sydtrafik vil tilbyde bistand til cases om grøn omstilling til brug i undervisningen og til temadage på ungdomsuddannelser. Det hjælper til et større fokus

på fordelene ved kollektive trafik og et generelt bedre image. Sydtrafik har også samarbejdet med SDU i Kolding om brug af data til undervisningsforløb på videregående uddannelser.

Mobilitetsmål for ungdomsuddannelser

Sydtrafik vil i samarbejde med uddannelsesinstitutionerne gennemføre en årlig mobilitetsmåling af de uddannelsessøgendes rejsevaner. Målingen kan bruges som grundlag for konkurrencer mellem uddannelsesinstitutionerne om, hvem der opnår den bedste udvikling i forhold til grøn mobilitet. Vi vil samarbejde med uddannelserne om at sætte ambitiøse mål for, hvor stor en andel af de studerende, der skal vælge grønne mobilitetsformer.



VI VIL HAVE FLERE MED

Efter nogle år med svagt faldende passagertal fulgte 2 år med kraftige restriktioner på grund af Covid-19, hvilket har betydet færre passagerer i busserne. Det understreger behovet for at gå nye veje i bestræbelserne for at få flere passagerer i busserne.

Tag bussen til oplevelser

Vi samarbejder med kulturinstitutioner, eventarrangører, lufthavne og kommunernes administrationer om at fremhæve bussen og den kollektive trafik som et oplagt transportvalg, når man skal til koncert, på ferie eller måske i teateret. Den eksterne part bruger sine egne kanaler på at vise deres brugere, hvilke muligheder der er i den kollektive trafik, og Sydtrafik bruger så til gengæld de digitale skærme på stoppesteder og i busser til at fortælle om det pågældende arrangement eller kulturinstitution. På den måde skabes der en positiv kobling mellem gode oplevelser og enkel transport - til stor værdi for begge parter.



Fokus på stoppesteder og knudepunkter

Stoppestederne er passagerernes første kontakt med den kollektive trafik, og der er et stort potentiale for at løfte oplevelsen af disse. For den garvede bruger af kollektiv trafik er det stoppestedets faciliteter, der er i fokus, og her samarbejder Sydtrafik med kommunerne omkring at sætte fokus på de vigtigste knudepunkter og deres indretning.

For den uerfarne bruger er der et andet fokus på stoppestedets information, særligt på stoppesteder der

betjenes af flere ruter. Hvor skal jeg stå for at komme med i den rigtige retning? Hvad hedder stoppestedet i planen, og hvornår kan jeg komme med bussen? Sydtrafik vil arbejde med at opdatere informationen på stoppestederne, så det er mere overskueligt – også for de ikke-rejsevante. En tydelig skiltning af stoppestedets navn vil blandt andet gøre det lettere at gennemskue sammenhængen med digitale tjenester som Rejseplanen.

Vi ønsker også at udforske de muligheder, som ny informationsteknologi skaber, og gøre trafikinformation endnu mere tilgængeligt for kunden.

Rejsekort/rejseplan

Det fælles landsdækkende selskab, Rejsekort/Rejseplan, er i gang med at fastlægge den fremtidige strategi, herunder udviklingen af Rejsekort generation 2.

Det nye Rejsekort vil blive et digitalt rejsekort som passageren har på sin telefon og som fortsat leverer rejsedata til trafiksselskaberne.

Fokus på denne indsats er at sikre, udviklingen af det nye Rejsekort indeholder de forhold, som er vigtige for Sydtrafik, samt at der også bliver lavet en fremtidig løsning for de ikke-digitale borgere.

Fokus på ruter med potentiale

I markedsføringen vil vi særligt fokusere på at nå potentielle kunder til vores mest attraktive ruter, hvor bussen har størst chance for at være et alternativ til bilen.

Forsøg med cykelmedtagning

I 2022-2023 gennemfører Sydtrafik et forsøg med gratis cykelmedtagning i alle bybusser/laventre busser, hvis forsøget bliver en succes, kan det blive en permanent ordning

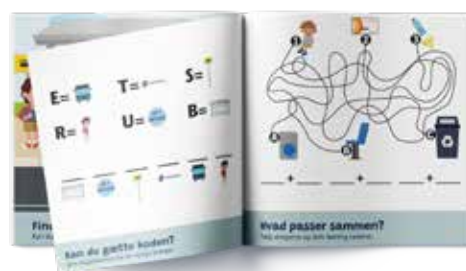


Buster er bedst til børn

Sydtrafiks nye maskot Buster er skabt med det formål at kunne kommunikere i børnehøjde om den kollektive trafik. Han er hovedpersonen i konceptet Buster Busprøve, hvor en medarbejder fra Sydtrafik sammen med en buschauffør besøger skoleklasser i indskoling for at lære dem alt, hvad der er vigtigt at vide, når man skal bruge bussen. Det handler både om sikkerhed og hensynsfuld adfærd, når børnene får en prøvetur i bussen, tester buschaufførens plads og laver bremseprøve med en bold i midtergangen.

Buster kan også findes på Sydtrafiks hjemmeside, og han dukker også ofte op på Facebook og Instagram med en besked til børnene eller en lille konkurrence.

Buster 



Er der plads til dig i bussen?

Vi vil bruge Rejseplanens kapacitetsmodul til at synliggøre for de rejsende, hvilke afgange der er meget fulde, og hvilke afgange der har god plads. På den måde kan vi sikre kunderne en bedre rejseoplevelse, da det ofte kun er få ændringer i rejsemønsteret, der skal til for at undgå de meget fyldte afgange. Samtidigt giver det et bedre overblik over buskapaciteten for bestillere og køreplanlæggere, der kan have et øget fokus på en bedre ruteøkonomi.

Rejseplanens kapacitetsmodul kan håndtere både livedata og prognoser, og hos Sydtrafik bliver løsningen prognosebaseret og bygger på historiske data fra BI-plattformen. De rejsende ser kapaciteten som en lav, mellem eller høj belægningsgrad, når de søger på rejsen frem.

Driftsinformation på rette tid og rette sted

Den let tilgængelige trafikinformation er et væsentligt element i arbejdet med at skabe en god rejseoplevelse

for kunderne. Det skaber tryghed, når passagerne kan se, at deres rejser forløber som planlagt. Samtidigt mindsker det frustrationen og besværet for passagererne, når der er udfordringer på deres rejse.

Sydtrafik bruger som andre trafikskaber systemet Hafas Information Manager (HIM) til at vise driftsinformation på mange forskellige kanaler: Rejseplanen, Sydtrafiks hjemmeside, digitale stoppesteder og informationskærme i busserne. Arbejdet med driftsinformationerne skal optimeres på tværs af organisationen, så vi også fremadrettet sikrer en hurtig og komplet opdatering af trafikinformation til passagererne på tværs af disse kanaler. Vi ønsker også at inkludere de andre trafikskaber i arbejdet, så der skabes en ensartet oplevelse for passagererne på tværs af trafikskaberne.

Det skal være nemt at rejse med flextrafik

Flextrafikken er ikke så kendt som bussen. Kendskabet skal øges og samtidig skal vi styrke bevidstheden

om, at flextrafik kan bruges af alle. Der er udviklet en række forskellige flextrafik tilbud, målrettet forskellige kundegrupperes behov. De mange produkter kan få flextrafikken til at virke kompleks, men for den enkelte kunde skal mødet med flextrafik være enkelt. Det skal være nemt at finde sin flextrafik rejse, og nemt at booke og betale for den. Flextur og Plustur er på Rejseplanen og vi vil arbejde på at få flere flexprodukter gjort synlige på Rejseplanen.

Harmonisering af flextilbud på tværs af landet

Trafikselskaberne samarbejder tæt om udvikling af åben flextrafik som Flextur og Plustur. Priser og vilkår kan dog være forskellige og det kan være forvirrende for kunder, der har brug for at rejse på tværs af

trafikselskaber. Sydtrafik samarbejder med de andre trafikselskaber om at gøre standardprodukterne så ens som muligt, så vi kan kommunikere enkelt og letforståeligt til kunderne.

Tilgængelighedsfora

Sydtrafik afholder kundepanelmøder i de enkelte kommuner, hvor deltagerne rekrutteres bredt blandt alle passagergrupper. September 2022 suppleres disse første gang med et ekstraordinært møde dedikeret handicaporganisationerne. Afhængigt af tilslutning og behov kan dette møde gentages årligt. Handicaporganisationerne bliver herudover repræsenteret via Passagerpulsens passagerråd, hvori Sydtrafik ligeledes deltager.



PÅ VEJ MOD FREMTIDENS MOBILITETSLANDSKAB

Fremkommelighedstiltag

Busser vil være en del af fremtidens mobilitetslandskab, også selv om der måtte komme selvkørende biler m.m.. I områder med stor trængsel, kan busser nemlig transportere mange mennesker langt mere effektivt end biler. Men bussen skal komme hurtigt frem, for at kunderne vælger bussen fremfor bilen. I tæt samarbejde med byer med fremkommelighedsudfordringer og med inspiration og sparring fra andre trafikkselskaber vil Sydtrafik arbejde for løsninger, der sikrer, at bussen kan komme hurtigt frem, hvor der er trængsel. Sammen med kommunerne vil vi søge puljemidler til finansiering.

Selvkørende biler og busser

For få år siden troede vi at de selvkørende biler var lige om hjørnet. Udviklingen har dog vist sig at være meget kompleks. Der er både teknologiske udfordringer samt infrastruktur-mæssige, juridiske og trafik-kulturmæssige udfordringer. Der er dog store perspektiver i muligheden for engang at få selvkørende køretøjer, ikke mindst i tyndt befolkede områder. Selvkørende teknologi vil på sigt kunne reducere udgiften til kollektiv trafik, da chaufførlønning udgør over halvdelen af udgiften. Til gengæld vil der skulle findes erstatninger for den chauffør, der hjælper passageren ud og ind ad flexbilen eller den chauffør der holder ro og orden i skolebussen og hjælper den uvante bruger med at købe en billet og finde vej.

Sydtrafik vil ivrigt følge udviklingen og give mulighed for at vognmænd kan byde ind med selvkørende materiel, når teknologien er klar til det – til de rejseformål, hvor chaufføren kan undværes.

Når vi kører sammen, er det også kollektiv trafik

I dag er vi vant til at tænke kollektiv trafik som tog, busser og flextrafik. Men hvad hvis vi alle kunne bidrage til den kollektive trafik med vores egne biler? Så kunne vi virkelig få en god kollektiv trafik, vi ville reducere trængsel på vejene og gøre noget godt for miljøet.

I praksis har de færreste nok lyst til at åbne bilen op og tage andre med. Men hvis bare 5% er villig til at tage andre med i bilen, får vi et væsentligt større kollektivt mobilitetsstilbud end i dag. Flere private udbydere af samkørselsapps er godt på vej ind på det danske marked og i god dialog med os trafikkselskaber

om, hvordan samkørsels-bilerne kan bidrage til den kollektive trafik.

Som trafikkselskab har vi særligt fokus på muligheden for at medfinansiere samkørsel på rejserelationer, hvor der i dag er meget begrænsede bustilbud, og hvor flextrafik alternativet er meget omkostningsfuldt for kommunen. Hvis brugeren af flextrafik i bestemte rejserelationer kunne vælge en gratis samkørselstur (finansieret af kommunen) i stedet for en Flextur med egenbetaling for kunden, ville både kunden og kommunen spare penge. Og kunden ville måske få en ekstra god køreoplevelse sammen med en venlig sjæl fra lokalområdet.

Fremtidsperspektiverne er gode, men vejen derhen er kompleks. Som trafikkselskab må vi kun påtage os opgaver, der direkte fremgår af lov om trafikkselskaber, og i dag er vores handlerum begrænset til tilbud om bus, tog og flextrafik. Sydtrafik har dog søgt ministeriet om lov til at gennemføre to forsøg med samkørsel.

Kør mæ bænk

Lysten til at hjælpe hinanden er stor i de aktive landsbysamfund. I Sønderborg-området har landsbylauget sat 12 kør-mæ-bænke op. Bænkene signalerer, at her hjælper landsbyens beboere gerne hinanden og gir et lift.



Samkørsel til ungdomsuddannelser

Sydtrafik har anmodet ministeriet om dispensation til at gennemføre et forsøg, hvor vi giver unge med ungdomskort alternative rejsemuligheder på tidspunkter, hvor der ikke kører bus. Vi vil gerne afprøve en ordning, hvor vi inkluderer flextrafik samt samkørsel som en del af ungdomskortet, således at den unge kan få dækket udgifter til samkørsel, når der ikke kører en bus. Selvfølgelig med flextrafik som sikkerhedsnet, så den unge altid er sikker på at kunne komme hjem, hvis det ikke er muligt at finde en samkørselstur med en person, som den unge er tryk ved at køre med.

Frivilligbus i landområder

Sydtrafik har anmodet ministeriet om dispensation til at gennemføre et forsøg med frivillig-busser i landområder. Vi har igennem flere år haft et godt samarbejde med landsbybusserne i Sønderborg, hvor engagerede lokalråd skaber fælles løsninger i landsbyerne. Vi vil gerne arbejde videre med konceptet for landsbybus og udvikle en decideret frivilligbus, hvor frivillige kan transportere naboer fra lokalområdet til områdets hovedby i et koncept hvor der arbejdes med faste køretider, men hvor køreplanen løbende tilrettelægges efter, hvem der vil med. Både chaufføren og passagererne skal naturligvis have ærinde til hovedbyen.

Delemobilitet

Flere steder i Danmark gennemføres forsøg med bycykler, løbehjul og andre former for delemobilitet. Sydtrafik følger med i erfaringerne og vurderer, hvilke muligheder vi har for at bidrage til større mobilitet.

Vi mødes ved knudepunktsskiltet

Nye mobilitetsformer er ved at blive en del af den kollektive trafik. Det betyder, at vi skal have indrettet vores mobilitetslandskab, så de nye mobilister kan finde hinanden. En ny form for officielle mødesteder.

Trafikelskaberne har i samarbejde med Vejdirektoratet få udviklet et nyt vejskilt, til at markere det "knudepunkt" hvor forskellige transportformer mødes. Skiltene er i gang med at blive sat op over hele landet – i samarbejde mellem kommuner og trafikelskab. I Sydtrafiks område starter vi med at få sat skilte op ved de mest benyttede Plusturs stoppesteder, så vi gør det nemt for flexbil og passager at finde hinanden.

Knudepunkt

Danmark har fået et nyt vejskilt (M18). Det hedder "Knudepunkt" og markerer steder, hvor forskellige transportformer mødes. Det kan være tog, bus, flextrafik, samkørsel og andre mobilitetsformer.

Kommunen skal i samråd med Sydtrafik sætte skiltet op på steder, hvor forskellige transportformer mødes. Skiltet skal stå, så det bliver nemt for f.eks. flexbil og passager at finde hinanden.



BILAG

Flerårigt budget		Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024	Budget 2025	Budget 2026
Indtægter	Bus	250.203	250.251	241.656	249.285	251.450	252.142
	Tog	-	-	-	-	-	-
	Flextur	10.137	10.137	12.047	12.288	12.533	12.784

Udgifter	Bus	661.128	685.841	763.586	766.041	765.791	766.791
	Tog	16.065	18.699	20.236	20.312	20.312	20.312
	Flextur	28.618	31.629	37.862	38.874	39.500	40.139

Som supplement til denne mobilitetsplan er der udarbejdet en række lidt mere tekniske notater, der løbende kan opdateres administrativt. Aktuelt foreligger disse notater på www.sydtrafik.dk/trafikplan

2022

- › Togbetjening i Sydtrafiks område
- › Åben Flextrafik – tilbud i Sydtrafiks område
- › Sydtrafiks rutenet – frekvens og principper
- › Passagertal ved Sydtrafiks største stoppesteder

2021

- › Grøn udbudsstrategi for Sydtrafiks regionale busruter
Link www.sydtrafik.dk/det-grønne-sydtrafik

En række dokumenter danner grundlag for Sydtrafiks arbejde:

Sydtrafik

- › Trafikplan 2018-2022
Link: www.sydtrafik.dk/trafikplan
- › Strategi
Link: www.sydtrafik.dk/hvad-vil-vi

Trafikstyrelsen

- › Den statslige Trafikplan 2017-32: Trafikplan for den statslige jernbane (trafikstyrelsen.dk)
Link: www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Afsluttede-trafikale-analyser/Trafikplan-for-den-statslige-jernbane

Region Syddanmark

- › "Regionale principper for bustrafik 2020 - vedtaget af regionsrådet den 22. juni 2020"
Link: www.regionsyddanmark.dk/regional-udvikling/mobilitet/kollektiv-transport
- › Syddansk Mobilitetsstrategi 2020: Mobilitetsstrategi.pdf (regionsyddanmark.dk)
Link: www.regionsyddanmark.dk/regional-udvikling/mobilitet/syddansk-mobilitetsstrategi
- › Klimastrategi - Grøn omstilling i Syddanmark: Strategi (regionsyddanmark.dk)
Link: www.fremtidensyddanmark.regionsyddanmark.dk/regional-udviklingsstrategi/groen-omstilling-kli-ma-og-ressourcer/



VI KØRER FOR DIG

