



**Trafikplan 2009-2012
for kollektiv trafik i Sydtrafiks område**

Hovedrapport

September 2009



Forord

I henhold til lov om trafikselskaber skal Sydtrafik mindst hvert fjerde år udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet. Planen skal tage udgangspunkt i den statslige trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres på kontrakt med staten. Dette skal ske for at sikre sammenhæng med jernbanekørslen og for at sikre ens udgangspunkt for de enkelte trafikselskaber.

Med kommunalreformen blev den nuværende bestillerrolle indført. I grove træk betyder det, at kommunerne og regionen afgiver bestilling til Sydtrafik, om hvilken kørsel de ønsker at få udført. Sydtrafik sørger herefter for at udbyde kørslen og varetage kontakten til de entreprenører, som kører den.

Ambitionen er, at trafikplanen kan medvirke til at skabe sammenhæng i hele det kollektive udbud på tværs af kommune-, regions- og landegrænser. Det er Sydtrafiks ønske, at der med denne trafikplan gives startskuddet til i samarbejde med de 12 kommuner i Sydtrafiks område, Region Syddanmark, togoperatører, andre trafikselskaber og vognmænd, at der i fremtiden kan tilbydes en mere tidssvarende og attraktiv kollektiv trafik til kunderne. Denne trafikplan skal danne udgangspunktet for den detaljerede planlægning i den kommende 4-årige planperiode (2009-2012). Det vil sige, at der i trafikplanen opstilles overordnede rammer for den fremtidige planlægning, som Sydtrafik og samarbejdsparten kan tilrettelægge kørslen efter.

Planen er opdelt i en hovedrapport og en bilagsrapport. I hovedrapporten er der en opsamling på den kollektive trafik i Sydtrafiks område og dernæst en beskrivelse af det nuværende og fremtidige regionale rutenet med konkrete retningslinjer for den fremtidige regionale betjening. For kommunerne er der opstillet servicekriterier, som i videst muligt omfang skal danne rammen for de efterfølgende års køreplanlægning. I bilagsrapporten gennemgås nuværende og fremtidige rejsemuligheder for de udpegede regionale relationer. Desuden indeholder bilagsrapporten bidrag fra kommunerne.

Det er tanken, at de beskrevne ændringer og servicekriterier for det regionale rutenet skal implementeres i den kommende planperiode startende fra køreplansskiftet i 2011. Hovedrapporten indeholder derfor også en implementeringsplan.

Der er sideløbende med Sydtrafiks eget arbejde med trafikplanen blevet udarbejdet et notat med bl.a. pendleranalyser i samarbejde med Region Syddanmark, KKR og Trekantområdet. Analyserne blev i sommeren 2009 stillet til rådighed for regionen og kommunerne. Analyserne kan således indgå som supplement til trafikplanen, når bestillerne skal indgive deres bestillinger til de kommende års køreplansskifter.

Det er Sydtrafiks intention, at trafikplanarbejdet fremover skal indgå i vores, men også kommunernes og regionens arbejde på en langt mere dynamisk måde, end det har været muligt under denne første udarbejdelse. Planarbejdet til den næste trafikplan vil derfor allerede tage sin begyndelse ved udgivelsen af denne trafikplan. Der vil således i den kommende planperiode blive udarbejdet delrapporter, hvori konkrete problemstillinger behandles. Dette fortløbende arbejde skal ses dels som opfølgning på denne trafikplan og dels som forarbejde til den kommende trafikplan.

Indholdsfortegnelse

1. Resumé.....	5
2. Indledning	9
2.1 Baggrund	9
2.2 Samarbejdsparter	9
2.3 Den nuværende og fremtidige kollektive trafik.....	10
2.4 Sammenhæng mellem de enkelte trafiksystemer	11
2.5 Trafikplanens mål og målgrupper	11
3. Regionale ruter	13
3.1 Nuværende regionalt rutenet.....	13
3.2 Definition af regionale ruter	14
3.3 Regionale rejsemål og frekvenser	17
3.4 Udpegning af relationer og definition af kvalitetskriterier	19
3.4.1 Strategi med hurtigruter og almindelige regionalruter	20
3.4.2 Afstandskategorier	21
3.4.3 A-A relationer	22
3.4.4 C-A relationer	25
3.4.5 B-A relationer	26
3.4.6 C-C relationer	27
3.5 Fremtidigt regionalt rutenet.....	28
3.5.1 Hurtignet	29
3.5.2 Regionalnet	31
3.5.3 Økonomi	35
4. Lokale ruter	42
4.1 Lokale rutetyper	42
4.1 Billund Kommune.....	45
4.2 Esbjerg Kommune.....	47
4.3 Fanø Kommune	50
4.4 Fredericia Kommune	52
4.5 Haderslev Kommune	54
4.6 Kolding Kommune.....	56
4.7 Sønderborg Kommune	58
4.8 Tønder Kommune	60
4.9 Varde Kommune	62
4.10 Vejen Kommune	64
4.11 Vejle Kommune.....	66
4.12 Aabenraa Kommune	68
5. Implementeringsplan.....	70
6. Det videre arbejde	77

1. Resumé

I Sydtrafiks trafikplan præsenteres den samlede plan for kollektiv trafik i Sydtrafiks område. Det er Sydtrafiks første trafikplan, og den er blevet til i løbet af Sydtrafiks 3. leveår.

Baggrund

Sydtrafik skal ifølge lov om trafikselskaber mindst hvert fjerde år udarbejde en trafikplan på baggrund af statens trafikplan for jernbanen. Oveni det rent lovgivningsmæssige er der generelt et behov for at se rutenettet i Sydtrafiks område i en ny sammenhæng med kommuner og region, som de tager sig ud efter kommunesammenlægningen i 2007.

Således udarbejdede Region Syddanmark i 2008 "Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning", hvori regionens overordnede ønsker til et regionalt rutenet fremgår.

Mange af kommunerne har fået eller er ved at få udarbejdet materiale, der beskriver kommunernes kollektive trafikforhold samt ønsker og forslag til, hvordan det kunne se ud i fremtiden.

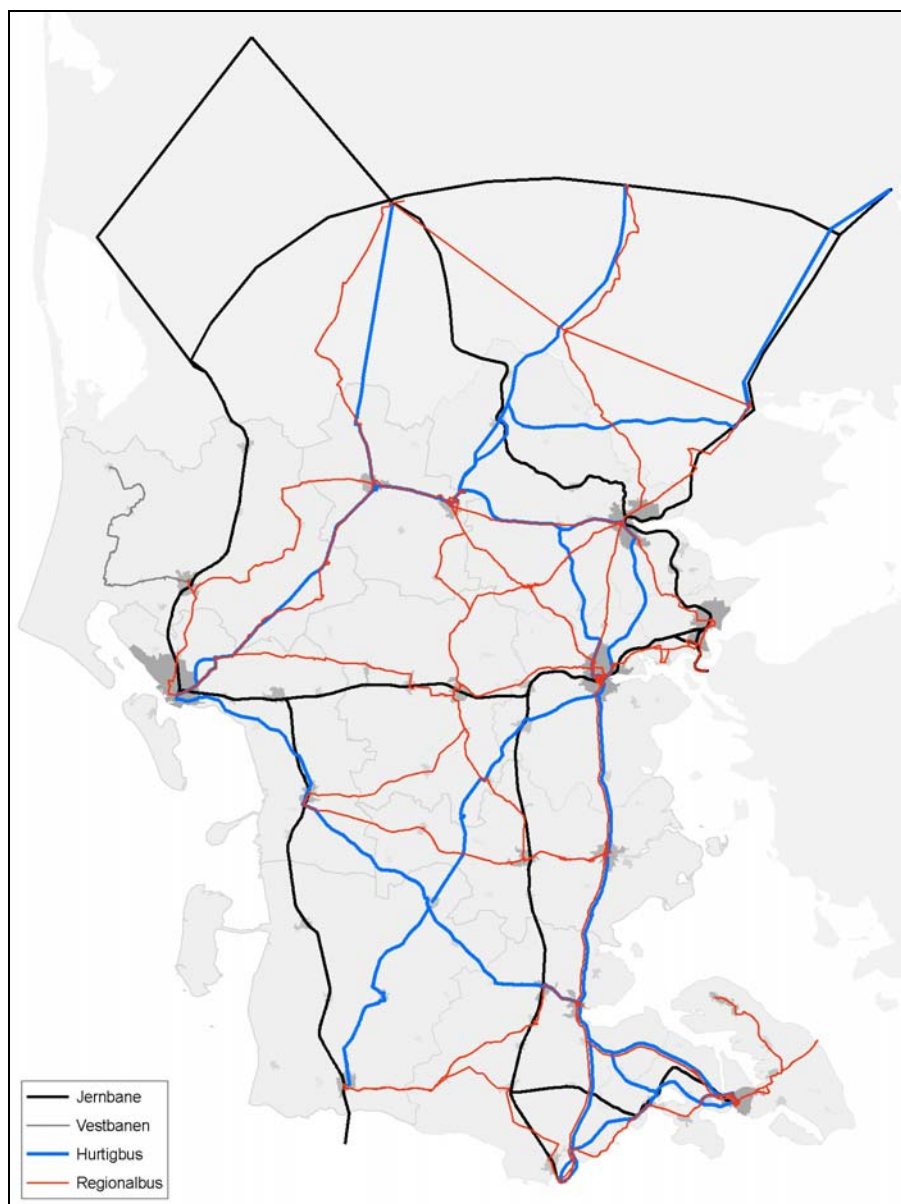
Den overordnede røde tråd i udarbejdelsen af denne trafikplan har været at imødekomme ønsket om en forbedret kollektiv trafikoplevelse blandt passagerer, både de forhenværende, nuværende og kommende.

Planen er udarbejdet som et planlægningsværktøj til brug i den årlige køreplanlægning såvel internt som eksternt, og ønsket er, at det fælles udgangspunkt kan være med til at gøre den kollektive trafik i Sydtrafiks område mere homogen, end det er tilfældet i dag.

Det regionale rutenet

Med udgangspunkt i Region Syddanmarks principper er der opstillet et konkret bud på, hvad det kommende regionale rutenet vil kunne byde på. Ud over tog, som indgår i betjeningen, arbejdes der med 2 produktkategorier:

- Hurtigbusser
- Regionalbusser



Det fremtidige overordnede rutenet i Sydtrafiks område.

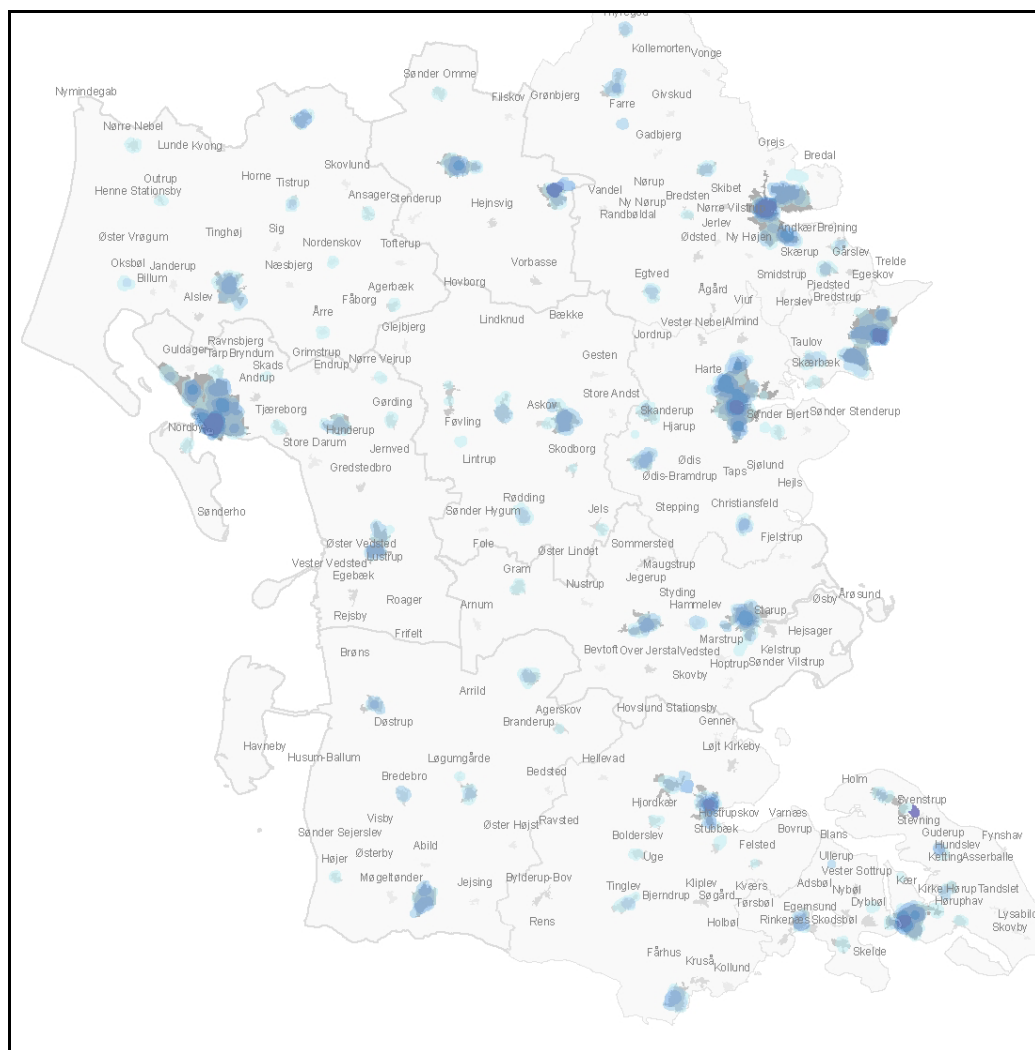
Ved at arbejde med 2 forskellige produktkategorier opnås både en hurtig betjening mellem vigtige rejsemål og en supplerende dækning af lidt større bysamfund. Samtidig imødekommes (med visse modifikationer) regionens ønske om bestemte frekvenser i forskellige rejserelationer. De generelle træk er, at der køres ofte og hurtigt på strækninger mellem byer med indbyggerantal større end 25.000. Byer med indbyggertal større end 5.000, men mindre end 25.000, betjenes også, men dog med lidt lavere frekvens og knap så direkte kørende ruter.

Et væsentligt kriterium for at skabe et sammenhængende og attraktivt rutenet er en god korrespondance mellem de enkelte ruter samt korrespondance til relevante tog. I bilagsrapporten er der under gennemgangen af de enkelte relationer henvist til specielle korrespondancer, som skal sikres i forhold til rejser mellem regionale rejsemål. Derudover skal der ved vigtige knudepunkter som rutebilstationer eller terminaler også sørges for bedst mulige korrespondancer til kommunale eller lokale mellembys ruter.

Bruttoudgifterne til det nye regionale rutenet er beregnet til ca. 141 mio. kr., hvor der i dag betales ca. 143 mio. kr. Udgifterne er dog beregnet efter en temmelig overordnet metode og er derfor behæftet med en vis usikkerhed.

De lokale ruter

Kommunerne i Sydtrafiks område er præget af meget store forskelle i størrelse og befolkningstæthed. Der er opstillet forslag til servicekriterier for de enkelte kommuner med udgangspunkt i 3 produktkategorier: Mellembys ruter, bybuslinjer og oplandsruter. Derudover er der skelnet mellem servicekriterier for befordring af skoleelever og uddannelsessøgende samt alle andre. Alle andre er bl.a. den store gruppe af pendlere, som i dag i større eller mindre grad benytter den kollektive trafik. For at kortlægge, hvor de potentielle pendlere arbejder, har Sydtrafik gjort brug af et kort, der viser antal årsværk over 250 pr km². De mørke farver angiver de højeste koncentrationer.



Antal årsværk større end 250 pr. km²

Implementering af det nye regionale rutenet

Implementeringen af det nye regionale rutenet forventes at ske i flere faser.

I fase 1, som iværksættes 2010, gennemføres en arbejdsplan:

- Vestbane-området

I fase 2, som iværksættes 2010-11, gennemføres planerne:

- Det centrale Trekantområde
- Billund Lufthavn (del 1)

I fase 3, som iværksættes 2011-12, gennemføres planerne:

- Billund Lufthavn (del 2)
- Als
- Kongeå

I fase 4, som iværksættes 2012-13, gennemføres planerne:

- Billund Lufthavn (del 3)
- Fra Kolding mod Syd
- Tønder

I fase 5, som iværksættes 2013-14, gennemføres planerne:

- Esbjerg – Kolding
- Sønderjylland på tværs

Arbejdsprocesserne med udfærdigelsen af de endelige regionale ruter skal naturligvis ske i tæt samarbejde med regionen, berørte kommuner og vognmænd. I det omfang, det også berører togoperatører, involveres disse for samtidig at sikre god sammenhæng og korrespondance til tog.

Det videre arbejde

Arbejdet med trafikplanen vil foregå som en dynamisk proces, hvor der løbende arbejdes videre i den kommende planperiode. Som opfølgning på denne trafikplan og forbedrelse til den næste vil der for eksempel ske en færdiggørelse af en statusrapport med nøgletal for den eksisterende kørsel, blive udarbejdet en rapport om kollektiv betjening af udkantsområder, blive opstillet principper for natbuskørsel og blive arbejdet med principperne for stoppestedsplacering for de nye hurtigruter og regionalruter.

Derudover har der i arbejdet med denne trafikplan og generelt i køreplanlægningen vist sig et stort behov for et bedre datagrundlag end det forhåndenværende. Bl.a. vil der blive fokuseret på bedre GIS-kort og mulighed for at kunne inddrage indtægtsvurderinger i kommende analyser.

2. Indledning

2.1 Baggrund

Dette er Sydtrafiks første trafikplan. Trafikselskabet Sydtrafik blev etableret d. 1. januar 2007 som følge af nedlæggelse af amterne i forbindelse med strukturreformen. Sydtrafik er således en fusion af Sydbus (i Sønderjyllands Amt), Ribe Amts Trafikskab og Vejle Amts Trafikskab.

Både på det organisatoriske område, men i høj grad også på det planlægningsmæssige område har strukturreformen betydet store udfordringer for parterne i planlægningen af den kollektive trafik. En af de væsentligste ændringer var definitionen af bestillerrollen. De 12 kommuner i Sydtrafiks område og Region Syddanmark bestiller og betaler for den kollektive trafik. Det er således dem der bestemmer, hvilken service, der tilbydes. Sydtrafik har i den forbindelse en koordinerende rolle parterne imellem og agerer samtidig som konsulenter overfor ejerne i deres arbejde med den kollektive trafik. Sydtrafik arbejder for at skabe god sammenhæng mellem det regionale og lokale rutenet og til jernbaner, fly og færger. Sydtrafik sender kommunernes og regionens kørsel i udbud for derved at sikre den bedst mulige betjening indenfor det givne budget. En sådan arbejdsfordeling, der involverer mange parter, stiller krav til samarbejdet og specielt for kommunerne og regionen er kravene til indsatsen store. Dette trafikplanarbejde har til hensigt at sætte rammerne for planlægningen både på regionalt og på kommunalt niveau for at sikre en fornuftig koordinering af den kollektive trafik i Sydtrafiks område.

Trafikplanen er udarbejdet med udgangspunkt i lov om trafikselskaber, som angiver, at trafikselskabet skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, og at planen skal udarbejdes mindst hvert fjerde år med udgangspunkt i den statslige trafikplan. Den statslige jernbaneplan er ikke i det oprindeligt forventede omfang blevet benyttet som udgangspunkt for Sydtrafiks trafikplan, dels pga. det sene udgivelsestidspunkt i forhold til eget trafikplanarbejde og dels pga. planens manglende strategiske overvejelser om den fremtidige kollektive betjening, som udgør en væsentlig del af Sydtrafiks trafikplan.

2.2 Samarbejdsparter

Togoperatører

Togkørslen på de statslige jernbanestrækninger i Sydtrafiks område udføres af DSB og Arriva på kontrakt med staten.

For DSB's vedkommende gør der sig et specielt forhold gældende. DSB's nuværende kontrakt med staten om togkørsel stiller først krav om fuld opfyldelse, når DSB har tilstrækkelig materiel hertil. Togtrafikken er indgået i vurderingerne ud fra den nuværende køreplan, og såfremt DSB får det nødvendige materiel til at opfylde sin kontrakt fuldt ud, kan det blive nødvendigt at foretage en revurdering af behovet for buskørsel på visse af trafikplanens relationer.

Arriva kører på strækningerne i den vestlige del af Sydtrafiks område, samt på privatbanestrækningen Varde – Oksbøl – Nørre Nebel (Vestbanen). Kontrakten om kørsel på Vestbanen udløber ved udgangen af 2010.

Region Syddanmark

Regionen er den ene af i alt 13 bestillere af kollektiv trafik hos Sydtrafik. Regionen er bestiller på den regionale bustrafik inkl. natbusser og Vestbanen.

Det syddanske regionsråd vedtog på sit møde den 29. september 2008 "Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning". Disse principper har været Region Syddanmarks indspil til Sydtrafiks trafikplan, og der har løbende i udmøntningen af principperne været en dialog mellem Sydtrafik og regionen.

Kommuner i Sydtrafiks område

Kommunerne udgør de andre 12 bestillere. Den kollektive bustrafik i kommunerne udgør et ganske varieret udbud af kollektiv trafik. Der er bybuskørsel, lokalkørsel, skolekørsel, handicapkørsel, natbuskørsel og mulighed for Sydtur, som er et særligt tilbud om behovsstyret kørsel. Det er meget forskelligt fra kommune til kommune, hvordan der arbejdes med kollektiv trafik, og hvordan den kollektive trafik opleves af borgeren.

Det er Sydtrafiks intention, at trafikplanen skal blive et værktøj, der angiver serviceniveauet i den kollektive trafik, og synliggør, at eventuelle forskelle i niveauet mellem kommunerne skyldes bevidste valg hos bestillerne. Planen skal være med til at sikre, at det samlede tilbud i Sydtrafiks område på trods af eventuelle forskelle mellem kommunerne opfattes som logisk og sammenhængende.

Andre trafikselskaber

Sydtrafik er med som deltager i trafikplanlægningsgruppen, der samles med deltagere fra alle landets trafikselskaber i regi af Trafikselskaberne i Danmark. Der er i den forbindelse foretaget en vis koordinerende indsats. I det fremtidige arbejde forventes det imidlertid, at der vil ske en højere grad af koordination af selskabernes trafikplaner, end det har været muligt i disse første udgaver.

Sydtrafik har Midttrafik, FynBus og den tyske region Slesvig-Holsten som naboer. Det samarbejde, der hidtil har været, har Sydtrafik et ønske om at gøre endnu bedre gennem øget fokus og samarbejde.

2.3 Den nuværende og fremtidige kollektive trafik

Det nuværende udbud af kollektiv trafik i Sydtrafiks område er i store træk sådan som det var ved amternes nedlæggelse. De gamle kommune- og amtsgrænser skinner stadig tydeligt igennem på flere områder. Der er stor forskel i zonestørrelserne, udførelsen af stoppestedstavler, takster (som dog er ved at blive udjævnet), betjeningsniveau, køreplanlægningsdata m.fl.

Der vil i de kommende år ske store ændringer i den kollektive trafik i Sydtrafiks område. Indførelse af rejsekort, udbygning af en flekstrafikordning for behovsstyret trafik og et nyt ensartet zonesystem er blot nogle af de ændringer, som vil få betydning for planlægningen af den kollektive trafik. Set i lyset af disse forhold er vægten i trafikplanen lagt på at få udmøntet regionens principper i et konkret rutenet og herefter på kommunernes servicekriterier, som skal danne rammen for en mere ensartet planlægning af den kollektive trafik i kommunerne.

Der er således en forskel på detaljeringsgraden mellem den regionale og den lokale trafik i denne trafikplan. Det er imidlertid ikke et udtryk for en nedprioritering af den lokale trafik. Der vil i implementeringsfasen i samarbejde med kommunerne skulle ske en mere detaljeret planlægning af den lokale trafik.

Vestbanen

Sydtrafiks område omfatter også privatbanen Vestbanen, der kører mellem Varde og Nørre Nebel via Oksbøl. Kontrakten med Arriva om kørsel på banen udløber ved udgangen af 2010, og kørslen har derfor netop været i udbud. Et element i udbuddet har været en forlængelse af kørslen til Esbjerg. De endelige konsekvenser af udbuddet kendes endnu ikke, men der vil blive foretaget en nærmere vurdering af behovet for regional buskørsel og privatbanetransport til turistområderne i den vestlige del af Varde Kommune.

2.4 Sammenhæng mellem de enkelte trafiksystemer

Den samlede kollektive trafik udgøres af forskellige systemer. På det internationale og det nationale plan er lufttrafikken, jernbanetrafikken og færgetrafikken de vigtigste. På regionalt og kommunalt niveau findes der på det overordnede niveau busruter fordelt på hurtig-/ekspresruter, regionalruter og lokale mellembusruter, der skaber forbindelse mellem rejsemål og sikrer adgangen til de internationale og nationale trafiksystemer.

I Sydtrafiks område findes den internationale lufthavn Billund Lufthavn, som med årligt ca. 2,5 mio. passagerer (2008) er Danmarks næststørste. 94 % af passagererne flyver udenrigs og 6 % (ca. 150.000) indenrigs. På grund af dens store trafikale betydning betragtes Billund Lufthavn som et væsentligt regionalt rejsemål og dermed som vigtig destination for regionale ruter og hurtigruter.

Udover Billund Lufthavn findes Sønderborg Lufthavn, Esbjerg Lufthavn og Vojens Lufthavn. Sønderborg Lufthavn har afgang til København, Esbjerg Lufthavn samler trafikken til olieplatforme i Nordsøen, mens der til og fra Vojens Lufthavn pt. ikke findes rutefly.

Det samlede busrutenet i Sydtrafiks område sikrer desuden tilgang til færgerne, både de internationale og de vigtige forbindelser til de mindre øer i Sydtrafiks område.

Det statslige jernbaneanet indenfor Sydtrafiks område er betjent af DSB og Arriva. På internationalt niveau er der forbindelse til og fra Tyskland via Padborg og via Tønder.

Trafikstyrelsen udgav i starten af 2009 *Trafikplan for den statslige jernbane 2008 – 2018*, som blandt andet beskriver, hvordan trafikbetjeningen på det statslige jernbaneanet forventes at udvikle sig frem mod 2018.

Dette landsdækkende trafiknet suppleres på regionalt niveau med hurtigbusser (X-busser) og regionalbusser. Stationerne, især i de større byer som Vejle, Kolding og Esbjerg, tjener som knudepunkter. Blandt de mindre byer, som er relevante for rejsende der skal skifte mellem tog og bus, er f. eks. Tinglev, Rødekro, Vojens og Give.

En god sammenhæng mellem trafiksystemerne vil bidrage til en attraktiv kollektiv trafik, til flere passagerer og dermed bedre økonomi, til mindre trængsel på vejene, til at opfylde miljø- og klimamæssige målsætninger og som grundlag for en bred markedsføring.

2.5 Trafikplanens mål og målgrupper

Målet med denne trafikplan er primært at stille et planlægningsværktøj til rådighed for planlæggerne såvel internt som eksternt. Hensigten med et sådant planlægningsværktøj er, at der løbende skal kunne sikres en ensartethed i og koordinering af den kollektive trafik til glæde for alle parter og især for passagererne, både de eksisterende og de nye.

Et vigtigt mål med trafikplanlægningen er at skabe langsigtet stabilitet og forudsigelighed indenfor den kollektive trafik. Dette betyder, at passagererne kan føle sig sikre på, at det kollektive net ikke ændres væsentligt med korte intervaller eller med kort varsel. Samtidig skal planlæggerne af lokale ruter og beslutningstagere kunne forholde sig til det overordnede net – og omvendt – således at den kollektive trafik hænger bedst muligt sammen. Stabiliteten anses for at være et vigtigt grundlag for ikke at tabe eksisterende passagerer og for at kunne tiltrække nye passagerer.

Målet er også at kunne levere en bedre og mere attraktiv kollektiv trafik til så mange borgere som overhovedet muligt. Det er derfor, der især fokuseres på en højfrekvent betjening af relationer mellem regionale rejsemål, hvor det er til gavn for mange mennesker.

Samtidig betragter Sydtrafik det som et vigtigt mål at sikre en acceptabel tilgængelighed i tyndt befolkede udkantsområder. For disse områder opstilles minimumskrav, som giver stabil og pålidelig betjening.

Et vigtigt mål er, at sammenhængen mellem de enkelte systemer indenfor den kollektive trafik forbedres og sikres. Regionalbusser og især hurtigbusser skal supplere det eksisterende toget, og der skal være gode korrespondancer ved de relevante knudepunkter. Samtidig skal kommunale og fælleskommunale mellembysruter pga. deres tilbringerfunktion til det regionale og landsdækkende net have gode korrespondancer med regional- eller hurtigruter, og hvis muligt også med tog.

Oplandsruter, der primært befordrer skolebørn, vil derimod først og fremmest tjene lokale formål, hvor der tages hensyn til skolernes ringetider osv. Alligevel skal også disse ruter, hvor det kan lade sig gøre, knyttes til det mere overordnede rutenet med bedst mulige korrespondancer.

Alt dette skal pga. den aktuelle økonomiske situation klares indenfor de eksisterende økonomiske rammer. Dette medfører en forskydning i midlernes anvendelse, idet der bruges flere ressourcer end hidtil til et højfrekvent, direkte og hurtigt basisnet mellem væsentlige rejsemål. Samtidig reduceres og forenkles der i andre områder, som stadig skal have en stabil grundbetjening, delvis med behovsstyrede systemer.

I det hele taget har det været ønsket om en forbedret kollektiv trafikoplevelse, der har været den røde tråd i trafikplanarbejdet. Det bør det også være fremover i såvel køreplanlægningen som trafikplanlægningen.

Trafikplanens målgrupper er vores samarbejdsparter. Både for Sydtrafiks interne planlæggere, på embedsmandsniveau og politisk er det ønsket, at trafikplanen vil være et redskab i planlægningen. I sidste ende er målgruppen regionens borgere og besøgende, som i fremtiden skal kunne råde over fornuftig og attraktiv kollektiv trafik.

3. Regionale ruter

Ved kommunesammenlægningen i 2007 overtog Region Syddanmark det økonomiske ansvar for et nærmere defineret antal ruter. Ruterne blev principielt valgt ud fra, om de passerede en kommunegrænse, med kun enkelte undtagelser. Det blev samtidig besluttet at drive ruterne videre med daværende ruteforløb og frekvens.

Den 29. september 2008 vedtog Region Syddanmark "Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning", som skal medvirke til at imødekomme borgernes ønsker til kollektiv trafik og dermed dels fastholde de nuværende passagerer og dels give grobund for flere passagerer i busserne. Region Syddanmark ønsker samtidig at binde regionen sammen og vurderer, at den kollektive trafik udgør en vigtig rolle i den sammenhæng. Målet er derfor, inden for det nuværende budget, at skabe størst værdi for borgerne. Med disse udgangspunkter har Region Syddanmark jf. deres principper oplyst regionale rejsemål og angivet frekvenser for rutekategoriene.

Sydtrafik har vurderet regionens principper i forhold til det nuværende udbud af regionalruter og beskriver i dette kapitel, hvordan principperne forventes udmøntet i et nyt regionalt rutenet.

I gennemgangen benyttes af hensyn til genkendeligheden de nuværende numre på eksisterende ruter. Disse er "arvet" fra de tre trafikselskaber, der eksisterede før Sydtrafiks etablering, og de er ikke nødvendigvis entydige. Der vil derfor i planperioden og i forbindelse med etableringen af nye ruter skulle foretages en ny nummerering af samtlige ruter.

3.1 Nuværende regionalt rutenet

Produkterne i det regionale rutenet består af Vestbanen, X-busser og regionale busser.



Figur 1: Nuværende regionale ruter.

Jernbanetrafikken betjenes af DSB på østkysten samt på hovedstrækningen til Esbjerg, mens Arriva kører på vestkysten.

Vestbanen er en privatbane, der forbinder Varde med Nørre Nebel via Oksbøl. Den har mange stop undervejs og kører med time-drift i hverdagene i myldretiderne og ellers 2-time-drift. I aften- og weekendtimerne køres der hovedsagelig med 2-time-drift.

Kontrakten med Arriva om kørsel på Vestbanen udløber ved udgangen af 2010, og kørslen har derfor netop været i udbud. Et element i udbuddet har været en forlængelse af kørslen til Esbjerg. De endelige konsekvenser af udbuddet kendes endnu ikke, men der vil inden udgangen af 2010 blive foretaget en nærmere vurdering af behovet for regional buskørsel til turistområderne i den vestlige del af Varde Kommune.

X-busserne forbinder større jyske byer med busser, der kører direkte mellem byerne og med meget få stop. Der er stor forskel på frekvensen, som generelt afhænger af afstanden mellem rejsemålene.

Regionalruterne forbinder ikke nærmere definerede større byer og betjener ofte gymnasier. Ruteforløbene kan være ganske forskellige afhængige af, hvilken tur der køres. Udenfor bymæssig bebyggelse kan der standses på anfordring. Der køres med mange forskellige frekvenser, og det er individuelt for ruterne, om der køres aften og weekend.

En lille del af regionalbusserne er helårige natbusser og julenatbusser.

3.2 Definition af regionale ruter

Trafikskaber finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra bestillerne. Sydtrafiks finansieringsmodel er baseret på lovens forudsætninger om, at ingen bestiller skal betale for mere end sin egen kollektive trafik.

Bustrafik af regional betydning er ikke defineret præcist i loven, men af bemærkningerne fremgår, at "det forventes, at trafikskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune"

I delingsaftalen, som blev indgået i forbindelse med kommunalreformen 1. januar 2007, blev det hidtidige busnet i Region Syddanmark delt mellem kommuner og region således, at regionen overtog finansieringen af busruter, som forløber i mere end én kommune, dvs. stort set alle ruter, der passerer en kommunegrænse (protokollat 1 til vedtægterne for Sydtrafik).

Men allerede dengang var man opmærksom på, at dette simple kriterium i sammenhæng med trafikplanarbejdet skulle afløses af en ny definition. Tanken var, at regionale ruter defineres ud fra regionale behov og ønsker – herunder i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan - således at definitionen af regionale ruter ikke automatisk blot er ruter, der forløber i mere end én kommune.

I det følgende beskrives forskellige elementer, som kan bidrage til definition af busruter af regional betydning.

Stabilitet

En rute af regional betydning skal som udgangspunkt bibeholdes uden større ændringer i flere sammenhængende køreplanperioder.

Tilgængelighed

Ifølge den regionale udviklingsplan er det et væsentligt formål "at sikre en høj dækning af offentlig servicetrafik i tæt befolkede byer og samtidig sikre en rimelig forsyning af kollektiv trafik i regionens tyndt befolkede områder". Regionens mål indeholder f.eks., at bosætningen i de tyndt befolkede områder fremmes gennem en styrkelse af bl.a. tilgængelighed.

Målgrupper

Vigtige målgrupper er erhvervsspendlere og uddannelsessøgende, men også fritids- og ferierejser, som foregår over større afstande. Ifølge den regionale udviklingsplan skal "turismen styrkes gennem udviklingen af nye og mangeartede turismeprodukter".

Rejsemål

Formålet er at skabe forbindelse til vigtige rejsemål, f.eks. a) byer med en vis størrelse og/eller centralitet i forhold til dens opland, b) trafikknudepunkter som lufthavne, færgehavne, jernbanestationer og rutebilstationer, c) arbejdspladskoncentrationer og relevante uddannelsessteder, d) sæsonafhængige rejsemål som turistområder med et vist antal gæster. De fleste rejsemål som er nævnt under b) og c) vil samtidig ligge i de største/centrale byer som er omfattet af a).

Netværksfunktion

Formålet er, at der via forbindelser mellem naborejsemål skabes et netværk af ruter, som sikrer rejsemuligheder i hele regionen, dvs. fra alle rejsemål til alle andre rejsemål uden større omveje. Når en rejse mellem to naborejsemål ville kræve en omvej på mere end 25 %, idet man skal benytte en forbindelse via et tredje rejsemål, kan dette betragtes som argument for en direkte forbindelse mellem disse to rejsemål – i hvert fald i dagtimerne om hverdagen. Som undtagelse kan det accepteres, når to eller mindst et af rejsemålene ligger tæt på (maks. 20 km afstand) et væsentligt rejsemål, hvorfra der er gode forbindelser med høj frekvens.

Krydsning af kommunegrænser

Idéen er, at ruter indenfor en enkelt kommune overvejende har lokale formål, mens ruter som krydser mindst en kommunegrænse overvejende har regionale formål.

Regionale rejsende

Med "regionale rejsende" betegnes rejsende, der under rejsens forløb passerer en eller flere kommunegrænser. I sammenhæng med skift kan der også findes regionale rejsende på en rute, hvor selve ruten slet ikke krydser en kommunegrænse. En rute kan defineres som værende af regional betydning, når der kører et bestemt antal regionale rejsende med ruten eller når de regionale rejsende udgør en bestemt andel af alle passagerer af den rute.

Ruteforløb

Regionale ruter skal køre en direkte vej, enten udelukkende på den korteste vej mellem to relevante rejsemål eller med korte omveje i begrundede tilfælde. En relevant begrundelse for kortere omveje kan være hensyntagen til vigtige målgruppers behov,

f.eks. idet pendlere skal have en forbindelse fra deres by til vigtige arbejdspladsområder eller idet ruteforløbet tager hensyn til beliggenheden af vigtige uddannelsessteder.

Hastighed

Regionale ruter skal være konkurrencedygtige med hensyn til rejsehastigheden mellem to rejsemål. Hastigheden kan f. eks. beskrives som gennemsnitshastighed mellem rutes endepunkter. Interessant er også en sammenligning med rejsetiden med bil. En god hastighed kan bl.a. opnås ved ikke at køre for store omveje. Som realistisk gennemsnitshastighed anses en oplevet gennemsnitshastighed af mindst 35 km/t (eller i tilfælde af hurtigbusser af mindst 50 km/t) set i forhold til den hurtigste vej i bil.

Frekvens

Regionalruter skal køre med faste frekvenser, bl.a. fordi de skal supplere statens jernbanenet. Normalt skal frekvensen være timedrift i dagtimerne på en hverdag, men der kan forekomme afvigelser, når behovet er større eller mindre. Dog skal betjeningen normalt ikke være mindre end 2-times-drift.

Selvfinansieringsgrad

Et tegn på "regional betydning" er passagertal på en rute - og dermed indtægterne og selvfinansieringsgraden. Region Syddanmark foreslår, at kun de ruter, som har en selvfinansieringsgrad (dækningsgrad) på mindst 50 %, regnes for at være af regional betydning.

Ingen parallelbetjening

Ruter af regional betydning betjener de relationer mellem relevante rejsemål, som ikke er forbundet med en jernbanestrækning.

Langt de fleste af de ovennævnte elementer for en definition af regionale ruter er Sydtrafik enig i. Regionale ruter skal være en stabil betjening af relevante rejsemål med stort set direkte og hurtige ruter, som tilsammen danner et netværk der sikrer tilgængeligheden i hele regionen, såvel imellem større byer som i tyndtbefolkede udkantssområder. Som supplement til betjeningen på jernbanenettet skal regionalruterne køre med afpassede frekvenser.

Flere af de elementer der er nævnt i det ovenstående vurderes som kritiske i forhold til definition af en regionalrute:

Selvfinansieringsgraden indebærer risiko for et ustabilt rutenet, da den afhænger af bl.a. bruttoomkostningerne, som kan stige med kort varsel. Et eksempel er lovændringer på europæisk niveau f.eks. ændringer i betingelserne for leasing i udlandet. På den anden side kan rutens indtægter forandre sig dramatisk indenfor kort tid, f.eks. hvis der forsvinder arbejdspladser i sammenhæng med en international krisesituation. Med en selvfinansieringsgrad på minimum 50% som kriterium, vil det resultere i et regionalt rutenet som kun forbinder byer på den jyske østkyst. Sydtrafik mener derfor, at selvfinansieringsgraden ikke kan benyttes til definition af en regionalrute, idet andre kriterier er langt mere afgørende.

Parallelbetjening af jernbanen anses heller ikke for at være et afgørende kriterium, da togbetjeningen givetvis ikke opfylder de krav, som med denne trafikplan er opstillet til serviceniveauet mellem to rejsemål. Desuden kan der være mellemliggende

rejsemål, som ikke betjenes af tog (f.eks. Haderslev og Aabenraa på togstrækningen mellem de to væsentlige rejsemål Kolding og Sønderborg).

Kommunegrænsen er ikke et entydigt kriterium, da ikke alle ruter på tværs af en kommunegrænse automatisk er "af regional betydning". Samtidig findes ruter, som har en forholdsvis udpræget regional betydning på trods af, at de udelukkende kører indenfor en eneste kommune, f.eks. når det gælder betjeningen af regionale rejsemål. Tilgængeligheden af regionale rejsemål bør i hvert fald have en højere prioritet.

Regionale rejsende burde også omfatte de rejsende, der skifter under rejsens forløb. Problemet er, at passagertællingerne i Sydtrafiks område ikke indeholder oplysninger om passagerens fuldstændige rejseforløb. Der mangler en konkret viden om, hvor mange af passagererne skifter og dermed, hvor mange regionale rejsende er at finde. For i fremtiden at have bedre data vedrørende de eksisterende rejsemønstre har Sydtrafik allerede udviklet et spørgeskema som skal testes i løbet af efteråret 2009.

På den baggrund benytter Sydtrafik i Trafikplanarbejdet følgende kriterier til vurdering af, om en rute har regional betydning:

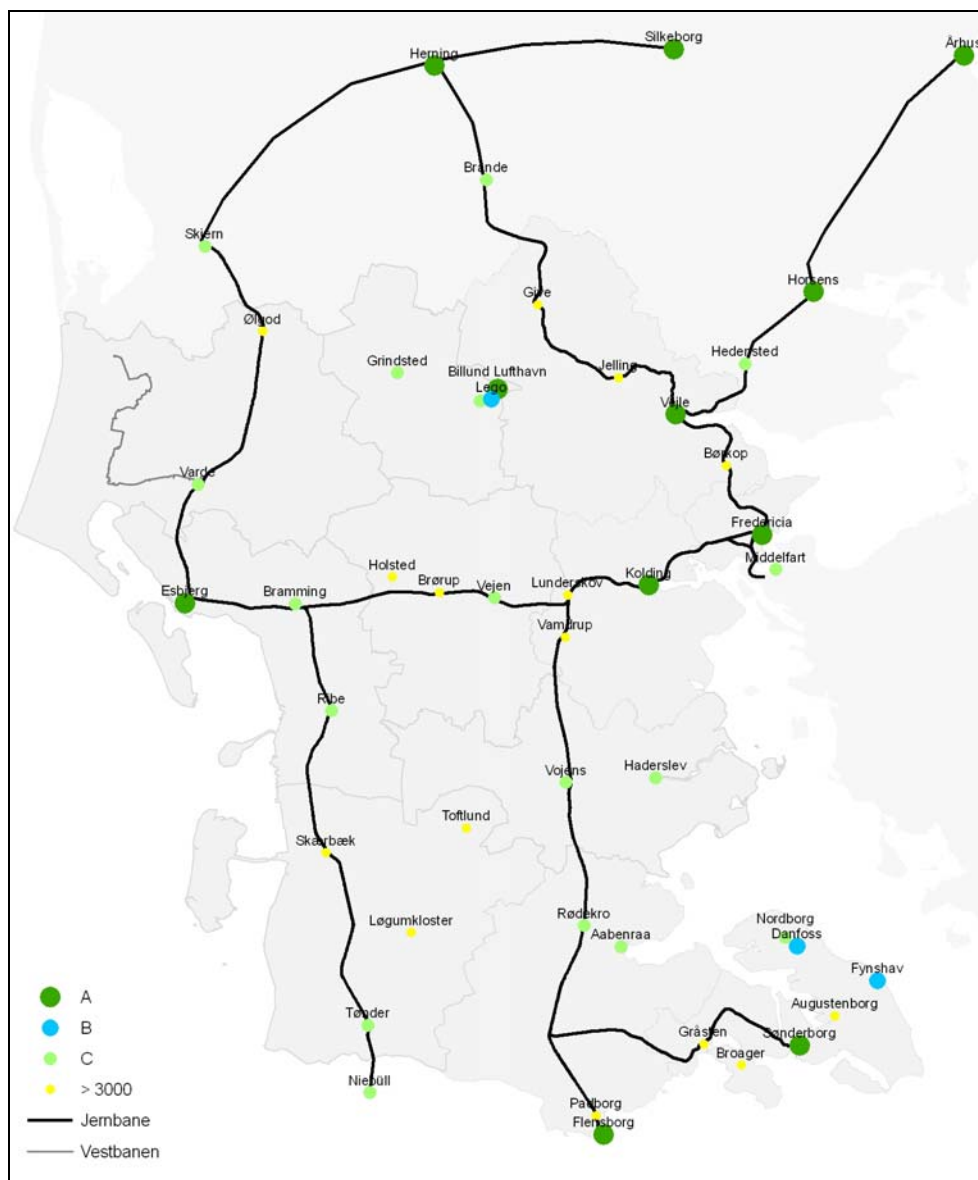
- Tilgængelighed
- Netværksfunktion
- Rejsemål
- Målgrupper
- Ruteforløb
- Rejsehastighed
- Frekvens

3.3 Regionale rejsemål og frekvenser

I Region Syddanmarks "Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning" er de større rejsemål kategoriseret.

De større byer er beskrevet som A-rejsemål eller C-rejsemål. A-rejsemål har flere end 25.000 indbyggere, mens C-rejsemål har mellem 5.000 og 25.000 indbyggere. Desuden nævnes byer med over 3.000, men under 5000, indbyggere, da det er intentionen, at de skal betjenes af ruter, der forbinder A, B eller C-rejsemål.

B-rejsemål er defineret ved trafikknudepunkter med regionale rejsende. Rejsemålene, som de er nævnt i regionens principper, er vist på figur 2. Det ses, at Fanø, Haderslev, Tønder, Varde, Vejen og Aabenraa Kommuner er uden A-rejsemål.



Figur 2: Regionale rejsemål.

I regionens principper står, at det er op til trafikselskabet at vurdere, om der er basis for at betjene store turistområder. Netop denne passage kunne være relevant for kommunerne Fanø, Tønder (Rømø) og Varde (Oksbøl, Blåvand, Vejers og Henne Strand m.fl.). Sydtrafik har dog valgt at prioritere betjeningen af de navngivne rejsemål højest, hvorfor der ikke vurderes yderligere på større turistområder i denne trafikplan. Det er derimod planlagt at undersøge betjening og tilgængelighed af relevante turistmæssige rejsemål i planperioden og udgive en separat rapport herom. Udover store turistområder kan der undersøges muligheder for betjening af andre turistrejsemål som f.eks. Legoland (Billund), Danfoss Universe (Nordborg) og Sommerland Syd (Tinglev), som alle har nationale og internationale besøgende.

Udenfor Sydtrafiks område er Flensborg i Tyskland samt Århus, Herning og Silkeborg i Region Midtjylland nævnt som A-rejsemål. Viborg er også nævnt som et muligt A-rejsemål, men relationer hertil behandles ikke i trafikplanen, da Midttrafik har intention-

ner om at opretholde gode forbindelser til Viborg fra Århus, Herning og Silkeborg. Det skal i samarbejde med Midttrafik vurderes, hvordan de fremtidige forbindelser mellem Viborg og Sydtrafiks område skal se ud.

I regionens principper er der lagt op til en ensartet frekvens på ruterne i de enkelte kategorier.

		FREKVENNS	TIDSRUM UD OVER DAGTIDERNE
Type A	Type A	HØJ pr. ½ time	AFTEN og WEEKEND
Type A	Type B	EFTER BEHOV	
Type A	Type C	MIDDEL pr. ½/1 time	AFTEN og WEEKEND
Type B	Type B	NÆPPE RELEVANT MED FORBINDELSE	
Type B	Type C	EFTER BEHOV	
Type C	Type C	EKSTRA KRITERIER I SÅ FALD EFTER BEHOV	
Byer 3-5000		Vil blive betjent via ruter mellem type A,B,C	

Figur 3: Frekvens på relationer.

Kilde: Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning (Region Syddanmark)

Det er Sydtrafiks erfaring, at en ensartet (og høj) frekvens i de enkelte produktkategorier kan medvirke til at øge attraktiviteten, om end resultatet heraf ofte først vil kunne aflæses ca. 2-3 år efter indførslen. I det nye regionale rutenet har Sydtrafik i nogle tilfælde fraveget de angivne frekvenser, idet de er vurderet i forhold til rejselængden.

3.4 Udpegning af relationer og definition af kvalitetskriterier

Med baggrund i regionens rejsemål opstilles der forskellige relationstyper: A-A relationer, B-A relationer, C-A relationer samt C-C relationer.

For at kunne konkretisere de fra regionen opstillede servicekriterier vedr. frekvens og betjeningstidsrum har Sydtrafik for hver af disse relationstyper defineret yderligere kvalitetskriterier: Et grundlæggende kvalitetskriterium er den oplevede rejsetid mellem to regionale rejsemål i forhold til den tid, det vil tage at køre med bil. Generelt mener Sydtrafik, at bustrafik mellem to regionale rejsemål kun kan gøres attraktiv og nogenlunde konkurrencedygtig, hvis den samlede rejsetid inklusive eventuelle omstigningstider højst er dobbelt så langt som rejsetiden med bil.

Et andet, vigtigt kvalitetskriterium er den oplevede rejsehastighed. "Oplevet rejsehastighed" er i den sammenhæng et teoretisk begreb, som angiver forholdet mellem den normale afstand med bil (hurtigste vej) og rejsetiden med kollektiv trafik. Sagt med

andre ord: "oplevet gennemsnitshastighed" regnes for at være gennemsnitshastigheden for bussen i forhold til den direkte rejseafstand, når der køres i bil, dvs. uanset bussens reelle ruteforløb med f.eks. omvejskørsel.

Et tredje kvalitetskriterium er desuden det antal skift, som anses for at være acceptabelt for en rejse på den omtalte relation. Ved skift skal der være gode korrespondancer og korte ventetider. Generelt bør ventetider på rejserelationer være på mindre end 10 minutter, og højst 20 minutter. Undersøgelser udført af bl.a. Movia har vist, at rejsens pris og rejsetiden betyder mindre i forhold til at skulle skifte undervejs.

I forskellige tilfælde vil det være oplagt at sammenknytte to eller flere relationer, så de bliver betjent af en gennemgående rute. Som eksempel nævnes den nuværende rute 900X (Sønderborg – Aabenraa – Haderslev – Kolding – Vejle), som i de efterfølgende kapitler analyseres separat for to delstrækninger: a) mellem de to A-rejsemål Sønderborg og Kolding og b) mellem de to A-rejsemål Kolding og Vejle. Det vil også i fremtiden være muligt at danne gennemgående ruter. En endelig afgørelse vil ske i køreplanlægningen, hvor der bl.a. tages hensyn til rejsemønstre, kontraktforhold, hviletidsbestemmelser og vognløb.

3.4.1 Strategi med hurtigruter og almindelige regionalruter

For at kunne levere en attraktiv kollektiv trafik og dermed tiltrække så mange passagerer som muligt, skal det tilgodeses, at der på den ene side findes en del passagerer, der vil rejse hurtigst muligt fra det ene rejsemål til det andet. På den anden side vil man miste et vigtigt kundeunderlag, hvis man ikke opsamler passagerer i mindre byer undervejs eller i nærheden af hovedvejen.

Sydtrafiks ønsker at betjene begge grupper af passagerer bedst muligt. Derfor opfyldes regionens krav om ½-time-drift mellem to A-rejsemål ved afstande under 80 km ved, at der skiftevis kører hurtigbusser (eller tog) og almindelige regionalbusser. Begge "produkter" skal således køre med timedrift.

Hurtigbusserne (eller i enkelte tilfælde tog), som betjener en relation mellem to rejsemål skal have en "oplevet gennemsnitshastighed" på minimum 50 km/t.

De almindelige regionalbusser skal køre med en "oplevet gennemsnitshastighed" på minimum 35 km/t. En sådan regionalbus vil i et vist omfang have mulighed for at opsamle passagerer flere steder langs med eller ved siden af hurtigbusruten.

Kombinationen af hurtigrute og regionalrute vil opfylde regionens krav om ½-times drift mellem A-rejsemål. På den måde opnås der en særlig hurtig rejsemulighed for direkte rejsende hver time samtidig med, at der hver time er mulighed for at sikre tilgængeligheden til lidt mindre byer undervejs samt til uddannelsessteder og større arbejdspladsområder, som eventuelt kræver en mindre omvejskørsel.

Lidt anderledes ser det ud ved større distancer mellem to A-rejsemål, da en gennemsnitshastighed af 35 km/t ikke vil være attraktiv for rejser over 80 km. Alligevel bibeholdes systematikken med to overlappende produkter på relationer mellem A-rejsemål,

bare med den forskel at begge produkter er hurtige rejsemuligheder (hurtigbus eller tog), dvs. begge produkter skal i disse tilfælde tilbyde en oplevet gennemsnitshastighed af mindst 50 km/t.

3.4.2 Afstandskategorier

Som udgangspunkt antages det, at passagerunderlaget er højest mellem rejsemål, som ligger forholdsvis tæt på hinanden.

Denne formodning bekræftes af de aktuelle passagertal fra efterårstællingen 2008, hvor ruter mellem A-rejsemål, der har en kort distance, er blandt ruterne med langt de fleste passagerer.

Rute	Strækning	Passagerer på ruten per år (2008)	Afstand
203	Vejle – Kolding	479.600	31 km
216	Vejle – Fredericia - Middelfart	305.650	36 km
244	Vejle – Billund (-Grindsted)	304.000	43 km
204	Vejle – Fredericia	265.950	24 km
406	Kolding – Billund	195.300	46 km
900X	Vejle – Kolding (-Sønderborg)	192.000	31 (+ 90) km
44	Esbjerg – Grindsted	159.350	50 km
915X	Esbjerg – Sønderborg	50.450	161 km

Tabel 1: Sammenhæng mellem afstand og passagertal.

Derfor arbejder Sydtrafik i det følgende med en systematisk opdeling, hvor de enkelte relationer grupperes. Det har vist sig, at en opdeling i følgende afstandskategorier er mest hensigtsmæssig:

- 0-50 km
- 50-80 km
- 80-120 km
- Længere end 120 km

Efterfølgende behandles relationer mellem to A-rejsemål sorteret efter disse afstandskategorier.

3.4.3 A-A relationer

A-rejsemål, som ligger maksimalt 50 km væk fra hinanden

Blandt de relationer mellem A-rejsemål, hvor distancen maksimalt er 50 kilometer, findes der følgende relationer inden for Sydtrafiks område:

- Vejle – Fredericia (24 km)
- Kolding – Fredericia (27 km)
- Billund Lufthavn – Vejle (30 km)
- Vejle – Kolding (31 km)
- Billund Lufthavn – Kolding (46 km)

Derudover behandles følgende "grænseoverskridende" relationer mellem Sydtrafiks område og Region Midtjylland eller regionen Slesvig-Holsten i Tyskland:

- Vejle – Horsens (31 km)
- Sønderborg – Flensborg (40 km)

Sydtrafik tager udgangspunkt i, at kollektiv trafik på de ovennævnte relationer kun vil være attraktiv, hvis den opfylder følgende kriterier:

- Direkte forbindelser uden skift.
- Rejsetiden med bus er maksimalt dobbelt så lang som med bil.
- Der kører hurtigbusser med en oplevet gennemsnitshastighed af mindst 50 km/t i timedrift.
- Der kører almindelige regionalbusser med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 35 km/t i timedrift.
- De to produkter, hurtigrute og regionalrute, skal supplere hinanden, så kunderne mellem to regionale rejsemål næsten oplever ½-time-drift.

En mere detaljeret gennemgang af de enkelte relationer mellem A-rejsemål, som højst ligger 50 km væk fra hinanden, findes i bilagsrapporten. I bilag 1 redegøres for, hvilke ruter Sydtrafik vælger eller nyopretter som fremtidige regionalruter. Det samlede resultat for hele regionen beskrives i hovedrapportens kapitel 3.5.

Selv om de enkelte relationer er beskrevet på et forholdsvis detaljeret niveau, betyder det ikke, at det endelige resultat bliver netop sådan. Det endelige resultat fastlægges i køreplanarbejdet.

A-rejsemål med en afstand mellem 50 og 80 km

Blandt de relationer mellem A-rejsemål, hvor distancen er mellem 50 og 80 kilometer, findes der følgende relationer inden for Sydtrafiks område:

- Billund Lufthavn – Esbjerg (63 km)
- Esbjerg – Kolding (74 km)

Derudover behandles de følgende "grænseoverskridende" relationer mellem Sydtrafiks område og Midttrafiks område:

- Billund Lufthavn – Herning (57 km)
- Billund Lufthavn – Silkeborg (62 km)
- Vejle – Herning (67 km)

På disse relationer kan der accepteres en lidt lavere servicekvalitet end den gældende for relationer mellem to A-rejsemål med maksimalt 50 km imellem. Kvalitetskriterierne afviger på følgende måde:

- Der tillades ét skift undervejs. For hurtigbusser skal evt. skift ske i et A-rejsemål.

Sydtrafik tager dermed udgangspunkt i, at kollektiv trafik på de ovennævnte relationer vil være attraktiv, hvis den opfylder følgende kriterier:

- Rejsetiden med bus er maksimalt dobbelt så lang som med bil.
- Der kører hurtigbusser i timedrift med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 50 km/t, hvor skift kun undtagelsesvis er tilladt i mellemliggende andre A-rejsemål.
- Der findes almindelige regionalruter i timedrift, hvor rejsende kan nå frem med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 35 km/t og hvor det er tilladt, at rejsende skal have et skift undervejs.
- De to produkter, hurtigrute og forbindelse med regionalruter, skal supplere hinanden, så kunderne mellem to A-rejsemål næsten oplever ½-time-drift.

En mere detaljeret gennemgang af de enkelte relationer mellem A-rejsemål, som ligger 50 til 80 km væk fra hinanden, findes i bilagsrapporten. I bilag 2 redegøres der for, hvilke ruter Sydtrafik vælger eller nyopretter som fremtidig regionalrute. Det samlede resultat for hele regionen beskrives i hovedrapportens kapitel 3.5.

A-rejsemål med en afstand mellem 80 og 120 km

Blandt de relationer mellem A-rejsemål, hvor distancen er mellem 80 og 120 kilometer, findes der følgende relationer inden for Sydtrafiks område:

- Kolding – Sønderborg (90 km)
- Esbjerg – Vejle (98 km)

Desuden gælder det følgende "grænseoverskridende" relationer mellem Sydtrafiks område og Midttrafiks område eller regionen Slesvig-Holsten i Tyskland:

- Kolding – Flensborg (85 km)
- Esbjerg – Herning (90 km)
- Billund Lufthavn – Århus (100 km)
- Esbjerg – Silkeborg (117 km)

På disse relationer fraviger kvalitetskriterierne på følgende måder i forhold til kvalitetskriterierne inden for afstandskategorien 50 – 80 km:

- Pga. den større afstand mellem rejsemålene vil en gennemsnitlig rejsehastighed under 50 km/t ikke være attraktiv. Derfor skal begge produkter på relationen køre med mindst 50 km/t.
- Mens den ene hurtigrute fortsat kører i timedrift, kan den anden nøjes med 2-time-drift.
- Skift vil kun være acceptabelt i et A-rejsemål undervejs.

En afvigelse fra ovenstående principper vil dog være gældende på relationerne Kolding – Flensborg og Kolding – Sønderborg. På disse relationer skal der kun køre en direkte hurtigbus hver anden time. Der suppleres med en regionalrute på strækningerne Kolding – Aabenraa, Aabenraa – Sønderborg og Aabenraa – Flensborg, alle med timedrift.

Sydtrafik tager dermed udgangspunkt i, at kollektiv trafik på de ovennævnte relationer vil være attraktiv, hvis den opfylder følgende kriterier:

- Rejsetiden med bus er maksimalt dobbelt så lang som med bil.
- Der kører hurtigbusser (eller tog) i timedrift med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 50 km/t, hvor skift kun undtagelsesvist er acceptabelt i mellemliggende andre A-rejsemål.
- Der findes en yderligere forbindelse med hurtigbus eller tog i 2-timers-drift, hvor rejsende også kan nå frem med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 50 km/t, og hvor skift ligeledes kun er acceptabelt i mellemliggende A-rejsemål.

En mere detaljeret gennemgang af de enkelte relationer mellem A-rejsemål, som ligger 80 til 120 km væk fra hinanden, findes i bilagsrapporten. I bilag 3 redegøres der for, hvilke ruter Sydtrafik vælger eller nyopretter som fremtidige regionalruter. Det samlede resultat for hele regionen beskrives i hovedrapportens kapitel 3.5.

A-rejsemål med en afstand større end 120 km

Blandt de relationer mellem A-rejsemål, hvor distancen er større end 120 kilometer, findes der følgende relation inden for Sydtrafiks område:

- Esbjerg – Sønderborg (161 km)

Desuden gælder det følgende "grænseoverskridende" relationer mellem Sydtrafiks område og Midttrafik eller Slesvig-Holsten:

- Esbjerg – Flensborg (156 km)
- Esbjerg – Århus (166 km)

Passagerunderlaget for regionale rejser over disse større afstande er lavere end ved relationerne med kortere afstande mellem A-rejsemålene. Bl.a. bortfalder ved disse distancer overvejende daglige arbejds- og uddannelsespendlere. Derfor tages der ud-

gangspunkt i, at der på disse relationer i modsætning til regionens principper kan nøjes med timedrift.

På disse relationer fraviger kvalitetskriterierne på følgende måder i forhold til de forudgående nævnte kvalitetskriterier inden for afstandskategorien 80 – 120 km:

- Begge produkter (hurtigbus eller tog) kører med 2-time-drift, så de tilsammen giver timedrift.
- Skift er acceptabelt, evt. også to skift.

En mere detaljeret gennemgang af de enkelte relationer mellem A-rejsemål, som ligger længere end 120 km væk fra hinanden, findes i bilagsrapporten. I bilag 4 redegøres der for, hvilke ruter Sydtrafik vælger eller nyopretter som fremtidige regionalruter. Det samlede resultat for hele regionen beskrives i hovedrapportens kapitel 3.5.

Følgende relationer er ikke undersøgt nærmere:

- Sønderborg – Billund Lufthavn
- Sønderborg – Fredericia
- Sønderborg – Vejle
- Sønderborg – Herning
- Sønderborg – Silkeborg
- Sønderborg – Århus
- Flensborg – Billund Lufthavn
- Flensborg – Fredericia
- Flensborg – Vejle
- Flensborg – Herning
- Flensborg – Silkeborg
- Flensborg – Århus

Disse relationer er fravalgt, fordi der kan opnås acceptabel betjening indenfor de nævnte kvalitetskriterier ved at sammensætte allerede undersøgte relationer, f.eks. med skift i Kolding.

3.4.4 C-A relationer

De fleste C-rejsemål har allerede gode forbindelser til deres relevante A-rejsemål via de ruter der skal køre mellem A-rejsemål. Dette gælder Aabenraa, Haderslev, Grindsted, Bramming og Vejen, men også Vojens, Rødekro, Skjern og Hedensted.

Varde og Ribe er også knyttet til relationer mellem to A-rejsemål (Esbjerg – Herning; Esbjerg – Sønderborg). Det skal dog sikres, at ruterne på disse relationer også kan opfylde de kvalitetskriterier, som blev defineret for C-A relationer (en middelhøj frekvens med mindst timedrift). For Ribes vedkommende ses det, at hurtigruten i A-A relationen Esbjerg - Sønderborg kun kører i 2-timers-drift på grund af den store afstand. I dette eksempel vil problemet for Ribe blive løst ved betjeningen af C-A relatio-

nen Tønder – Esbjerg, hvor der kører tog i timedrift, som undervejs standser i Ribe (se bilagsrapport, bilag 2).

C-rejsemålene Nordborg, Tønder, Middelfart og Niebüll er derimod ikke dækket af forbindelser mellem to A-rejsemål. Det skal derfor undersøges, hvordan tilgængeligheden til disse regionale rejsemål kan sikres.

En undtagelse er dog Niebüll, som ikke tages ikke med i denne betragtning, fordi det er oplagt, at det tyske C-rejsemål Niebüll er forbundet med det tyske A-rejsemål Flensborg – og den relation er ikke Region Syddanmarks ansvar.

Anderledes ser situationen ud, når man kigger på Middelfart (Fyn). Middelfart råder over gode (tog-)forbindelser til A-rejsemålet Odense. På grund af den meget korte afstand til de jyske A-rejsemål Fredericia og Kolding er efterspørgslen efter kollektiv trafik hertil stor. Disse relationer skal derfor behandles nærmere.

Generelt behandles kun C-A relationer med højst en kommunegrænse undervejs. En eneste undtagelse gælder den tværgående relation fra Tønder mod Kolding.

Følgende C-A-relationer inden for Sydtrafiks område vurderes:

- Varde – Esbjerg (19 km)
- Nordborg – Sønderborg (28 km)
- Ribe – Esbjerg (30 km)
- Vejle – Vejen (48 km)
- Tønder – Esbjerg (77 km)
- Tønder – Kolding (87 km)

Desuden undersøges følgende "grænseoverskridende" relationer mellem Sydtrafiks område og Fynbus' område eller Slesvig-Holsten:

- Middelfart – Fredericia (12 km)
- Middelfart – Kolding (29 km)
- Tønder – Flensborg (48 km)

Disse relationer skal være betjent af mindst en direkte regionalrute i timedrift med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 35 km/t. På enkelte relationer, hvor distancen er større end 50 km, skal der være en forbindelse med en oplevet gennemsnitshastighed på mindst 50 km/t (hurtigrute).

I tilfælde af en kort afstand mellem et C- og et A-rejsemål, hvor der muligvis findes vigtige regionale pendlingsrelationer, skal det i forbindelse med køreplanlægningen undersøges, i hvilket omfang der eventuelt er behov for ½-time-drift.

3.4.5 B-A relationer

Inden for Sydtrafiks område er der udpeget 3 B-rejsemål:

- Billund, Lego
- Nordborg, Danfoss
- Fynshav Færgehavn

Såvel Lego som Danfoss er betjent af ruter mellem A- og C-rejsemål. For Billund, som er et vigtigt knudepunkt for hurtig- og regionalruter, ses der ingen nødvendighed for en yderligere betjening af Lego. Mht. Danfoss, så vil en rute hertil, på samme måde som med ruten fra Nordborg til Sønderborg, forløbe inden for én kommunes grænser og dermed ikke opfylde regionens principper om at en regionalrute skal krydse mindst én kommunegrænse.

For at sikre rejsemålene regional betjening oprettes der en regionalrute fra Sønderborg til såvel Danfoss som Nordborg, som dækker behovet, i dagtimerne mindst med time-drift (se også bilag 5, relation Nordborg – Sønderborg). Hvis det køreplanmæssigt og vognløbsmæssigt kan lade sig gøre, kan denne rute eventuelt sammenkobles med en af regionalruterne fra Aabenraa eller Flensborg.

Noget lignende gælder for relationen fra Sønderborg til Fynshav Færge. Sådan en regionalrute vil være den eneste, der betjener det regionale rejsemål Fynshav Færge. Dette rejsemål er et B-rejsemål pga. færgeren til Fyn, som ankommer/sejler hver 2. time. Behovet for en busrute er således 2-times-drift – svarende til sejlplanen.

Følgende B-A-relation vurderes:

- Sønderborg – Fynshav Færgehavn (18 km)

Denne relation skal betjenes med en gennemsnitshastighed på mindst 35 km/t.

3.4.6 C-C relationer

I dette kapitel skal der ske en identifikation af de huller i det regionale rutenet, hvor rejsemulighederne fra et C-rejsemål til et andet C-rejsemål via et A-rejsemål ikke er attraktiv nok til, at man kan forvente, at potentielle passagerer vil vælge bussen i stedet for bilen.

I mange tilfælde er forbindelserne fra C-rejsemålene til A-rejsemålene og A-rejsemålene imellem fyldestgørende for rejser mellem C-rejsemålene. F.eks. vil en rejserelation fra Haderslev til Aabenraa være betjent af de busser, som kører mellem Kolding og Aabenraa / Sønderborg og mellem Kolding og Aabenraa / Flensborg. En rejserelation fra Nordborg til Varde vil være helt naturligt betjent via relationerne Nordborg – Sønderborg, Sønderborg – Esbjerg, og Esbjerg – Varde. I det hele taget er de lange distancer godt dækket. Kun på forholdsvis korte distancer (under 50 km) hvor der maksimalt er en kommunegrænse undervejs, kan der stadig udpeges nogle relationer mellem regionale C-rejsemål, hvor regionale rejsende ikke har et attraktiv tilbud.

Inden for Sydtrafiks område findes der følgende relationer mellem C-rejsemål, der skal vurderes:

- Tønder – Niebüll (21 km)
- Vojens – Vejen (32 km)
- Ribe – Vejen (33 km)
- Billund – Vejen (36 km)
- Varde – Grindsted (37 km)
- Haderslev – Vejen (40 km)
- (Haderslev –) Vojens – Ribe (42 km)
- Tønder – Aabenraa (43 km)
- Grindsted – Vejen (47 km)

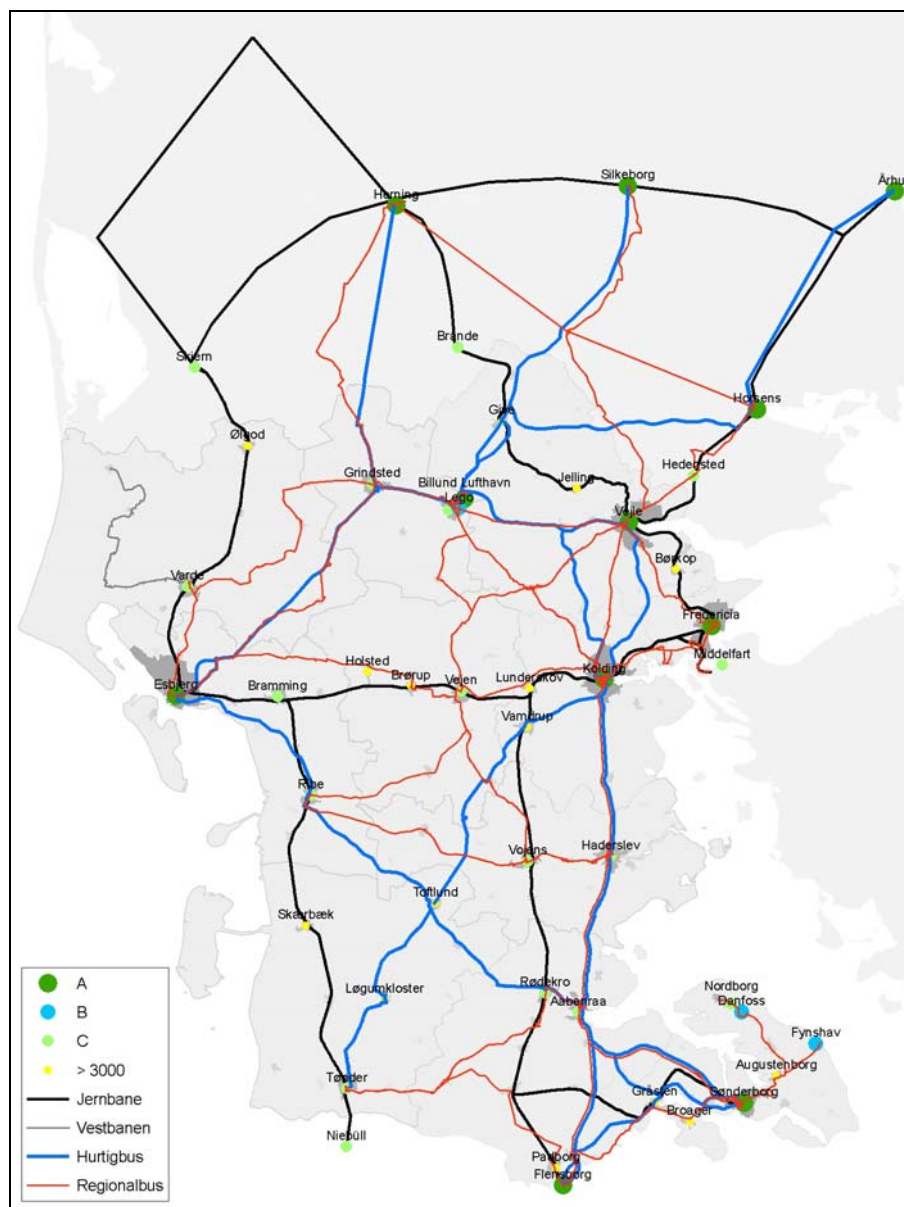
For rejser på disse relationer mellem to regionale rejsemål af C-typen gælder følgende kvalitetskriterier:

- På hverdage skal der i dagtimerne være timedrift.
- På hverdage skal der i dagtimerne være en direkte rute, hvor rejsende ikke behøver at skifte. På andre tidspunkter er det acceptabelt, at rejsende må køre en omvej og skifte én gang, især da kundeunderlaget på disse tidspunkter ikke vil være særlig stort.

3.5 Fremtidigt regionalt rutenet

I de forudgående delkapitler 3.4.1 til 3.4.4 blev der givet en oversigt over, hvilke relationer der i fremtiden skal betjenes med regionale ruter, og hvilke kvalitetskrav der stilles til betjening af den enkelte relation – afhængigt af, hvilke typer af rejsemål, der skal forbindes, og hvor stor afstanden er imellem dem.

På den måde er der dannet to net: et net med hurtige forbindelser og et almindeligt regionalrutenet. Det hurtige net sammensættes af to produkter, nemlig tog og hurtigbusser. Regionalnettet omfatter såvel de regionalruter, der skal køre mellem to A-rejsemål som dem, der forbinder B- og C-rejsemål til omkringliggende rejsemål af A- eller C-typen. Regionalruter vil have flere stoppesteder end hurtigruterne, og de sikrer tilgængeligheden til eller mobiliteten mellem A-, B- eller C-rejsemål.



Figur 4: Fremtidigt overordnet regionalt rutenet i Sydtrafiks område

3.5.1 Hurtignet

Hurtignettet baseres på eksisterende togforbindelser samt på hurtigbusser. Hurtigbus-ruterne ligner det, der i dag kendes fra det eksisterende X-bus-net, men frekvensen vil i mange tilfælde være betydeligt højere.

Generelt gælder følgende grundregler for hurtignettet:

- Den oplevede rejsetid mellem to A-rejsemål må maksimalt være dobbelt så langt som rejsetiden med bil.
- Den oplevede gennemsnitshastighed er mindst 50 km/t (beregnet for den strækning, man ville køre med bil, og med den rejsetid, som bussen har).
- Frekvensen er timedrift på hverdage i dagtimerne (kl. 6 – 18) og lørdag formiddag (kl. 7 – 14). Om aftenen (kl. 18 – 24), lørdag eftermiddag (kl. 14 – 22) og

søn- og helligdage (kl. 8 – 22) er der 2-times-drift. På lange distancer (større end 80 km) findes der undtagelser (2-times-drift på hverdage, 3-times-drift i andre tidsrum).

Følgende tog indgår i hurtignettet:

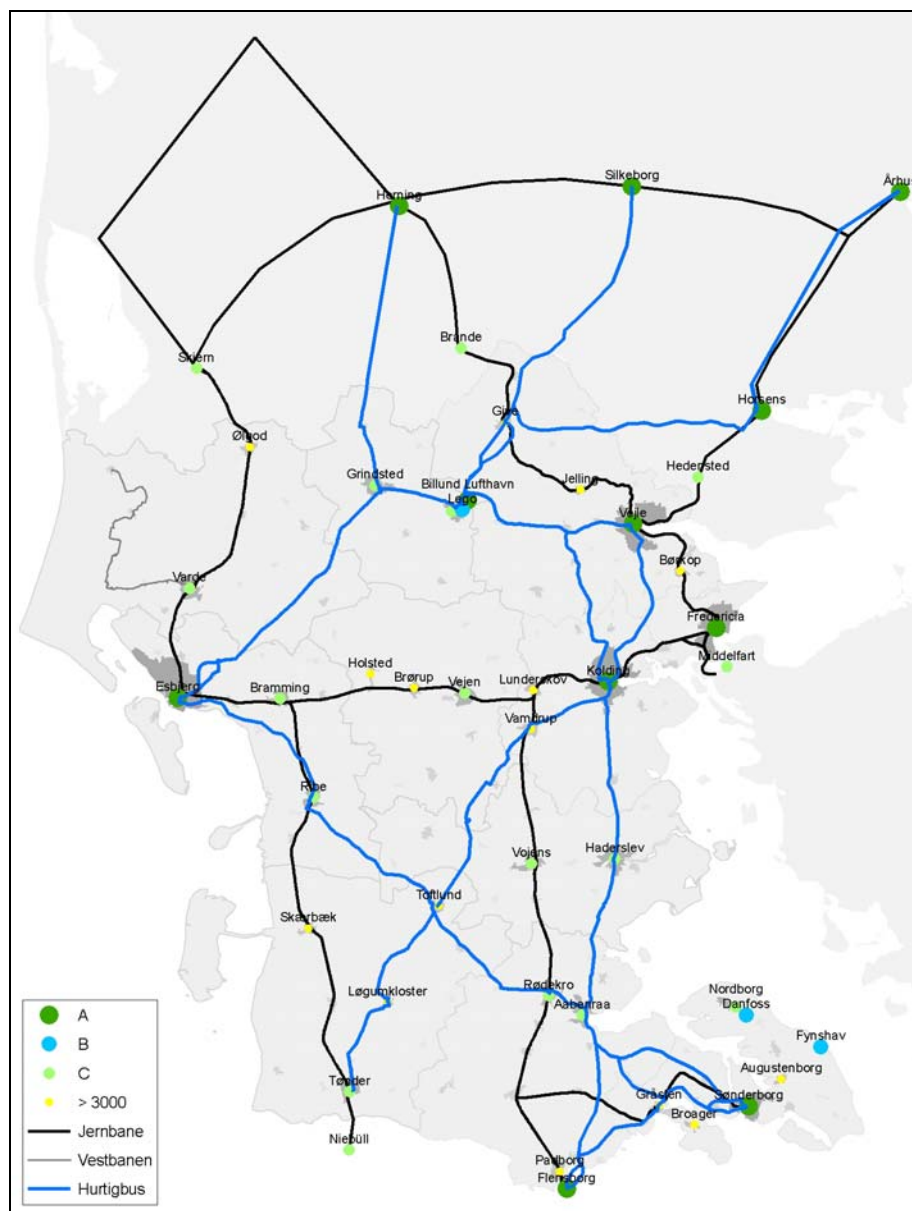
- RE Esbjerg – Kolding – Fredericia – Vejle – Horsens – Århus
- RE Fredericia – Kolding – Padborg (- Flensborg) (mellem Kolding og Padborg kun 2-timers-drift)
- RE Padborg – Flensborg (2-timers-drift)
- 100RE/IC Vejle – Give – Herning
- IC Kolding – Sønderborg (2-timers-drift)
- RE Esbjerg – Skjern
- RE Skjern – Herning – Silkeborg
- RE Tønder – Esbjerg (C-A relation, hvor den oplevede gennemsnitshastighed er større end 50 km/t)

Det skal bemærkes, at DSB's nuværende kontrakt med staten om togkørsel først stiller krav om fuld opfyldelse, når DSB har tilstrækkelig materiel hertil. Togtrafikken er indgået i vurderingerne ud fra den nuværende køreplan, og såfremt DSB får det nødvendige materiel til at opfylde sin kontrakt fuldt ud, kan det blive nødvendigt at foretage en revurdering af behovet for buskørsel på visse relationer, da tog derved i højere grad vil kunne indgå i hurtignettet.

Følgende hurtigbusruter indgår i hurtignettet. I sammenhæng med de enkelte ruter er den maksimale rejsetid angivet for at kunne opnå de definerede kvalitetskrav på de enkelte relationer:

- 46: Tønder – Kolding (104 min.)
- 900X: Vejle – Kolding – Sønderborg (36 + 109 min.)
- 907X: Billund Lufthavn – Vejle (36 min.)
- 913X: Esbjerg - Billund Lufthavn – Århus (192 min.)
- 915X: Esbjerg – Sønderborg (192 min.)
- 980X: Esbjerg – Herning (109 min.)
- Ny rute: Billund Lufthavn – Kolding (55 min.)
- Ny rute: Sønderborg – Flensborg (47 min.)
- Ny rute: Billund Lufthavn – Silkeborg (75 min.)
(hvis rute 913X eventuelt omlægges til at køre via Horsens, se bemærkning i kapitel 5, s. 74)
- Ny rute: Kolding – Flensborg (102 min.)

Det samlede hurtignet vil komme til at se ud som på følgende figur:



Figur 5: Det fremtidige hurtigbusnet.

3.5.2 Regionalnet

Regionalnettet sammensættes af de regionalruter, der forbinder to A-rejsemål med hinanden, af de ruter, som sikrer B- og C-rejsemålenes adgang til de relevante A-rejsemål samt af de ruter mellem to C-rejsemål, som skaber en konkurrencedygtig sammenhæng i nettet.

Generelt gælder følgende grundregler for regionalnettet:

- Den oplevede rejsetid mellem to A-rejsemål må maksimalt være dobbelt så langt som rejsetiden med bil.

- Gennemsnitshastigheden er mindst 35 km/t (beregnet på den strækning, man ville køre med bil, og med den rejsetid, som bussen har).
- Frekvensen er timedrift på hverdage i dagtimerne (kl. 6 – 18) og lørdag formiddag (kl. 7 – 14). En undtagelse er B-A relationerne, hvor frekvensen er efter behov.
- Mellem to A-rejsemål er der ingen aften- og weekendbetjening, udover den der er i hurtignettet. Relationer fra B- eller C- rejsemål skal derimod have aftenbetjening. Relationer mellem to C-rejsemål skal kun have aften- og weekendbetjening, hvis omvejen for rejser mellem regionale rejsemål ellers vil gøre rejsen mindre attraktiv.

Følgende regionalruter indgår i betjeningen af relationer mellem A-rejsemål:

- 10 Sønderborg – Flensborg (68 min.)
- 44 Esbjerg – Billund Lufthavn (95 min.)
(Grindsted – Billund Lufthavn se 244)
- 48 Esbjerg – Vejen (129 min. for hele strækningen Esbjerg-Kolding, se 88)
- 88 Vejen – Kolding (se 48)
- 116 Horsens – Herning
- 202 Vejle – Horsens (46 min.)
- 203 Vejle – Kolding (48 min.)
- 215 Vejle – Silkeborg
- 244 Billund Lufthavn – Vejle (50 min.)
(Billund Lufthavn – Grindsted se 44)
- 406 Billund Lufthavn – Kolding (78 min.)
- Ny rute: Vejle – Fredericia (41 min.)
- Ny rute: Billund Lufthavn – Grindsted – Herning (96 min.)

Følgende regionalruter indgår i betjeningen af relationer fra C-rejsemål til A-rejsemål:

- 13 Nordborg – Sønderborg (48 min.)
- 41 Varde – Esbjerg (33 min.)
- 216 Middelfart – Fredericia (21 min.)
- 311 Vejen – Vejle (62 min.)
- 410 Middelfart – Kolding (44 min.)
- Ny rute: Tønder – Flensborg (82 min.)
- Ny rute: Kolding – Aabenraa (72 min.)
- Ny rute: Sønderborg – Aabenraa (56 min.)
- Ny rute: Flensborg – Aabenraa (54 min.)

Følgende regionalrute indgår i betjeningen af relationer fra B-rejsemål til A-rejsemål:

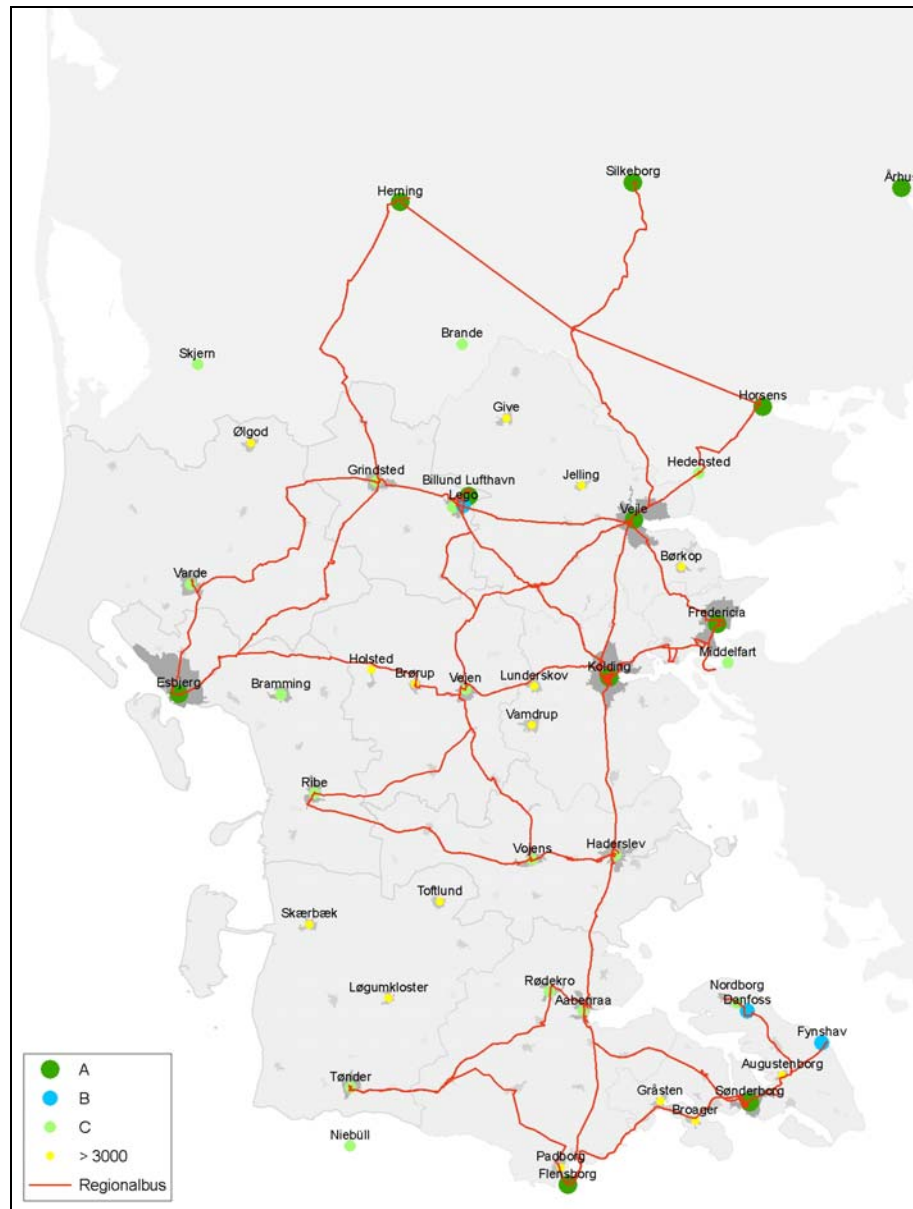
- 11 Fynshav Færge – Sønderborg (31 min.)

Desuden indgår følgende regionalruter i rutenettet for at sikre, at det er nemt og attraktivt at rejse mellem alle regionale rejsemål, også mellem to C-rejsemål, hvor der ellers ikke er alternative rejsemuligheder med regionale ruter:

- 26 Tønder – Aabenraa (75 min.)

- 35 Haderslev – Vojens – Ribe (93 min.)
- 38 Haderslev – Vojens – Vejen (70 min.)
- Ny rute: Ribe – Vejen (57 min.)
- 79 Grindsted – Billund – Vejen (74 min.)
- 98 Grindsted – Varde (63 min.)

Det samlede regionalnet vil komme til at se ud som på følgende figur:

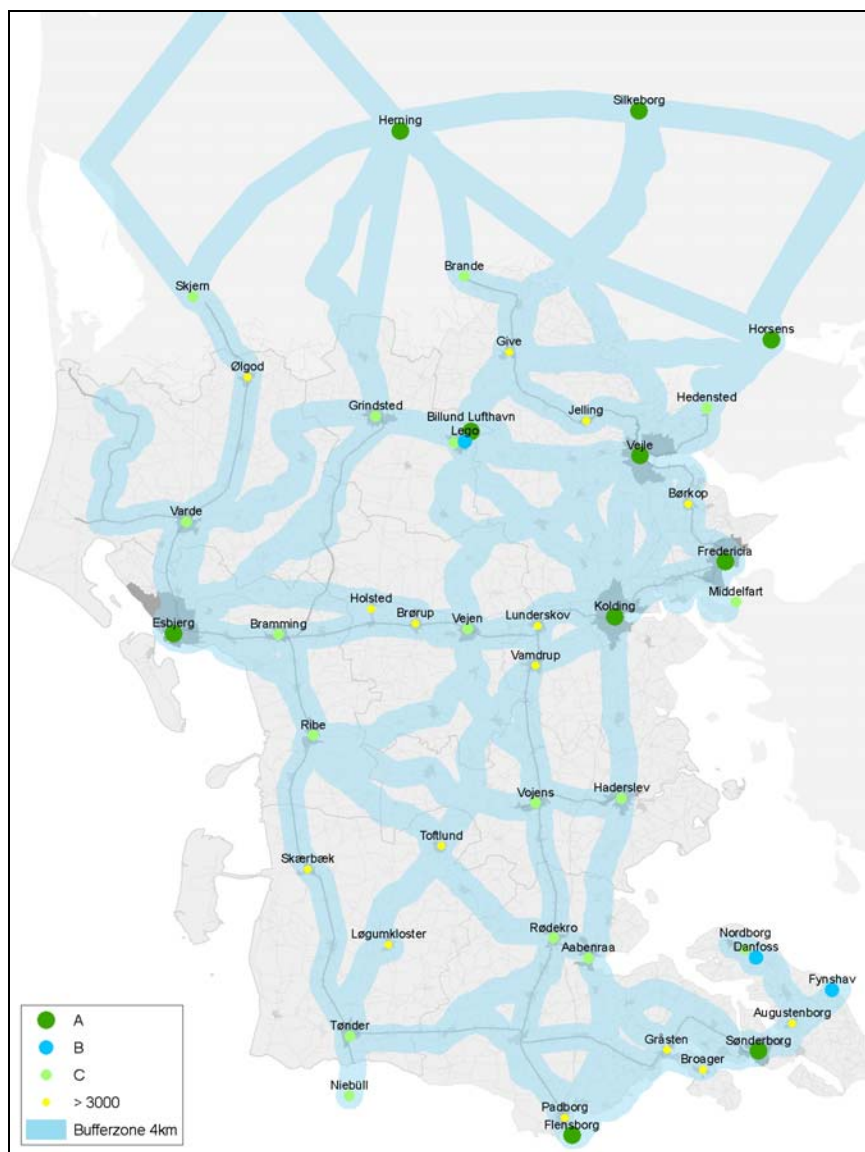


Figur 6: Det fremtidige regionalrutenet.

Når det fremtidige overordnede net, bestående af jernbanestrækninger, hurtigruter og almindelige regionalruter, analyseres, er der områder tilbage, hvor afstanden til den nærmeste station eller det nærmeste stoppested med regional betjening er stor.

Områderne uden regional betjening anskueliggøres ved hjælp af følgende kort, hvor områder, der ligger højst 2 kilometer fra en regional busrute eller en jernbane, er mar-

keret. Idet de konkrete stoppesteder for regionalbusserne endnu ikke er fastlagt, vises afstanden til selve ruten. Der kan således være mere end 2 kilometer til nærmeste stoppested, selv indenfor de markerede områder.



Figur 7: De markerede områder er en 4 km bred bufferzone omkring det samlede regionale rutenet.

Det ses på figuren, at de større byområder er betjent af regionale ruter. Der er dog nogle mindre tætbefolkede områder, samt turistområder, der har minimum 2 km til en regional rute.

Med hensyn til at finde mulige løsninger på denne problemstilling, vil Sydtrafik udarbejde en særlig rapport om betjening af turist- og udkantsområder, som skal udkomme i foråret 2010.

Til finansiering af yderligere udkantsruter, der dækker en minimumsbetjening i disse områder hele året rundt samt en udvidet betjening med hensyn til turistformål i sommermåneder, kan der søges midler fra regionens ekstrapulje på 5 mio. kr.

3.5.3 Økonomi

En nøjagtig vurdering af de økonomiske konsekvenser kan ikke lade sig gøre på nuværende tidspunkt. På indtægtssiden kendes indtægterne per rute eller per ruteafsnit ikke. Dermed mangler der et udgangspunkt til at kunne skønne de fremtidige indtægter på de nye eller ændrede ruter. På udgiftssiden kendes bruttoomkostningerne for de eksisterende ruter, men disse tal er baseret på de aktuelle, og i forhold til den nuværende situation, optimerede vognløb. Først i sammenhæng med den egentlige køreplanlægning vil det blive muligt at beregne det endelige antal busser per rute og dermed de endelige omkostninger.

Disse forbehold taget i betragtning, har det vist sig nødvendigt at få overblik over de forventede økonomiske konsekvenser. Dette overblik vil også være vigtigt i forhold til implementeringen af det nye regionale rutenet (se kapitel 5).

På denne baggrund indeholder dette kapitel en grov vurdering af bruttoomkostningerne for de enkelte ruter – og hvordan de formentlig vil udvikle sig i sammenhæng med de tiltag, der skal gennemføres for at opfylde trafikplanens ønsker.

Beregningerne tager udgangspunkt i de aktuelle bruttoomkostninger per rute samt i de omkostninger per køreplantime, som er relateret til de enkelte ruter. Med basis i den i fremtiden ønskede frekvens for en rute mellem to rejsemål og i den maksimalt tilladte rejsetid inden for kvalitetskriteriernes rammer beregnes, hvor mange tusinde køreplantimer ruten i fremtiden maksimalt vil kunne få. Antallet af køreplantimer multipliceres med den aktuelle pris per køreplantime for at få et skøn over de fremtidige bruttoomkostninger. På de nye ruter bliver antallet af køreplantimer multipliceret med en gennemsnitlig pris per køreplantime.

I det følgende gennemgås bruttoomkostningerne trinvis i følgende rækkefølge:

- Hurtigruter mellem to A-rejsemål.
- Regionalruter mellem to A-rejsemål.
- Regionalruter mellem C- og A-rejsemål.
- Regionalruter mellem B- og A-rejsemål.
- Regionalruter mellem to C-rejsemål.

I de enkelte tabeller (tabel 2 – tabel 6) er det fremtidige ruteforløb angivet med forkortelser. A-rejsemålene er betegnet med deres første tre bogstaver (i store bogstaver), mens B- og C-rejsemål er betegnet med deres første fire bogstaver (i små bogstaver).

Hurtigruter mellem to A-rejsemål

En grov økonomisk beregning af bruttoomkostningerne giver følgende resultat:

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger kr./år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
900X	SØN-VEJ	15	+3	8,1 mio.	+1,7 mio.	
907X	VEJ-BIL	6	+1	2,5 mio.	+0,1 mio.	
913X	ESB-BIL-HOR-ÅRH	15	?	3,8 mio.	+3,8 mio.	50%
915X	ESB-SØN	11	+6	6,0 mio.	+3,2 mio.	
980/ny	ESB-grin-HER	17	?	4,3 mio.	+4,3 mio.	50%
NY	BIL-KOL	9	+9	4,4 mio.	+4,4 mio.	
NY	SØN-FLE	7	+5	3,9 mio.	+2,9 mio.	
NY	BIL-SIL	12	+12	3,0 mio.	+3,0 mio.	50%
NY	KOL-FLE	9	+9	4,4 mio.	+4,4 mio.	
SUM	bruttoomkostninger			ca. 40 mio.		

Tabel 2: Bruttoomkostninger for hurtigruter mellem to A-rejsemål per køreplanår.

Sammenlignet med den nuværende situation ser dette resultat forholdsvis dyrt ud. Men målet er at tiltrække flere passagerer ved at skabe attraktive og højfrekvente ruter mellem de større byer (og særlig trafikerede internationale trafikknudepunkter). Set fra dette perspektiv er det klart, at der i første omgang investeres i de mest overordnede ruter.

Men generelt ligger der også sparepotentialer i disse nye hurtigruter, som kan drøftes i sammenhæng med køreplanlægningen og det endelige budget:

- Hurtigbussen Esbjerg – Herning kombineres mellem Esbjerg og Grindsted med hurtigbussen Esbjerg – Billund Lufthavn – Århus. I Grindsted skal der være korrespondance med en hurtigbus til/fra Herning, som kun kører mellem Grindsted og Herning (potentiale for besparelser: ca. 2 mio. kr.).
- Ingen weekend- og aftenbetjening på de ruter, hvor der samtidig findes alternativer med tog, f. eks. Esbjerg – Sønderborg og Esbjerg – Herning (potentiale for besparelser: ca. 3 mio. kr.).

Regionalruter mellem to A-rejsemål

En grov økonomisk beregning af bruttoomkostningerne giver følgende resultat:

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger kr./år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
10	SØN-FLE	7	+7	4,0 mio	+0,2 mio.	
44	ESB-grin (...BIL)	10	-2	4,3 mio	-1,0 mio.	
48	ESB-veje (...KOL)	8	-1	3,7 mio	-0,4 mio.	

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger kr./år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
88	(ESB...) veje-KOL	5		2,4 mio		
116	HOR-HER					100%
202	VEJ-HOR					100%
203	VEJ-KOL	5	-8	2,5 mio	-3,7 mio.	
215	VEJ-SIL					100%
244	(ESB...)-grin-BIL-VEJ	5	-6	2,3 mio	-2,7 mio.	
406	BIL-KOL	9	-1	4,3 mio	-0,7 mio.	
NY	VEJ-FRE	5	-3	2,1 mio	+2,1 mio.	
NY	BIL-HER	11	+11	2,7 mio	+2,7 mio.	50%
SUM	bruttoomkostninger			ca. 30 mio.		

Tabel 3: Bruttoomkostninger for almindelige regionalruter mellem to A-rejsemål per køreplanår.

Regionalruter mellem C- og A-rejsemål

En grov økonomisk beregning af bruttoomkostningerne giver følgende resultat:

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger kr./år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
12	aabe-SØN	9	-1	4,6 mio.	-0,6 mio.	
13	nord-SØN	8	+8	4,2 mio.	+4,2 mio.	
20	aabe-FLE	8	+3	4,3 mio.	+4,3 mio.	
41	vard-ESB	3	-5	1,4 mio.	-0,6 mio.	
46	tønd-KOL	16	+4	8,4 mio.	+2,2 mio.	
216	midd-FRE	3	-1	1,6 mio.	-0,3 mio.	
311	veje-VEJ	7	-1	3,5 mio.	-0,8 mio.	
410	midd-KOL	7	+4	3,6 mio.	-2,1 mio.	
NY	aabe-KOL	11	+11	5,7 mio.	+5,7 mio.	
NY	tønd-FLE	13	+13	6,5 mio.	+6,5 mio.	
SUM	bruttoomkostninger			ca. 44 mio.		

Tabel 4: Bruttoomkostninger for almindelige regionalruter på C-A relationer per køreplanår

Regionalruter mellem B- og A-rejsemål

En grov økonomisk beregning af bruttoomkostningerne giver følgende resultat:

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger /år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
11	fyns-SØN	3	-0,2	1,6 mio.	-0,2 mio.	
SUM	bruttoomkostninger			ca. 2 mio.		

Tabel 5: Bruttoomkostninger for almindelige regionalruter på B-A relationer pr. køreplanår.

Regionalruter mellem C-rejsemål

En grov økonomisk beregning, som tager udgangspunkt i bl.a. de maksimale rejsetider og de deraf resulterende køreplantimer, giver følgende resultat:

Rute	Forløb	1.000 kpl.-timer /år	Ændring i 1.000 kpl.-timer i f.t. 2008	Omkostninger kr./år	Ændring i f.t. 2008	Andel midttrafik
26	tønd-aabe	12	+8	6 mio.	+4 mio.	
35	hade-voje-ribe	11	+6	5,4 mio.	+3,1 mio.	
38	hade-voje-veje	7	+3	3,3 mio.	+1,4 mio.	
79	grin-bill-veje	10	+5	5 mio.	+2,5 mio.	
98	grin-varde	6	-1	2,9 mio.	-0,4 mio.	
Ny	ribe-veje	6	+6	2,9 mio.	+2,9 mio.	
SUM	bruttoomkostninger			ca. 25 mio.		

Tabel 6: Bruttoomkostninger for almindelige regionalruter mellem to C-rejsemål per køreplanår.

Opsamling for alle regionalruter (hurtigruter og almindelige regionalruter)

En samlet økonomisk oversigt over bruttoomkostningerne ser sådan ud:

Relationstype	Omkostninger (ca.)
A-A (hurtigbusser)	40 mio.
A-A (regionalbusser)	30 mio.
C-A	44 mio.
B-A	2 mio.
C-C	25 mio.
I alt	141 mio.

Tabel 7: Opsummering af bruttoomkostninger per køreplanår.

Forbedringerne, som foretages på hele regionalrutenettet, indeholder nye ruter, ruter med ændret ruteforløb samt en højere frekvens på mange af disse ruter. De ruter, der skal danne det fremtidige regionalrutenet, bliver for størstedelens vedkommende dyre end i dag. Dette kan finansieres ved at nedlægge ruter i det eksisterende regionalrutenet.

Regionalruter, der fremover ikke skal være regionalruter

Følgende oversigt viser, hvilke nuværende regionalruter der ikke indgår i det fremtidige regionale rutenet. Det skal i sammenhæng med køreplanlægningen for hver enkelt kommune drøftes, om kommunerne ønsker at videreføre disse ruter eller om der findes andre løsninger til at dække de enkelte kommuners behov. Som hjælpeinstrument vil der udkomme en statusrapport, hvor alle nuværende ruter indenfor Sydtrafiks område bliver nærmere belyst.

Rute	Strækning	Sparede omkostninger kr./år	Bliver i fremtiden betjent ved:
8	Varde-Esbjerg	5,3 mio.	tog / 41
16	Aabenraa-Tinglev-Tønder	4,5 mio.	Aabenraa-Tønder: 26 Tinglev-Tønder: ny rute Tønder-Flensborg Aabenraa-Tinglev: - - -
23	Aabenraa-Haderslev	3,5 mio.	900X ny hurtigrute Kolding-Flensborg ny regionalrute Kolding-Aabenraa
24	Aabenraa-Løgumkloster-Bredebro	1,8 mio.	- - -
25	Aabenraa-Toftlund-Ribe	1,5 mio.	915X
28	Aabenraa-Gråsten	1,2 mio.	915X
34	Haderslev-Kolding	4,1 mio.	900X ny hurtigrute Kolding-Flensborg ny regionalrute Kolding-Aabenraa
37	Haderslev-Toftlund	2,2 mio.	(35 med skift til 46)
40	Esbjerg-Blåvand	4,5 mio.	Tog fra Esbjerg til Oksbøl med skift i Varde, derfra eventuel lokalrute Oksbøl-Blåvand
55	Ribe-Jels	1,2 mio.	- - -
56	Ribe-Brørup	0,7 mio.	(erstattes af ny rute Ribe-Vejen)
57	Ribe-Holsted	1,1 mio.	(erstattes af ny rute Ribe-Vejen)
78	Vejen-Toftlund	2,3 mio.	Vejen-Rødding: ny rute Ribe-Vejen Rødding-Toftlund: - - -

Rute	Strækning	Sparede omkostninger kr./år	Bliver i fremtiden betjent ved:
204	Vejle-Fredericia	4,6 mio.	tog / 216
348	Vojens-Rødding-Lintrup	1,1 mio.	- - -
506	Tørring-Jelling	0,8 mio.	- - -
907X	mellem Billund Lufthavn og Skjern	Ca. 1,5 mio.	erstattes af ny hurtigbus Billund Lufthavn-Grindsted-Herning
SUM	Besparelser ved bruttoomkostningerne	ca. 42 mio.	

Tabel 8: Besparelser i forhold til nuværende bruttoomkostninger på regionalruter ved nedlæggelse af de regionalruter, der ikke indgår i det fremtidige regionale rutenet.

Beregningerne er behæftet med en hel del usikkerheder: Vil prisen for en køreplantime efter fremtidige udbud ligge på nogenlunde samme niveau som i dag? Vil de nye køreplaner tilbyde nogenlunde de samme vognløbsmæssige optimeringspotentialer, som man har kunnet opnå med de aktuelle køreplaner? Andre usikkerheder ligger i opdeling af omkostninger og indtægter mellem flere involverede trafikelskaber.

Desuden er det sandsynligt, at ikke alle fremtidige ruter udnytter deres "maksimal mulige rejsetid". Der findes en del ruter, som allerede i dag køres hurtigere end de gennemsnitshastigheder, der kræves ifølge denne trafikplan (f.eks. rute 35 på relationen Vojens – Ribe, se bilagsrapport, bilag 7). Disse "tidsreserver" skal ikke nødvendigvis bruges til yderligere omvejskørsel. Ved mange ruter vil køreplanlægningen vise, at der ikke er yderligere regionale passagerer at hente undervejs, og dermed vil rejsetiden i realiteten ikke blive længere. Med andre ord: De beregnede køreplantimer per år vil i nogle tilfælde ligge på et lavere niveau end angivet i beregningerne, som danner grundlaget for den økonomiske konsekvensberegning.

Ud over bruttoomkostningerne bør også indtægtsudviklingen indgå i de økonomiske beregninger idet de kan variere betragteligt fra år til år. En rute, der bliver nedlagt vil øjeblikkeligt miste alle indtægter, mens ruter der nyoprettes, eller hvor serviceniveauet (frekvens, kortere rejsetid) forbedres, ikke opnår maksimalt passagerantal fra start. Passagerindtægter er derfor specielt relevante ved større omlægninger.

Der er igangsat et arbejde med det formål at justere og præcisere principperne for indtægtsfordelingen mellem bestillerne i Sydtrafiks område. I sidste ende skal en evt. ændret indtægtsfordeling besluttet politisk, inden den vil kunne danne grundlag for økonomiske skøn og beregninger.

På trods af de omtalte usikkerheder i denne økonomiske konsekvensvurdering tyder alt på, at de præsenterede tiltag i regionalrutenettet vil være mulige inden for den givne økonomiske ramme. Omkostningerne, som Region Syddanmark havde i 2008 for regionalruterne var på ca. 143 mio. kr. De fremtidige omkostninger ligger med de skønnede 141 mio. kr. lidt lavere. Det giver en vis sikkerhed, også i sammenhæng med de mistede indtægter, på de ruter der nedlægges. Samtidig kan det med stor sandsynlighed antages, at forbedringerne i rutenettet, især hvad angår hurtige forbindelser og en

forhøjet frekvens, i løbet af få år og målrettet markedsføring vil kunne tiltrække nye passagerer.

Det er vigtigt, at hele ændringsprocessen løbende bliver evalueret. Senest om fire år skal der med en ny trafikplan fremlægges aktuelle og så vidt muligt mere præcise tal.

4. Lokale ruter

Det lokale transportbehov vil i et mindre omfang kunne dækkes af tog og det regionale rutenet. I kommunerne skal der derfor suppleres med et lokalt rutenet for at opfylde de servicekrav, der stilles til dækningen af behovet.

Trafikplanen opstiller ikke detaljerede ruteforløb for det lokale net, men vil koncentrere sig om de servicekrav, der stilles til rutenettet som helhed. Dette skyldes blandt andet, at der i planperioden forventes at ske større ændringer i forudsætningerne for rutenettet i en del kommuner – for eksempel ved implementering af tiltag vedrørende det regionale rutenet (hurtigruter, regionalruter) eller i form af ændringer på skoleområdet, f. eks. skoledistriktsændringer, indførelse af helhedsskole, ændrede principper for fordeling af klassetrin mellem skolerne og lignende.

Planen vil således koncentrere sig om på det overordnede plan at specificere det ønskede serviceniveau for det lokale rutenet, mens den mere detaljerede ruteplanlægning vil ske i planperioden i et samarbejde mellem trafikselskabet og de enkelte kommuner, efterhånden som forudsætningerne for og ønskerne til det lokale rutenet falder på plads.

4.1 Lokale rutetyper

Der opereres med tre hovedtyper af kommunale (eller fælleskommunale) ruter, nemlig:

Mellembys ruter, der betjener rejserelationer mellem to eller flere større bysamfund. Sådanne ruter kan passere en kommunegrænse uden derved at blive omfattet af det regionale rutenet, hvis formålet primært er af lokal karakter. Hvis en mellembys rute deles mellem to eller flere kommuner, vil der skulle ske en fordeling af rutens nettoomkostninger mellem de berørte kommuner.

Bybuslinjer, der kører internt i større byområder.

Oplandsruter, der betjener et opland til en mindre by, en skole eller lignende. Dette vil typisk være ruter, der primært er oprettet for at opfylde kommunens forpligtelse til befordring i henhold til folkeskoleloven, og som kører i et eller flere skoledistrikter. I de tilfælde, hvor en oplandsrute servicerer en landsby uden anden betjening, skal det tilstræbes, at køreplanen tilrettelægges således, at den også kan blive til gavn for andre passagergrupper end skolebørn. Det kan f. eks. ske ved, at der oprettes korrespondancer med en eller flere andre ruter, så det bliver muligt at rejse mellem denne landsby og et større rejsemål såvel om morgenen som om eftermiddagen.

Det lokale transportbehov kan desuden dækkes af forskellige former for **behovsstyret trafik** i form af tilkaldeordninger eller lignende. I tyndtbefolkede områder kan det være en fornuftig løsning at planlægge lokale ruter helt eller delvis som tilkalderuter. Det forventes, at der i planperioden vil skulle arbejdes med udviklingen af sådanne ordninger – blandt andet i forbindelse med etablering af en flekstrafikordning, der dog i før-

ste omgang skal dække trafikselskabets handicapordning og andre lovpligtige befordringsordninger hos kommunerne.

Der er for den enkelte kommune søgt opstillet nogle specifikke servicekrav, således at det bliver muligt at vurdere servicen med større ensartethed mellem for eksempel to bysamfund. Det er vigtigt for Sydtrafik at have sådanne parametre at vurdere ud fra for at kunne træffe de rigtige beslutninger i den løbende køreplanlægning. Ligeledes giver det de politiske beslutningstagere nogle "skrue" at skrue på, når ambitionsniveauet for den kollektive trafik skal fastlægges.

Som relevante servicekrav betragtes i det følgende frekvens, afstand til nærmeste stoppested, og maksimalt nødvendige antal omstigninger indenfor en kommune. Desuden arbejdes med et servicekrav, som sikrer tilgængeligheden af det overordnede rutenet.

Frekvens: Her angives en ønsket minimumsfrekvens til betjening af forskellige områder i kommunen, til betjening af vigtige arbejdspladsområder, samt til betjening af relationer mellem flere af kommunens byer. Desuden angives, hvor hyppigt der skal være en afgang, som skaber forbindelse til tog og/eller det regionale rutenet, fra mindre byer uden regional betjening. Der skelnes mellem forskellige tider på hverdage morgen, formiddag, eftermiddag og aften. Ud over dette angives de ønskede frekvenser for weekender. De højeste frekvenser vil pga. myldretiderne normalt ligge i morgen- og eftermiddagstimerne. Hvis servicekravene ikke i forvejen er opfyldt af regionale ruter, er meningen, at de skal opfyldes ved hjælp af bybuslinjer (indenfor de større byer) eller mellembys ruter. Oplandsruter vil normalt ikke køre med fastlagte frekvenser, men kun efter behov (skolekørsel).

Afstand til nærmeste stoppested: Dette kriterium skal bidrage til et stoppestedsmønster, som sørger for, at byernes husstande og arbejdspladser ikke ligger for langt væk fra det nærmeste stoppested. I sammenhæng med den konkrete køreplanlægning skal der arbejdes for løsninger, der giver en god dækning langs med ruten samtidig med at der – med hensyn til den ønskede minimumshastighed – skal undgås for mange omveje.

Antal omstigninger: Normalt er meningen, at alle relevante rejserelationer indenfor en kommune skal være mulige uden at skifte. Dette gælder især rejser fra kommunens byer med over 500 indbyggere til kommunens centralby.

Tilgængelighed til regionale ruter eller jernbanestationer: Det bør tilstræbes, at det fra alle kommunens byer med mindst 500 indbyggere er muligt at få adgang til tog og/eller det regionale rutenet ved højst at skulle skifte en gang (med en omstigningstid på maksimalt 20 minutter ved mindst en relevant rejserelation).

Et yderligere kriterium i sammenhæng med skift er ventetiden. Det står klart, at ventetiderne skal være så korte som muligt. Men erfaringer viser, at det ikke i alle tilfælde er muligt at tilrettelægge køreplanen på en måde, så der er gode korrespondancer fra alle retninger mod alle retninger. Det vil i køreplanlægningen være nødvendigt at prioritere hvilke forbindelser, der i de enkelte tilfælde er vigtigst.

Ud over de generelle minimumskrav til rutenettet indenfor den enkelte kommune, som skal være opfyldt ved kombination af regionale og lokale ruter, er der for hver kommune opstillet særlige krav til befordring af skoleelever og uddannelsessøgende. I de tilfælde, hvor disse særlige krav ikke kan opfyldes ved hjælp af de ruter, der allerede findes pga. af de ovennævnte generelle krav, vil der typisk planlægges oplandsruter. Disse oplandsruter vil normalt ikke køre med faste frekvenser, men kun kørsel til og fra skoler som angivet i de enkelte tabeller.

I de enkelte kommuner skal der tages højde for befordring af elever, der skal til uddannelsessteder som gymnasier eller tekniske skoler i andre kommuner. Som eksempel på forhold, der skal undersøges nærmere, kan nævnes befordring af elever, der bor i Varde Kommune, og som har uddannelsessted i Ringkøbing – Skjern Kommune i Region Midtjylland.

For den enkelte kommune er betydningen af krav til betjeningen af arbejdspladser illustreret ved hjælp af et kort, der viser koncentrationen af arbejdspladser i kommunen. Kortet viser områder med over 250 årsværk pr. km² i 4. kvartal 2007. Stigende intensitet i den blå farve indikerer et stigende antal årsværk.

Da der er store geografiske forskelle mellem kommunerne i Sydtrafiks område, kan Sydtrafik ikke opstille ensartede servicekrav for alle kommunerne. Der er således stor forskel på, hvilke krav der kan stilles til betjeningen i tyndtbefolkede områder i forhold til tætbefolkede områder.

De i denne Trafikplan opstillede servicekrav på kommuneniveau er med forbehold. I sommeren 2008 udleverede Sydtrafik et første udkast med mulige servicekriterier til hver enkelt kommune. En del af kommunerne nåede at tage stilling til disse forslag eller komme med egne forslag. I andre tilfælde formulerede Sydtrafik konkrete forslag til servicekriterier i sammenhæng med høringsudgaven af denne trafikplan, hvor kommunerne så kunne tage stilling i deres høringssvar. Men i alle tilfælde er der en risiko for, at de ønskede minimumskrav ikke kan opfyldes indenfor de givne økonomiske rammer. Dette er bl.a. afhængigt af, i hvilket omfang det regionale rutenet også kommer til at dække vigtige kommunale rejserelationer.

Servicekriterierne er tænkt som udgangspunkt for den videre køreplanlægning. Dog skal der være fleksibilitet og plads til afvigelser, hvis det viser sig, at kriterierne ikke kan opfyldes pga. andre krav eller af økonomiske årsager. Det forventes, at servicekriterierne vil blive modificeret og optimeret med næste trafikplan.

Det skal bemærkes, at der til udkantsruter, der overskrider en kommunegrænse, men som ikke opfylder kravene til, at de direkte kan finansieres af regionen, kan søges tilskud fra regionens pulje til kollektiv trafik. Puljen er som udgangspunkt på 5 mio. kr. årligt til hele Region Syddanmark, hvilket svarer til 3 – 4 busser.

4.1 Billund Kommune

I forhold til det regionale net er det vigtigste rejsemål i kommunen Billund Lufthavn, der er defineret som et A-rejsemål. Det medfører en ganske særlig problemstilling for det lokale net, som der må arbejdes med i forbindelse med implementeringen af det nye regionale rutenet. Det regionale hovedrejsemål er nemlig ikke et væsentligt rejsemål for de lokale rejser, da lufthavnen er placeret uden for selve Billund by. Der er derfor et behov for at sikre forbindelserne fra lufthavnen til blandt andet midtbyen i Billund, for eksempel ved etablering af bybuskørsel i Billund by.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppested (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Grindsted by (+ eventuelt Billund by) internt	30	60	30	-	-	400 (yderområder: 600)	0
Billund eller Grindsted til/fra byer over 1.000 indb.	60	120	60	-	120**	-	0
Billund eller Grindsted til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	0
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	60	120	60	-	120**	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1
Grindsted – Ølgod	60	-	60	-	-	-	0

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med det regionale rutenet.

** Kun lørdag formiddag og søndag eftermiddag

Der er stillet et særligt krav til forbindelsen mellem Grindsted og Ølgod, da ungdomsuddannelserne i Grindsted henter elever fra den nordøstlige del af Varde Kommune (området omkring Ølgod).

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

4.2 Esbjerg Kommune

Det anses for vigtigt, at der i betjeningen af Esbjerg Kommune lægges vægt på, hvor i byerne, de rejsende skal hen, i stedet for, at fokus alene rettes mod centrum i byerne (rutebilstation eller lignende). For eksempel er det vigtigt at sikre en god betjening af arbejdspladserne i erhvervsområderne i Kjersing, Bramming og Ribe, ligesom der skal sikres en god tilgængelighed til områder med mange uddannelsesinstitutioner.

Der er tidligere fra flere sider – blandt andet fra Sydtrafik - fremsat ønske om etablering af nye nærbanestationer på jernbanen i den østlige del af Esbjerg. I sit hørings-svar til Trafikstyrelsen i forbindelse med *Trafikplan for jernbanen 2008 – 2018* kommenterede Sydtrafik, at disse overvejelser ikke indgik i Trafikstyrelsens overvejelser.

I den endelige udgave af *Trafikplan for den statslige jernbane 2008 – 2018*, som udkom i februar 2009, indgår der ikke overvejelser om nye stationer i Esbjerg Øst. Sydtrafik arbejder derfor i denne Trafikplan med det udgangspunkt, at der ikke etableres en ny station ved Esbjerg.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Esbjerg midtby	30	30	30	60	60/30**	200	-
Esbjerg, boligblokke/tæt-lav	30	30	30	60	60/30**	400	0 til bgd.
Esbjerg, parcelhus-kvarter	30	30	30	60	60/30**	800	0 til bgd.
Ribe, boligblokke/tæt-lav	30	30	30	-	-	400	0 til bgd.
Ribe, parcelhuskvarter	60	60	60	-	-	800	0 til bgd.
Esbjerg til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	-
Esbjerg til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	-
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1
Hjerting – Varde	60	-	60	120	120	-	0

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

** Lørdag formiddag

Der er stillet et særligt krav til forbindelsen mellem Hjerting og Varde, da der traditionelt foregår en del interaktion i denne relation.

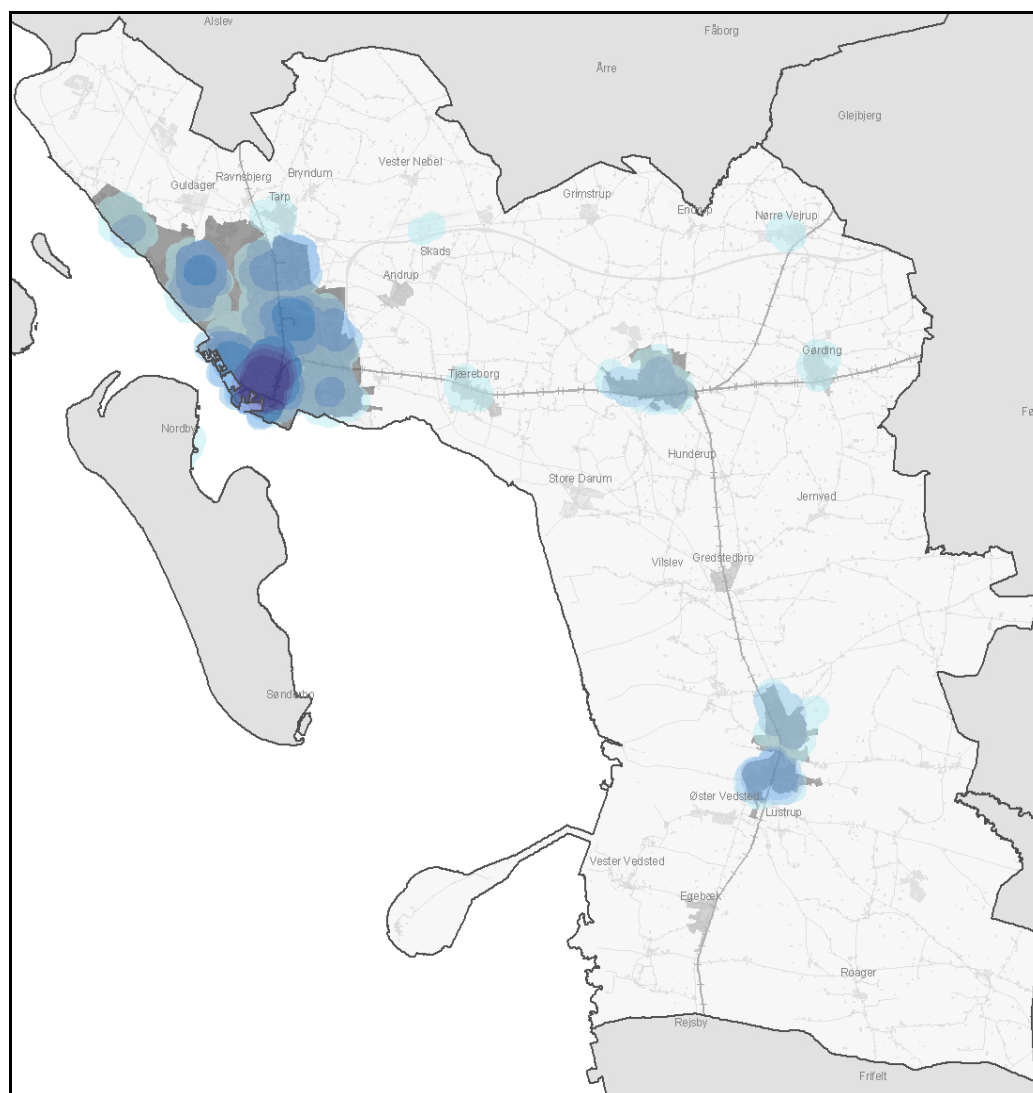
Esbjerg er den største by i Sydtrafiks område, og der stilles i den forbindelse et særligt krav til natbusbetjening, som ikke er vist i skemaet. Byområdet i Esbjerg skal således betjenes af natbusser natten efter fredag og lørdag hele året rundt bortset fra slutningen af juni frem til starten af august.

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsuddannelse	-	1	1	-	-	-	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 9: Arbejdspladsområder i Esbjerg Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.3 Fanø Kommune

Fanø Kommune er den mindste kommune i Sydtrafiks område med hensyn til både areal og indbyggertal. Dens karakter af ø-kommune uden broforbindelse til fastlandet betyder desuden, at kommunen ikke har direkte tilknytning til hverken tog eller det regionale rutenet. Færgeforbindelsen til fastlandet er således det, der knytter øen til det øvrige net.

Der er kun én rute på øen (Nordby – Sønderho), der på relevante tidspunkter foretager omvejskørsel til skolen og sommerhus-/ferieområderne ved Fanø Bad og Rindby Strand.

Det bør undersøges om den fremtidige betjening af sommerhus-/ferieområderne fortsat skal ske på denne måde, eller om der skal oprettes en særskilt rute hertil, så kørslen mellem Sønderho og Nordby bliver mere direkte. Alternativt kan det overvejes, om betjeningen af Fanø Bad og Rindby Strand helt eller delvist kan ske ved behovsstyret kørsel.

Der tilstræbes følgende minimumshastighed på denne rute:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys rute	35 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

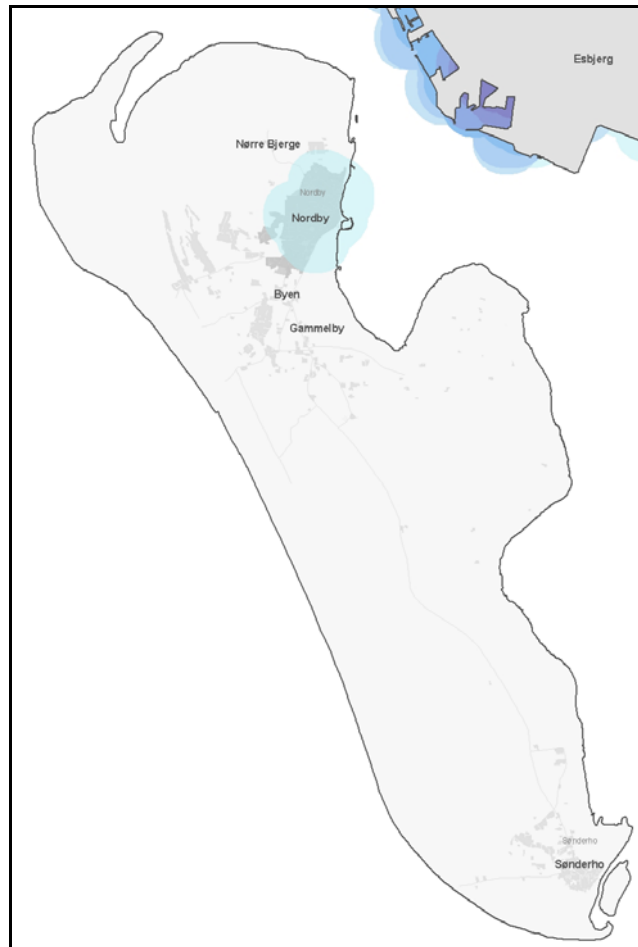
Der stilles desuden følgende minimumskrav til servicen:

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Sønderho – Nordby (færge), sommer	20/40	60	20/40	60	20-60	800	0
Fanø Bad og Rindby Strand, sommer	60	60	20/40	60	20-60	-	-
Sønderho – Nordby (færge), vinter	60	120	60	120	120	800	0
Fanø Bad og Rindby Strand, vinter	120	120	120	120	120	-	-

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole *	Antal indkørsler	Antal hjem- kørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	1	20	40	1.250	200
4.-6. klasse	6.000	1	1	20	40	3.000	200
7.-9. klasse	7.000	1	1	20	40	3.500	200
10. klasse	9.000	1	1	30	40	4.500	200

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen



Figur 10: Arbejdspladsområder i Fanø Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.4 Fredericia Kommune

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Fredericia midtby	30	30**	30	60	60	200	-
Fredericia, boligblokke/tæt-lav	30	30**	30	60	60	400	0 til bgd.
Fredericia, parcelhuskvarter	30	30**	30	60	60	800	0 til bgd.
Fredericia til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	-
Fredericia til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	-
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

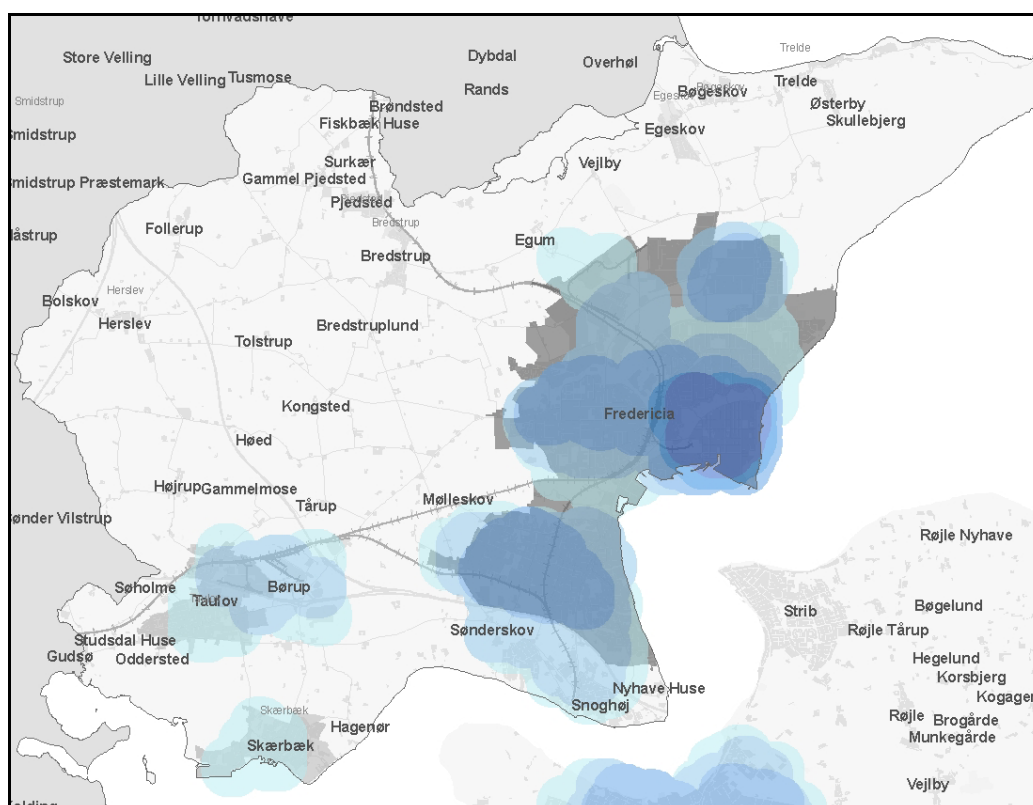
** I ugerne 27-32 kan frekvensen nedsættes

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørs- ler	Antal hjemkørs- ler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Ind- kør- sel	Hjem- kørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsud- dannelse	-	1	1	-	-	-	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 11: Arbejdspladsområder i Fredericia Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.5 Haderslev Kommune

Haderslev er Danmarks største by uden togbetjening. Der skal derfor ske en styrkelse af betjeningen mellem Haderslev og Vojens. For at binde den langstrakte kommune sammen skal der ligeledes ske en styrkelse af betjeningen mellem Haderslev og Gram eventuelt med forlængelse over kommunegrænsen videre mod Ribe.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Haderslev midtby	30	30	30	60	60	400	-
Haderslev, boligblokke/tæt-lav	30	30	30	60	60	600	0 til midtby
Haderslev, parcelhuskvarter	30	30	30	60	60	600	0 til midtby
Haderslev til/fra byer over 1.000 indb.	60	60	60	120	120	800	0
Haderslev til/fra byer over 500 indb., som ligger øst for jernbanen	60	-	60	-	-	800	0
Haderslev til/fra byer over 500 indb., som ligger vest for jernbanen	60	-	60	-	-	800	1
Haderslev – Vojens	30	30	30	60	60	800	0
Haderslev - Gram	60	60	60	120	120		0
Vojens og Gram til/fra byer over 1.000 indb., som ligger indenfor deres gamle kommuneområde	60	60	60	120	120		0
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

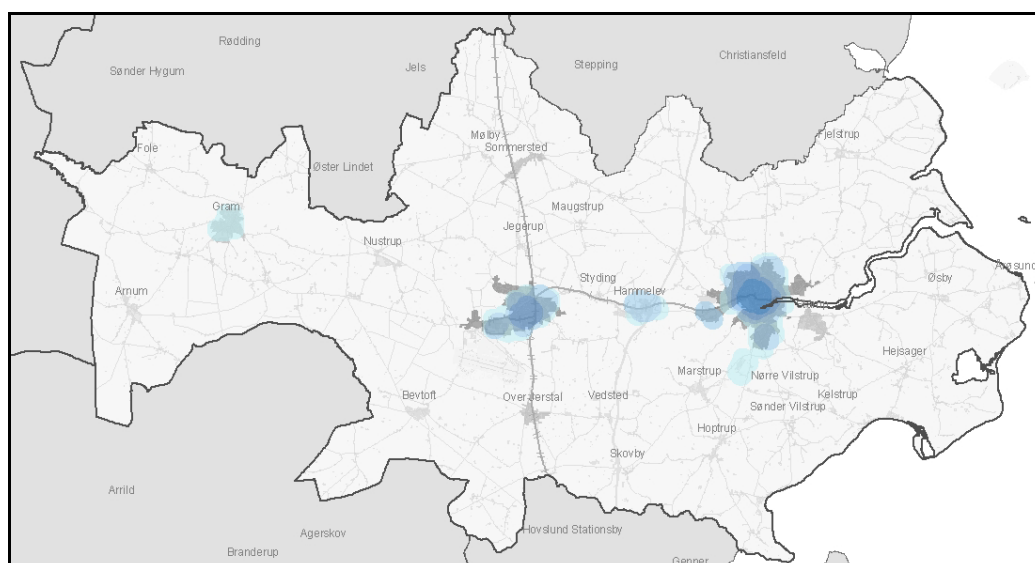
Der tilbydes i landsbyer og det åbne land transport med Sydtrafiks særlige tilkaldeordning (Sydtur).

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole *	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsuddannelse	-	1	1	-	-	-	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 12: Arbejdspladsområder i Haderslev Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.6 Kolding Kommune

Kolding Kommune har formuleret nogle meget præcise principper for den lokale betjening i kommunen. Disse principper er gengivet i bilagsrapporten, bilag 8 og har dannet grundlag for den specifikation af servicekrav, som opstilles i dette afsnit.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Kolding midtby**	10	20	10	30	30	400	-
Kolding i øvrigt (Bramdrup, Nørre Bjert, Vonsild, Seest, Harte og Dalby)**	30	60	30	60	60	600	0 til bgd.
Kolding til/fra cen- terbyer	60	60	60	120	120	600 i bymidte	0
Kolding til/fra byer under 2.000 indb.	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	600	-
> 1.000 arbejdsplad- ser pr. km ²	30	Efter behov	30	Efter behov	Efter behov	400	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	30	Efter behov	30	Efter behov	Efter behov	400-600	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	600	-
Regional forbindelse* til/fra centerbyer	60	60	60	120	120	600 i bymidte	1
Regional forbindelse* til/fra byer under 2.000 indb.	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	Efter behov	600	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

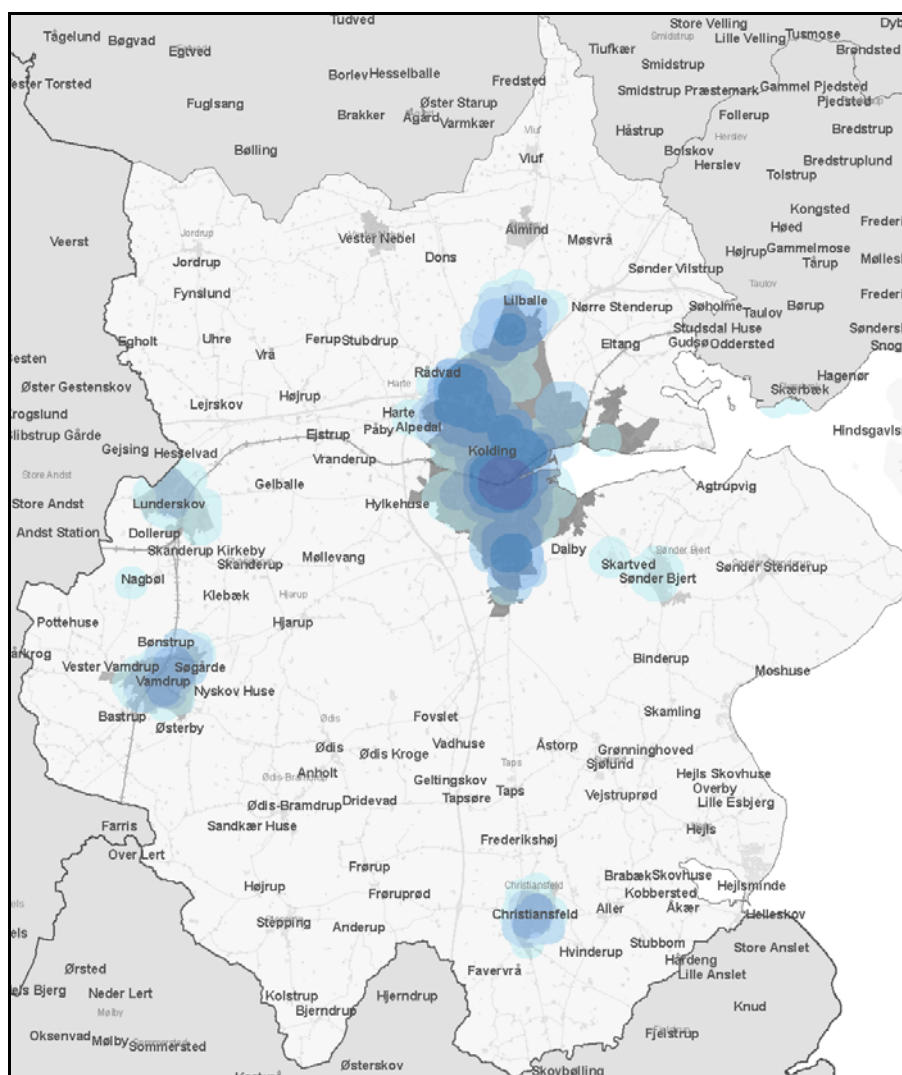
** I ugerne 27-32 kan frekvensen nedsættes

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	20	1.000	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	20	1.500	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	20	3.000	600
10. klasse	9.000	1	2	30	30	4.000	1.000
Friskole	-	-	-	-	-	-	1.000
Ungdomsuddannelse	-	1	1	30	30	4.500	1.000

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Det kan dog blive nødvendigt at reducere i servicekravene i ydertidspunkter, såfremt de ikke kan opfyldes inden for givne økonomiske rammer. I den forbindelse skal der arbejdes på eventuelt at indføre forskellige former for behovsstyret/koordineret kørsel.



Figur 13: Arbejdspladsområder i Kolding Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.7 Sønderborg Kommune

Kommunecentret Sønderborg ligger mellem Sundeved-området og Als, og der lægges vægt på, at der ikke alene skabes gode forbindelser til og fra Sønderborg, men også på tværs i kommunen, således at det for eksempel bliver nemt at komme fra Gråsten til de store arbejdspladser på Als.

Sønderborg Lufthavn tilbyder 22 ugentlige flyforbindelser til København (2008: i alt ca. 77.000 passagerer). Sønderborg Lufthavn bliver kun betjent med lokalruter, og af hensyn til rutefly til/fra København skal lokalruten til/fra Sønderborg tilbyde gode korrespondancer til det regionale rutenet.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Sønderborg midtby	30	30	30	60	60**	200	-
Sønderborg inkl. Dybbøl	30	30	30	60	60**	800	0 til midtby
Sønderborg til/fra byer over 1.000 indb.	60	60	60	120	120	-	-
Sønderborg til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	-
> 2.000 arbejdspladser pr. km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	60	60	60	120	120	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1
Gråsten – Nordborg	60	-	60	-	-	-	0

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

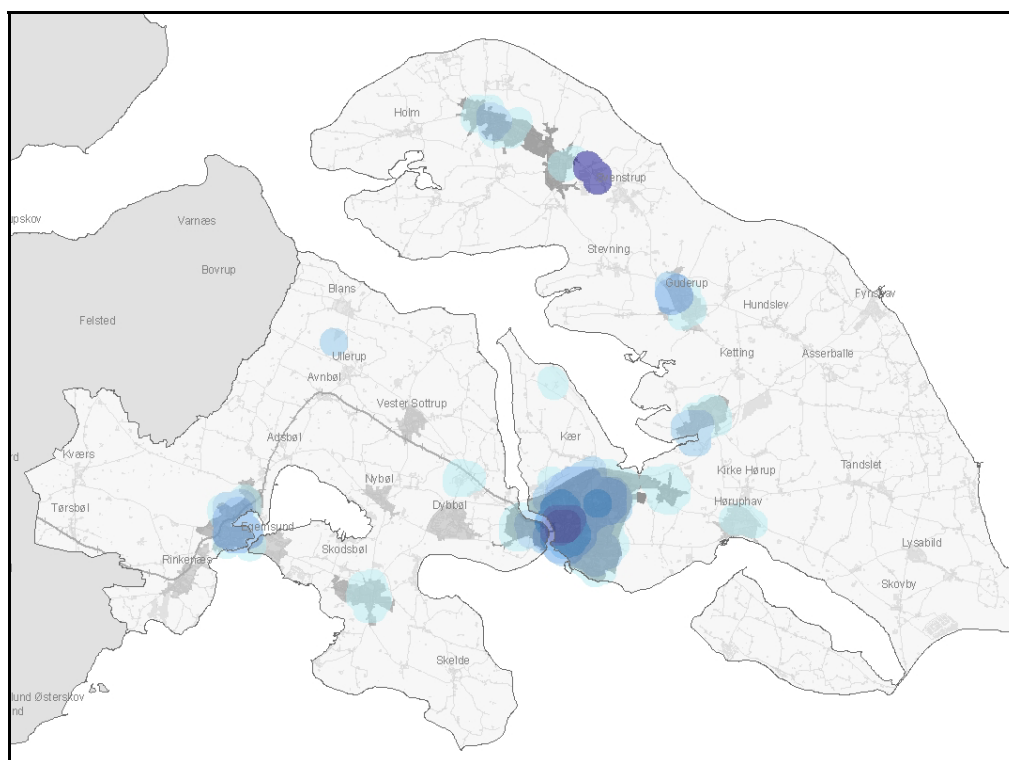
** Lørdag formiddag og søndag eftermiddag

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsuddannelse	-	1	1	-	-	-	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 14: Arbejdspladsområder i Sønderborg Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.8 Tønder Kommune

Trekanten mellem Tønder, Toftlund og Skærbæk er basis for det lokale rutenet. Dette skal suppleres med en betjening fra Skærbæk til Rømø og fra Tønder til Højer plus en tværgående forbindelse fra Skærbæk til Løgumkloster.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Tønder – Toftlund; Toftlund – Skærbæk; Skærbæk – Tønder	60	120	60	-	120**	800	0
Skærbæk – Havneby	60	120	60	-	120**	800	0
Agerskov – Toftlund	60	120	60	-	120**	800	0
Tønder - Højer	60	120	60	-	120**	800	0
Skærbæk - Løgum- kloster	Efter behov	-	Efter behov	-	-	800	-
Løgumkloster - Ager- skov; Løgumkloster – Bredebro	Efter behov	-	Efter behov	-	-	800	-
Bredebro - Højer	Efter behov	-	Efter behov	-	-	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindel- se* til/fra byer over 600 indb.	60	120	60	120	120	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

** Lørdag formiddag

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

4.9 Varde Kommune

Varde Kommune har formuleret nogle relativt præcise ønsker til betjeningen, som har dannet udgangspunkt for den specifikation af servicekrav, som er opstillet i dette afsnit. Kommunens ønsker fremgår af bilagsrapporten, bilag 8.

Et specielt forhold i Varde Kommune er de store turistområder. Der skal i planperioden arbejdes med kravene til betjeningen af disse områder.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer i nordbyen i Varde, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav, som blev politisk vedtaget i Varde Kommune den 20. august 2009, kan opfyldes:

By-størrelse	Over 2.000 indbyggere	1.000-2.000 indbyggere	500-1.000 indbyggere	200-500 indbyggere
By (rutenummer)	Oksbøl (bane) Ølgod (bane)	Agerbæk (44+93) Alslev (8) Ansager (98) Nr. Nebel (bane) Outrup (bane) Tistrup (bane)	Skovlund (98) Årre (93) Næsbjerg (98) Nordenskov (98) Sig (bane+95) Janderup (bane) Starup (44+93)	Billum (bane) Kvong (41) Henne St. (bane) Fåborg (93) Horne (94) Lunde (bane) Tinghøj (732) Vrøggum (bane)
Rutetype	mellembys rute	mellembys rute	mellembys rute	teleprodukt
Kørsel til Centerby (Varde)	ja	ja	Ja	Kun i de tilfælde, hvor byen er indplaceret på regionale ruter (bus eller bane)
Max. omvej	15 %	15 %	20 %	20-25 %
Ønsket gennemsnitshastighed	40 km/t	35 km/t	35 km/t	30 km/t
Kørselfrekvens daglige afgang	8-10	8 (minimum)	5 (minimum)	3 (minimum)
Tidsrum, frekvens (ca.)	Kl. 6.30-22.00	Kl. 6.30-20.00	Kl. 6.30-17.30	Kl. 7.00-15.30
Afstand mellem stoppesteder i byer	600 meter	600 meter	Ét stoppested	Ét stoppested
Feriekørsel (kørsel på ikke-skoledage)	Ja	Ja, med reduceret køreplan	Kun teleprodukt	Kun teleprodukt
Weekendkørsel	Ja, med reduceret køreplan	Ja, med reduceret køreplan	Kun teleprodukt	Kun teleprodukt

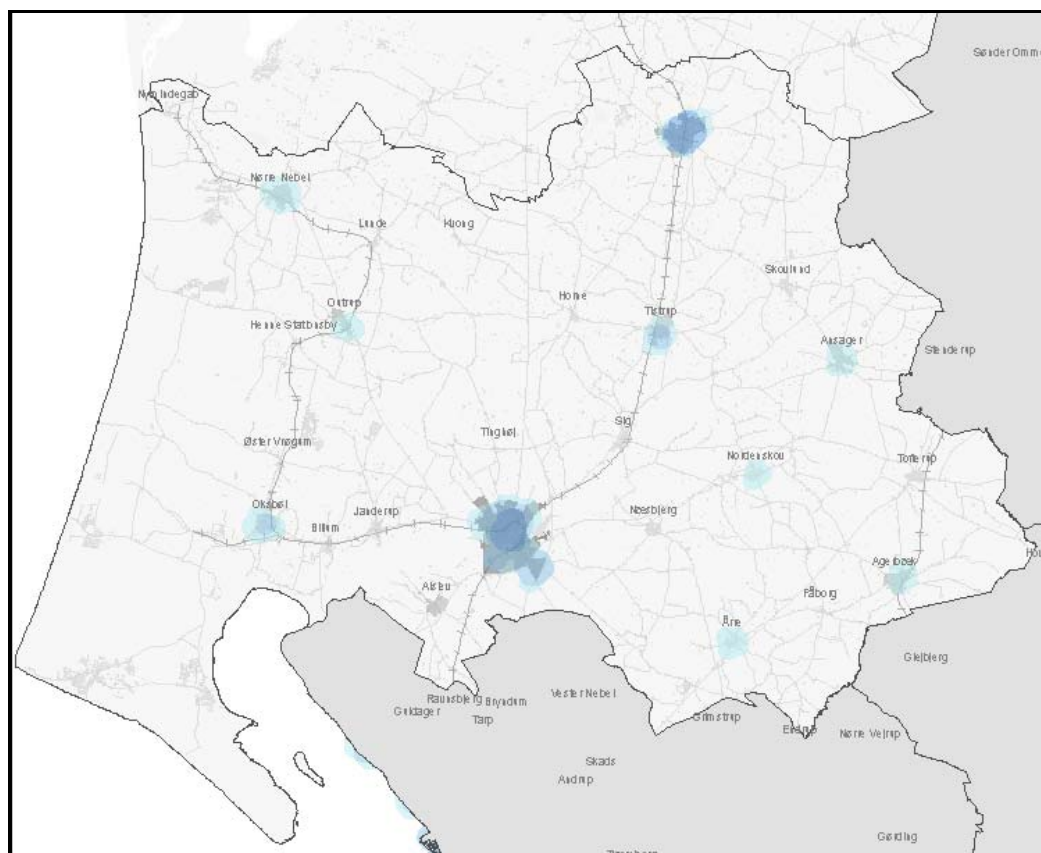
Supplerende til disse minimumskrav har Varde Kommune den 20. august 2009 besluttet, at der fra 2011 etableres et "campusekspres"-produkt, som kører direkte fra Agerbæk til Campus Varde.

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	60	1.250	200
4.-6. klasse	6.000	1	3	20	60	3.000	400
7.-9. klasse	7.000	1	3	20	60	3.500	600
10. klasse (Campus)	9.000	1	3	30	30	4.500	1.000
Friskole	-	-	-	60	60	1.250	400
Ungdomsuddannelse	-	-	-	30	30	4.500	500

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 16: Arbejdspladsområder i Varde Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.10 Vejen Kommune

Byerne Holsted, Brørup, Rødding, Jels og kommuncetret Vejen er de vigtigste rejsemål/forbindelsesled i Vejen Kommune, og kommunen skal bindes sammen på tværs af jernbanen i både Vejen, Holsted og Brørup.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgange)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Vejen by	30	30	30	-	30**	1.000	-
Vejen til/fra byer over 1.000 indb.	60	120	60	-	120	-	-
Byer over 500 indb. til/fra Vejen, Holsted, Brørup, Rødding eller Jels	60	-	60	-	-	800	-
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	30	30	-	-	1.000	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	-	-	-	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	-	-	-	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	60	120	60	-	120	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

** Lørdag formiddag

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

4.11 Vejle Kommune

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Vejle midtby	30	30**	30	60	60	300	-
Vejle, boligblokke/tæt-lav	30	30**	30	60	60	600	0 til bgd.
Vejle, parcelhuskvarter	30	30**	30	60	60	800	0 til bgd.
Vejle til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	-
Vejle til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	-
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	60	30	Efter behov	Efter behov	600	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	-	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	-	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

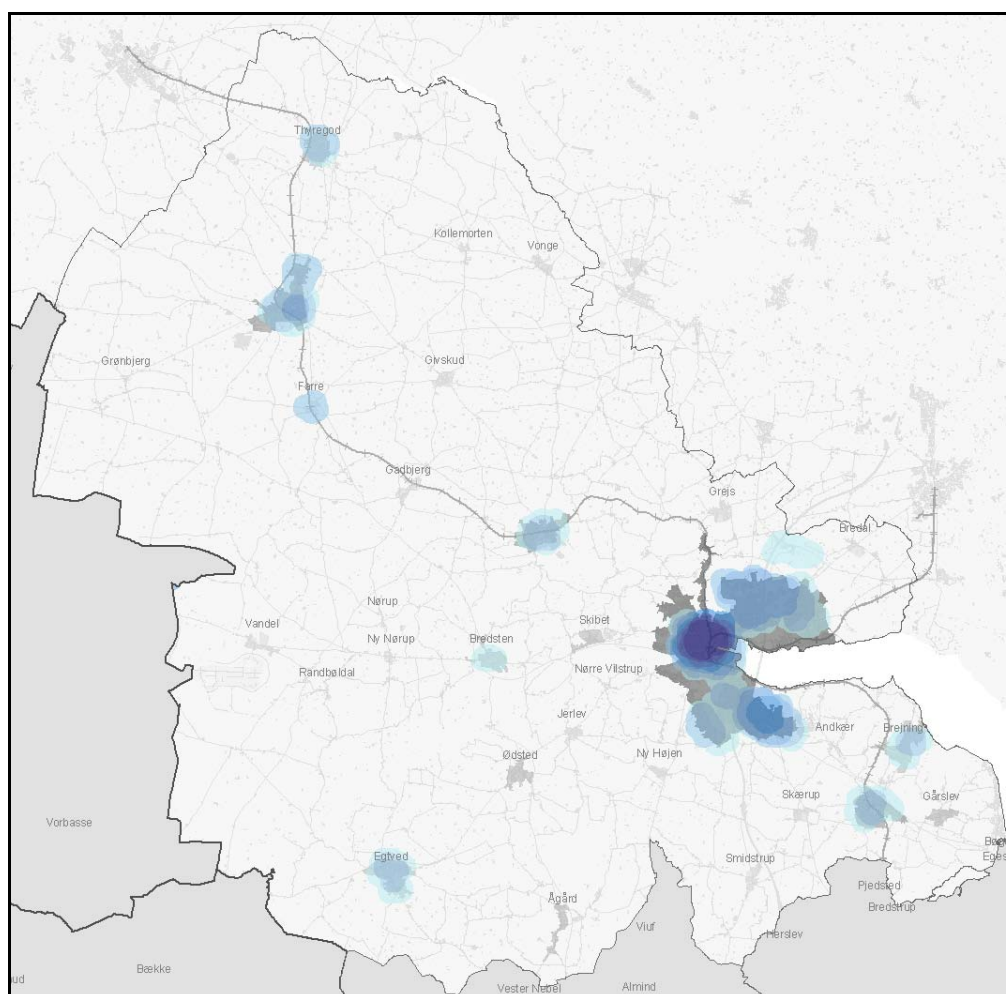
** I ugerne 27-32 kan frekvensen nedsættes

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	20	40	1.250	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	20	40	3.000	300
7.-9. klasse	7.000	1	2	20	40	3.500	600
10. klasse	9.000	1	2	30	40	4.500	800
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsuddannelse	-	1	1	-	-	-	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 18: Arbejdspladsområder i Vejle Kommune med over 250 årsværk pr. km²

4.12 Aabenraa Kommune

Aabenraa Kommune har udarbejdet egne servicekriterier for den lokale betjening, som har dannet udgangspunkt for dette afsnit. Kommunens servicekriterier findes i bilagsrapporten, bilag 8.

Der tilstræbes følgende minimumshastigheder på det lokale rutenet i kommunen:

Rutetype	Minimumshastighed
Mellembys ruter	35 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste relationer
Bybusser	15 km/t i forhold til den korteste rejsevej i de vigtigste pendlingsrelationer, ellers i forhold til den gennemkørte strækning
Oplandsruter	25 km/t i forhold til den gennemkørte strækning

Rutenettet skal i øvrigt opbygges, så følgende minimumskrav kan opfyldes (i kombination med tog og det regionale rutenet):

Målgruppe/ rejserelation	Frekvens (minutter mellem afgang)					Afstand til stoppe- sted (m)	Maks. antal omstign.
	Morgen	Form.	Eftm.	Aften	Weekend		
Aabenraa midtby	30	30	30	60	60**	500	-
Aabenraa i øvrigt	30	30	30	60	60**	800	0 til midtby
Aabenraa - Rødekro	20	30	20	60	60	800	0
Aabenraa til/fra områdecetre	60	60	60	-	-	800	0
Aabenraa til/fra lokalbyer	60	60	60	-	-	800	1
Lokalbyer til/fra nærmest områdecetre	60	120	60	-	-	800	1
> 1.000 arbejdspladser pr. km ²	30	30	30	Efter behov	Efter behov	800	-
> 500 arbejdspladser pr. km ²	60	60	60	Efter behov	Efter behov	800	-
> 250 arbejdspladser pr. km ²	60	120	60	Efter behov	Efter behov	800	-
Regional forbindelse* til/fra byer over 1.000 indb.	30-60	60	30-60	60-120	60-120	800	1
Regional forbindelse* til/fra byer over 500 indb.	60	-	60	-	-	800	1

* Herved forstås, at der ved hjælp af angivne antal omstigninger (med en maksimal omstigningstid på 20 minutter) opnås forbindelse med tog og/eller det regionale rutenet.

** Søndag køres ikke formiddag

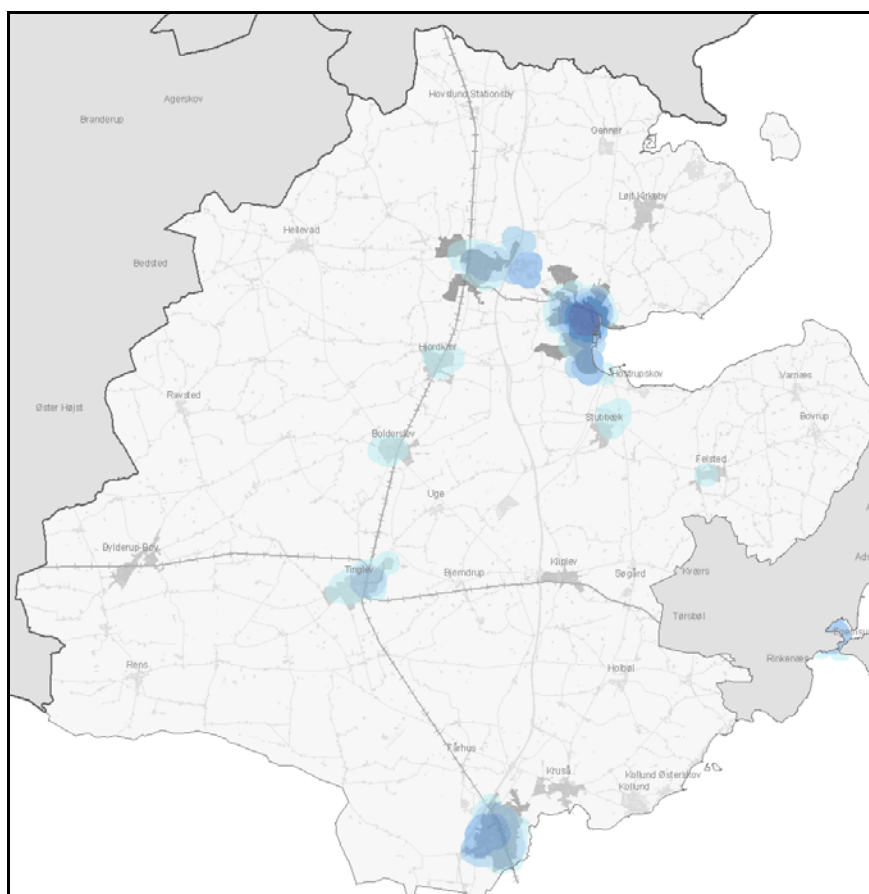
Der tilbydes i landsbyer og det åbne land transport med Sydtrafiks særlige tilkaldeordning (Sydtur).

Til befordringen af skoleelever og uddannelsessøgende stilles i øvrigt følgende særlige krav:

Målgruppe	Bopæl – skole * (m)	Antal indkørsler	Antal hjemkørsler	Ventetid v. skole (minutter)		Afstand til stoppested (m)	
				Indkørsel	Hjemkørsel	Bopæl	Skole
0.-3. klasse	2.500	1	2	30	45	1.500	300
4.-6. klasse	6.000	1	2	30	45	3.000	500
7.-9. klasse	7.000	1	2	30	45	3.500	500
10. klasse	9.000	1	2	30	60	4.500	1.000
Friskole	-	1	1	-	-	-	800
Ungdomsuddannelse	-	1	1	30	60	5.000	800

* Den afstand, der udløser krav om forbindelse til skolen. Kommunen tilbyder dog gratis skolekort til alle, selv om afstanden er mindre.

Hvis det er nødvendigt for at overholde de maksimale ventetider ved skolerne, accepteres forskydninger i skolernes ringetider på op til ± 20 minutter. Såfremt skolerne ikke ønsker dette, må de i stedet acceptere, at ventetiderne overskrides.



Figur 19: Arbejdspladsområder i Aabenraa Kommune med over 250 årsværk pr. km²

5. Implementeringsplan

Rent økonomisk vil det næppe kunne lade sig gøre at gennemføre alle tiltagene i denne trafikplan på en gang.

Sydtrafik vil derfor med udgangspunkt i det eksisterende rutenet trinvis udvikle og implementere det nye rutenet.

I første omgang skal der fortrinsvis arbejdes på ruter mellem vigtige, og forholdsvis tæt på hinanden beliggende A-rejsemål. Det forventes, at det er her, der hurtigst muligt kan tiltrækkes nye passagerer, og dermed opnås en forventet indtægt.

Implementeringsplanen tager højde for, at kommunerne skal have den fornødne tid til at kunne tilpasse det kommunale rutenet i forbindelse med implementeringen af nye regionalruter. På grund af forholdsvis omfattende ændringer af busdriften i de enkelte kommuner forventes der at gå op til flere måneder, inden bestillinger af de kommunale ruter kan være på plads. Sydtrafik skal have kommunernes endelige bestilling til et sommerkøreplanskifte senest i efteråret det forudgående år. Dette medfører, at de fleste større ændringer ifølge trafikplanen tidligst kan ske fra sommerkøreplanen 2011 – under forudsætning af, at Region Syddanmark inden udgangen af 2009 har mulighed for at give en melding om, hvilke ruter der forventes bestilt i 2010.

2010

Statusrapporten forventes i 2010 at være klar som delrapport til denne trafikplan. Desuden vil der udkomme en delrapport med konkrete forslag til betjening af turist- og udkantsområder, hvor der ifølge denne trafikplan ikke er regional dækning. Begge delrapporter kan inddrages i den detaljerede køreplanlægning i de efterfølgende implementeringsfaser.

Der skal arbejdes med en pakke:

- Vestbane-området

Vestbane-området

Pakken "Vestbane-området" indeholder ruter, der vedrører Varde Kommune. Der skal arbejdes med denne pakke allerede i 2010/11, fordi den nye kontrakt for Vestbanen gælder fra 2011.

Alle tiltag ved følgende regionalruter skal gennemføres:

- 40 Esbjerg – Oksbøl – Blåvand
- 41 Esbjerg – Varde
- 98 Varde – Grindsted

Samtidig kan følgende nuværende regionalrute nedlægges:

- 8 Esbjerg - Varde

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen. Bl.a. skal der i den sammenhæng også kigges på vigtige turistmæssige rejsemål i området.

2010/11

Der skal arbejdes med to pakker:

- Det centrale Trekantområde
- Billund Lufthavn (del 1)

Det centrale Trekantområde

Pakken "Det centrale Trekantområde" indeholder alle tiltag for ruter, der kører mellem Vejle, Kolding, Fredericia og Middelfart.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 203 Vejle – Kolding
- 216 Vejle – Fredericia
- 410 Kolding – Middelfart
- 900X Vejle – Kolding (kun delstrækningen)

Samtidig kan følgende nuværende regionalrute nedlægges:

- 204 Vejle – Fredericia

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Billund Lufthavn (del 1)

Pakken "Billund Lufthavn (del 1)" indeholder tiltag for ruter, der giver en direkte forbindelse fra A-rejsemålet Billund Lufthavn til A-rejsemålene Vejle, Esbjerg, Silkeborg (Århus). Da alle berørte ruter bl.a. vedrører strækningen Billund – Grindsted, er det oplagt også at inddrage tiltag ved ruterne på C-C relationerne Grindsted – Vejen og Billund – Vejen, fordi begge ruter skal kombineres til en forlænget rute Grindsted – Billund – Vejen.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 44 Esbjerg – Grindsted
- 244 Grindsted – Billund Lufthavn – Vejle
- 907X Vejle – Billund Lufthavn – Grindsted – Skjern
- 913X Esbjerg – Grindsted – Billund Lufthavn – Silkeborg – Århus
- 79 Vejen – Billund

Samtidig kan følgende regionalrute nedlægges:

- 84 Grindsted - Vejen

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

2011/12

Der skal arbejdes med tre pakker:

- Billund Lufthavn (del 2)
- Als
- Kongeå

Billund Lufthavn (del 2)

Pakken "Billund Lufthavn (del 2)" indeholder tiltag for ruter, der giver en direkte forbindelse fra A-rejsemålet Billund Lufthavn til A-rejsemålene Kolding og Herning samt til forbindelsen fra Esbjerg til Herning.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 406 Billund Lufthavn – Kolding
- 980 Esbjerg - Herning

Desuden oprettes der følgende nye ruter:

- Billund Lufthavn – Grindsted – Herning
- Billund Lufthavn – Kolding (hurtigbus)

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Als

Pakken "Als" indeholder alle tiltag for de ruter, der kører på Als eller til Sønderborg.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 11 Sønderborg – Fynshav Færge
- 13 Sønderborg – Nordborg
- 10 Sønderborg – Kruså (-Flensborg)
- 900X Sønderborg – Aabenraa (kun delstrækningen)
- 915X Sønderborg – Aabenraa (kun delstrækningen)

Desuden oprettes der følgende ny rute:

- Sønderborg – Gråsten – Flensborg (hurtigbus)

Samtidig kan følgende nuværende regionalruter nedlægges:

- 28 Aabenraa – Gråsten

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Kongeå

Formålet med Pakken "Kongeå" er især, at rydde op i en del ruter mellem Vejen Kommune og Ribe Kommune, som i Vejen Kommune slet ikke kører til regionale rejsemål. Ruterne fra Ribe til Holsted, Brørup eller Jels skal erstattes af en ny regionalrute til Vejen. Da den nye rute sandsynligvis skal forløbe via Rødding skal der samtidig også gennemføres de tiltag for ruter, der kører i området Vejen, Rødding, Vojens.

Der skal gennemføres alle tiltag ved følgende regionalruter:

- 38 Haderslev – Vejen (skal i fremtiden køre via Vojens)
- 35 Haderslev – Vojens – (Gabøl) – Ribe

Desuden oprettes der en hel ny regionalrute på følgende relation:

- Ribe - Vejen

Samtidig kan følgende nuværende regionalruter nedlægges:

- 55 Ribe – Jels
- 56 Ribe – Brørup
- 57 Ribe – Holsted
- 78 Toftlund – Rødding – Vejen
- 348 Vojens – Rødding - Lintrup

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

2012/13

Der skal arbejdes med tre pakker:

- Billund Lufthavn (del 3)
- Fra Kolding mod Syd
- Tønder

Billund Lufthavn (del 3)

Pakken "Billund Lufthavn (del 3)" indeholder tiltag for ruter, der giver en direkte forbindelse fra A-rejsemålet Billund Lufthavn til A-rejsemålene Horsens og Silkeborg.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 913X Billund Lufthavn – Horsens – Århus (givetvis nyt ruteforløb)

Desuden oprettes der følgende ny rute:

- Billund Lufthavn – Silkeborg (hurtigbus)

Det skal vurderes i samarbejde med Midttrafik, om omlægningen af den eksisterende rute 913X samt oprettelsen af en ny rute mellem Billund Lufthavn og Silkeborg kan erstattes ved passende tiltag ved den nuværende lufthavnsbus Billund Lufthavn - Horsens – Århus, som overtages af Midttrafik fra oktober 2010.

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Fra Kolding mod Syd

Pakken "Fra Kolding mod Syd" indeholder alle tiltag for de ruter, der kører langs med relationen Kolding – Haderslev – Aabenraa – Flensborg.

Der skal gennemføres alle tiltag ved følgende regional- og hurtigruter:

- 900X Kolding – Aabenraa (delstrækningen)
- 20 Aabenraa – Kruså – Flensborg

Desuden oprettes der følgende ny rute:

- Kolding – Flensborg (hurtigbus)
- Kolding – Haderslev - Aabenraa

Samtidig kan følgende nuværende regionalruter nedlægges:

- 23 Aabenraa – Haderslev
- 34 Haderslev – Kolding

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Tønder

Formålet med Pakken "Tønder" er, at sikre forbindelser fra Tønder til såvel Aabenraa som til Flensborg. Desuden tages her den delstrækning af X-bus 915X med, som vedrører Aabenraa med Rødekro og Toftlund (Tønder Kommune).

Alle tiltag ved følgende regionalruter skal gennemføres:

- 26 Aabenraa – Tønder
- 915X Aabenraa – Rødekro – Toftlund – Ribe – Esbjerg (kun delstrækningen)

Desuden oprettes en ny regionalrute på følgende relation:

- Tønder – Tinglev - Flensborg

Samtidig kan følgende nuværende regionalruter nedlægges:

- 16 Tønder – Tinglev – Aabenraa
- 24 Aabenraa – Løgumkloster – Bredebro
- 25 Aabenraa – Toftlund – Ribe

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

I 2013 udgives den næste trafikplan for Sydtrafiks område. Her vil erfaringer fra de første implementeringsfaser af den aktuelle trafikplan indgå. Hvis Trafikplan 2013 - 2016 ikke lægger op til helt nye mål og tiltag, vil de planlagte tiltag i Trafikplan 2009 - 2012 blive gennemført i 2013. Der forventes en overgangstid inden tiltagene fra Trafikplan 2013 - 2016 er planlagt på et detaljeret niveau, hvorfor implementeringen af den aktuelle trafikplans tiltag kan fortsætte såvel i 2013 som i 2014.

2013/14

Der skal arbejdes med to pakker:

- Esbjerg – Kolding
- Sønderjylland på tværs

Esbjerg - Kolding

Pakken "Esbjerg - Kolding" indeholder tiltag for ruter, der kører parallelt med jernbanestrækningen Esbjerg - Kolding. Tanken er, at ruterne først skal modificeres, når der er mere viden om den videre udvikling af jernbanebetjeningen på strækningen.

Alle tiltag ved følgende regionalruter (inklusive hurtigruter) skal gennemføres:

- 48 Esbjerg – Vejen
- 88 Vejen – Kolding

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

Sønderjylland på tværs

Formålet med pakken "Sønderjylland på tværs" er at sikre tværgående forbindelser.

Alle tiltag ved følgende regionalruter skal gennemføres:

- 46 Tønder – Toftlund – (Gabøl) – Kolding

Samtidig kan følgende nuværende regionalrute nedlægges:

- 37 Haderslev - Toftlund

I arbejdsprocessen skal der være et tæt samarbejde med de berørte kommuner, for at sikre, at der samtidig sker en justering af det lokale rutenet, så hele systemet hænger sammen.

6. Det videre arbejde

Dette er Sydtrafiks første trafikplan, som introducerer nogle helt nye principper for ruteplanlægningen. Der er derfor ingen erfaringer med disse principper, og det må forventes, at det i forbindelse med implementeringen viser sig nødvendigt at revidere nogle af forudsætningerne på baggrund af de erfaringer, der viser sig.

Der vil således foregå en iterativ proces i planperioden, hvor praktiske detaljer i forbindelse med den konkrete køreplanlægning og erfaringer efter køreplanernes iværksættelse giver feedback til trafikplanen, som efterfølgende tilpasses "virkeligheden".

Forskellige omstændigheder omkring trafikplanens tilblivelse har desuden gjort, at det ikke har været muligt at gå helt så meget i detaljer, som oprindeligt planlagt. For eksempel var det planlagt at udgive en statusrapport for det nuværende rutenet som grundlag for diskussionen om trafikplanen. Vanskeligheder med at fremskaffe de nødvendige data samt presserende opgaver i anden forbindelse gjorde det nødvendigt at udsætte statusrapporten.

Trafikplanen er ikke detaljeret omkring den lokale trafik. Trafikselskabet skal derfor i samarbejde med de enkelte kommuner i løbet af planperioden arbejde med den lokale trafik. Der vil i den forbindelse sandsynligvis også skulle igangsættes nogle initiativer omkring mellembyruter over kommunegrænser, i det omfang det viser sig nødvendigt og/eller hensigtsmæssigt.

Natbuskørsel er et andet aspekt, som ikke er berørt i denne trafikplan, men som vil blive taget op særskilt.

Sideløbende med denne trafikplan er der et forslag til fremtidigt fælles zonesystem for hele Sydtrafiks område ude til høring. Dette zonesystem vil selvfølgelig få indflydelse på den fremtidige generering af indtægter på de enkelte ruter og passagerernes samlede opfattelse af Sydtrafiks tilbud. På denne måde er dette også et element i trafikplanarbejdet.

Trafikplanarbejdet vil således ikke blive sat i stå med udsendelsen af denne trafikplan. Tværtimod forestår der et stort planlægningsarbejde i planperioden, som så vil lede frem til en ny trafikplan for den næste planperiode. Det er Sydtrafiks intention løbende at følge op med trafikplanrapporter i planperioden, og foreløbigt er følgende aspekter tænkt behandlet:

- Statusrapport for den eksisterende kørsel
- Nyt zonesystem for Sydtrafik
- Nye principper for rutenummerering
- Principper for natbuskørsel
- Brug af behovsstyret kørsel
- Busstandarder på forskellige rutetyper
- Principper for stoppestedsplacering/-udstyr i forbindelse med hurtigruter og regionalruter

Desuden vil der løbende fremover blive arbejdet med at fremskaffe et bedre datagrundlag for planlægningen (passagertællinger, indtægtsfordelinger på ruteniveau, GIS-data for ruteforløb o.s.v.) og opdatering af værktøjerne til behandling af disse data. Det betyder, at det forventes, at der for eksempel vil kunne ske en bedre illustrati-

on af trafikplanens forudsætninger og konsekvenser på kort eller lignende. Det forbedrede materiale vil blandt andet blive benyttet i trafikselskabets egen planlægning, i samarbejdet med kommunerne og regionen og i de ovennævnte trafikplanrapporter.