



BERETNING

& MILJØREGNSKAB

2023



INDHOLD

Beretning 2023

Forord	4
UITP konferencen 2023	6
Mobilitet.....	7
Flextrafik.....	10
Den grønne omstilling.....	12
Kampagner og kommunikation	14

Sydtrafik i tal

Passagertal.....	17
Indtægtsfordeling	18
Antal rejser Flextrafik.....	20
Kontrolafgifter	21
Rejsegaranti	21
Kontraktkørsel.....	22
Besøgende på sydtrafik.dk	24
Telefonopkald fra kunder	24
Skriftlige henvendelser fra kunder	24
Administrationen	25
Sydtrafiks organisation.....	26
Sydtrafiks repræsentantskab 2022-2025	26

Miljøregnskab

Sydtrafik miljøregnskab 2023.....	28
Antagelser	36

Beretning 2023

Sydtrafik | Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen
post@sydtrafik.dk | CVR nr. 29942897
Ansvarshavende redaktør: Jette Lauridsen
Design & produktion: Louise Christine Rasmussen & Camilla Rauschnig Boulund
Tryk: Vest Tryk





Forord

BERETNING 2023

2023 blev det første år i længere tid uden restriktioner i den kollektive trafik, og et år med mere arbejdsro end det foregående. Det blev dog heller ikke den tilbagevending til 'normalen', som vi gik og håbede på. Passagertallene kom ikke tilbage til det forventede leje fra før covid-19 - og vi kigger derfor nu på en ny normal.

Færre passagerer betyder færre indtægter i busdriften, og det skal sammenholdes med stigende driftsomkostninger i både bus og flextrafik. Resultatet er en økonomi, der stadig er udfordret. Vi er taknemmelige for at både kommunerne og Regionen i så stor grad har været villige til at finde den ekstra økonomi, der skulle til, for at fastholde serviceniveauet overfor borgerne. Sammen har vi fundet nye veje for at optimere driften, og derved forhindre drastiske nedskæringer.

I foråret 2023 var vi også udfordret af flere ubesatte stillinger i chefteamet, men virksomheden som helhed stod sammen og bragte Sydtrafik igennem. Her havde vi rigtig god gavn af vores stærke organisationskultur og gode sammenhold på arbejdspladsen. Som I kan læse i denne beretning, fortsatte udviklingen af Sydtrafik med uformindsket styrke året igennem.

God læselyst

Venlig hilsen



Lars Berg
Direktør



Preben Friis-Hauge
Bestyrelsesformand



Sydtrafiks bestyrelse 2022-2025



Formand
Preben Friis-Hauge
Region Syddanmark



Næstformand
Erik Lauritzen
Sønderborg Kommune



Jan Riber Jakobsen
Aabenraa Kommune



Majbrit Rasmussen
Billund Kommune



Karsten Degnbol
Esbjerg Kommune



John Nyborg
Fredericia Kommune



Cecilie Haaland
Haderslev Kommune



Jakob Ville
Kolding Kommune



Bjarne Lund Henneberg
Tønder Kommune



Finn Ladegaard
Varde Kommune



Vagn Sørensen
Vejen Kommune



Gerda Haastrup Jørgensen
Vejle Kommune



Karsten Uno Petersen
Region Syddanmark

UITP KONFERENCEN 2023

Deltagelsen i UITP-konferencen 2023 i Barcelona blev en værdifuld erfaring for Sydtrafiks bestyrelse og chefteam, hvor både globale tendenser og specifikke fremskridt inden for kollektiv transport blev belyst. Den overordnede læring var anerkendelsen af, at de udfordringer og opgaver, som kollektiv trafik står over for globalt, er meget genkendelige for Sydtrafik og Danmark generelt. Det blev dog også klart, at Danmark er relativt langt fremme i udviklingen af strategier, der adresserer disse udfordringer, og fremmer bæredygtige, sammenhængende mobilitetsløsninger.

Konferencen fremhævede vigtigheden af at tiltrække kunder tilbage til den kollektive trafik ved at gøre brugen heraf mere attraktiv. Derudover blev der lagt vægt på integrationen af forskellige transportformer i en samlet regning (Account Based Ticketing), og potentielle fordele ved at anvende geolokationsbaseret billettering og prisloft (capping) for at forbedre tilgængeligheden og omkostningseffektiviteten af kollektiv transport.

På planlægningssiden blev der delt indsigt i teknologi og metoder til køreplanlægning, som ikke adskiller sig markant fra det, Sydtrafik allerede praktiserer. Den menneskelige dimension i planlægningen, herunder brugen af realtidsdata og observationer, blev også fremhævet som væsentlig for at sikre de mest optimale og pålidelige transportløsninger.

Der var også fokus på digital innovation, såsom udviklingen af digitale skærme til information i realtid, og potentialerne i behovsstyret mobilitet for at supplere traditionel rutebaseret transport.

Konferencen bekræftede derfor, at Sydtrafik er godt på vej med mange af de strategier og teknologier, der blev diskuteret, men også at der er potentiale for yderligere innovation og implementering af nye løsninger for at forbedre og tilpasse kollektiv transport til fremtidens behov.



MOBILITET

Busfremkommelighedsprojekt Kolding-Vejle

Vejle og Kolding Kommune er de to største kommuner i Trekantområdet og er Danmarks 7. og 9. største byer med et indbyggertal på godt 60.000. Dagligt pendler godt 7000 mellem Vejle og Kolding. Et pendlertal, der minder om antallet af pendlere på strækninger som fx mellem Silkeborg og Århus.

Begge kommuner er derfor indstillet på at gennemføre investeringer i den kollektive trafik i årene fremover både internt i kommunerne og i korridorerne mod nabokommunen. Dette danner baggrund for en ansøgning til Trafikstyrelsens "Pulje til bedre busfremkommelighed i hele landet", der projekterede en foranalyse af en såkaldt højklasset buskorridor mellem Vejle og Kolding. Ansøgningen blev udvalgt til at modtage penge, så foranalysen kan finde sted i 2024 med afrapportering til Sydtrafiks bestyrelse i efteråret.

Foranalysen skal gennemføres med inspiration fra den benyttede tilgang fra mulighedsstudierne for BRT-inspirerede løsninger fra bl.a. Køge, Holbæk og Roskilde. Den skal identificere anlægsprojekter/BRT-tiltag, der vil øge fremkommeligheden for buskorridoren mellem Vejle og Kolding, for dermed at reducere rejsetiden for passagerne. Dette vil give nye passagerer et stærkere incitament til at bruge bussen. Potentialet for flere passagerer på denne strækning er stort, da den kollektive trafiks markedsandele af daglige rejser lige nu kun udgør 4%.

Tilpasning af natbuskørsel

Sydtrafiks område har flere forskellige typer natbusser:

- Regionalt finansierede helårsnatbusser 873, 875 og 876 (Region Syddanmark)
- Regionalt finansierede julenatbusser (Region Syddanmark og Midttrafik)
- Kommunalt finansierede helårsnatbusser (Sønderborg)
- Kommunalt finansierede julenatbusser (Esbjerg, Vejle, Kolding, Haderslev og Aabenraa)

Der har i flere år været et ønske om at gennemgå natbuskørslen. Det har imidlertid været en udfordring at få valide passagertal på ruterne pga nedlukninger i Covid-perioden. Men med passagertal fra hele 2022 – bortset fra januar 2022, hvor kørslen var indstillet, var der nu et godt grundlag for en gennemgang af natbusruterne.

Generelt er helårsnatbusserne – specielt de regionalt finansierede – forholdsvis godt benyttet pr. tur, mens en meget stor del af julenatbusserne er svagt

benyttet. De fleste julenatbusser har 4 ture i hver retning mens helårsnatbusserne kun har 2 ture i hver retning. Det er sandsynligvis noget af forklaringen på forskellen.

Sydtrafik anbefalede derfor, at frekvensen på tyndt belagte julenatbusser reduceres til 2 afgang, og at de 3 regionale julenatbusser (ruterne 836, 831 og 832), der kører stort set samme ruteforløb som helårsnatbusserne blev nedlagt og erstattet af helårsnatbusserne. Det vil betyde, at antallet af afgang reduceres fra 4 til 2 i perioden, hvor der nu køres med julenatbus.

Tre andre regionalt finansierede julenatbusser på ruterne 837, 846 og 861 skal nedlægges i regionalt regi fra julenatbuskørslen i 2024, men anbefalingerne for de øvrige regionale julenatbusser blev gennemført november 2023.

De fleste kommunale julenatbusser fik ligeledes nedsat frekvensen til 2 afgang pr nat, men det gælder dog ikke for Esbjergs julenatbuskørsel, der afventer de store ændringer i bybusnettet i 2024.

Undersøgelse af de unges transportvaner

I uge 12 og 13 blev der sendt et digitalt spørgeskema rundt til alle unge på ungdomsuddannelser i Sydtrafiks område. Undersøgelsen skulle afdække de unges transportvaner og deres præferencer og holdninger til den kollektive trafik. Besvarelserne blev kodet på både skole og kommuneniveau, så man efterfølgende kunne lave rapporter til den enkelte uddannelsesinstitution og kommunerne.

Andel af respondenter varierede på de forskellige uddannelsessteder, men generelt gav undersøgelsen et godt overblik over de unges transportvaner som de så ud på det tidspunkt, og hvilke forventninger de unge havde til deres kommende transportbehov. Tallene viser en fortsat stor tilslutning til den kollektive trafik i forskellige udformninger. I Aabenraa Kommune var der lidt over 50%, der kom i skole på den måde. Den viste også et potentiale for at fremme samkørsel blandt de elever, der har kørekort og adgang til en bil. Af dem svarede lige omkring halvdelen, at de sidder alene i bilen.

Hvert år afholder Sydtrafik netværksmøder i alle kommuner med repræsentanter fra ungdomsuddannelserne, kommunen og Sydtrafik, og her blev tallene fra undersøgelsen brugt til at danne grundlag for debatten.

Trafikskabernes bud på styrkelse af mobiliteten i landområder

Transportministeren nedsatte i 2023 et ekspertudvalg, der fik til opgave blandt andet at komme med bud på mobilitetsstrategier for yderområder. Som en hjælp til deres arbejde udgav Trafikskaberne i Danmark (TID) en pjece med fire anbefalinger til udvikling af den kollektive transport i landområderne. Den kollektive trafik spiller en central rolle i at få Danmark til at hænge bedre sammen og i at fremme den grønne omstilling. Men skal mobiliteten styrkes i landområderne, kræver det nytænkning og en mere fleksibel lovramme for trafikskaberne.

Fire anbefalinger til nye fleksible transportløsninger

Der findes ikke én løsning til alle udfordringer på tværs af Danmark. I pjecen giver regionale trafikskaber vores bud på nye tiltag, der kan supplere eller erstatte den traditionelle kollektive transport i landområderne. Vi peger konkret på samkørsel, fleksible busser, Frivilligbus og trafikknudepunkter.

Kræver investeringer og nye rammevilkår

I dag udgør de lovmæssige rammevilkår en barriere for, at trafikskaberne kan påtage sig en mere aktiv og koordinerende rolle inden for bl.a. samkørsel og mikromobilitet. Sammen med de økonomiske konjunkturer giver det store udfordringer med at prioritere og teste disse løsninger i stor skala. Det er håbet, at pjecen og dens løsningsforslag kan inspirere udvalgets arbejde.

Gratis Plustur med Ungdomskort

Projektet "Gratis Plustur med Ungdomskort" (GPMU) blev i 2022 – 2023 gennemført som et pilotprojekt, hvor unge med et Ungdomskort kunne køre gratis med Plustur.

Målet var at gøre de unge mere bevidste om deres transportmuligheder med Plustur og få større kendskab til produktet. Forventningen var en øget mobilitet med Plustur, samt at projektet kunne følge og indsamle viden via en tilknyttet fokusgruppe af unge brugere.

I projektperioden er der kørt 2.175 rejser med GPMU. Kunderne har oftest kørt enkelte ture, men nogle benytter ordningen regelmæssigt med flere rejser ugentligt. Det er et langt større rejseniveau end forventet. For målgruppen (15-20 år) er der en gennemsnitlig øgning på 307% i projektperioden. Det er tydeligt, at markedsføring og en målrettet kommunikationsindsats har haft en positiv effekt.

Projektet har lagt vægt på at få etableret et godt grundlag for markedsføring, kommunikation og dialog med de unge. Der er gennemført flere brugerundersøgelser bl.a. med interviews af de unge brugere. Resultaterne fra undersøgelserne viser, at

gratis Plustur bliver betragtet som et godt og afgørende tilbud for unge, der bor i yderområderne.

Desuden har det vist, at Plustur giver de unge større mobilitetsmuligheder, især ved transport til og fra skole, men at deres personlige økonomi kan være en barriere, når Plustur skal være en del af hverdagen.

Gratis Plustur med Ungdomskort fortsætter derfor som tilbud efter projektets afslutning til og med 2024. Fra 2025 skal der findes en permanent model for finansiering, hvis tilbuddet skal fortsætte. Gratis Plustur med Ungdomskort kommer derfor til at indgå i forudsætningsbudget og budgetforslag 2025.

Forsøg med foldbare løbehjul til pendlere

Med et ønske om at øge buspassagerantal efter nedlukningerne i 2020 og 2021 blev der i slutningen af 2022 igangsat et projekt, hvor nye pendlere blev tilbudt et gratis el-løbehjuls-abonnement i 6 måneder i forbindelse med køb af pendlerkort. Projektet blev indledt med en markedsafklaring, der ledte til en dialog med to leverandører. En intern pilot blev iværksat med 5 abonnenter. Erfaringerne viste imidlertid, at el-løbehjulene var tunge og uhandterlige, problematiske i regnvejr, og der kunne kun oprettes en fælles administrativ profil, hvilket gav sikkerheds- og GDPR-problemer. Samarbejdet med leverandøren blev derfor opsagt, og et alternativ med den anden leverandør med mindre el-løbehjul blev overvejet, men projektet blev igen sat i bero. Hovedårsagerne var krav om deling af lokationsdata med en kinesisk leverandør, hvilket var problematisk ud fra en sikkerhedsmæssig vinkel, samt uønskede ekstra omkostninger ved udvikling af en ny app.

Den overordnede konklusion for projektet blev derfor, at leverandørmarkedet ikke er tilstrækkeligt udviklet til at understøtte projektets formål om at øge buspassagerantallet gennem tilbud om gratis el-løbehjulsabonnenter.



FLEXTRAFIK

Kontaktløs betaling i Flexbiler

Fra onsdag d. 1. marts 2023 kunne man, som noget nyt, betale for sine ture med et betalingskort i flextrafik-bilerne. Tidligere har man for de fleste telefonisk bestilte Flextrafik-ordninger skullet afregne for sin tur kontant hos flextrafik-chaufføren.

Muligheden for at betale med et betalingskort i flextrafik-bilerne har været et stort ønske hos mange brugere af flextrafikken. Den forbedrede kundeservice omkring bestilling har også afspejlet sig i en positiv tendens i kundetilfredshedsundersøgelsen under punktet 'bestilling'. Det er i forbindelse med kontraktstarten 1. marts 2023, at det blev obligatorisk for alle operatører at have kontaktløs betaling i bilerne.

Ny kontraktstart i flextrafik

1. marts 2023 var der kontraktstart på det 8. udbud i Flextrafik for Sydtrafik, Midttrafik og Fynbus. Som nævnt tidligere var det med nye krav om kontaktløs betaling i vognene, og med en ny sammensætning af variable og garantivogne.

Siden Covid-19 har der været en fald i antallet af udbudte variable vogne, og det har givet perioder med kapacitetsudfordringer. Derfor er der i 2023 udbudt flere garantivogne, det vil sige vogne, der

er garanteret en vis mængde kørsel, og som derfor typisk alene kører Flextrafik. Modsat variable vogne, der ikke garanteres noget kørselsniveau, men tildeles kørsel via planlægningssystemet efter behov.

Udbuddet endte med en væsentlig forhøjelse af driftsomkostningerne på 10%, men den samme tendens ses hos de øvrige trafiksselskaber. Der var konkurrence på alle kontrakter, hvilket indikerer, at markedsudbuddet fungerer.

Kundetilfredshedsundersøgelser i Flex

Sydtrafik undersøger hvert andet år tilfredsheden blandt brugerne af de forskellige Flextrafik produkter. Undersøgelsen bliver gennemført som telefoniske interviews, hvor brugerne bliver kontaktet umiddelbart efter en gennemført tur.

Den samlede tilfredshed med flextrafik ligger fortsat på et rigtig højt niveau med 81,4 point ud af 100 mulige. Der er et lille fald i den overordnede tilfredshed fra undersøgelsen i 2021, mens fx tilfredsheden med bestillingen til gengæld er stigende.

Undersøgelsen fremhæver også de parametre, der har størst betydning for den samlede tilfredshed: Rettidighed, chaufførens villighed til at hjælpe ind/ud af vognen samt prisen. De er alle tre parametre som vi i Sydtrafik har stor fokus på.



Undersøgelsen bliver gennemført på tværs af både den visiterede kørsel, patientbefordring og den åbne flextrafik, og det er blandt brugerne af produktet Plustur, at man finder de mest tilfredse.

Samtidigt kan vi se en stigning i antallet af ture bestilt i selvbetjening, selvom det stadig er størstedelen af turene, der bliver bestilt telefonisk.

Ny optimeringsplatform for Flextrafik kraftigt forsinket

Arbejdet med at udskifte det IT-system, der anvendes til styring af Flextrafikken, startede et godt stykke tid før 2023, der skulle bruges på udviklingen af den nye optimeringsplatform (NOP). Kontrakten med leverandøren var på plads, og det 20 år gamle system Planet skulle danne baggrund for et nyt og fremtids-sikret system.

Det blev dog allerede i 2022 tydeligt, at projektet desværre ikke kunne nå i mål i den forventede form, og der blev i efteråret 2023 indgået en kommerciel og fortrolig aftale mellem leverandøren Netcompany og FlexDanmark om ophør af samarbejdet. Der arbejdes nu på nye løsninger i forhold til opdatering af Flextrafikens optimeringsplatform.



DEN GRØNNE OMSTILLING

De første regionale elbusser er på vej

De regionale busruter forbinder de større byer på tværs af kommunerne, og de lange stræk har tidligere betydet, at el-busser ikke har været en mulighed. Men det blev ændret med Sydtrafiks 20. udbud, hvor der var krav om nul-emission på de regionale ruter i syd.

De teknologiske fremskridt og et samlet udbud sammen med tre sønderjyske kommuner betyder nu, at Region Syddanmark og Sydtrafik til næste år kan sende 32 nye regionale el-busser på vejene. De indgår i et samlet udbud, der indeholder al kørsel i Aabenraa, Haderslev og Tønder kommuner samt Region Syddanmarks kørsel i de fire sønderjyske kommuner med ialt 63 elbusser. Det er de første regionale el-busser i Sydtrafik, men frem mod 2028 vil alle regionens busser blive omstillet til nul-emission. Resultatet af udbuddet blev tilfredsstillende, og Region Syddanmark reducerer deres CO₂ udledning med 2.500 tons om året. Alle de nye elbusser er lav-entre busser med bedre adgangsforhold for gangbesværede, barnevogne og lignende.

Det blev virksomheden Umove Vest A/S, der vandt alle kontrakterne i udbuddet. Umove kører allerede en del af busserne, der er indeholdt i udbuddet, og de kører kollektiv trafik i hele Danmark.

Kontrakterne starter juni 2024 og løber i 10 år med mulighed for forlængelse med yderligere 2 år.

Elbusser Fredericia

I sommeren 2023 var det Fredericias bybussers tur til at blive omstillet til 0-emissions drift med elbusser. Det blev Umove Vest A/S, der overtog for Tide Bus med 12 nye bybusser på el. Det var ikke en opstart uden vanskeligheder: Busserne havde en lidt besværlig vej til Danmark. Generelt var forsyningskæderne stadig påvirkede af begivenhederne i 2022, og der var derfor også forsinkelse på selve anlægget.

Udfordringen blev løst ved at Umove købte de gamle busser direkte hos Tide Bus, så de kunne fortsætte driften med disse fra kontraktstarten d. 25. juni. Henover sommeren blev elbusserne leveret og sat i drift, samtidigt med at personalet blev oplært i at køre og servicere de nye busser.

Der blev i starten af oktober lavet en lille fejring af de nye busser på garageanlægget, hvor alle var indbudt til at komme og se de nye busser og deres nye hjem.



Grønnere flextrafik: strategi og status efter 8. udbud

Den grønne omstilling af Flextrafikken giver flere udfordringer end omstillingen af buskørslen. Vognløbene er uforudsigelige og lade-infrastruktur er utilstrækkelig med for få ladepunkter med høj ladehastighed.

Der er ved de seneste udbud blevet implementeret flere og flere små vogne, der kører på el, men for specielt liftvogne er der stadig for kort rækkevidde. Og selv på de mindre vogne varierer rækkevidden meget i forhold til temperaturen og hastigheden.

Det blev ved det 8. udbud i 2023 udbudt 9 nulemissions garantivogne i Sydtrafik, og i det samlede område for Midttrafik, Fynbus og Sydtrafik blev der tegnet kontrakt med op til 100 variable vogne på el. Og det antal må forventes at stige efterhånden som den teknologiske udvikling og det politiske fokus på lade-infrastrukturen giver flere muligheder.

I Sydtrafik har vi fokus på løbende erfaringsudveksling mellem trafiksselskaberne og med andre relevante interessenter, så vi kan planlægge en øget andel af emissionsfri biler i kommende udbud - balanceret i forhold til forsyningssikkerhed og økonomi.

Lynladerprojekt med puljemidler

Som en del af regeringens "Infrastrukturplan 2035" er der afsat en pulje på 50 mio. kr. årligt i 2022-2026 til flere grønne busser og grøn flextrafik.

Sydtrafik og Fynbus har i 2023 sammen med Region Syddanmark ansøgt om projektilskud på lidt over 6 mio. kr. til udbud og etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder dedikeret til Flextrafik. Der er søgt om tilskud til opsætning af ladere ved Svendborg, Vejle, Kolding, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg, mens Odense Universitets Hospital ikke er omfattet af projektet pga den kommende flytning til Nyt OUH.

Etableringen af lynladere dedikeret flextrafik er nødvendigt for at understøtte den grønne omstillingsstrategi for Flextrafik, som Sydtrafik, Fynbus og Midttrafik siden 2020 har arbejdet målrettet med. I 2020 blev de første nulemissionsvogne sat i drift og ved det seneste udbud er 18 garantivogne og op til 100 variable vogne nulemission. Dedikerede lynladere løser udfordringerne med vognenes begrænsede rækkevidde, utilstrækkelig ladeinfrastruktur m.m., og det vil kunne accelerere den grønne omstilling af flextrafikken i Region Syddanmark.

Ansøgningen blev godkendt, og puljemidlerne blev tildelt, og Region Syddanmark har som modtager af puljemidlerne overtaget projektstyringen.



KAMPAGNER OG KOMMUNIKATION

Rejsebillet app

I august blev RejseBillet lanceret af Rejsekort & Rejseplan A/S. En ny app til køb af enkeltbilletter og pendlerkort på tværs af hele Danmark, som kan bruges i bus, tog, metro og letbane. Appen skal gøre rejsen lettere for passagerer på tværs af bus, tog, metro og letbane i hele Danmark.

Sydtrafik har sammen med de andre trafikvirksomhederne i Danmark hjulpet med i de forskellige faser af udviklingen og test af RejseBillet.

I første version af RejseBillet kunne rejsende købe enkeltbilletter (fra/til og zonebilletter) og to typer pendlerkort nemlig det almindelige pendlerkort på minimum 30 dage og Pendler20, som gælder på 20 valgfrie dage indenfor en periode på 60 dage. Den næste version blev lanceret i december og indeholdt muligheden for at få trafikinformation om den rejse, man har købt billet til samt købe specialbilletter, der giver rabat ved fx kørsel til events.

Kom trygt fra A til B – Demensugen 2023

I 2023 var fokus på den kollektive trafik under årets demensuge i uge 19. Sydtrafik samarbejdede med Demensvenligt Danmark og frivillige fra de forskellige organisationer i Demensvenligt Danmark om at sprede kendskabet til 'Håndsrækningen' – et symbol som personer med demens kan vælge at bruge. Kampagnen satte også fokus på at udbrede de tre handleråd til både chauffører og passagerer i den kollektive trafik:

- Tag kontakt – Smil og vær imødekomende
- Tal tydeligt – Stil ét spørgsmål ad gangen
- Vær tålmodig – Sæt tempoet lidt ned og hjælp gerne på vej

Kampagner som dette er med til at gøre det tryggere for mennesker med demens at komme fra A til B. Tilgængelighed i vores tilbud er et vigtigt fokusområde for Sydtrafik, og materialet fra kampagnen bliver en fast indslag på Vores Sydtrafik – chaufførportalen med kommunikation og uddannelse af chaufførerne.



Esbjerg Nærbane

Esbjerg Nærbane udspringer af et lokalt ønske om at kunne bruge toget til at transportere sig ind til byen, men udover de politiske dagsordener er det ikke et særligt kendt begreb i Esbjerg og omegn.

En nærbane er et togsystem, der med hyppige afgang betjener en større by og dens opland. Esbjerg Nærbane består ikke af en enkelt strækning, men et samlet system af forskellige banestrækninger, hvor både Arrivas (Vestbanen) og DSB's tog indgår. Efter realiseringen af første etape af udviklingen af Esbjerg Nærbane er der opnået halvtimes-drift på de centrale strækninger mellem Varde, Esbjerg, Bramming og Ribe. Desuden er der en forbedret lokalbetjening i Esbjerg ved etablering af nærbanestationen i Jerne.

Men der mangler bevågenhed omkring Esbjerg Nærbane blandt borgerne, og derfor bad Esbjerg og Varde kommune Sydtrafik om at lave et samlet kommunikationskoncept. Løsningen blev en kampagne, der med udgangspunkt i hjemmesiden esbjergnærbane.dk, giver et overblik over mulighederne med nærbanen, samt fortæller at i visse tilfælde er toget en hurtigere løsning end bilen, hvis turen går ind til Esbjergs centrum.

Samtidigt øger nærbanen sammenhængen i området, øger mobiliteten i forhold til uddannelsesstederne og gør det attraktivt for virksomheder at placere sig tæt ved banen.

Kampagnen for Esbjerg Nærbane kunne ses på kommunens pyloner ved indfaldsvejene, på sociale medier og i biograferne, og den bliver gentaget i 2024.

Kundetilfredshedsundersøgelser (Bus)

Sydtrafik foretager årligt en større undersøgelse af tilfredsheden blandt deres kunder. Undersøgelsen i 2023 blev delt op i 500 interviews i foråret og 1000 interviews i efteråret. Tilfredshedsundersøgelsen dækker repræsentativt hele Sydtrafiks område, og resultaterne udgives på Sydtrafiks hjemmeside.

I 2023 steg tilfredsheden med den pågældende bus-tur, så den lå på det højeste niveau i fem år. På andre parametre som kundeoplevelse, loyalitet og image er tendensen også stigende i forhold til de sidste par år, men der mangler stadig en smule for at komme op på niveauerne for 2019. Det er en generel tendens, at personer der rejser ofte med Sydtrafik har en mere positiv indstilling end de ikke-hyppigt rejsende, og en stor del af stigningen i tilfredsheden kan derfor relateres til, at der er kommet flere passagerer, der dagligt bruger Sydtrafiks busser.

Deltagerne bliver spurgt om parametre som billetkøb, ventetid, informationer ved stoppestedet og antal ledige siddepladser, og på alle disse faktorer er tendensen positiv. De faktorer, der er blandt de højst scorende, er ligesom de tidligere år chaufførernes kørsel og kundeservice med henholdsvis 90 og 89 indekspoint ud af 100 mulige. De er et yderst vigtigt kontaktpunkt i den service Sydtrafik leverer, og som tallene viser, så yder langt de fleste en rigtig god indsats.

Passagerernes holdninger til rejsens pris har en klar negativ tendens, hvilket kan forklares med, at den største del af undersøgelsen er udført efter det blev offentliggjort, at priserne ville stige med 10% i 2024. Samtidigt ønsker passagererne sig flere afgang og færre forsinkelser, hvilket ikke repræsenterer nogen ændringer i forhold til tidligere år.



Weekendbilletten i sommerperioden

Sommeren bød på en gentagelse af Weekendbilletten, der blev solgt første gang i 2022. Med en Weekendbillet kunne en voksen rejse ubegrænset lørdag og søndag for kun 50 kr. Børn under 16 år kunne rejse med for bare 25 kr. Den blev udbudt i næsten alle weekender i skolernes sommerferie, og salget steg med 30 % i forhold til 2022.

Rejsemønstrene gik på kryds af tværs af hele Sydtrafiks område, og tilbagemeldingerne fra passagererne er klart positiv. Der er stadig potentiale til at sælge endnu flere af de billige weekendbilletter, der kan bruges i hele Sydtrafiks område.



Tilflytterkortet

I januar 2023 startede et pilotprojekt i Sydtrafik, hvor tilflyttere til en kommune kan køre gratis med kollektiv trafik i to måneder. Ønsket med ordningen er, at nye borgere får øjnene op for den kollektive trafik, og netop i forbindelse med en flytning er der potentiale for at etablere nye transportvaner, der måske involverer den kollektive trafik.

Det kan potentielt mindske trængsel i trafikken, samt fremme omstillingen til grønnere og mere bæredygtig transport i kommunen, og det giver nye tilflyttere gode muligheder for at opdage deres nye kommune. Tilflytterkortet gælder til alle Sydtrafiks busser i hele Sydtrafiks område samt til Arriva tog i Tønder, Esbjerg og Varde Kommuner. Kortet er gyldigt i 2 måneder, og derefter skal borgeren selv købe det billetprodukt, som passer til deres rejsemønster.

Kortet kan benyttes af alle husstandens medlemmer og giver fri rejse til én voksen ad gangen. Derudover er det gratis at medtage 2 børn under 12 år på rejsen. I december 2023 blev det besluttet at gøre ordningen permanent.



Park and Ride i Vejle

Hvis du kunne stille bilen på en pendler plads uden for byen, og gratis tage bussen ind i byen, ville du så det?

Det spørgsmål skulle pilotprojektet Park and Ride i Vejle kommune finde svar på. Første version af forsøget blev lanceret allerede i december 2022, hvor det inkluderede samkørsels-pladserne ved Vejle Syd samt Dandyvej i nord. Fra begge pladser kunne linje 4 benyttes til at gratis køre ind i midtbyen og tilbage igen, hvis man steg på bussen i enten syd eller nord mellem kl. 6.00 og 10.00 i hverdagene. Ved indstigning udleveres en polet, der bruges som billet ved returrejsen, der kan se på et hvilket som helst tidspunkt.

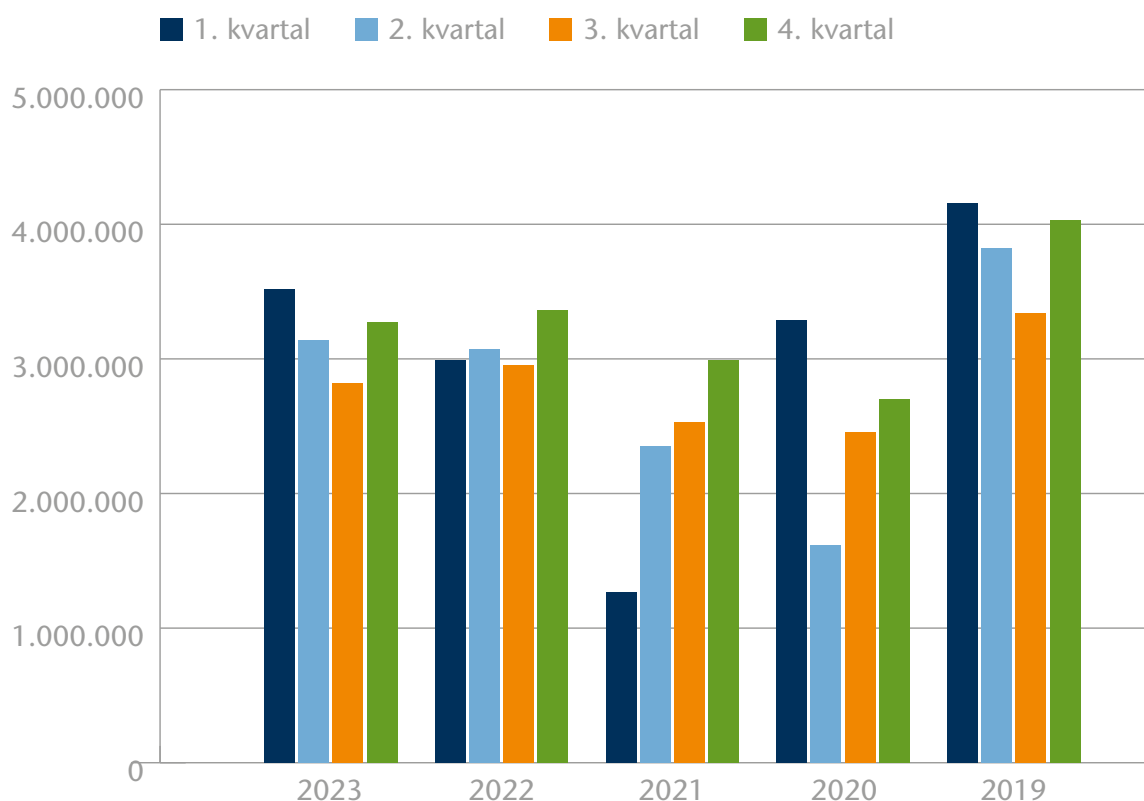
Park and Ride er et forsøg på at skabe mere plads på vejene inde i byen, og selvom der ikke var mange brugere fra start, blev forsøget udvidet 1. april, så den også omfattede linje 6 og en vestlig pendlerparkering ved cirkuspladsen.

Det blev prioriteret, at projektet skulle hurtigt i gang samt have lave startudgifter, og derfor blev løsningen med udleveringen af en polet valgt. Den lidt håndholdte proces med udlevering af poletter blev siden erstattet af 'Park and Ride' billetter i kraftigt papir. Brugen af ordningen er fortsat begrænset men stabil, og i slutningen af året blev det besluttet at fortsætte endnu to år med ordningen.

SYDTRAFIK I TAL 2023

Passagertal

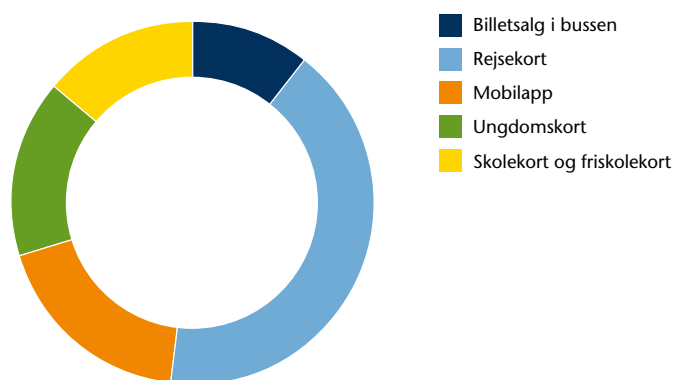
	2023	2022	2021	2020	2019
Aabenraa	733.758	718.832	518.567	609.865	918.975
Billund	73.723	71.709	49.921	64.466	119.773
Esbjerg	2.117.800	1.986.463	1.473.486	1.649.226	2.352.996
Fredericia	595.323	586.981	443.341	463.598	758.525
Haderslev	529.136	549.911	424.151	486.919	748.574
Kolding	1.531.187	1.453.791	1.114.173	1.206.497	1.783.575
Region Syddanmark	3.095.956	3.044.014	2.119.322	2.285.016	3.495.334
Sønderborg	1.087.688	1.091.574	823.350	913.599	1.350.775
Tønder	285.385	302.553	215.824	245.647	332.105
Ukendt	732.596	607.328	346.427	390.091	789.712
Varde	99.037	101.611	69.750	92.797	151.420
Vejen	122.170	139.176	93.210	119.298	183.935
Vejle	1.747.173	1.728.191	1.363.900	1.424.931	2.208.697
Vestbanen	181.664	180.465	80.003	109.799	140.996
Ialt	12.932.596	12.382.133	9.135.425	10.061.743	15.334.392



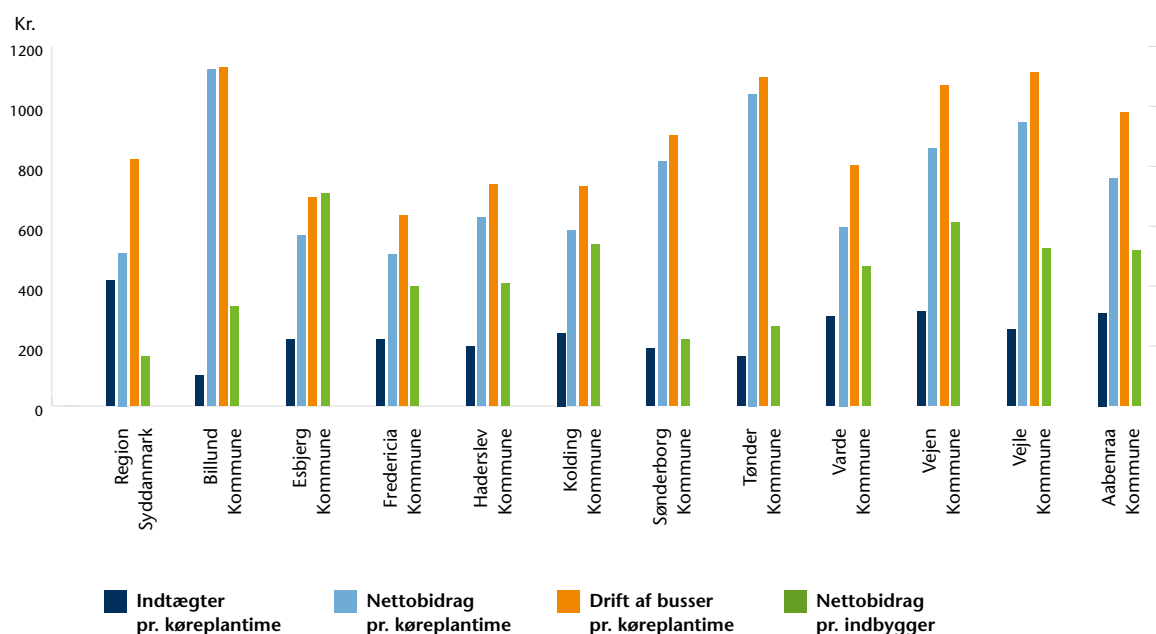
Indtægtsfordeling

Millioner kr.	2023	2022	2021	2020	2019
Billetsalg i bussen	21,4	19,8	7,6	8,4	30,8
Rejsekort	82,6	78,2	64,0	66,8	93,0
Mobilapp	36,6	30,0	20,5	16,0	12,9
Ungdomskort	31,4	32,6	21,0	34,5	42,1
Skolekort og friskolekort	27,5	27,5	26,3	26,0	27,0
Specialprodukter	4,8	4,3	3,9	4,0	3,8
Regulering af indtægter m. DSB/Arriva	6,3	9,0	-6,7	3,5	5,2
Regulering af indtægter m. Midttrafik	5,4	5,7	4,9	6,3	7,2
Ikke kørselsafhængige indtægter	20,9	19,4	18,1	20,0	21,7
Total	237,0	226,4	159,5	185,7	243,6

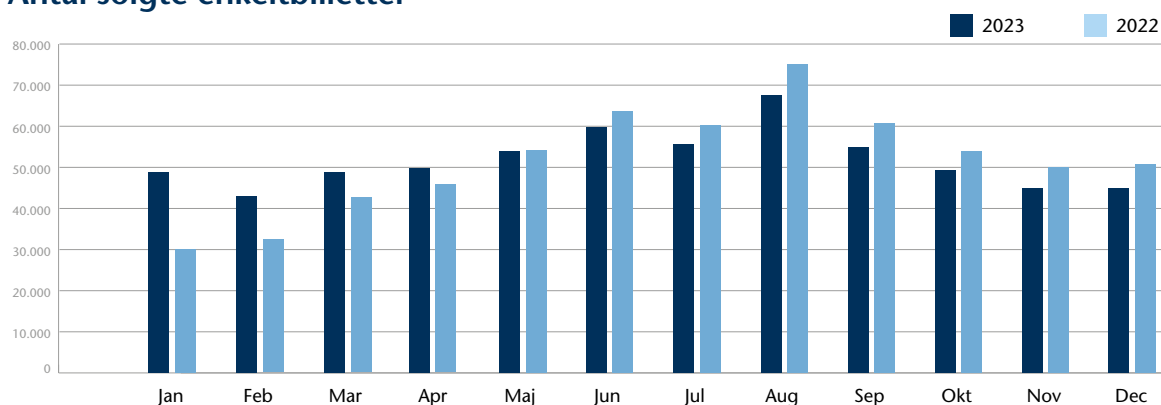
Indtægtsfordeling 2023



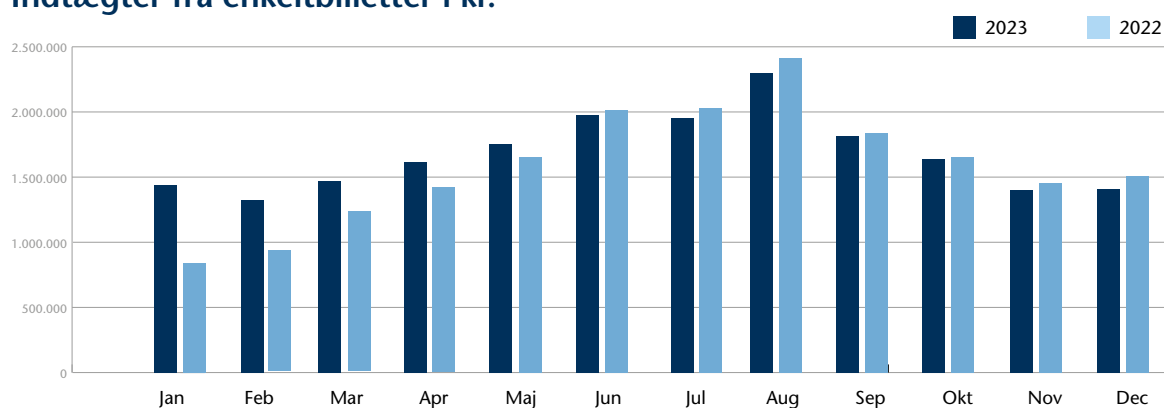
Økonomi pr. køreplantime og indbygger



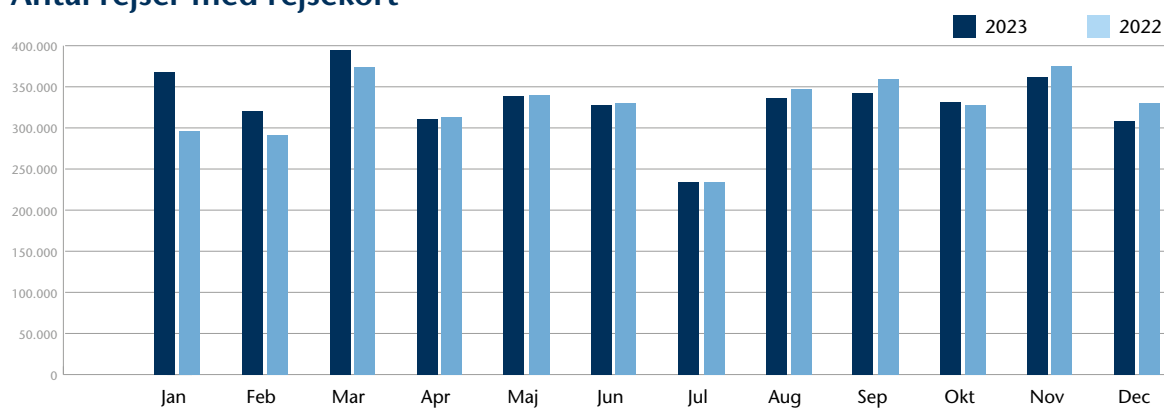
Antal solgte enkeltbilletter



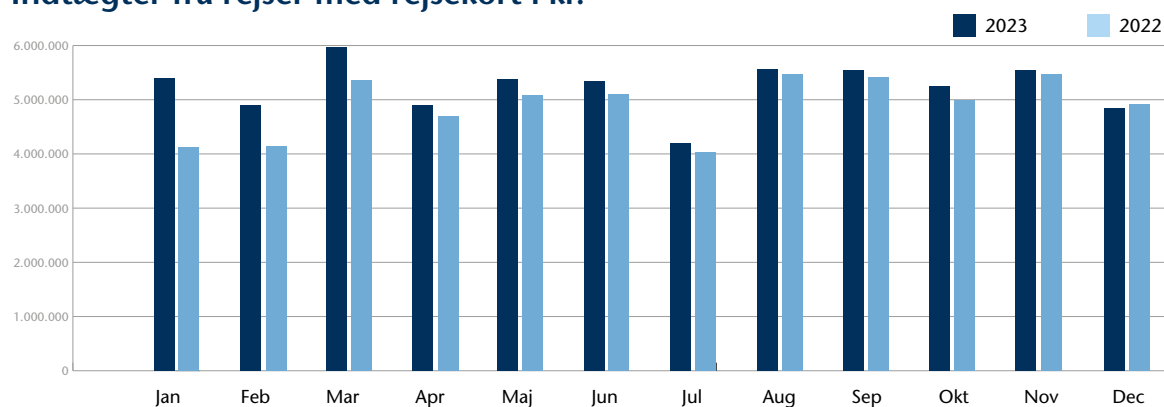
Indtægter fra enkeltbilletter i kr.



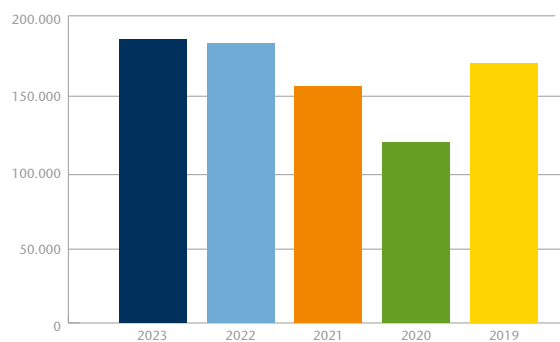
Antal rejser med rejsekort



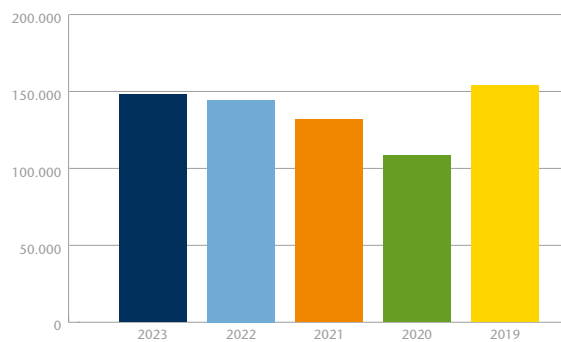
Indtægter fra rejser med rejsekort i kr.



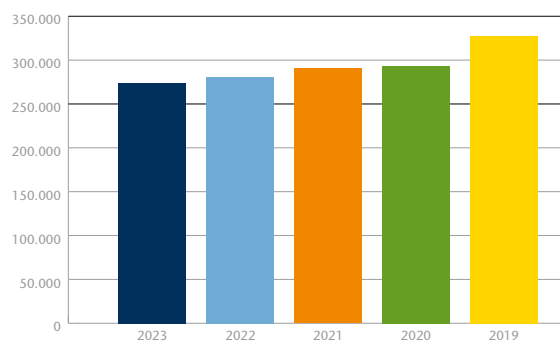
Antal rejser med åben flextrafik



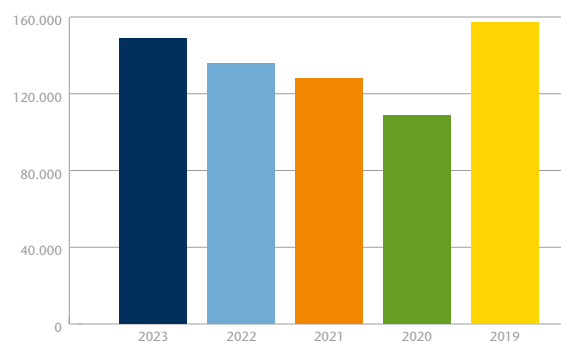
Antal rejser med handicapkørsel



Antal rejser med patientbefordring



Antal rejser med kommunal flextrafik



Antal kontrolafgifter

Bybusser	2023	2022	2021	2020	2019
Esbjerg	115	106	65	34	54
Fredericia	105	41	47	24	18
Haderslev	6	10	14	5	6
Kolding	114	134	58	20	46
Varde	0	1	1	0	0
Vejen	0	0	0	0	0
Vejle	131	133	134	58	54
Ribe	0	0	0	0	1
Sønderborg	4	3	4	4	4
Aabenraa	6	8	6	2	4
Regionale					
Alle ruter	213	232	169	164	255
I alt	694	668	498	311	442

Anmeldelser for bedrageri eller dokumentfalsk

Sydtrafik anmelder kunder for dokumentfalsk og/eller bedrageri, hvis der er forsøgt at snyde med billet eller kort.

	2023	2022	2021	2020	2019
Samlede antal anmeldelser	0	1	0	2	7

Rejsegaranti

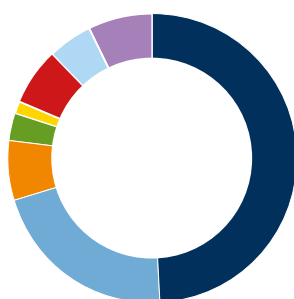
Kunder kan søge om rejsegaranti, hvis bussen er skyld i, at de kommer mindst 20 minutter for sent til det sted, hvor deres planlagte rejse med Sydtrafik slutter.

År	Ansøgninger	Godkendte	Vognmandens andel	Sydtrafiks andel
2023	1027	804	138.518 kr.	82.935 kr.
2022	921	746	117.958 kr.	65.467 kr.
2021	460	405	54.562 kr.	76.297 kr.
2020	220	201	47.452 kr.	68.735 kr.
2019	572	532	131.251 kr.	84.585 kr.

Kontraktkørsel fordelt på vognmænd og kontraktudløb

Vognmand	Område	Kontrakt		Drifts- busser	Køreplan- timer pr. år
		Udløb	Senest		
Umove Vest A/S	Haderslev	2024	2025	40	85.037
Umove Vest A/S	Fredericia bybusser (fra 25.5.2023)	2033	2035	12	21.358
Umove Vest A/S	Billund lokalkørsel (til 24.6.2023)	2023			3.403
Umove Vest A/S	Billund lokalkørsel (fra 25.6.2023)	2025	2027	11	3.109
Umove Vest A/S	Kolding lokalkørsel	2028	2034	12	7.197
Umove Vest A/S	Sønderborg	2027	2029	38	52.335
Umove Vest A/S	Regional, Syd	2025	2027	15	40.387
Umove Vest A/S	Aabenraa	2024	2025	42	53.195
Umove Vest A/S	Tønderområdet, Toftlund	2024	2025	29	33.005
Nobina A/S	Kolding el-busser	2032	2034	26	77.014
Tide Bus Danmark A/S	Vejle el-busser	2033	2035	31	82.924
Tide Bus Danmark A/S	Esbjerg el-busser	2032	2034	29	116.432
Tide Bus Danmark A/S	Regionalt, Trekantområdet	2026	2028	25	65.099
Tide Bus Danmark A/S	Fredericia bybusser (til 24.6.2023)	2023			18.335
DitoBus	Esbjerg lokalkørsel	2030	2032	20	29.377
Vejle Turisttrafik ApS	Vejle lokalkørsel	2022	2029	26	16.703
Herning Bilen Specialruter A/S	Vejen (til 24.6.2023)	2023			11.606
Herning Bilen Specialruter A/S	Vejen (fra 25.6.2023)	2025	2027		5.296
Herning Bilen Specialruter A/S	Regional, nordvest (fra 25.6.2023)	2025	2027		14.514
Blåvandshuk Turisttrafik	Vardeområdet (til 24.6.2023)	2023			11.599
Blåvandshuk Turisttrafik	Vardeområdet (fra 25.6.2023)	2025	2027		6.040
De Blå Busser	Rute 144 (til 24.6.2023)	2023			6.255
De Blå Busser	915X + 944X	2025	2027	5	18.655
I alt 2023 (busser pr. 31.12, køreplantimer for 2023)				400	778.875

Fordeling af kontraktbusser på vognmand



	Antal
Umove Vest A/S	197
Tide Bus Danmark A/S	85
Nobina A/S	26
Blåvandshuk Turisttrafik	13
De Blå Busser	5
Herning Bilen Specialruter A/S	28
DitoBus	20
Vejle Turisttrafik ApS	26
I alt	400

Kontraktkørsel fordelt på by og land

	Busser	Køreplantimer
By	95	317.700
Regional og lokal	305	461.175
I alt	400	778.875
Bybusser		
Esbjerg	29	117.348
Fredericia	12	38.451
Haderslev	4	14.292
Kolding	21	67.872
Sønderborg	2	6.959
Varde	1	1.928
Vejle	20	56.123
Aabenraa	6	14.727

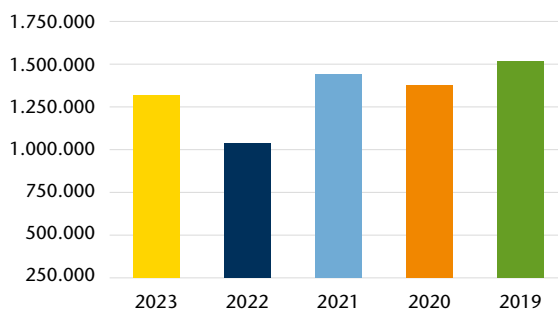
Kontraktbusser pr. vognmand

	2023	2022	2021	2020	2019
Umove Vest A/S	197	189	234	216	234
Tide Bus Danmark A/S	85	96	86	108	106
Rutebilselskabet Haderslev A/S				25	25
Nobina A/S	26	26	18	18	
Blåvandshuk Turisttrafik	13	16	16	16	16
De Blå Busser	5	9	9	9	9
Herning Bilen Specialruter A/S	28	24	24	25	25
DitoBus	20	21	22		
Vejle Turisttrafik ApS	26	26			
I alt	400	407	409	417	415

Note: Rutebilselskabet Haderslev A/S er i 2013 overtaget af Tide Bus Danmark A/S

Besøgende på sydtrafik.dk

Samlet antal besøgende pr. år	
2023	1.276.228
2022	1.153.829
2021	1.445.757
2020	1.327.427
2019	1.508.131



Telefonopkald fra kunder

2023	Tilbudte kald	Besvarede kald	Procent
Kortkontor	7.579	7.141	94 %
Kundecenter	33.251	30.802	93 %

2022	Tilbudte kald	Besvarede kald	Procent
Kortkontor	9.188	8.553	93 %
Kundecenter	33.543	31.297	94 %

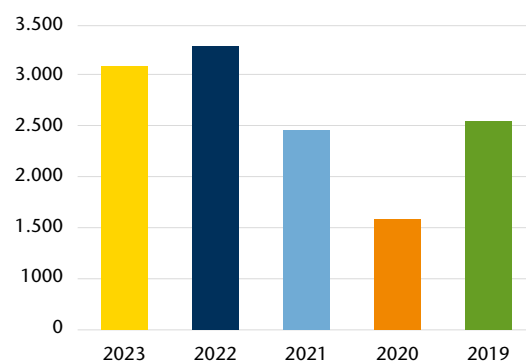
2021	Tilbudte kald	Besvarede kald	Procent
Kortkontor	8.908	8.300	93 %
Kundecenter	28.273	26.697	94 %

2020	Tilbudte kald	Besvarede kald	Procent
Kortkontor	11.910	10.756	90 %
Kundecenter	32.101	30.136	93 %

2019	Tilbudte kald	Besvarede kald	Procent
Kortkontor	13.716	11.577	84 %
Kundecenter	36.217	32.504	89 %

Skriftlige henvendelser fra kunder

Pr. år	
2023	3.080
2022	3.385
2021	2.483
2020	1.542
2019	2.521



Administrationen

Medarbejdere fordelt på grupper

Alder	2023	2022	2021	2020	2019
FOA	5	5	5	5	5
HK'er	58	61	60	60	59
AC'er	16	17	17	18	19
Dansk Metal	4	4	3	3	3
Studertermedhjælpere	0	0	0	0	1
Rengøring	1	1	1	1	1
Journalister	1	1	1	1	1
Ledere	4	4	4	4	4
Direktør	1	1	1	1	1
I alt	90	94	92	93	94

Aldersfordeling

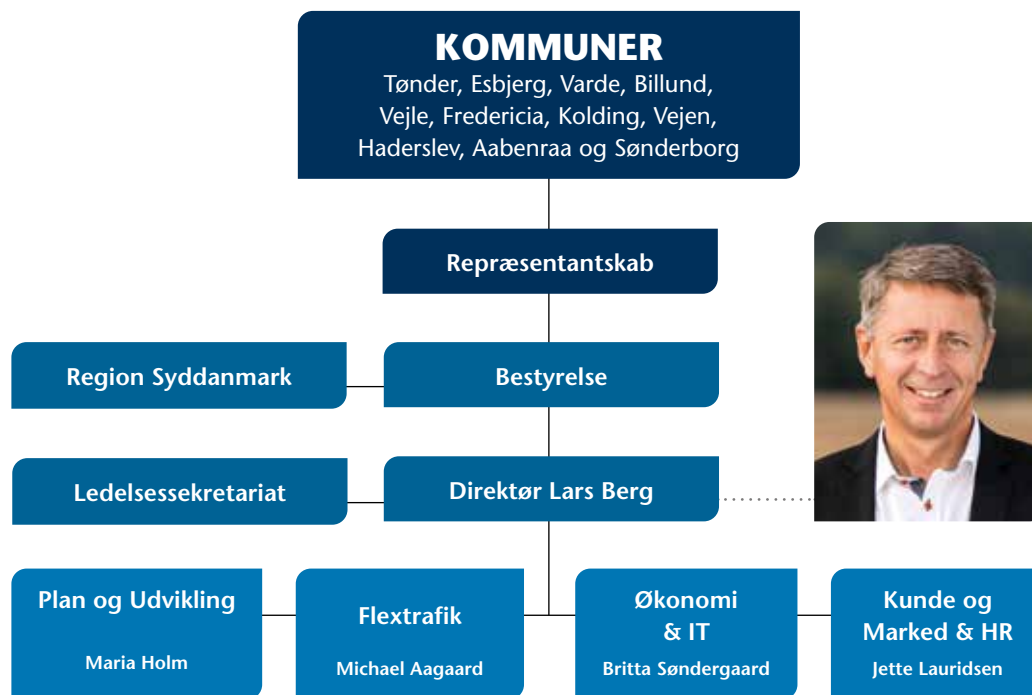
Alder	Antal medarbejdere	Mænd	Kvinder	% Mænd	% Kvinder
18-19	0	0	0	0%	0%
20-24	0	0	0	0%	0%
25-29	3	2	1	67%	33%
30-34	6	2	4	33%	67%
35-39	7	4	3	57%	43%
40-44	12	3	9	25%	75%
45-49	9	6	3	67%	33%
50-54	17	8	9	47%	53%
55-59	19	6	13	32%	68%
60+	17	5	12	29%	71%
I alt	90	36	54	40%	60%

Sygefravær

Sygefraværsprocent incl. længerevarende sygefravær pr. medarbejder. Arbejdsskade medregnes i sygefravær.

Periode	Antal medarbejdere	Sygedage pr. ansat i alt	Sygefraværsprocent pr. ansat	
			inkl. langtidssyge	excl. langtidssyge
1. halvår 2018	87,77	5,57	4,26%	1,92%
2. halvår 2018	86,78	5,1	3,87%	1,91%
1. halvår 2019	89,12	5,44	4,12%	1,70%
2. halvår 2019	89,92	3,58	2,71%	1,50%
1. halvår 2020	91,72	4,36	3,28%	1,10%
2. halvår 2020	90,19	4,18	3,15%	1,30%
1. halvår 2021	87,05	4,63	3,45%	1,20%
2. halvår 2021	85,46	4,39	3,27%	1,70%
1. halvår 2022	89,13	4,25	3,17%	2,30%
2. halvår 2022	90,95	4,9	3,65%	2,10%
1. halvår 2023	87,88	5,00	3,73%	1,60%
2. halvår 2023	84,29	4,09	3,10%	2,10%

Sydtrafiks organisation pr. 1. november 2023



Sydtrafiks repræsentantskab 2022-2025

Kommune	Medlem
Billund	Majbrit Rasmussen (V)
Esbjerg	Karsten Degnbol (V)
Fredericia	John Nyborg (A)
Haderslev	Cecilie Haaland (A)
Kolding	Jakob Ville Jensen (V)
Sønderborg	Erik Lauritzen (A)
Tønder	Bjarne Lund Henneberg (V)
Varde	Finn Ladegaard (V)
Vejen	Vagn Sørensen (V)
Vejle	Gerda Haastrup Jørgensen (V)
Aabenraa	Jan Riber Jakobsen (C)

Sydtrafiks repræsentanter i andre bestyrelser m.m. i 2023

Vestbanen

Sydtrafik er repræsenteret i bestyrelsen ved Finn Weis Ladegaard, Preben Friis-Hauge og Karsten Uno Petersen. Formand i Vestbanens bestyrelse er Peter Nielsen.

Rejsekort & Rejseplanen A/S

Rejsekort og Rejseplanen fusionerede i juli 2019, og Sydtrafik er repræsenteret i bestyrelsen ved direktør Lars Berg med afdelingschef Britta Søndergaard Nielsen som suppleant. Bestyrelsen i Rejsekort og Rejseplan A/S består af 3 medlemmer fra DSB, 3 medlemmer fra Movia, og 1 medlem fra hvert af selskaberne NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Metro (Ørestadsselskabet) samt 1 medlem fra transportministeriet.

Titsam

Sydtrafik er repræsenteret ved afdelingschef for Økonomi og IT Britta Søndergaard Nielsen.

Trafikselskaberne i Danmark (TID)

Sydtrafik er repræsenteret ved formand for bestyrelsen i Sydtrafik, Preben Friis-Hauge.

FlexDanmark

Sydtrafik er repræsenteret i bestyrelsen ved direktør Lars Berg med afdelingschef Michael Aagaard som suppleant.



MILJØREGNSKAB

Sydtrafik miljøregnskab 2023

For 2023 har Sydtrafik for første gang udarbejdet et miljøregnskab, som giver et indblik i, hvordan det går med den grønne omstilling i Sydtrafik. Al bus- og flextrafik kørsel bliver udført af eksterne leverandører. Sydtrafik udbyder kørslen og stiller kontraktkrav til de enkelte vognmænd i forhold til hvilke miljøkrav, der skal leves op til (i samarbejde med kommunerne og regionen).

I miljøregnskabet opgøres mængden af CO₂ og NOx partikler, som udledes ved Sydtrafiks kørsel med busser og Flextrafik. Disse opgørelser er baseret på en række antagelser og beregninger. Der findes mange undersøgelser af, hvor meget forskellige køretøjer udleder af forurening og meget få af disse undersøgelser, når frem til eksakt samme resultater. Ydermere går udviklingen af køretøjer så stærkt i øjeblikket, at der hele tiden rykkes ved hvor meget brændstof/strøm køretøjer bruger pr. kørt kilometer, hvor meget forurening de udleder osv. Alt dette vanskeliggør at lave et miljøregnskab. Hvilke antagelser og forudsætninger der er gjort fremgår af afsnittet Antagelser på de sidste to sider i miljøregnskabet.

Buskørsel

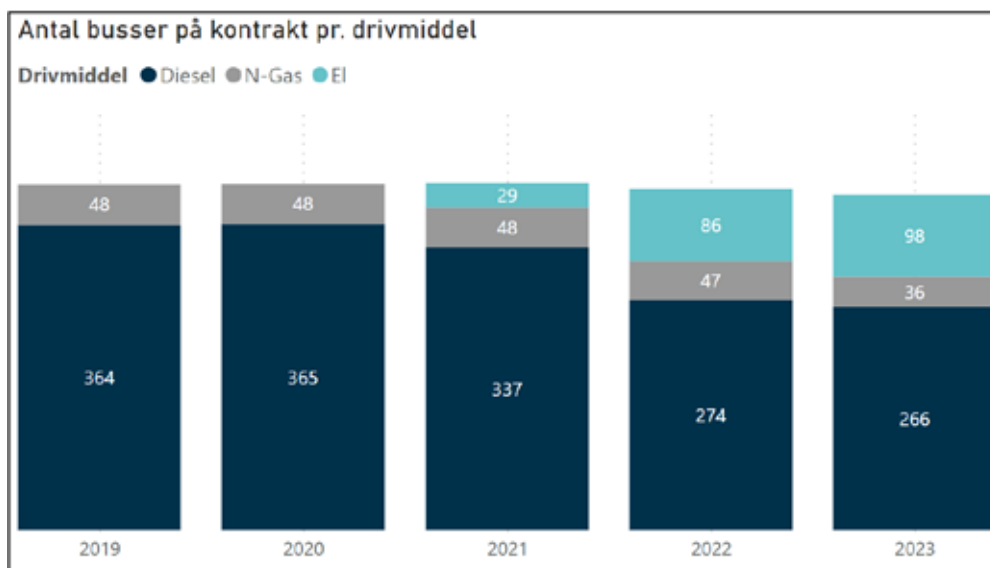
Den grønne omstilling af busvognparken hos Sydtrafik startede allerede i 2013, hvor Fredericia Kommunes bybusser overgik fra diesel til biogas, mens Sønderborg Kommune fulgte efter i 2017, hvor hele den kommunale vognpark overgik til biogas.

Busser pr. drivmiddel og emissionsstandard

Siden indtoget af biogasbusserne, er der sket en stor udvikling indenfor elbus-teknologien, som gør at kørsel med bybusser og landruter med meget kørsel, nu også er mulige at omstille til el uden væsentlige merudgifter. Der kører i dag elbusser i disse kommuner:

- 29 elbusser i Esbjerg (bybusser)
- 26 elbusser i Kolding (bybusser og enkelte landruter)
- 31 elbusser i Vejle (bybusser og enkelte landruter)
- 12 elbusser i Fredericia (bybusser)

Udviklingen ses også tydeligt i denne graf, hvor man ser udviklingen i kontraktbusser pr. drivmidler pr. kontraktbus i perioden 2019 - 2023.

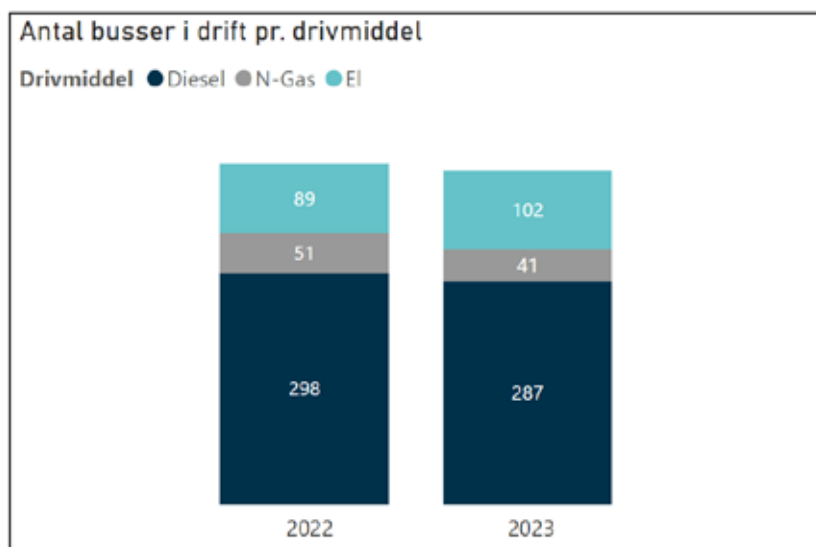


Som beskrevet ovenfor, kender vi antallet af kontraktbusser, men i praksis benyttes flere busser end dem, der står anført i kontrakten. Dette kan blandt andet skyldes, at hver vognmand har et antal reservebusser, som benyttes, hvis der er busser på værksted. Ydermere kan det være nødvendigt med flere busser ved behov for ekstrakørsel.

I alle Sydtrafiks busser er der monteret et realtids-system, som gør det muligt nøjagtigt at se, hvor mange busser der hver dag er ude at køre, samt hvor mange kilometer hver eneste bus kører dagligt, fra første til sidste stop på ruten. På baggrund af disse realtidsdata, kan det opgøres at Sydtrafik i

gennemsnit (på månedsbasis) havde 430 forskellige busser ude at køre i 2023, hvilket altså er 30 busser mere end kontrakterne viser for 2023. Herunder ses fordelingen af de 430 busser på drivmiddel.

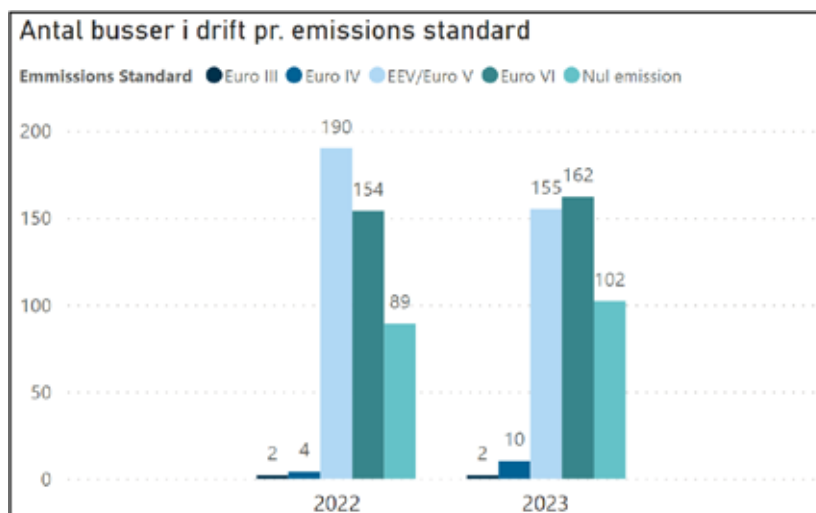
Fra sommeren 2024 overgår i alt 56 busser fra diesel til el, når der kommer elbusser i bybusnettene i Haderslev og Aabenraa, på flere regionale ruter samt enkelte kommunale landruter i Haderslev, Tønder og Aabenraa Kommune. Dette betyder at knap 40 procent af alle Sydtrafiks busser kører på el fra sommeren 2024. Senest i 2028 forventer Sydtrafik, at alle regionale busser er omstillet til 0-emissionsdrift.



Busser pr. emissionsstandard

Udviklingen med flere miljørigtige busser, kan også tydeligt aflæses af det gennemsnitlige (på månedsbasis) antal busser i drift opgjort på emissionsstandarder.

Her har tendensen vist en stigning i antallet af busser i euronorm 6 og nul emission og tilsvarende fald i euronorm 3, 4 og 5.

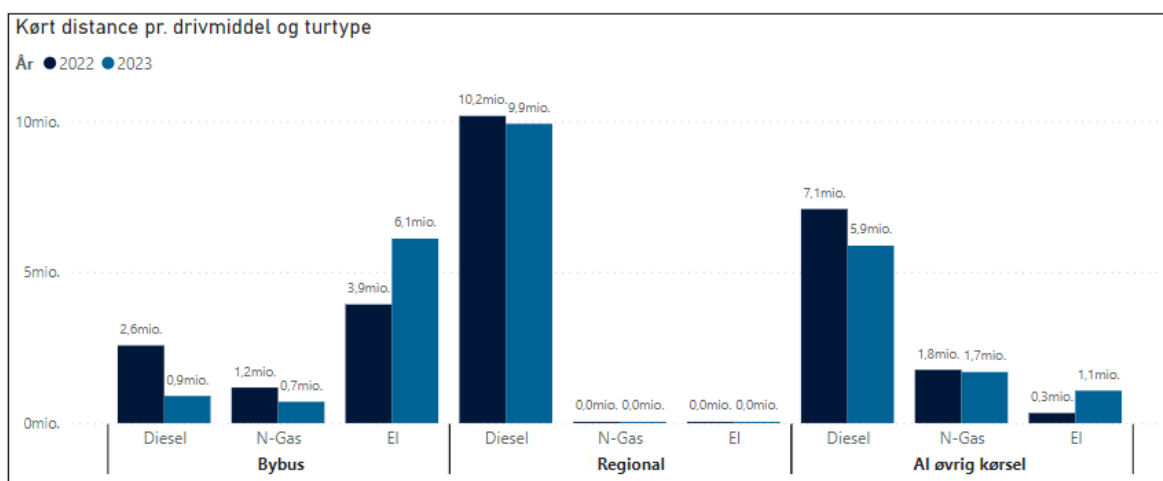
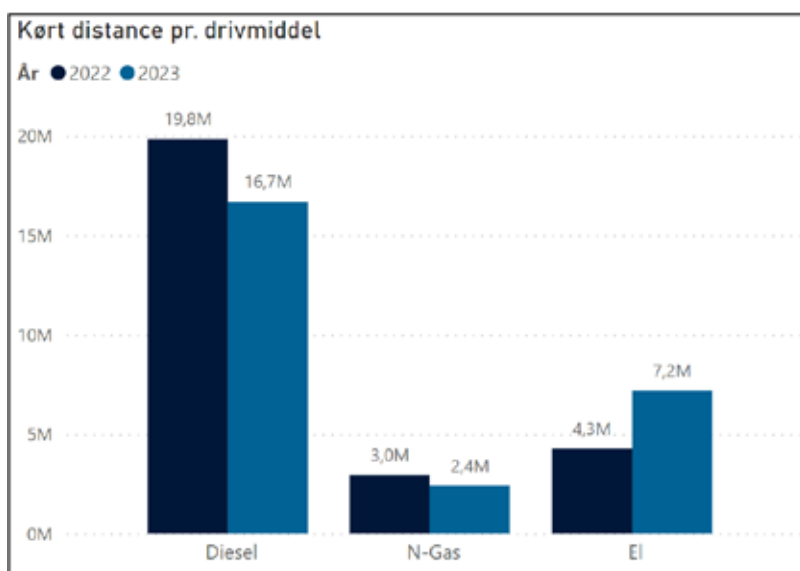


Det er kun elbusser der er nul emission

Kørt distance pr. drivmiddel

Ligesom antallet af busser på el er stigende, er antallet af kørte kilometer med el som drivmiddel kraftigt stigende. Det ses særligt på bybuskørsel fra 2022 til 2023. Det fremgår nedenfor, er der endnu stort set ikke kørsel med el på de regionale ruter. Som tidligere nævnt, bliver der lavet om på dette fra sommeren 2024.

En lille ekstra detalje som man skal være opmærksom på er, at det samlede antal kørte kilometer er faldet fra 2022 til 2023, da antallet af køreplantimer er reduceret, som følge af nedlæggelse af ruter/ture. Dette har en positiv indflydelse på miljøregnskabet i forhold til forurening, men det skyldes ikke grønnere drivmidler, men mindre kørsel.



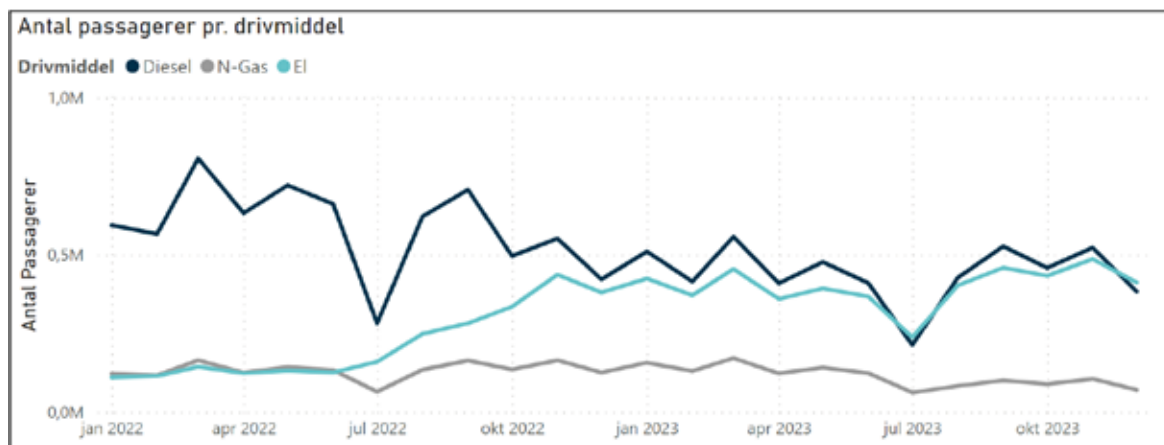
Årsagen til opdelingen af buskørsel på henholdsvis bybus, regional og al øvrig kørsel er, at de forskellige turtyper har forskellige kørselsmønstre og dermed differentieret brændstofforbrug. Hvor bybuskørsel typisk har kort afstand mellem stoppestederne inde i byerne, er der væsentligt længere mellem stoppestederne på de regionale ruter, og dermed kører de regionale ruter noget længere pr. liter brændstof.

Al øvrig kørsel udgøres primært af lokal- og skoleruter samt mellembysruter, som har et kørselsmønster, som ligger mellem de to øvrige turtyper, hvor ruterne typisk stopper ofte, men der dog også kan være relativt langt mellem stoppestederne. Du kan læse mere om dette og øvrige antagelser i afsnittet Antagelser på de sidste to sider i miljøregnskabet.

Passagerer pr. drivmiddel

Det stigende antal elbusser medfører at flere og flere passagerer transporteres med elbusser. I starten af 2022, rejste langt de fleste passagerer med diesel-

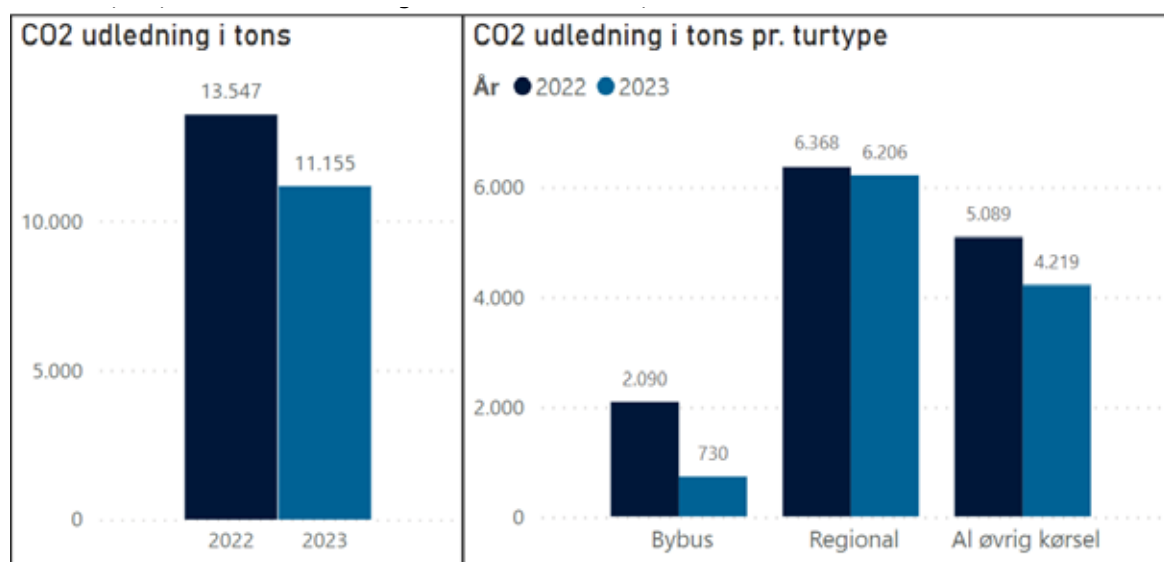
busser, men det ændrede sig for alvor i slutningen af 2022 og frem, hvor el- og dieselbusser har transporteret stort set lige mange passagerer.

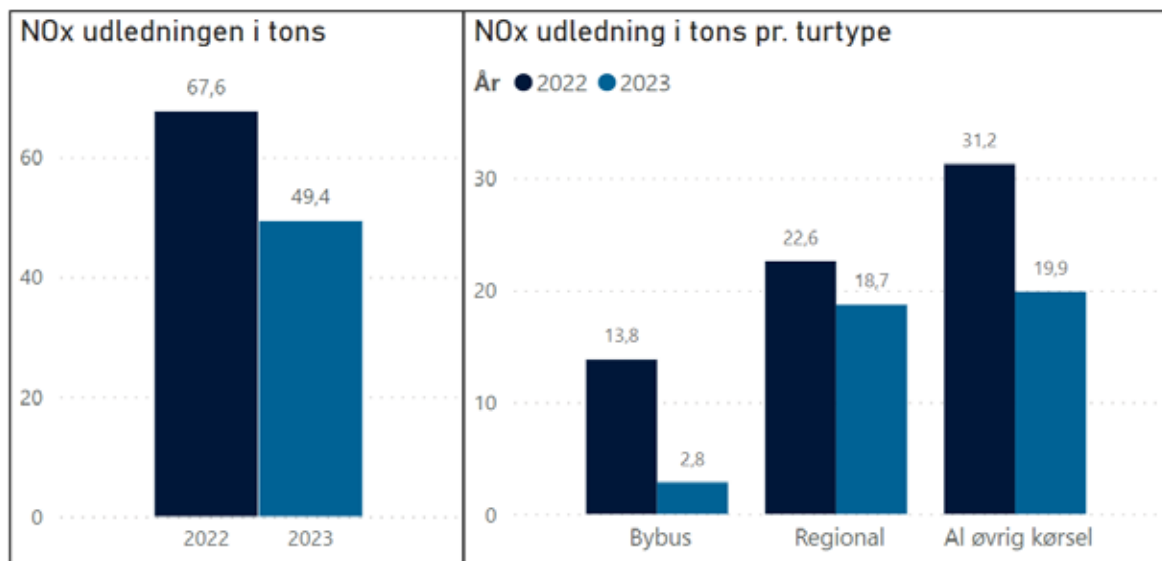


Udledning af CO₂ og NO_x på buskørsel

Opførelserne omkring antallet af busser og distancer, der køres på henholdsvis, el, diesel og naturgas, kræver ikke de store antagelser. Dette ændrer sig, når man beregner hvor meget buskørslen udleder af CO₂ og NO_x partikler. Som tidligere beskrevet, er buskørslen generelt blevet grønnere fra 2022 til 2023, hvor flere dieselbusser bliver til elbusser og flere af de eksisterende dieselbusser bliver grønnere, ved at opnå en

højere euronorm. Den positive udvikling ses tydeligt på den udledte forurening, som er faldet mærkbart fra 2022 til 2023. CO₂ udledningen er reduceret med 17,7%, mens NO_x udledningen er reduceret med 26,9%. Det er særligt på bybuskørslen, hvor der er sket et markant fald i forureningen – her er CO₂ udledningen faldet 65,1%, mens NO_x udledningen er faldet med 79,7%.

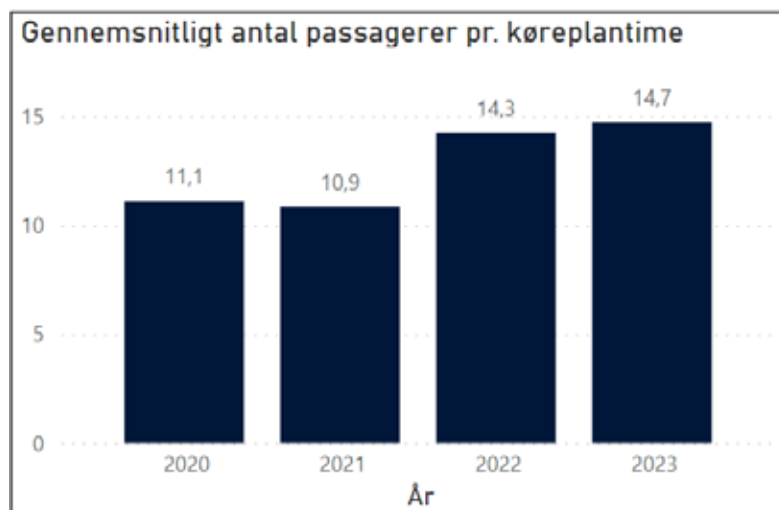




Passagerer i busserne pr. køreplantage

Selvom den positive udvikling med mindre forurening fra busserne er rigtig godt, kan det ikke stå alene. Sydtrafik har hele tiden fokus på at optimere og tilpasse buskørslen, så vi kan have flest mulige passagerer med og dermed undgå tomme busser.

Det målrettede arbejde med at optimere Sydtrafiks ruter, kan aflæses i nedenstående graf, som viser hvor mange passagerer hver bus i gennemsnit har pr. køreplantage (en times buskørsel).



Flextrafik

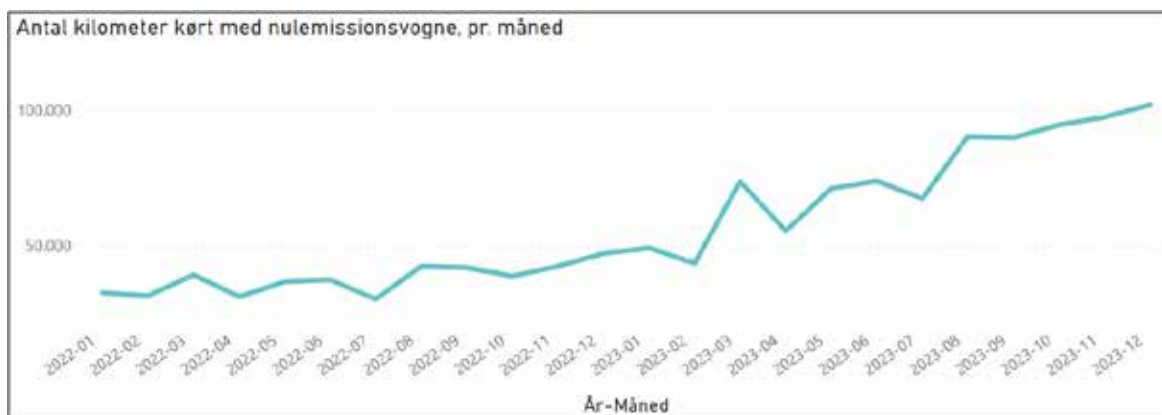
Det er ikke kun på buskørslen, der er gang i den grønne omstilling. Også i Flextrafik oplever Sydtrafik antallet af kørte kilometer på el stige. Sydtrafik har i dag 9 garantivogne på el på kontrakt i Flextrafik (mod 5 i starten af 2022). Derudover har Sydtrafik med FynBus og Midttrafik ca. 80 variable vogne på

el tilmeldt Flextrafik. Når de nye aftaler i Flextrafik træder i kraft fra marts 2025 forventes antallet af både garantivogne og variable vogne på el at stige markant. Trafikselskaberne arbejder med forskellige tiltag for at fremme og balancere grøn Flextrafik fremadrettet.

Kørte kilometer med nulemissionsvogne

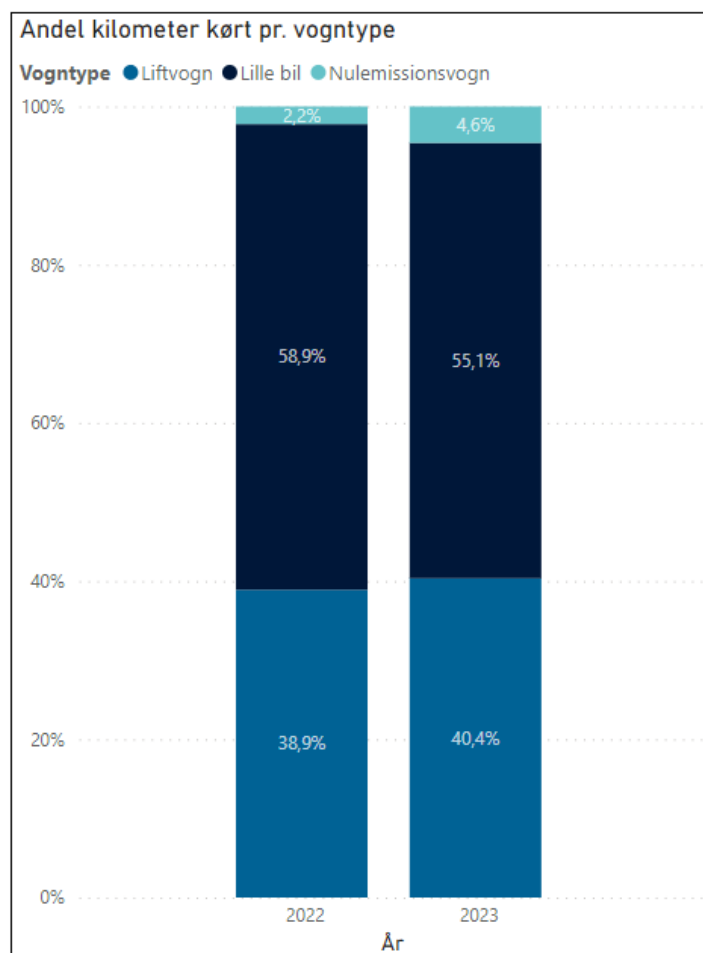
I Flextrafik er planlægningssystemet opbygget således, at man forsøger at udnytte nulemissionsvognene (pt. udelukkende biler med el som drivmiddel) før de øvrige biler, så man flytter flest mulige passagerer med mindst mulig forurening. Tendensen med mere

kørsel i nulemissionsvogne ses tydeligt herunder, hvor det ses, at antallet af kørte kilometer med el som drivmiddel er steget fra ca. 33.000 km i januar 2022 til ca. 102.000 km i december 2023, altså en stigning på mere end 200%.



I miljøregnskabet inddeles Flextrafik-bilerne i tre typer: nulemissionsvogne (pt. består denne type udelukkende af elbiler), liftvogn og lille bil (alle biler, som ikke falder i de to foregående kategorier). Betragtes fordelingen mellem de tre vogntyper, er andelen af

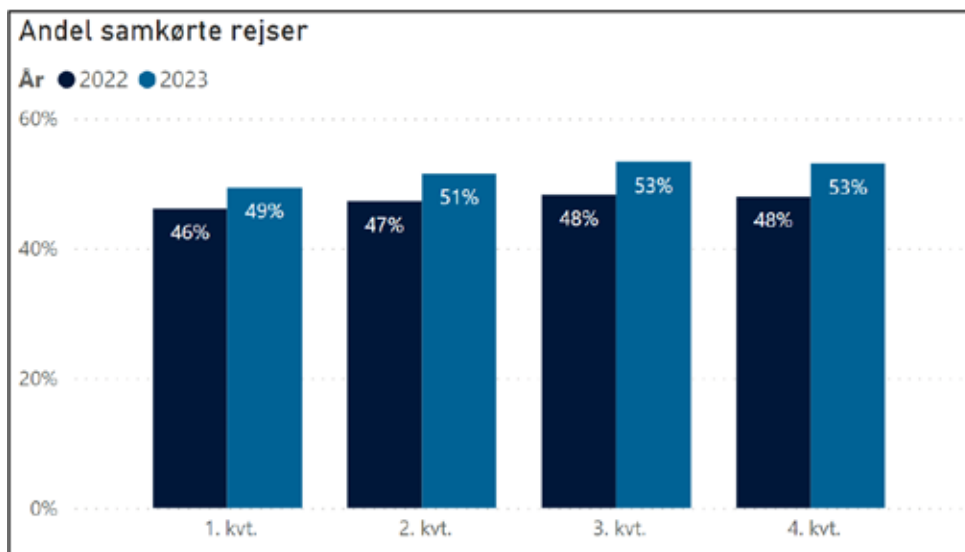
kørte kilometer udført af nulemissionsvogne steget fra 2,2% i 2022 til 4,6% i 2023, mens kørsel med lille bil er faldet, hvilket ikke er så overraskende, da Sydtrafik endnu ikke har liftvogne på el.



Samkørsel

Den positive udvikling med nulemissionsvogne, der udgør en større og større andel af den samlede kørsel i Flextrafik, er ikke den eneste miljømæssige positive udvikling hos Sydtrafik. Flextrafikens grundlæggende princip er at planlægge de mange individuelle rejser på tværs af kørselsordninger, så der i flest mulige tilfælde er mere end en passager pr. vognløb. Dette opnås via samkørsel (flere i vognen på samme tid) og kædekørsel (flere efter hinanden på samme

vognløb). Både kæde- og samkørsel reducerer miljøbelastningen sammenlignet med ukoordineret kørsel, men samkørsel har størst direkte effekt. I 2023 er det lykkedes Sydtrafik at øge andelen af samkørsel, så man udnytter bilerne bedst muligt til gavn for miljøet. Det store fokus på samkørsel afspejler sig i grafen nedenfor, hvor andelen af samkørte rejser er støt stigende.



Som en opsummering af de miljømæssige konsekvenser af Flextrafik i Sydtrafiks område kan vi se, at det samlede CO₂ udledning er 2.847 tons i 2023 (mod 2.953 tons i 2022), mens det samlede NO_x udledning er 1,51 tons i 2023 (mod 1,59 i 2022). Med udgangspunkt i, at der har været 825.481 passagerer

med Flextrafik i 2023, beregnes, at en gennemsnitlig passager udleder 3,45 kg CO₂ pr. rejse i 2023 (mod 3,63 i 2022). Alt i alt viser tallene at Sydtrafik er på rette vej i forhold til, at nedbringe mængden af forurening, selvom der fortsat er et stykke vej.

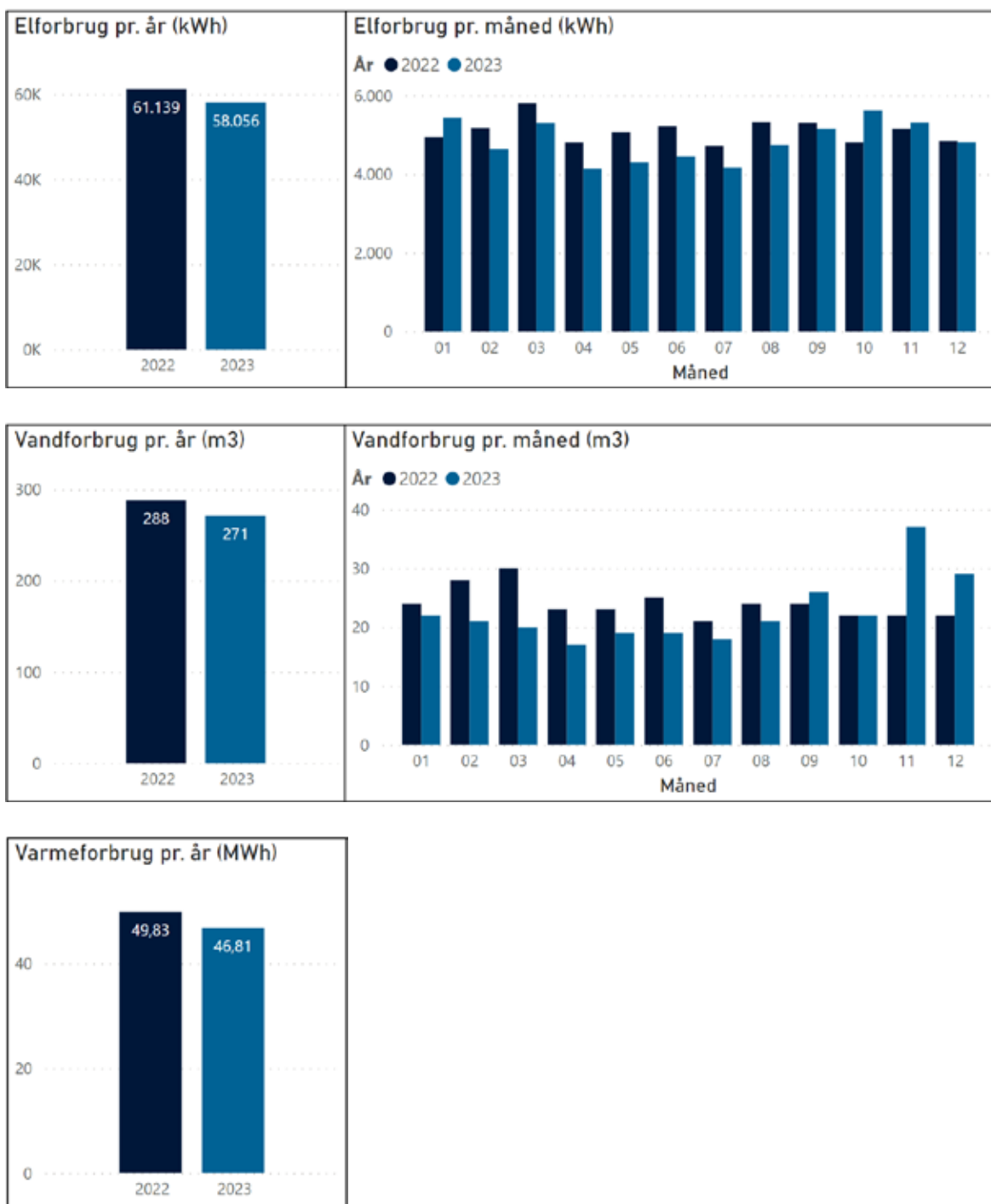
År	Antal rejser	Antal rejser med passagerer	CO ₂ (tons)	NO _x (tons)	CO ₂ pr. rejsende (kg)
2022	742.297	813.231	2.953,34	1,59	3,63
2023	754.580	825.481	2.847,01	1,51	3,45
Total	1.496.877	1.638.712	5.800,35	3,10	3,54

Sydtrafiks administration

Selvom buskørsel og flextrafikken udgør rygraden i Sydtrafiks miljøregnskab, er det også undersøgt, hvordan administrationen i virksomheden har påvirket miljøet i forhold til forbrug af el, vand og varme.

Henover sommeren og efteråret 2022 steg priserne på energi kraftigt, og der blev talt om muligheden for en regulær energikrise i Danmark. For at undgå en regulær krise, blev de fleste offentlige bygninger pålagt en sænkning af temperaturen indendørs til 19 grader, og man opfordrede generelt til et ansvarligt

forbrug af energi. Hos Sydtrafik opfordrede man alle medarbejdere til at skrue ned for varmen på kontorerne og samtidigt blev der sat sensorer op i de fleste fællesarealer, så man sikrer at lyset kun er tændt, når der er medarbejdere til stede. Det øgede fokus på at vise rettidig omhu i forhold til brug af energi, kan ses i nedenstående grafer som viser henholdsvis udviklingen i el-, vand- og varmeforbruget. Elforbruget er faldet ca. 5% fra 2022 til 2023, mens både vand- og varmeforbruget er faldet med ca. 6% fra 2022 til 2023.



ANTAGELSER

Buskørsel

For at være i stand til at udarbejde et miljøregnskab, er der benyttet en række antagelser. Disse antagelser er beskrevet herunder.

Primær bestiller

I Sydtrafiks data kan hver rute kun have tilknyttet en ejer (kaldet primær bestiller). Den primære bestiller, afgøres ud fra hvilken kommune, der betaler størstedelen af ruten. På langt de fleste ruter, krydses ingen kommunegrænser og dermed er det nemt at tilknytte en primær bestiller. På enkelte ruter, kan betalingen af ruten stort set være fordelt ligeligt mellem to kommuner. I disse tilfælde vil den primære bestiller blive kommunen, der betaler mest til ruten, selvom ruten måske kører 48% af tiden i nabokommune. På den måde er primær bestiller definerende for hvilken kommune/region en given rute tilfalder, og dermed ender kørte kilometer, antal passagerer samt CO₂ og NO_x udledning hos den givne kommune/region.

Kørt distance

Distancen for buskørsel for månederne januar, februar, marts og april 2022, er et gennemsnit af resten af 2022, da vi ikke har data på kørte kilometer før 1. maj 2022. Derudover er det vigtigt at være opmærksom på, at den kørte distance kun indeholder de faktiske kørte kilometer, hvor bussen har været logget på realtidssystemet – dermed indgår tomkørsel ikke (kørsel fra garageanlæg til første stoppested på ruten).

CO₂ udledning

Beregningerne for CO₂ udledning er lavet ud fra følgende antagelser på dieselbusser:

- Bybusser kører 3 km pr. liter.
- Regionale busser kører 3,9 km pr. liter.
- Alle øvrige busser kører 3,4 km pr. liter.

En liter diesel antages at udlede 2,44 kg CO₂, da det er et krav, at der er blandet mindst 7% biodiesel heri. Elbusser og gasbusser antages at udlede nul CO₂ og NO_x partikler.

NO_x -udledning

Beregningerne er lavet ud fra EU's max normer for NO_x udledning:

Euronorm	NO _x udledning (g/kWh)
Euronorm III	5,0
Euronorm IV	3,5
Euronorm V / EEV	2,0
Euronorm VI	0,4

Flextrafik

Ligesom med buskørslen, er der lavet en række antagelser i forbindelse med udarbejdelsen af miljøregnskabet for Flextrafik.

Kørt distance

For at være i stand til at beregne den faktiske kørte distance fra start til slut (også uden kunder), har vi på baggrund af GPS data, beregnet hvor mange kilometer henholdsvis en elbil, lille bil og liftvogn kører i gennemsnit pr. dag og derudfra beregnet en gennemsnitshastighed på de tre vogntype:

Elbil : 44km/t

Lille bil : 37km/t

Lift vogn : 41km/t

På baggrund af disse hastigheder, har vi været i stand til at omregne den tid hver vognmand betales for, til en samlet kørt distance.

Lille bil

Alle almindelige biler, der ikke kører på el, antages at køre på diesel, Euronorm 6 og energiklasse A++.

Det betyder at en lille bil kører 23,2 kilometer pr. liter diesel.

Liftvogn

Liftvogne kategoriseres som energiklasse C, som kører 13,3 kilometer pr. liter diesel.

Nulemissionsvogn

Nulemissionsvogne, som i øjeblikket udelukkende udgøres af elbiler hos Sydtrafik, antages at udlede nul CO₂ og NO_x partikler.

Udledning

En liter diesel antages at udlede 2,44 kg CO₂, da det er et krav, at der er blandet mindst 7% biodiesel heri. Biler i Euronorm 6 antages at udlede 80 mg NO_x pr. kilometer.





VI KØRER FOR DIG

