

MOBILITETSSTRATEGI

Syddansk Mobilitetsstrategi



Grønnere, mere effektiv og smartere mobilitet

Velfungerende transportmuligheder og moderne infrastruktur – veje, jernbaner, lufthavne, broer, cykelstier og tidssvarende bredbånd og mobilnet – gør verden tilgængelig, og bringer syddanskerne tættere på hinanden. Samtidig kan fraværet af gode transportmuligheder ændre områders status fra attraktiv til afsondret – og menneskers fornemmelse af at være koblet på til at være hægtet af.

I dag nyder langt de fleste syddanskere en god mobilitet, og mange har en vifte af transportmuligheder til rådighed. Men der er også udfordringer i vores region. Mange spilder dagligt tid i kø på motorvejene. Færre benytter den kollektive transport. Samtidigt skal vi alle sammen blive grønnere.

Det er udfordringer, der stiller krav om moderne planlægning, målrettede investeringer, nytænkning og formentlig adfærdsskift. Men det er også udfordringer, der skal løses i erkendelse af de særlige syddanske vilkår på geografi og befolkningstæthed, der gør, at bilafhængigheden i mange områder er – og også fremadrettet vil være – høj.

Fremtidens syddanske mobilitetsløsninger skal ikke ses isoleret men med FN's Verdensmål som ramme. Løsningerne skal findes i brede samarbejder og i samspil med syddanskernes stigende forventninger til nem, bekvem og hurtig transport. Med Syddansk Mobilitetsstrategi lægger Region Syddanmark sporene ud for det syddanske bidrag til at understøtte en grønnere, mere effektiv og smartere mobilitet. I og ud af Syddanmark. For borgere og virksomheder.



Udgivelse:
Regional Udvikling, Region Syddanmark
Damhaven 12, 7100 Vejle

Design & produktion:
Mediegruppen as

Foto:
Hyldegard Fotografi

ISBN:
978-8792217-73-8

Stephanie Lose
Regionsrådsformand,
Region Syddanmark

Søren Rasmussen
Formand, Udvalget for regional udvikling,
Region Syddanmark

Indhold

INDLEDNING

SIDE 3 Strategisk ramme

SIDE 4 Mål, indsatser og handlingsrum

SIDE 6 Den regionale rejse i fokus

INDSATSSOMRÅDER

SIDE 8 Grøn omstilling

SIDE 12 Høj tilgængelighed
trafikalt og digitalt

SIDE 14 God fremkommelighed
på de syddanske veje

SIDE 18 Mobilitet for alle

SIDE 22 International opkobling



Partnerskaber for handling

Fremtidens Syddanmark er vores fælles udviklingsstrategi. Vi ønsker at gøre visionen til virkelighed sammen med regionens borgere og gennem partnerskaber med blandt andet regionens kommuner, uddannelses- og forskningsinstitutioner, virksomheder og internationale partnere.



Fremtidens Syddanmark

REGIONAL UDVIKLINGSSTRATEGI 2020-2023

Syddansk Mobilitetsstrategi er en delstrategi, der udfolder den regionale udviklingsstrategi 2020-2023, Fremtidens Syddanmark.

Udviklingsstrategien har FN's verdensmål som overordnet ramme. Strategien bygger på seks strategispor, som tager afsæt i fælles udfordringer eller særlige syddanske styrker, og på fire tværgående temaer.

Seks strategispor

- Grøn omstilling, klima og ressourcer
- Rent vand og jord
- Kompetencer til fremtiden
- Sunde levevilkår
- En attraktiv og oplevelsesrig region
- Mobilitet for alle

Fire tværgående temaer

- Dansk-tysk og internationalt samarbejde
- Viden og analyser
- Udvikling i hele regionen
- Digitalisering



Den regionale udviklingsstrategi konkretiseres i delstrategier inden for strategisporene, som har karakter af handlingsplaner. Delstrategierne beskriver konkrete indsatser, der vil blive gennemført i løbet af strategiperioden, herunder initiativer i relation til de fire tværgående temaer.

FN's verdensmål - Syddansk fokus



EN FÆLLES MISSION

FN's verdensmål sætter rammen for den regionale udviklingsstrategi og for delstrategierne. Verdensmålene sætter retning og giver et fælles afsæt for indsatserne inden for strategiens forskellige spor. Det fælles perspektiv på arbejdet sikrer samtidig sammenhæng på tværs af områder. Nogle af verdensmålene lægger sig særligt tæt op ad centrale regionale opgaveområder. Derfor har Region Syddanmark valgt at fokusere særligt på de mål, der har størst relevans for regionens arbejde.

Yderligere informationer om den regionale udviklingsstrategi og de øvrige delstrategier kan findes her:

www.fremtidensyddanmark.regionsyddanmark.dk



Mål og indsatsområder

TRE MÅL - I FREMTIDENS SYDDANMARK 2020-2023

1. Grøn klimaneutral transport - kollektiv som privat
2. Høj tilgængelighed og sammenhæng - trafikalt og digitalt
3. God fremkommelighed, der mindsker trængsel i- og imellem de syddanske byer.

FEM INDSATSOMRÅDER - I SYDDANSK MOBILITETSSTRATEGI

De tre overordnede mål på mobilitet i den regionale udviklingsstrategi udmøntes igennem fem indsatsområder i Syddansk Mobilitetsstrategi:



Grøn omstilling

Omstilling af transportsektoren, bæredygtig mobilitet, adfærd og forbrug.



Høj tilgængelighed

Sammenhængende region med forbindelser til og mellem byer og til kerneydelser - trafikalt og digitalt.



God fremkommelighed

Begrænsning af trængsel på det overordnede vejnet - i og imellem byerne.



Mobilitet for alle

Kollektive transportforbindelser for alle - med særlige løsninger i yderområderne.



International opkobling

Stærke forbindelser og vækstkorridorer - særligt mod syd.

BIDRAG TIL FN'S VERDENSMÅL



9.1



9.4



11.2



13.2

Samarbejde med kommuner og stat

Den syddanske indsats på mobilitetsområdet skal ske i tæt og koordineret samspil med de 22 syddanske kommuner og staten.

Det gælder for eksempel i forhold til planlægning af den overordnede statslige danske infrastruktur, hvor Region Syddanmark sikrer de syddanske kommuner en fælles regional stemme.

Det gælder i forhold til at sikre den regionale sammenhængskraft, hvor de særlige syddanske mobilitetsudfordringer bedst løses sammen med kommuner og aktører i hele regionen.

Og det gælder i forhold til den grønne omstilling af transportsektoren, der skal igangsættes og koordineres på tværs af stat, region og kommuner, og hvor roller og ansvar skal fordeles.

DET REGIONALE HANDLINGSRUM



Kollektiv transport

Bestilling af regional kollektiv trafik hos Fynbus og Sydtrafik. Trafikselskaberne koordinerer bestillingerne med de kommunale bestillinger.



Regional stemme

Samarbejde med stat, kommuner og øvrige interessenter om at fremme ønskede infrastrukturinvesteringer og øvrige mobilitetsinteresser.



Vidensgrundlag

Udvikling af vidensgrundlag, der kortlægger behov, muligheder, udfordringer og potentialer.



Samarbejdsrelationer

Eksisterende og nye samarbejdsrelationer på tværs af offentlig og privat virksomhed (i ind- og udland).



Udviklingsprojekter

Partnerskab og projektudvikling inden for nye teknologier, samfunds- og forbrugertendenser.





Syddanskernes mobilitet i glimt

99%

Hverdagen er digital. 99 % af syddanskerne i aldersgruppen 18 - 49 år anvendte i 2016 digitale værktøjer dagligt. Det samme gjaldt for tre ud af fire i aldersgruppen 70+.



Få føler sig begrænset Halvdelen af syddanskerne mener ikke, at tidsforbruget til transport begrænser dem i hverdagen. Hver fjerde føler sig 'i mindre grad' begrænset, mens den sidste fjerdedel 'i høj/ i nogen grad' føler sig begrænset.

En halv time er passende

Børnefamilier, der vurderer, at deres tidsforbrug til arbejde er passende, har 26 minutter til job. Det samme tal for ikke-børnefamilier er 29 minutter. De, der synes tidsforbruget er for højt, vil gerne nøjes med 36 minutter til arbejde.

7 ud af 10 syddanskere

... er tilfredse med deres muligheder for at transportere sig rundt.

24,2 km

Den gennemsnitlige pendlingsafstand for en syddanser i 2018. Det er 2,6 kilometer mere end landsgennemsnittet.



Hver tredje planlægger uden om kø og myldretid på deres transport til og fra arbejde.

Boligsalget glider lettere med nærhed til motorvej. 83 % af syddanskerne, der har mindre end 5 kilometer til motorvej mener, at salget vil gå 'nemt', mens kun lidt over halvdelen af dem, der har mellem 10 og 20 kilometer til motorvej, tror på hurtigt salg.



Her vil virksomhederne bo

God digital infrastruktur, adgang til kvalificeret arbejdskraft, god adgang til overordnet infrastruktur og gode kommunale veje udgør virksomhedernes top 4 over de vigtigste faktorer for valg af placering (ud af 23 svarmuligheder på tværs af emner).

Virksomheder taber på trængsel

Hver fjerde virksomhed har oplevet manglende indtægt pga. forpasset mulighed for salg forårsaget af trængsel. Hver tredje virksomhed oplever, at trængslen skader deres positive omdømme.



7 ud af 10 har under 20 kilometer

til studie eller arbejdsplads fra bopæl (borgernes vurdering).

Den regionale rejse i fokus

Syddanske Mobilitetsstrategi har et overordnet fokus på de rejser og rejsemønstre, der har regional karakter.

Det er de mellemlange rejser, der krydser kommunegrænser. Og det er rejser ind- og ud af regionen og igennem regionen til andre regioner eller internationalt.

Det syddanske mobilitetskort giver et samlet overblik over infrastruktur af særlig regional betydning (eksisterende samt igangværende og besluttede udbygninger):

De største togstationer, timemodel

Fem stationer som indgår direkte i det opgraderede hovednet som Timemodellen omfatter (Odense, Esbjerg, Kolding, Fredericia og Vejle).

P Park & Ride

Den eksisterende ved Nyborg Station (615 pladser) og den kommende ved den nye station "Parkering Odense Syd" på letbanen i Odense (800 pladser, forventet 2021).

De mellemstore togstationer

Ti prioriterede stationer jf. rapporten Togfonden.dk: Svendborg, Middelfart, Sønderborg, Rødekro, Vojens, Tønder, Ribe, Bramming, Vejen og Varde.

Flyveplads

Lufthavne. Billund er den absolut største med overvejende udenrigsfly. Sønderborg har især betydning for indenrigsrejser. Esbjerg og Odense har forbindelser til udlandet.

De mindre togstationer

Transport- og logistikcentre

Taulov som har den største godsomsætning og Padborg.

Personfærger

Fem færgforbindelser, der alle er forbindelser mellem forskellige kommuner.

Godstransport - større havne

De største godshavne: Odense Havn, Esbjerg Havn og Fredericia Havn.

Motorveje

Veje af regional betydning

Veje, der trafikeres af et betydeligt antal biler samt har en høj andel af ture af en vis længde (over 20 km).

Kilde: COWI for Region Syddanmark 2020





GRØN OMSTILLING

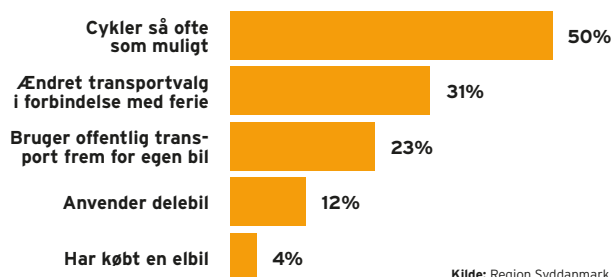
Der er ingen vej udenom. Grøn omstilling af transportsektoren sker først og fremmest med målrettet investering i CO₂- og emissionsfrie transportmidler, og Region Syddanmark yder sit bidrag.

Modner teknologien inden krav og konsekvenser rammer?

Med en andel på mere end 40 % af det samlede danske CO₂-bidrag udgør transportsektoren en væsentlig klimabelastning, og tallene er fortsat stigende.

Hvad gør de klimaengagerede borgere?

Figuren viser, hvad de borgere, der har svaret, at de i høj grad/i nogen grad gør noget for klimaet i deres dagligdag, gør. Svar fra 2504 borgere (kun transportrelaterede svar angivet).



Kilde: Region Syddanmark, 2019

Let og tung vejtransport er den helt store udfordring. Person- og vejgodstrafik står i dag for ca. 93 % af transportens samlede energiforbrug*, og Danmark har en stor opgave med at nå den besluttede målsætning om at reducere den samlede CO₂-udledning med 70 % i 2030 frem mod et klimaneutralt samfund i 2050.

Nye regionale busser og tog forventes at skulle være CO₂-frie og muligvis også emissionsfrie, og det vil i øjeblikket kun kunne ske med el- eller brintdrift. De regionale busser har behov for stor rækkevidde, som el-busser endnu ikke kan imødekomme, men også etablering af ladeinfrastruktur besværliggør en hurtig omstilling til el.

Syddanskerne er optagede af klimaudfordringerne, men det er for de fleste syddansekernes vedkommende fortsat umuligt at rejse grønt uden at gå på kompromis med mobilitet og bekvemmelighed, hvilket afholder mange fra at ændre transportadfærd.

* International flytransport er ikke medregnet i den nationale opgørelse, men har et væsentligt bidrag.

40%

...af de unge i alderen 18-29 år tænker i høj grad/ I nogen grad over, hvor meget transporten belaster og miljø. Blandt syddanskere i alderen 60-69 år er det hver anden.

Kilde: Region Syddanmark 2018

Bidrag til FN's Verdensmål



FN's delmål 9.4: Inden 2030, skal infrastrukturen og eftermonteringsindustrien opgraderes for at gøre dem bæredygtige, med mere effektiv udnyttelse af ressourcer og øget brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer. Alle lande skal handle ud fra deres respektive kapacitet.



FN's delmål 13.2: Integrere tiltag mod klimaforandringer i nationale politikker, strategier og planlægning.



Det vil vi

1. Grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser og Vestbanen
2. Understøtte syddanskernes muligheder for at træffe grønnere transportvalg.
3. Minimere Region Syddanmarks eget klimaaftryk fra transport.

Det gør vi

- **Forbereder omstillingen af den regionale kollektive trafik**

De regionale busser skal i udbud startende i 2020-2021, og den grønne omstilling skal tænkes ind fra starten. De stadigt strammere nationale og EU-krav skal overholdes, og det forventes, at busserne skal være CO₂-frie og på sigt også emissionsfrie. Realistisk set vil det i en periode betyde, at den regionale busdrift fordyres. Der skal derfor findes en finansieringsmodel. Region Syddanmark vil følge teknologisk udviklingen og bidrage til, at trafikskelskaberne bedst muligt kan igangsætte omstillingen.

- **Udnytter de unge syddaneres 'grønne energi' til at fremme ny transportadfærd**

Samarbejder med trafikskelskaberne og de syddanske uddannelsesinstitutioner om tiltag, der understøtter en grønnere transportadfærd blandt unge til- og fra uddannelse.

- **Starter med os selv**

Indsatsen for omstilling af regionens egne transportmidler fremgår af Region Syddanmarks klimastrategi. Blandt andet udskiftes regionens egne person- og varebiler til el-biler frem mod 2030, og desuden igangsættes et test- og demonstrationsprojekt for omstilling af ambulancer. Derudover er Region Syddanmark åben for at indgå i strategiske partnerskaber, der kan fremme den grønne omstilling.

Syddansk opmærksomhed på...

- **Skal finansiering af grønne busser ske ved takststigninger?**

Den grønne omstilling af de regionale busser pålægger kommuner, regioner og trafikskelskaber markante udgiftstigninger. Eventuelle statslige hensigter om at finansiere merudgifter med takststigninger er uforenlige med de kommunale og regionale ambitioner om at øge brugen af den kollektive transport. Der er derfor behov for en statslig kompensationsordning, der kan modvirke de øgede udgifter som følge af grønne krav.

- **Nødvendigheden af grønne statslige infrastrukturinvesteringer**

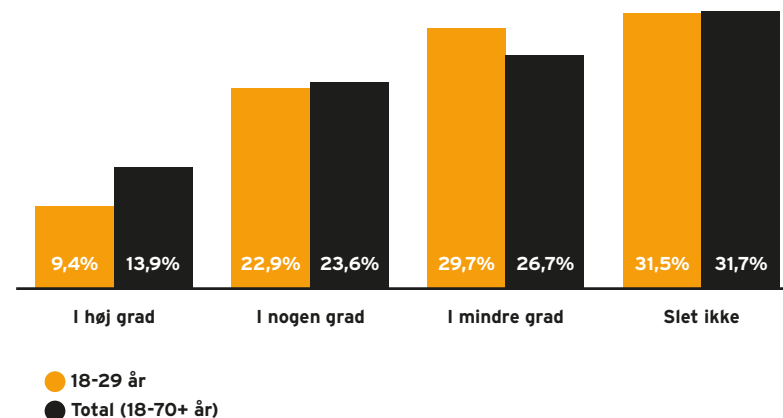
Nationale og europæiske målsætninger om CO₂- og emissionsfrihed kræver investeringer i grøn transport med særlig fokus på let og tung vejtransport, hvor CO₂-gevinsterne er størst. Det gælder også øget fokus på at prioritere investeringer i robuste transportalternativer til afvikling af godstransporten, herunder jernbane.

- **Brint som et af fremtidens drivmidler**

Der arbejdes flere steder i Europa med brint som et af fremtidens drivmidler. Det er CO₂- og emissionsfrit og giver ikke, som den øjeblikkelige el-teknologi, begrænsninger for rækkevidde. Erfaringerne, såvel danske som udenlandske, følges tæt med henblik på mulige fremtidige samarbejder.

Trods klimaoprør: Er de unge mindst villige til at ændre adfærd?

I hvilken grad har transportens belastning på klima og miljø indflydelse på din adfærd, så du vælger mere miljørigtige transportmidler?



Kilde: Region Syddanmark, 2018



Bus vs. bil i studieperspektiv

UNDER 1 KILOMETER

.. afstanden som 76% af de fynske studerende ifølge Fynbus har til et stoppested. Alligevel mener 3 ud af 5 studerende, at bussen ikke er et let tilgængeligt transportmiddel.

399 KR.

Det beløb halvdelen er villige til månedligt at betale for deres studie-transport. Flere end halvdelen vil overveje at skifte deres nuværende transportmiddel ud, hvis de kan skifte til et billigere.

FLERE END HALVDELEN

vil overveje at skifte deres nuværende transportmiddel ud, hvis de kan skifte til et billigere.

AFSTAND ER UDSLAGSGIVENDE

Afstanden til og fra skole påvirker popularitetsforholdet mellem bil og bus. Bilen er særligt foretrukket på afstanden 4 - 15 km, mens flere studerende benytter bussen, når der er længere end 15 km til skole.









HØJ TILGÆNGELIGHED TRAFIKALT OG DIGITALT

Effektive transportkorridorer skal sikre et sammenhængende Syddanmark, der følger med borgernes forventninger om god adgang til jobs og hverdagsfaciliteter, og med virksomhedernes stigende behov for arbejdskraft.



TILGÆNGELIGHED

Kan måles ved, hvor mange arbejdspladser, indbyggere eller aktivitetspunkter, der kan nås inden for et givent tidsrum.

Syddanskerne vil have direkte forbindelser

Syddanskerne pendler stadig længere, men vil ikke bruge mere tid på at nå frem og tilbage til arbejdspladsen. Det stiller krav til direkte og hurtige forbindelser. Også når det gælder den digitale infrastruktur er der behov for gode forbindelser.

Mange kunne skifte bilen med cyklen

2 ud af 5 syddanskere mener, at de realistisk set kunne udskifte noget af deres transport i bil med cykeltransport, men manglende lyst, distancen, vejforhold, bilens fleksibilitet og fart er de primære årsager til at cyklen bliver i skuret.

Kilde: Region Syddanmark, 2018

Adgang til infrastruktur toppe virksomhedernes ønskeseddel, hvor digital infrastruktur, adgang til overordnet infrastruktur, adgang til kvalificeret arbejdskraft og gode kommunale veje udgør de syddanske virksomheders top 4 over de mest afgørende faktorer for placering af virksomheden. I dag er der dog store subregionale forskelle på, hvor godt virksomhederne føler sig betjent.

Der er huller i den digitale infrastruktur. Utilstrækkelig bredbånds- og mobildækning hindrer flere steder i regionen, at den fællesnationale digitaliseringsstrategi kan efterleves. Fraværet af stabile forbindelser besværliggør også flere syddansekernes generelle samfundsdeltagelse, herunder eksempelvis muligheden for at benytte og modtage digital borgerservice, fjernundervisning og telemedicinsk behandling. Region Syddanmark har et særligt fokus på Fyn og øerne, hvor de største udfordringer eksisterer, og kortafdekning af Fyn viser, at der fortsat vil være områder i årene fremover, som ikke kan dækkes på markedsvilkår.

Der er ingen snupagsløsninger på mobilitetsudfordringerne i landområderne, hvor syddansekernes bilafhængighed derfor fortsat vil være høj. I de tyndt befolkede egne er der behov for at tænke og afprøve nye løsninger, men i dag hæmmer dele af lovgivningen tilgængeligheden i landområderne, hvor eksempelvis skattereglerne for samkørsel ikke er befordrende for samkørsel.



77%

77 % af de syddanske virksomheder peger på 'god digital infrastruktur' som en vigtig faktor for placering af virksomheden. I 2018 oplevede 17 %, at en dårlig mobil- og bredbåndsdækning var en barriere for digitaliseringen i virksomheden.

Kilde: Region Syddanmark og Væksthus Syddanmark 2018



Det vil vi

1. God trafikal tilgængelighed til arbejdspladser og kerneservices.
2. Fremme muligheder for bedre tilgængelighed i landområder og lokal-samfund.
3. Tidssvarende digital infrastruktur til alle, hvor minimumskravet er 100/30 Mbit/s og 4G i 2020, og hvor al fremtidig udrulning af digital infrastruktur bør ske på tidssvarende markedsstandarder.

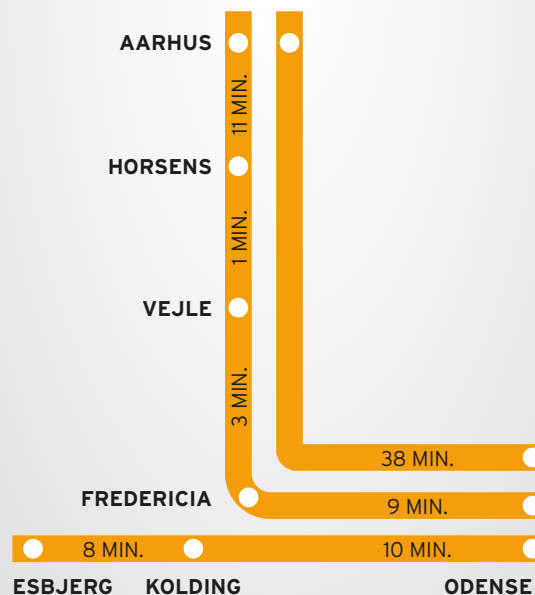
Det gør vi

- **Fremme cyklen som transportmiddel**
Stadigt større rækkevidde og mere konkurrencedygtig prissætning gør el-cyklen særligt interessant som grønt, sundt og fleksibelt transportmiddel på de lidt længere distancer og som tilbringer til den kollektive trafik. Flere syddanskere på cyklen kræver en helhedsorienteret indsats, der involverer regionale og lokale analyser af potentialet for cyklisme, fokus på at udvikle optimale vilkår for cyklen som del af den sammenhængende rejse, herunder eksempelvis regionalt samarbejde om koordinering af et tværkommunalt cykelstinet, der hvor potentialerne er størst.
- **Arbejder for tværkommunale syddanske uddannelsesruter**
Adgangen til de syddanske uddannelsesinstitutioner har høj prioritet. Derfor er der syddansk fokus på at sikre en god trafikal tilgængelighed til ungdomsuddannelserne i hele Syddanmark.
- **Arbejde for at styrke civilsamfundets aktive indsats**
I samarbejde med kommunerne vil Region Syddanmark arbejde med mulighederne for at anbefale ændringer af de lovmæssige rammer, der kan medvirke til bl.a. at styrke muligheder for og incitamenter til samkørsel.
- **Går fra kortafdekning til bedre bredbånds- og mobildækning**
Med baggrund i en kortafdekning af den syddanske mobil- og bredbåndsdækning, skal arbejdet med at sikre tidssvarende digital infrastruktur til alle fortsættes.

Syddansk opmærksomhed på...

- **Timemodellens fem stop i Syddanmark**
Med fem stop i Syddanmark vil Timemodellen øge især den nationale tilgængelighed og skabe helt nye og bedre forudsætninger for arbejdskraftens bevægelighed, herunder give mulighed for S-togslignende betjening i Østjylland samt styrke Letbanen i Odense. Det skal også ses i sammenhæng med Byregion Fyns vision om det fynske S-tog.

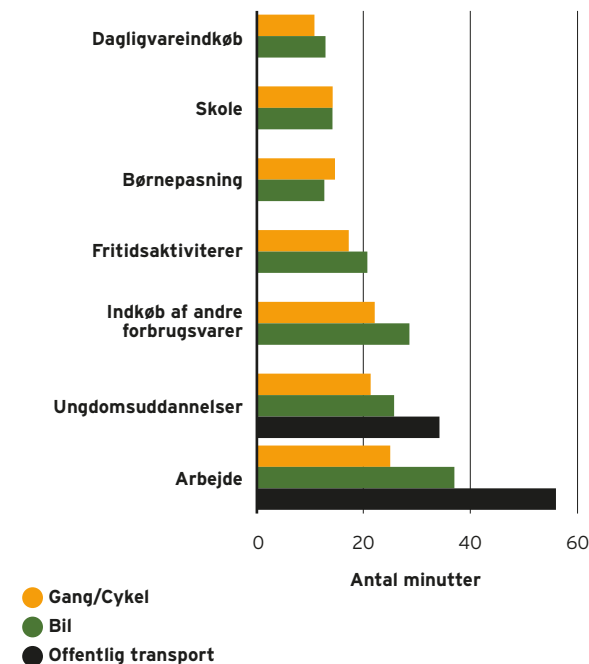
Rejsetidstidsbesparelser med Timemodellen
Minuttal angiver de forventede rejsetidsbesparelser på de tre planlagte linjer i Timemodellen sammenlignet med køreplanen januar 2020. Den direkte linje mellem Odense og Aarhus forudsætter en forbindelse over Vejle Fjord.



Kilde: Region Syddanmark på baggrund af Togfonden DK - højhastighed og elektrificering på den danske jernbane, 2013.

Pasning, skole og indkøb inden for 15 minutter

Antal minutter, som en ny bolig må ligge fra udvalgte aktiviteter ifølge syddanskerne i de 30 største byer.



Kilde: Region Syddanmark, spørgeskemaundersøgelse af 500 indbyggere i de 30 største byer, 2016.

Bidrag til FN's Verdensmål



FN's delmål 11.2: Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.





FREMKOMMELIGHED

Defineres som den gennemsnitlige rejsetid for eksisterende rejser (f.eks. vil trængsel eller signalfejl ofte resultere i en lav fremkommelighed for henholdsvis bilister og togrejsende).

GOD FREMKOMMELIGHED PÅ DE SYDDANSKE VEJE

Begrænsning af trængsel på de syddanske hovedfærdselsårer kræver investeringer i ny infrastruktur, men Syddanmark vil også en anden vej.

Trængsel koster tid, penge og livskvalitet

Bilparken vokser, flere pendler længere og fremskrivning af trafikken varsler øget tid i trængsel over de kommende år.

Trængselstider i vente. Fremskrivning til 2030 varsler 61 % mere tid i trængsel på det overordnede vejnet og 149 % mere tid i trængsel i de største danske byer (i forhold til 2015).

Kilde: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Ekspertgruppen 'Mobilitet for Fremtiden', 2018

Trafik og trængsel stiger markant og fremskrivninger af trafikken til 2030 indikerer en samlet vækst i den nationale personbiltrafik på ca. 16 % i forhold til 2015. Det vil øge tiden i trængsel markant og skabe kritisk trængsel på bl.a. E45 mellem Kolding og Randers og på E20 syd om Odense i 2030.

Allerede i dag angiver 2 ud af 3 syddanske virksomheder 'kø og nedsatte hastigheder' som den største trafikale udfordring, mens 2 ud af 3 virksomheder mener, at trafikken er blevet markant forværret over de seneste 5 år. Fortsætter udviklingen vil hver syvende virksomhed overveje at flytte, mens hver tredje vil opnå lavere vækst.

Bidrag til FN's Verdensmål



FN's delmål 9.1: Der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.

62%

af de syddanske virksomheder vurderer, at de trafikale forhold er blevet ringere de seneste 5 år. 13 % mener, de er blevet bedre.

Kilde: Region Syddanmark, 2018



Det vil vi

1. Begrænse trængslen på det overordnede vejnet (særligt på motorvejene E20 og E45)

Det gør vi

- **Arbejder for de syddanske infrastrukturprioriteter**

De tre prioriteter er besluttet i fællesskab mellem Region Syddanmark og de 22 kommuner i 2011 og senest ajourført i 2019:

- Gennemførelse af Timemodellen med de forudsatte fem stop i Syddanmark (Odense, Esbjerg, Fredericia, Kolding og Vejle) samt i en form, som kan understøtte "Det store H", herunder en sydgående forbindelse i Jylland, som kan bidrage til bedre forbindelse mod Hamborg.
- En Midtjysk Motorvej, der knytter an til Billund Lufthavn, og med en tværfordeling til E45 syd for Vejle.
- En parallel forbindelse over Lillebælt.

Ud over de tre prioriteter fremhæves E20 syd om Odense og dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg, som projekter, hvor der er vedtaget anlægslov, og som ønskes finansieret og færdiggjort.

I tæt dialog med kommunerne tages løbende stilling til andre relevante syddanske infrastrukturprojekter, og regionen bidrager efter konkret vurdering i analyser, komiteer og lignende, som det f.eks. er sket med Nærbanen ved Esbjerg, udbygningen af rute 9, udvidelsen af E20 samt Fyn-Als forbindelsen, hvor regionen har udført og bidraget til en række analyser.

I forhold til sidstnævnte bemærkes, at Fyn-Als forbindelsen er et projekt med gode perspektiver i forhold til at binde regionen sammen, men at det også er et projekt der har et mere langsigtet perspektiv og er mindre modent end de eksisterende.

En ny national politisk aftale om infrastruktur kan forventes bl.a. at afspejle det overordnede klimamål om 70 % reduktion. Region Syddanmark ønsker som led heri, at nye infrastrukturprojekter i højere grad vurderes, og at nye infrastrukturprojekter i højere grad vurderes i sammenhæng med øvrige aktuelle infrastrukturprojekter, med henblik på en vurdering af muligheder for synergieffekter såvel klimamæssigt som økonomisk. Når der foreligger en national aftale om infrastruktur vil Region Syddanmark tage initiativ til sammen med kommunerne at drøfte status og eventuel opdatering og tilpasning af de syddanske infrastrukturinvesteringer.

- **Udforsker mulighederne for at ændre syddanskernes transportadfærd**

Syddanskernes hverdagstravlværd og rutiner mødes i myldretiden, hvor der opstår kø, uheld og forsinkelser. Påvirkning af syddanskernes transportvaner og -adfærd er svært, og kræver helhedsorienterede mobilitetsløsninger, hvor bl.a. hverdagsdestinationernes placering sammentænkes med kollektiv transport, gang- og cykelmuligheder.

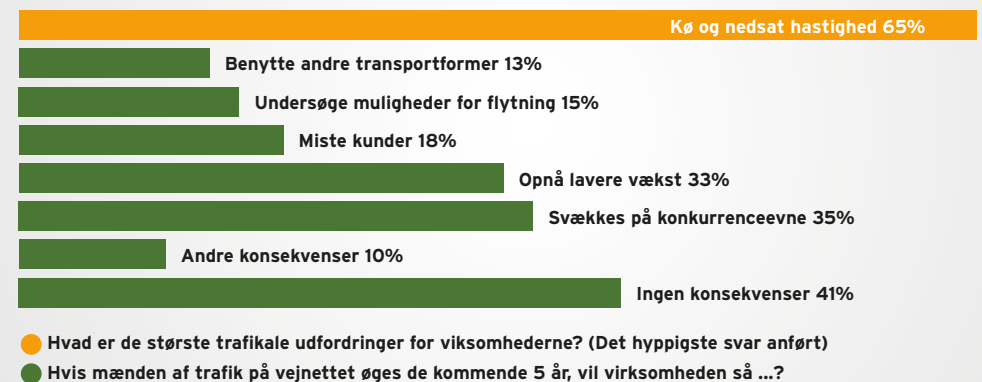
Syddansk opmærksomhed på...

- **At sætte strøm til nye transportformer**

El-cykler og andre små motoriserede el-køretøjer vinder frem. Med baggrund i tidligere succesfulde pilotprojekter og erfaringer fra bl.a. hovedstadsområdet bør der være fokus på at undersøge, hvordan disse nye transportformer kan bidrage til den samlede rejse i de mere tyndt befolkede egne af Syddanmark.

Trængsel bremser udviklingen

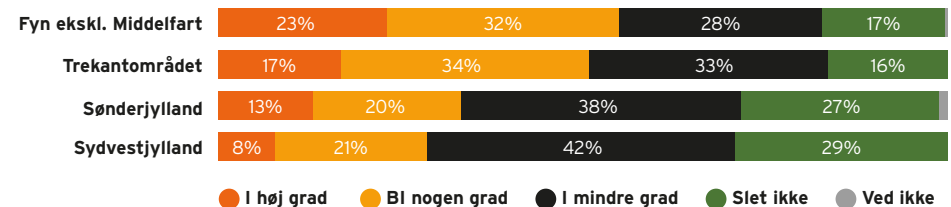
65 % af de syddanske virksomheder angiver kø og nedsat hastighed som den største trafikale udfordring. Fortsætter udviklingen får det store konsekvenser, spår virksomhederne.



Kilde: Region Syddanmark, 2018, Svar fra 902 syddanske små og mellemstore virksomheder på tværs af brancher

Fyn og Trekantområdet hårdest ramt

I hvilken grad oplever virksomheden trafikale udfordringer?



Kilde: Region Syddanmark, 2018, Svar fra 902 syddanske små og mellemstore virksomheder på tværs af brancher.









MOBILITET FOR ALLE

Den kollektive transport er en del af den samlede syddanske mobilitetsløsning, men der er plads til mange flere i bussen.



MOBILITET

Angiver, hvor stort et areal, man kan flytte sig inden for i et givet tidsrum.

Knækker vi koden eller knækker filmen?

Kundegrundlaget i den kollektive transport svækkes, og der er særlige udfordringer i landdistrikter og yderområder, hvor lav frekvens og utilstrækkelig sammenhæng i transporttilbudene gør bilafhængigheden høj.

3 ud af 4 studerende, der kører i bil til ungdomsuddannelsen får helt eller delvist betalt udgiften af forældrene. Samtidigt mener 81 % af de unge, at bus er en dyr transportform.

Kilde: Spørgeundersøgelse blandt 532 fynske studerende på HF/VUC, Svendborg Gymnasium og Det Blå Gymnasium, Fynbus 2019

Byerne trækker, mens de mindre syddanske byer og landområderne har faldende befolkningstal. Et særligt markant fald i antallet af unge i flere syddanske kommuner over de næste ti år bidrager, sammen med en øget biltilgængelighed hos den enkelte, til at skabe et svækket kundegrundlag.

Det udfordrer trafikskelskabernes økonomi, der også presses af syddanskernes oplevelse af ikke at kunne benytte de kollektive transportformer, mere end de gør i dag. Næsten alle syddanskere kører i bil ugentligt, men kun en ud af fem syddanskere over 18 år vurderer, at de kan udskifte en del af bilturene med kollektiv transport. Det gælder også de yngre syddanskere, der i stigende grad benytter bil til og fra uddannelse.

Bidrag til FN's Verdensmål



FN's delmål 11.2: Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafikikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.

Dialogmøde med de syddanske kommuner

18 syddanske kommuner deltog i januar 2020 i et administrativt dialogmøde om mobilitetsstrategien.

Behov for regional rolle

Kommunerne gav udtryk for, at de ser et stort potentiale i regionale samarbejde på mobilitetsområdet og særligt i forhold til at facilitere og koordinere indsatser rettet mod udvalgte mobilitetsudfordringer, der går på tværs af flere kommuner.

Kommunernes forslag til samarbejde

Blandt kommunernes forslag til konkrete samarbejdsområder var: fokus på bedre skift og sammenhæng mellem transportformerne, påvirkning af mobilitetsadfærd og vaner samt fokus på at sikre de bedste vilkår for cyklen som transportmiddel.



Det vil vi

1. Øge kvalitet og fleksibilitet i den kollektive transport, herunder afdække potentialerne for sammenhæng mellem private og kollektive transportformer.
2. Flest mulige passagerer for pengene.

Det gør vi

- **Går nye veje i trafikoptimeringen (mobilitetspuljen)**

Regionsrådet har i budgettet for 2019 afsat 2 mio. kr. årligt i 2019 og 2020 til udvikling og anvendelse af de teknologiske muligheder for at optimere trafikbetjeningen samt til nem planlægning for passagererne af den sammenhængende rejse på tværs af transportformer. Puljen kan søges af de syddanske trafikskaber Fynbus og Sydtrafik med henblik på i samarbejde med Region Syddanmark at skabe konkrete innovative mobilitetsprojekter, der kommer brugerne af den kollektive trafik til gavn.

Der er søgt og bevilget midler til opsætning af infotavler i busserne samt til udvikling af knudepunkter. Projekterne følges tæt – også med henblik på at vurdere hensigtsmæssigheden af puljeværktøjet.

- **Indgår i partnerskaber om særlige mobilitetsudfordringer**

Afsøger fælles muligheder for at indgå i partnerskaber og samarbejder om håndtering af regionalt prioriterede mobilitetsmæssige problemstillinger, eksempelvis:

a. Mobilitetsløsninger i landområderne (f.eks. den såkaldte first-mile/ last-mile problematik)

b. Indsatser rettet mod målgrupper med god nærhed til bus.

c. At konkretisere de syddanske potentialer i delebilsordninger og samkørsel.

d. At igangsætte og facilitere projekter, der benytter ny data, teknologi og tanke-sæt til løsning af konkrete udfordringer i den kollektive transport.

- **Ajourføring af de regionale principper for buskørsel**

Fynbus og Sydtrafik har med Rejsekortdata fået nye muligheder for at planlægge den regionale busbetjening. Med dette forbedrede grundlag skal der i samarbejde mellem Fynbus, Sydtrafik og Region Syddanmark ske en opdatering af de regionale principper for regional busdrift.

Syddansk opmærksomhed på...

- **Nye teknologier, forretningsmodeller og mobilitetsaktører**

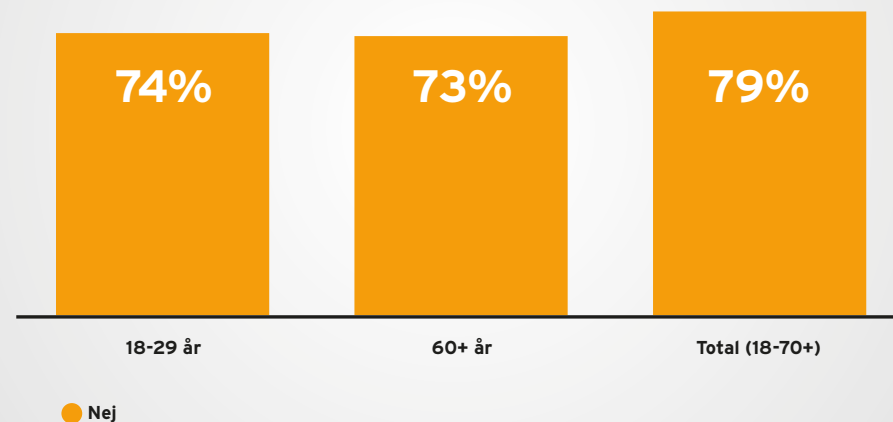
Den rivende udvikling af ny teknologi (f.eks. førerløs teknologi) skal følges tæt med særligt fokus på den såkaldte Mobility-as-a-Service (MaaS). Det gælder også opblomstringen af nye private mobilitetstjenester.

- **MinRejseplan forbinder det meste**

Rejseplanen.dk har fået en afløser. Med app'en 'MinRejseplan' kan rejsende nemt sammensætte den hurtigste, billigste eller mest bekvemme rejse på tværs af offentlige og private transportformer (f.eks. tog, bus, samkørselstjenester og lign., flextrafik-ordninger og indenrigsfly). Det er en fortsat udfordring at få de nyeste private mobilitetstjenester med på app'en for at sikre størst mulig sammenhæng og gennemsigtighed i rejseplanlægningen.

Kun hver femte vurderer, at de kan benytte bilen mindre

Er det praktisk muligt for dig at udskifte en del af din biltransport med kollektiv transport?



Kilde: Region Syddanmark 2018.









INTERNATIONAL OPKOBLING

Syddanmarks globale relationer vokser overalt og stiller krav til gode internationale transportmuligheder. Særligt i vores region, hvorigennem størstedelen af dansk landgodstransport passerer.

Bliver Jyllandskorridoren en flaskehals?

Syddanske mobilitetsaktører med globale markeder og internationalt udsyn kræver hurtig baneforbindelse og solid vejinfrastruktur.

15%

af de syddanske virksomheder vurderer det muligt at fragte mere gods med jernbane og/eller skib end de gør i dag.

Kilde: Region Syddanmark 2018

Togbetjeningen mod syd er i dag utilstrækkelig, hvor særligt baneforbindelsen på strækningen Aarhus-Hamborg er præget af lav rejsehastighed, der svækker togets konkurrenceevne.

Europa Kommissionen har en målsætning om, at 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km skal overgå til andre transportformer (f.eks. skib/bane) inden 2030 og mere end 50 % inden 2050, men i dag fragter 92 % af de syddanske virksomheder primært deres gods på vej, mens kun 6 % primært benytter skib/bane.

Stærke internationale forbindelser har solid infrastruktur som forudsætning. De største havne udvider og er særligt afhængige af stærke vej- og baneforbindelser, der kan understøtte den positive udvikling. Også Billund Lufthavns ambition om at vinde nationale markedsandele på både gods og passagerer, forudsætter gode tilbringerforbindelser.

Bidrag til FN's Verdensmål



FN's delmål 11.2: Der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.



3.618

lastbiler passerede i 2018 den dansk-tyske grænse hvert døgn. En stigning på 26 % siden 2009.

Kilde: Danmarks Statistik 2019

Det vil vi

1. Styrke udviklingen af bane- og vejinfrastrukturen i Jyllandskorridoren, bl.a. gennem internationalt samarbejde.
2. Undersøge muligheden for løbende at understøtte de største regionale aktører i relation til godstrafik, herunder de største havne og Billund Lufthavn.
3. Undersøge muligheden for løbende at understøtte væsentlige regionale aktører i relation til international passagertransport, herunder Billund Lufthavn.

Det gør vi

- **Understøtter indsatser for bedre togbetjening til Hamborg**
Region Syddanmark vil understøtte de tiltag, der kan sikre en bedre baneforbindelse fra Østjylland mod Hamborg og Mellem-europa. Det gælder f.eks. anlæg af dobbeltspor på strækningen Tinglev-Padborg, der i dag er tæt på kapacitetsgrænsen, og hvor virksomheder og transportører er usikre på, om gods sendt med banen vil opleve forsinkelser, så længe der kun er enkeltspor. Indsatserne indbefatter også arbejdet for hastighedsopgraderinger på strækningen.

De internationale tog mellem Hamborg og København vil i en periode frem til slutningen af 2020'erne gå via Jylland og Fyn, med stop i Padborg, Kolding og Odense. Region Syddanmark vil arbejde for, at erfaringerne med at lægge fjerntrafikken med tog ad denne rute, anvendes til at belyse efterspørgslen efter togbetjening og dermed behovet for bedre baneforbindelse mellem Østjylland og Hamborg.

Syddansk opmærksomhed på...

- **Europæisk transportpolitik (TEN-T netværket)**
TEN-T (TransEuropean Network for Transport) er helt central i EUs mobilitetsstrategi. Netværket består af flere lag, afhængig af forventet færdiggørelsestidspunkt. Størst fokus er der på Hovednetværket (Core Network). Hovedparten af EU-støtte gives til ni korridorer (se kort), som er den højest prioriterede del af Hovednetværket, herunder ScanMed Corridor, der forløber gennem Region Syddanmark.

Region Syddanmark deltager i Nordsøkommissionens Transportgruppe, som har været en afgørende faktor for, at dele af Jyllandskorridoren er blevet en del af Core Network. Herigennem argumenteres løbende for de bedste løsninger for Danmark og Region Syddanmark.

Et andet netværk er Nordisk Transportpolitisk Netværk (NTN), hvor fokus i højere grad er på mobilitet i Jyllandskorridoren.

- **Billund Lufthavn**
Vestdanmarks lufthavn nr. 1 er af afgørende betydning for syddanske borgere og virksomheders internationale tilgængelighed, og bør som et vigtigt knudepunkt betjenes af flere transportformer, herunder både bus og bane.



Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) Corridor

forløber gennem Region Syddanmark. I en igangværende proces for udvikling af korridorerne er der lagt op til, at strækningerne fra Trekantområdet til færgehavnene i nord (Hirtshals og Frederikshavn) kommer til at indgå i ScanMed-korridoren.



VERDENSMÅL
for bæredygtig udvikling



www.fremtidenssyddanmark.regionsyddanmark.dk