

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden**

**Torsdag, den 22. maj 2014 kl. 16.00-18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens  
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart  
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg  
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense  
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg  
Bestyrelsesmedlem Søren Vestergaard, Ærø  
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde  
Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing  
Kommunikationschef Martin B. Krogh  
Planchef Søren Junker  
Drifts- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen  
Regnskabsleder Helle Nørgaard Andreasen

**DAGSORDEN**

Sager til beslutning: .....	3
1. Trafikplan 2014 - 2017 .....	3
2. FynBus' tilslutning til Rejsekort A/S .....	5
Sager til drøftelse: .....	8
Sager til orientering:.....	8
3. Status for Takstsamarbejde Vest .....	8
4. Køreplanskift 2014 .....	9
5. Udvikling i taxabranchen .....	9
6. Markedsføringsplan 2014 .....	10
7. Tilsyn med chaufførers løn- og arbejdsforhold .....	11
8. Eventuelt.....	12
9. Meddelelser .....	12

## Sager til beslutning:

### I. Trafikplan 2014 - 2017

#### **Resumé:**

*FynBus fremsender forslag til ny Trafikplan for 2014-2017. Trafikplanen tager udgangspunkt i en række temaer, der skal sikre opnåelse af det strategiske mål om flere passagerer på 2,5 % om året. Endelig tages udgangspunkt i ændringer i bytrafikken i Odense frem mod etablering af letbanen i 2020.*

*Trafikplanen er forberedt i tæt samarbejde med kommuner og region. Den endelige udgave forelægges hermed til beslutning. På baggrund af beslutning på bestyrelsesmødet 10. april 2014 vedlægges endvidere oversigt over svar fra ejere med kommentarer.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus' første trafikplan for perioden 2010-13 blev udarbejdet på baggrund af de ændringer i de regionale og de kommunale trafiksystemer, der skete efter strukturreformen trådte i kraft i 2007. En af strukturreformens konsekvenser på Fyn var en sammenlægning af 31 mindre kommuner til 10 større.

Baggrunden for trafikplanen var indførelsen af Region Syddanmarks regionale principper i sommeren 2010, der ændrede forudsætningerne for den tidligere amtskommunale planlægning af bustrafikken. Trafikplan fra 2009 blev derfor en konkret beskrivelse af, hvordan bustrafikken på Fyn skulle re-designes.

Region Syddanmark definerede, at betjeningen skulle følge de store trafikstrømme, hvor der er et godt underlag for kollektiv trafik. I konsekvens heraf blev betjeningen i de tyndere befolkede områder og bybusbyerne i endnu større omfang kommunale opgaver.

Indførelsen af Region Syddanmarks principper skete parallelt med en nødvendig tilpasning af det regionalt finansierede servicetilbud, så nettoøkonomien blev bragt i balance. Det medførte en reduktion i antallet af regionalt finansierede køreplantimer på ca. 35 %.

Indførelse af de regionale principper og de følgende ændringer medførte, at kommunerne fandt det nødvendigt at supplere den regionalt betalte kørsel med fælleskommunale ruter, der også betjener flere kommuner, ligesom den regionale trafik. Desuden blev der internt i kommunerne indsat kørsel til erstatning for den regionalt finansierede kørsel, der blev nedlagt.

Trafikplanen for 2014-17 tager udgangspunkt i en række overordnede temaer, som skal danne grundlag for at opnå den ønskede passagervækst på 2,5 % om året frem til 2030.

Afsnittet om rammeforudsætninger beskriver, at trafikplanen ikke er skrevet med udgangspunkt i de ændringer der drøftes for togtrafikken på kort og lidt længere sigt. Det vil sige, at der ikke tages afsæt i stationslukninger på regionaltog, og planerne for timemodellen bliver først helt konkrete i kommende trafikplaner.

Derudover vil bymidteomdannelsen i Odense ændre på både bybus- og regionaltrafikken frem til letbanen forventes at køre i 2020.

Folkeskolereformen og reformerne af ungdomsuddannelserne vil også påvirke den kollektive trafik i planperioden. Planen giver et konkret bud på mulighederne for et uddannelsesnet.

Trafikplanen inddrager andre trafikselskabers og samarbejdspartneres erfaringer og vidensudvikling, hvor det er muligt.

Trafikplanen er endvidere baseret på de erfaringer FynBus har gjort, for eksempel forsøgsprojekterne omkring kundefokuseret samarbejde med entreprenører, trafikinformation og mobility management.

Herudover har workshops i strategigruppen, sammensat af ejerkredsens fagchefer og FynBus' ledelse, dannet grundlag for planen.

Trafikplanen har været i høring hos ejerne, kommuner og region, i perioden 27. november 2013 til 3. marts 2014. Bilag 1.4 viser et sammendrag af ejernes svar med kommentarer.

Ejerne tilslutter sig indførelse af uddannelsesruter.

Der er generel tilslutning til indførelse af et fælles teletaxa koncept, dog med forbehold for at der er usikkerhed om hvad indførelsen af konceptet kommer til at koste.

Derfor ønskes der mulighed for at reducere udgifterne ved for eksempel at begrænse antallet af zoner, der kan rejses i, og ved at have mere fleksible moduler. Kommunerens bemærkninger drøftes mellem FynBus og de enkelte kommuner i løbet af foråret 2014.

Borgere og kunder har kunnet kommentere på trafikplanen forud og sideløbende med udarbejdelse af planen i sommer og efterår 2013. Der kom i alt 160 kommentarer.

I selve høringsperioden har FynBus haft en portal, hvor meninger og synspunkter har kunnet gives til kende. Det havde omkring 20 personer benyttet sig af.

De indkomne forslag er i videst muligt omfang indarbejdet i planen.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Trafikplan 2014-17

### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 1.1	Trafikplan 2014-2017, marts 2014.
Bilag 1.2	Høringssvar fra ejere og interessenter
Bilag 1.3	Høringssvar fra borgere I. FynBus' tilslutning til Rejsekortet
Bilag 1.4	Svar fra ejere med kommentarer

## 2. FynBus' tilslutning til Rejsekort A/S

### Resumé:

*FynBus har siden etableringen i 2007 flere gange drøftet spørgsmålet om tilslutning til Rejsekort A/S. Daværende bestyrelser har haft den holdning, at FynBus allerede har et velfungerende elektronisk billetsystem, og at dette ikke udskiftes før det økonomisk er nedskrevet og Rejsekortet kan håndtere fastprisprodukter, fx. Periodekort. Samtidig er der blevet givet udtryk for, at Rejsekortet er et naturligt skridt med henblik på en landsdækkende rejsehjemmel.*

*Med henblik på bestyrelsens drøftelse og beslutning om eventuel tilslutning til Rejsekort A/S er der udarbejdet en redegørelse vedrørende de økonomiske og tekniske forhold, herunder mulig udrulningsplan, samt de risici og problemstillinger der knytter sig til beslutningen om en eventuel tilslutning.*

### Sagsfremstilling:

#### Baggrund

Siden dannelsen i 2007 har FynBus flere gange drøftet spørgsmålet om tilslutning til Rejsekortet. Rejsekortet er et fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele landet.

Det er i princippet frivilligt, om trafikselskaberne vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, men det ligger i konceptet, at hele Danmark er dækket. I praksis vil det skabe problemer for kunder som rejser med både bus og tog eller i bus mellem trafikselskaberne, hvis der er områder uden Rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra FynBus og BAT (Bornholms trafikselskab).

Det er et landspolitisk ønske, og erklæret mål for de nuværende parter i samarbejdet, at Rejsekortet bliver udrullet i hele landet.

Bestyrelsen har hidtil valgt ikke at implementere Rejsekortet, primært af hensyn til følgende forhold:

- FynBus har aktuelt et velfungerende elektronisk billetsystem fra 2002, der har kostet i alt 55 mio. kr. i investeringer
- Rejsekortet kan endnu ikke tilbyde et såkaldt fastprisprodukt, svarende til FynBus' nuværende periodekort

FynBus er passivt medlem af Rejsekortet og har som konsekvens heraf mulighed for at tilslutte sig samarbejdet på lige fod med de øvrige ejere.

#### Seneste behandling i bestyrelsen

FynBus' bestyrelse seneste beslutning vedrørende rejsekortet er fra mødet den 22. marts 2012 efter en høring blandt FynBus' ejere.

*FynBus har foretaget en høring blandt selskabets 11 ejere – de 10 fynske kommuner og Region Syddanmark – om tilslutning til Rejsekortet A/S. Svaret er éntydigt fra ejerkredsen. Alle ønsker at afskrive det nuværende og velfungerende billetterings- og kortsystem, inden ejerkredsen ønsker at foretage nye investeringer i nyt udstyr. Ejerkredsen peger også énty-*

digt på, at omkostningerne til finansiering af nyt udstyr pt. vil skulle findes inden for den eksisterende ramme, hvilket i givet fald vil betyde færre køreplantimer i de kommende år.

FynBus' nuværende udstyr er afskrevet i 2017 og forventes på det tidspunkt også at være udskiftningsmodent.

På denne baggrund ønsker FynBus' bestyrelse ikke at tilslutte sig Rejsekortet før det nuværende udstyr er afskrevet og udtjent. FynBus vil i 2015 træffe beslutning om eventuel deltagelse i Rejsekortet med implementering i 2017.

Ejerkredsen og FynBus' bestyrelse har megen forståelse for værdien af et landsdækkende billet- og kortsystem. Vi vil følge udviklingen med udrulningen af Rejsekortet over det meste af landet meget nøje. I løbet af de næste 3 år vil vi vide meget mere om Rejsekortets robusthed, driftssikkerhed, økonomi, og hvordan det opfattes og modtages af passagererne. Vi vil også til den tid kende vilkår og økonomi i forhold til et fastprisprodukt (periodekort el. lign.) og hvor attraktivt kunderne opfatter dette.

På baggrund af forventelige positive erfaringer med Rejsekortets implementering i store dele af landet, herunder en indfasning af et fastprisprodukt i 2014, vil Rejsekortet stå centralt og meget stærkt, når bestyrelsen i FynBus i 2015 vil træffe sin beslutning.

Administrationen vurderer at rejsekortet senest i løbet af 2015 vil være færdigudviklet og klar til at opfylde de krav FynBus har om elektroniske fastprisprodukter.

Da rejsekortet vil være fuld implementeret i de øvrige trafikselskaber i løbet af 2015, og antallet af kunder vil være stærkt stigende vurderer administrationen at ibrugtagningen bør fremrykkes fra 2017 til 2016.

### Økonomi og finansiering

Investeringsudgifterne til anskaffelse og implementering af rejsekortet, fremgår af nedenstående tabel:

Tabel I – Årsfordelte investeringsudgifter

Mio. kr. (2014 priser)	2014	2015	2016	2017	I alt 2014-17
Aktie- og lånekapital	48,6	0,0	0,0	0,0	48,6
- Aktieerhvervelse	32,3	0,0	0,0	0,0	32,3
- Ansvarligt lån	16,3	0,0	0,0	0,0	16,3
Indkøb af rejsekortudstyr	28,8	29,4	0,0	1,7	59,9
Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse	0,9	4,2	7,4	0,6	13,1
- Organisation og administration	0,9	1,2	1,2	0,6	3,9
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0,0	0,0	2,3	0,0	2,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0,0	0,0	1,6	0,0	1,6
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0,0	1,2	0,8	0,0	2,0
- Supplerende indkøb af udstyr	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
- Information og markedsføring	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
- Diverse udgifter	0,0	0,6	0,6	0,0	1,2
<b>I alt</b>	<b>78,3</b>	<b>33,6</b>	<b>7,4</b>	<b>2,3</b>	<b>121,6</b>

Note: På langt sigt er det muligt, at en andel af aktiekapitalen tilbageføres til ejerkredsen.

På bestyrelsesmødet den 13. marts 2014 drøftede bestyrelsen oplæg om tilslutning til Rejsekort A/S. Herunder fremgik det, at tilslutningen til Rejsekortet ville medføre investeringsudgifter på 62,1 mio. kr.

Dette tal har efterfølgende, senest efter møde den 7. maj 2014 med Rejsekort A/S, måttet opjusteres væsentligt. Årsagerne er især en mere end fordobling af indskud til aktie- og lånekapital og udgifter til indkøb af rejsekortudstyr, herunder er enhedspriser på udstyret steget.

Nedenstående tabel 2 beskriver de overordnede poster:

Tabel 2: Prisstigninger 2012 – 2014.

Mio. kr. (2014 priser)	2012	2014	Differen- ce
Aktie- og lånekapital	23,8	48,6	24,8
Indkøb af rejsekortudstyr	26,9	59,9	30,0
Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse	11,4	13,1	1,7
<b>I alt</b>	<b>62,1</b>	<b>121,6</b>	<b>59,5</b>

Den ansvarlige lånekapital forventes tilbagebetalt over en periode på 8 år, og på sigt er det muligt, at en andel af aktiekapitalen tilbageføres til FynBus i form af aktieudbytte.

Rejsekortudstyret forventes afskrevet over 15 år. Der skal inden indgåelse af aftale med Rejsekort A/S tages stilling til om der også skal monteres rejsekortudstyr i skolebusserne. Hvis dette undlades vil udgiften til indkøb af udstyr kunne reduceres. Administrationen fremlægger en sag herom i løbet af 2014.

Fuld implementering af rejsekortet forventes således at medføre en investering på godt 121 mio. kr. Udgifterne til den løbende drift vil være godt 17 mio. kr. årligt.

Investeringen vil kunne håndteres via FynBus' egenkapital og driftskredit, og vil således ikke medføre budgetforøgelse for ejerne. En nærmere beskrivelse af finansieringsmodellen fremgår af vedlagte bilag.

De løbende driftsudgifter svarer til en merbelastning af FynBus' budget på godt 9 mio. kr. årligt. Driftsudgifterne er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

### Udrulningsplan

Ved indgåelse af tilslutningsaftale til august 2014, vil rejsekortet kunne være fuldt udrullet i FynBus i august 2016.

Forud for den fulde implementering vil FynBus med fordel kunne starte udrulningen i fx bybusserne i Nyborg, Svendborg og Middelfart i foråret 2016.

FynBus samarbejder med Sydtrafik om udrulningen, da Sydtrafik netop har indført rejsekortet.

Administrationen vil fremlægge en udrulningsplan, herunder en plan for tilpasning af kundecentrets opgaver. De opgaver som kundecentret varetager i dag vil i et vist omfang ændres, og FynBus skal indgå i et kundecenter-samarbejde med de øvrige trafikkselskaber.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at

- FynBus indleder drøftelser med Rejsekort A/S om tilslutning til rejsekortet i august 2016
- Der på baggrund af drøftelserne fremlægges en sag til endelig beslutning på bestyrelsesmødet i august 2014.

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 2.1

Notat FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet af 14. maj 2014.

**Sager til drøftelse:**

Intet.

**Sager til orientering:****3. Status for Takstsamarbejde Vest****Resumé:**

*Orientering om takstsamarbejde.*

**Sagsfremstilling:**

Der gives i mødet en mundtlig orientering om takstsamarbejdet i Vestdanmark.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**



#### 4. Køreplanskift 2014

**Resumé:**

*Køreplanændringer for 2014 foretages dels den 29. juni og dels den 10. august 2014. Der orienteres herom i mødet.*

**Sagsfremstilling:**

Køreplanskift 2014 for de regionale ruter og for Odense foretages den 29. juni mens der foretages køreplanskift for Svendborg by, alle lokalruter og alle uddannelsesruter den 10. august 2014.

Der er i forbindelse hermed udarbejdet en præsentation med alle relevante forhold og ændringer. Der gives en orientering i mødet.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

#### 5. Udvikling i taxabranchen

**Resumé:**

*FynBus har overtaget koordinationen af den kommunale taxakørsel og den siddende patientbefordring, samt udbudt denne sammen med SBH-kørslen. Dette er sket i samarbejde med Midttrafik og Sydtrafik.*

*Dette har efterfølgende blandt andet betydet en større konkurrence for de lokale taxavognmænd, der har tabt markedsandele. Administrationen redegør i notat for udviklingen i taxabranchen på Fyn 2007 – 2014 mv.*

*Det foreliggende notat skal betragtes som foreløbigt grundet visse manglende informationer fra en række kommuner.*

**Sagsfremstilling:**

Region Syddanmark og kommunerne på Fyn har siden 2012 overdraget en større del af koordinationsopgaven vedr. kommunal taxakørsel samt den siddende patientbefordring til FynBus.

FynBus har efterfølgende udbudt de nævnte opgaver, sammen med kørsel for svært bevægelseshæmmede og telekørsel, i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik.

Udbudsfællesskabet har medført et større marked for tilbudsgivere og større konkurrence for de lokale taxavognmænd, der generelt set har tabt markedsandele.

Administrationen har på tidligere bestyrelsesmøder, for borgmesterforum på Fyn 22. april 2014 samt byrådet i Odense Kommune den 23. april 2014 nærmere redegjort for situationen.

Administrationen har et notat under udarbejdelse, der redegør for udvikling i taxabranchen på Fyn for perioden 2007 – 2014 i forhold til den kørsel, der udføres via FynBus.

Det foreliggende notat redegør nærmere for udviklingen i omsætning fordelt på de største vognmænd, udviklingen i antallet af garantivogne, redegørelse for om vogne med OST-tilladelse fra andre dele af landet kører på Fyn samt kørselsmønstre i kommunerne for del af kørsel, der varetages af FynBus.

Administrationen mangler fortsat informationer fra nogle kommuner inden notatet kan færdiggøres. Derudover vil administrationen analysere omsætningen inden for specifikke prisbånd. Notatet skal derfor betragtes som foreløbigt.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 5.1                      Redegørelse vedrørende udvikling i taxabranchen. Udkast, maj 2014.

## 6. Markedsføringsplan 2014

**Resumé:**

*FynBus udarbejder hvert år en samlet plan for markedsføring, der giver overblik over de kampagner og tiltag, som trafikskabet gennemfører hen over året. Der gives en samlet redegørelse for planerne for 2014.*

**Sagsfremstilling:**

Markedsføringsaktiviteterne for 2014 bygger videre på erfaringerne fra 2012 og 2013, hvor FynBus blandt andet iværksatte initiativet med kundeambassadører. Igen i 2014 udvælger FynBus en række byer, som får besøg af FynBus' kundeambassadører og hvor der gennemføres lokalkampagner med det sigte, at få flere borgere til at benytte den kollektive trafik.

FynBus har planlagt en lang række kampagner for 2014. Kampagnerne kan inddeles i tre kampagnetyper:

- Takst- og trafikinformations-kampagner
- Kampagner rettet mod eksisterende kunder
- Kampagner rettet mod nye kunder

Kampagnerne bruger typisk mange forskellige slags medier, alt afhængig af formålet med kampagnen. Der er traditionel annoncering i aviser, radio, blade og på stoppesteder, skærmpagner i busserne, flyers, web-annoncering, Facebook-annoncering, events, ud-delingsartikler og lignende.

På mødet vil administrationen give en samlet præsentation af planerne for 2014.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 6.1

Markedsføringsplan for FynBus, 2014.

## 7. Tilsyn med chaufførers løn- og arbejdsforhold

**Resumé:**

*Trafikskaberne i Danmark såvel som FynBus har den 5. november 2013 og senere anmodet Trafikstyrelsen om at foretage undersøgelser af chaufførers løn- og ansættelsesvilkår, i alt i 43 nærmere angivne virksomheder.*

*Trafikstyrelsen redegør for de skridt der er taget og den dialog, der er etableret med trafikskaberne.*

**Sagsfremstilling:**

Trafikstyrelsen meddeler i mail af 5. maj 2014 følgende:

*Trafikskaberne har den 5. november 2013 anmodet Trafikstyrelsen om at undersøge chaufførers løn- og arbejdsvilkår i 17 nærmere angivne virksomheder. Den 3. december 2013 modtog Trafikstyrelsen en tilsvarende anmodning fra trafikskaberne om yderligere 26 nærmere angivne virksomheder.*

*På dette grundlag har Trafikstyrelsen dels iværksat undersøgelser af de pågældende virksomheder, ligesom Trafikstyrelsen har indledt en dialog med trafikskaberne med henblik på at tilvejebringe bedre muligheder for at sikre at chauffører aflønnes i overensstemmelse med gældende overenskomster.*

*Ved det indledende dialogmøde den 24. januar 2014 mellem de regionale trafikskaber redegjorde Trafikstyrelsen således bl.a. for, hvorledes sådanne undersøgelser gennemføres, den tidsmæssige udstrækning af disse undersøgelser og ikke mindst om ressourceforbruget i denne forbindelse.*

*Det kan således i forsættelse af trafikstyrelsens redegørelse for proceduren for gennemførelsen af disse undersøgelser oplyses, at 9 sager fortsat er under behandling som følge af at der afventes oplysninger og vurderinger.*

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:****8. Eventuelt****9. Meddelelser**

- Tilfredshedsundersøgelse blandt brugere af flextrafik.

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Hans Bjerregaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Per Jespersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Birger Jensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Søren Vestergaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.2

## **Hørings svar**

### **Trafikplan 2014 – 2017**

#### **Kommuner, region og interessenter**

1. Region Syddanmark
2. Odense Kommune
3. Nyborg Kommune
4. Nordfyns Kommune
5. Middelfart Kommune
6. Langeland Kommune
7. Kerteminde Kommune
8. Faaborg-Midtfyn Kommune
9. Assens Kommune
10. Svendborg Kommune
11. Ærø Kommune
12. Byregion Fyn
13. Handicaprådet i Assens Kommune
14. Ældrerådet i Faaborg-Midtfyn Kommune
15. Assens Ældreråd

Område: Regional Udvikling  
Afdeling: Strategi og Analyse  
Journal nr.: 13/38809  
Dato: xx. december 2013  
Udarbejdet af: Erik Ørskov  
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk  
Telefon: 76631989 / 29201989



## Region Syddanmarks hørings svar på "Trafikplan 2014-2017" – FynBus, december 2013

### **OVERORDNET SET ...**

... udgør FynBus' forslag til Trafikplan 2014-2017 et solidt og velbeskrevet grundlag for at udvikle den fynske bustrafik over de næste fire år – og for den sags skyld langt ud over planens tidshorisont.

Region Syddanmark finder det meget positivt, at trafikplanen tager udgangspunkt i udkastet til fælles syddansk vision for den kollektive trafik.

I lovgivningen er det præciseret, at trafikselskabernes trafikplaner tager sit udgangspunkt i den statslige trafikplan (som var i høring i efteråret 2012). Siden den statslige trafikplan forelå, er Togfonden og Timeplanens udbygning kommet til, og Odense letbane synes nu også sikret den nødvendige finansiering. Det er positivt, at FynBus i sit arbejde med trafikplanen har taget højde for disse nye, afgørende rammebetingelser, som ikke i sit fulde omfang indgik i den statslige trafikplan. Desværre mangler Transportministeriets stillingtagen til nedlæggelse af stationer på Vestfyn – FynBus har nævnt det i trafikplanen, men det har ikke været muligt på nuværende tidspunkt at inddrage konsekvenser heraf i overvejelserne.

I regeringens lovprogram ligger en ændring af Lov om Trafikselskaber, som er planlagt til foråret 2014. Det forventes, at en ny forpligtelse bliver, at bestillere og trafikselskaber i fællesskab skal udarbejde et strategisk grundlag for trafikplanen. Der er i FynBus' forslag mange beskrivelser, som uden videre kunne indgå i et sådant strategisk grundlag – især i afsnittene om "Rammeforudsætninger", "Potentiale og markedsandel" samt "Rute og telekørsel". Det kunne overvejes – som en forløber for den forventede lovændring – at trafikplanen indeholdt et egentligt afsnit om det strategiske grundlag.

### **GENERELT SET ...**

... har Region Syddanmark følgende bemærkninger:

- Region Syddanmark er indtil videre nødt til at stille en uændret (men dog pristalsreguleret) økonomisk ramme til rådighed for FynBus' aktiviteter – medmindre den økonomiske ramme til regional udvikling udvides. Det skal pointeres, at Danske Regioner har understreget behovet for, at der tilføres ekstra ressourcer til bustrafikken, for derved at være i stand til at matche den forventede udvikling for togtrafikken
- Selv om færdiggørelsen af Odense letbane først ligger uden for planperioden, ligger der dog så store forventelige ændringer i trafikken på hele Fyn, at det må give anledning til overvejelse med hensyn til, om vækst målet for bustrafikken kan fastholdes på 2,5 % årligt.
- Der har i nogen tid kørt en debat om, hvorvidt incitamentskontrakter kan være til ulempe for sammenhængen i den kollektive trafik. Hvis fx busser af hensyn til incitamentsordningen ikke afventer let forsinkede tog, går det ud over

passagerernes samlede oplevelse. Region Syddanmark vil anbefale at denne konflikt afspejles i trafikplan-forslaget.

- Selv om Region Syddanmark endnu ikke har behandlet forslaget til fælles vision, ser regionen det dog som en styrke, at fx "Inddragelse" får sit eget afsnit. Der er ingen tvivl om, at dialog mellem parterne er afgørende for den kollektive trafik udvikling.

## KONKRETE BEMÆRKNINGER

- (side 8) Under omtalen af regionale principper og den store nedskæring i regionalt finansierede køreplantimer, så Region Syddanmark gerne, at det bemærkedes, at der ikke var tale om en nedskæring i den økonomiske ramme fra regionen.
- (side 10, tabel 3) Der er på Fyn tale om en væsensforskellig rutestruktur i forhold til Sydtrafik, hvor der i alle kommuner er kommunalt finansierede ruter, der betjener ærinde-, fritids- og pendlerformål (og som ikke er bybusser). Er det et særkende for bustrafikken på Fyn, at kommunerne (bortset fra enkelte fælleskommunale ruter) ikke finansierer rutekørsel uden for byerne?
- (side 14) Der kunne ønskes en bemærkning om den siddende patientbefordrings betydning for prisen for flextrafik.
- (side 20) Her bruges vendingen "... bussens rolle som familiens bil nr. 2...". I Trængselskommissionens analyse af "Road-Pricing" konkluderes, at indførelse af road-pricing (som p.t. dog ikke er aktuelt) vil hæve bilejerskabet og det samlede antal kørte km i landområder. Road-pricing vil accelerere udviklingen hen imod flere familier med mindst 2 biler, og dermed gøre det endnu sværere at opretholde en konkurrencedygtig bustrafik. Denne problematik burde evt. fremgå.
- (side 28, figur 9) Det foreslås, at tabellen suppleres med samlede tal for Fyn.
- (side 31, tabel 6) Der gøres opmærksom på, at denne tabel (fra publikationen "Togfonden.dk") omfatter rejsende mellem de ti udpegede Timemodelsstationer.
- (side 32) Det fremgår tilsyneladende ikke, om det skitserede X-bussystem lægges "oven i" det eksisterende rutenet, eller det til en vis grad erstatter dette. Region Syddanmark er i øvrigt meget enig i betragtningen om, at der er brug for at pege på et areal til busholdepladser.
- (side 33) Selv om Region Syddanmark er positiv overfor tankerne om et X-bussystem til at understøtte Timemodellen, har regionen ikke for tiden mulighed for at imødekomme det hertil hørende yderligere finansieringsbehov på knap 22 mio. kr. årligt.
- (side 34) Region Syddanmark kan støtte tanken om teletaxi mellem Bøjden og Faaborg.
- (side 37, figur 21) Figuren er central i vurderingen af, hvad der bør prioriteres. Der mangler dog en forklaring på bystørrelserne ("mindre byer" er byer fra 2.-25.000).
- (side 46) Region Syddanmark finder tanken om et R-net interessant og vil gerne være med til at fastlægge principperne herfor. Igen er det dog nødvendigt at tage et forbehold med hensyn til finansieringen.



- (side 48, figur 7) Farverne på kortet bør tilrettes, så det bliver mere læsbart.
- (side 49) Selv om der kun er "noget potentiale" i uddannelsesrejser, ser Region Syddanmark dog disse som vigtige i et uddannelsesperspektiv. Der er, som også nævnt, afsat særlige midler i regionens budget til uddannelsesrejser, og Region Syddanmark indgår gerne i fælles drøftelser om principper for prioriteringen af disse midler.
- (side 52) Det er positivt at potentialet i erhvervspendling er stort. Det betyder formentlig også, at det kan betale sig at gøre en særlig indsats for at aktivere dette potentiale.
- (side 60) COWI vurderer, at der som følge af et fremkommelighedsprojekt i Odense SV kan spares driftsudgifter for regionens vedkommende på 1,05 mio. kr. årligt. Region Syddanmark er parat til sammen med FynBus og Odense Kommune at indgå i dialog om, hvordan en hensigtsmæssig økonomisk model kan udformes. Der er i øvrigt ikke angivet noget om projektets pris.
- (side 65) Der nævnes "integration mellem telekørsel, bus og tog". Der kunne ønskes en nærmere beskrivelse af, hvad der kan opnås med en sådan integration – især i betragtning af, at netop denne integration vurderes som et af de tiltag, der vil kunne udvikle den kollektive trafik mest i de kommende år.
- (side 67) I afsnit to henvises økonomiske vurderinger til ejernes konkrete prioriteringer. Det skal her blot gentages, at regionens prioriteringer er begrænset af den økonomiske ramme, der er til kollektiv trafik.
- (side 70 ff) Forslaget til R-net vurderer Region Syddanmark som generelt positivt. Ud fra materialet i trafikplan-forslaget er det imidlertid ikke muligt at vurdere, om princippet på side 38 (Trafikken skal tilpasses, så efterspørgsel og frekvens passer sammen) efterleves. Også her indgår Region Syddanmark gerne i en efterfølgende dialog.
- (side 81-92) Region Syddanmark anerkender det arbejde, der er udført med henblik på at illustrere mulige uddannelsesruter til en række fynske uddannelsesinstitutioner. Det har imidlertid ikke med den begrænsede tid været muligt at gå nærmere ind i disse forslag. Også her imødeser regionen en efterfølgende dialog.
- (side 114) I afsnittet om uddannelsespendling omtales Hypercard ganske ofte. Når der i afsnittet om billettering omtales Ungdomskort, burde der være en bemærkning om sammenhængen.
- (side 125) Overvejelserne om dublering (skal man vælge større kapacitet eller højere frekvens) peger i retning af en nærmere analyse for at finde det optimale valg inden for de givne økonomiske rammer. Også her er integration mellem flex- og rutetrafik et tema, der kunne bredes mere ud.

**Fra:** Carsten Nicolaj Løndal [mailto:CANL@Odense.dk]

**Sendt:** 4. marts 2014 14:32

**Til:** Ingrid Dissing

**Emne:** Høringssvar Fællesvision og Trafikplan

Sekretariatsleder Ingrid Dissing  
FynBus

By- og kulturudvalget har i udvalgsrådet den 4. marts 2014 behandlet den fælles Vision for den kollektive trafik i Syddanmark og Fyn - samt FynBus' Trafikplan 2014 - 2017.

Udvalget har tilsluttet sig ordlyden i Byregion Fyns udkast til fælles høringssvar fra de fynske ejerkommuner:

Odense Kommune udarbejder i 2014 strategiplan for den Kollektive trafik i Odense og ny køreplan fra 2016, der indeholder Th.B.Thriggergades omdannelse og tager højde for planerne for etablering af letbanedrift i Odense fra 2020.

Udvalget finder, at disse planer kan udarbejdes i overensstemmelse på FynBus' Trafikplan 2014 - 2017.

Venlig hilsen

Carsten Løndal  
Trafik og Anlæg

+45 65512796

<mailto:canl@odense.dk>

<http://www.odense.dk>

FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C  
"trafikplan@fynbus.dk"

Teknik- og Miljøudvalget

Rådhuset, Torvet 1  
5800 Nyborg

Betjen dig selv på  
[www.nyborg.dk](http://www.nyborg.dk)

Sagsansvarlig:  
Jens Kimer-Jørgensen  
Tlf. 6333 7150  
E-mail: [jeki@nyborg.dk](mailto:jeki@nyborg.dk)  
Sagsnr. 450-2013-52822

11-02-2014

## Høringsbrev - Kollektiv Trafikplan 2014 - 2017 for FynBus

FynBus har fremsendt forslag til Trafikplan 2014 – 2017 for FynBus i høring.

Nyborg Kommune finder overordnet set at trafikplanen giver et godt fundament for de kommende 4 års udfordringer på den kollektive trafik.

Specielt har Nyborg Kommune noteret sig, at der sker

- optimering af de regionale uddannelsesruter, som betjener uddannelsesstederne.
- optimering af regionale busruter med højfrekvent rutenet med mindst ½ time drift mellem større byer i tidsrummet kl. 06 - 20 (R-net – Højfrekvente ruter)
- tilretning af regionale ruter i forbindelse med etablering af togstop i Langeskov. I den forbindelse vil udvalget gøre indsigelse imod ændringen fra halvtimedrift til timedrift på strækningen Nyborg – Odense.

Det forventes, at der er tilstrækkelige busforbindelser mellem Nyborg og Svendborg i forhold til de uddannelsessøgende og pendlere.

Desuden har Nyborg Kommune noteret sig, at

- der arbejdes videre med fælles koncept for telekørsel
- der arbejdes videre med kategorisering af stoppestederne.

For så vidt angår optimering af de regionale ruter støtter Nyborg Kommune disse tiltag, og såfremt det får direkte konsekvenser for de i kommunen beliggende kommunale ruter, forventer vi en konkret drøftelse af disse.

Med hensyn til fælles koncept for telekørsel imødeser Nyborg Kommune konkrete drøftelse om serviceniveau i foråret 2014.

Vi vil desuden støtte tiltagene med kategorisering og opgradering af stoppesteder, og kommunen vil prioritere tiltagene indenfor de tilgængelige økonomiske ressourcer.

Venlig hilsen



Per Jespersen  
udvalgsformand



Lene Holm  
teknik- og miljøchef



FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Dato: 12. februar 2014  
Sagsnr. 480-2013-60920  
Dok.nr. 480-2014-11944

## Høringssvar vedr. Trafikplan 2014-2017

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 5. februar 2014 drøftet den fremsendte Trafikplan. Trafikplanen blev gennemgået af Fynbus.

Udvalget har følgende bemærkninger til trafikplanen:

Udvalget er tilfreds med det overordnende fokus på uddannelsesruterne.

Ruterne bør dog tilrettelægges således, at de også betjener de områder, som ligger uden for de øvrige regionale ruter. Dette i forhold til at sikre en lige mulighed for alle borgere til transport til uddannelsesinstitutionerne. Nordfyns Kommune er eksempelvis særligt opmærksom på behovet for en uddannelsesrute fra Grindløse – Otterup – Odense og eventuelt mulighed for, at Krogsbølle bliver bundet bedre op på Otterup.

Der ønskes mulighed for tilkøb til både regionale ruter og uddannelsesruter, så Nordfyns Kommune mod kommunal medfinansiering f.eks. kan forlænge ruterne.

I lighed med tidligere fremsendt høringssvar vedr. telekørslen er udvalget positiv indstillet over for et fælles koncept. Det er dog vigtigt, at Nordfyns Kommune fortsat kan fastholde en fleksibilitet i forhold til ordningen, herunder fastsættelse af hvilke tidsrum, der køres telekørsel i kommunen. Telekørslen er netop det fleksible alternativ til rutetrafikken, som kan tilpasses de enkelte kommunernes individuelle behov. Modulerne skal derfor gøres mere fleksible, således, at den enkelte kommune selv skal kunne fastlægge serviceniveau.

Det er ligeledes vigtigt, at takststrukturen gøres fleksibel, så prisen på turene kan fastsættes af Nordfyns Kommune i lighed med kommunens øvrige takster.

Generelt henstiller Nordfyns Kommune til, at fleksibiliteten i ordningerne fastholdes således, at der kan tages højde for de lokale geografiske og strukturelle forskelligheder, der er imellem FynBus' ejerkommuner.

Udvalget ser nogle spændende muligheder i forslaget om telekørsel for pendlere, men afventer de økonomiske forudsætninger for denne ordning.

I forhold til ændringer omkring den lokale kørsel af skoleelever i forbindelse med implementeringen af folkeskolereformen, ønsker udvalget en tæt dialog og inddragelse. Dette for at sikre den bedst mulige betjening af de øvrige borgere.

Hertil bemærker Nordfyns Kommune, at kommunen er presset i forhold til tidsfristerne for varsling af nye ruter til entreprenørerne. Den 3 måneders varslingsfrist gør, at ruteplanlægningen skal afklares tidligt på året, hvor elevtal mv. ikke er kendt. Det henstilles derfor til, at denne varslingsfrist forkortes i nye udbud.

Generelt ønskes der fokus på selvbetjeningsløsninger og ny teknologi, så kunderne oplever de mest fleksible og lettest tilgængelige løsninger, både i forhold til informationer og billettering.

Med venlig hilsen

René Lundegaard

Formand for Teknik- og Miljøudvalget

Henrik Boesen

Direktør



**Middelfart**  
KOMMUNE

Trafik- og Vejafdelingen  
Middelfart Kommune  
Østergade 21  
5580 Nørre Aaby  
www.middelfart.dk

INDGÅET  
28 FEB. 2014  
FynBus

Telefon +45 8888 5500  
Direkte +45 8888 4803  
cvr: 29189684

Tina.Karstensen@middelfart.dk

Fynbus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Dato: 17. februar 2014  
Sagsnr.: 2013-005692-14

### **Hørings svar vedrørende Trafikplan 2014-2017**

I brev af 27. november 2013 har FynBus fremsendt Trafikplan 2014-2017 i høring. Middelfart Kommune har behandlet planen og har følgende bemærkninger.

#### Uddannelsesruter:

Middelfart Kommune ser med tilfredshed, at der er et øget fokus på at give de uddannelsessøgende en så optimal transport til og fra uddannelsesstederne, ved hjælp af, at rejsetiden bliver så kort som muligt. Derfor er vi glade for, at Middelfart Gymnasium også ses som en del af den betjening, som omfattes af uddannelsesruterne, og som derved må betegnes som regionale ruter.

Af planen er der ligeledes fokus på uddannelsesstederne i Erritsø. For Middelfart Kommune er det vigtigt, at der sker en bedre koordinering af ringetider og bus/togtider til uddannelsesstederne i Erritsø, så eleverne til disse uddannelser også oplever transporttiden som en koordineret rejse.

Middelfart Kommune er bevidst om vigtigheden af, at der også fremadrettet kigges på, hvordan de kommunale ruter kan være med til at understøtte uddannelsesruterne og ser frem til et konstruktivt arbejde med disse i de kommende år.

#### Teletaxi:

I forbindelse med en tidligere høring omkring nyt koncept til teletaxi, har Middelfart Kommune indsendt sine bemærkninger.

Til dette skal det tilføjes, at der i forbindelse med indførelse af skolereformen og deraf ændret behov for busbetjening af folkeskolerne, kan forekomme problemer med tidsintervallerne i modul 2 og 3. Her er det mere optimalt at modul 3 starter kl. 16.00, for at der ikke bliver et slip for de uddannelsessøgende i tidsrummet mellem kl. 16.00 og 17.00, når eleverne kommer hjem med toget fra sidste lektion.

Middelfart Kommune er bekendt med, at disse elever formentlig vil kunne rummes i Teletaxi Pendler konceptet, men det vil kræve at eleverne på forhånd, over en længere periode, har taget stilling til hvornår de skal hjem. Flexibiliteten vil derfor ikke være til stede.

Ligeledes skal det bemærkes, at Middelfart Kommune i sit tidligere fremsendte høringssvar på nyt teletaxikoncept, ikke har forholdt sig til en mulighed for at køre i 3 zoner, da det ikke har været nævnt som en konkret mulighed. Det skal dog bemærkes, at Middelfart Kommune endnu ikke har taget stilling til, hvilket serviceniveau der fremadrettet ønskes for teletaxi i kommunen, men forbeholder sig ret til, at vælge hvor mange zoner der skal kunne køres i, i lighed med det materiale der var i høring om nyt teletaxikoncept.

### Skolereform og busbetjening:

I forbindelse med den kommende indførelse af helhedsskolen fra august 2014, finder Middelfart Kommune det er et godt initiativ, at der kigges på koordinerede mødetider og på hvordan eleverne får så kort en rejsetid som muligt mellem hjem og skole.

I Middelfart Kommune er vi ud over mødetider på skolerne også afhængig af, at der på skolerne i Gelsted og Ejby sker en koordinering i forhold til regionaltoget over Vestfyn.

I forbindelse med skolereformen skal der som tidligere nævnt under punktet om teletaxi, også tages hensyn til, at elever fra ungdomsuddannelserne kan komme hjem til deres bopæl i yderområderne efter sidste lektion.

Dette forventer vi kan indarbejdes i den kommende køreplan for det nye skoleår 2014/2015.

### Sammenhængende trafiksystem over Lillebælt:

I trafikplanen omtales også bedre sammenhængende trafik over Lillebælt. Det er et projekt Middelfart Kommune ser frem til at få gennemarbejdet.

Fra Middelfart Kommunes side er der en forventning til, at der allerede fra sommeren 2014 kan ske en mærkbar forbedring for de uddannelsessøgende til og fra Erritsø, ved hjælp af en bedre koordinering af ringetider for uddannelsesstederne og bus-/togtider.

I næste step ses der frem til, at der kigges på en sammenhængende trafik mellem Middelfart/Strib og Fredericia.

### Øget bybusbetjening:

På nuværende tidspunkt finder Middelfart Kommune ikke, at der er behov for yderligere bybusbetjening for rute 401, udover den halvtimesdrift der er i den nuværende køreplan.

Dog skal det bemærkes, at i forbindelse med at der skal kigges på en bedre sammenhængende trafik over Lillebælt, er Middelfart Kommune åbne for forslag, hvis det kan give flere passagerer i busserne og en mere optimal betjening.

### Stoppesteder:

I planen er der fremsat forslag til en kategorisering af stoppesteder. Middelfart Kommune finder, at det er en god idé, at der sker en ensartethed af de forskellige stoppesteder, afhængig af, hvor meget de er benyttet.

Der er på nuværende tidspunkt desværre ikke budget til sådant et omfattende arbejde i Middelfart Kommune, men det vil selvfølgelig være noget vi vil have med i vore overvejelser, når der skal ske ændringer eller vedligeholdelse af de enkelte stoppesteder.

Middelfart Kommune finder dog ikke, at det er en opgave der alene kan løses inden for Trafikplanens periode.

### Togstationer på Vestfyn:

I trafikplanen omtales også regionaltog på Vestfyn, som siden efteråret 2012 har været underlagt en undersøgelse af 4 betjeningsscenarioer.

Undersøgelsens udfald er endnu ikke kendt og det er derfor ikke tilfredsstillende for Middelfart Kommune, at man i planen udelukkende arbejder ud fra, at togstationerne i Kauslunde, Bred, Skalbjerger og Holmstrup ses som lukkede.

Med vedtagelsen af Togfonden DK som betyder, at der anlægges en ny jernbane over Vestfyn, finder Middelfart Kommune derfor, at den igangsatte undersøgelse af betjeningsscenarioerne med regionaltoget på Vestfyn bør stoppes, og der i stedet bør arbejdes ud fra, hvilke muligheder et sådan nyt spor giver, når de hurtige intercity/intercityLyn kan overflyttes til det nye spor, og derved afhjælpe den flaskehals der har været på den vestfynske jernbane.

Middelfart Kommune mener der bør arbejdes med de muligheder det vil give, for en bedre og mere hyppig betjening af stationerne på Vestfyn, set i sammenhæng med godstransporten, der ligeledes vil skulle benytte dette spor. Men set i lyset af at Femern-forbindelsen vil være med til at aflaste godstrafikken på jernbanen over Fyn, må det åbne op for helt nye muligheder som bør undersøges.

Middelfart Kommune er i den forbindelse klar over, at hvis der opnås en bedre betjening af togstationerne på Vestfyn vil det kræve, at kommunen er med til at løfte opgaven med en fleksibel transport til og fra toget, for passagerer der bor længere væk fra stationen.

Venlig hilsen



Niels Bebe  
Formand for Teknisk Udvalg



Thorbjørn Sørensen  
Direktør for Teknik- og Miljøforvaltningen





Fynbus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Fællesadministrationen  
**Direktionssekretariatet**  
Fredensvej 1  
5900 Rudkøbing  
Tlf. 63 51 60 00  
Fax 63 51 60 01  
E-mail:  
direktionssekretariat@langelandkommune.dk  
www.langelandkommune.dk

15-01-2014

J. nr. 13/11307

Ref: Hk

## Høring vedrørende Trafikplan 2014-2017

Langeland Kommune har på kommunalbestyrelsesmøde den 10.02.2014 behandlet forslag til Trafikplan 2014-2017.

Langeland Kommune ser positivt på en fælles vision for den kollektive trafik i vor region.

En fælles vision er et godt fælles grundlag for et tæt og forpligtende samarbejde mellem kommuner, region og trafikselskab. En vision skal endvidere fremme opfyldelsen af såvel Nationale som regionale mål.

Langeland Kommune finder dog ikke at den fælles vision kan bygge på en målsætning om at:

*"den kollektive trafik tilrettelægges og organiseres med henblik på at sikre flest mulige passagerkilometre inden for den økonomiske ramme. I de største byer – først og fremmest Odense - skal den kollektive trafik være et godt alternativ til bilen."*

Dette fokus på flest mulige passagerkilometre pr. tilskudskrone er en nyskabelse og vil uundgåeligt flytte fokus væk fra kollektiv trafikførsel i de tyndt befolkede områder.

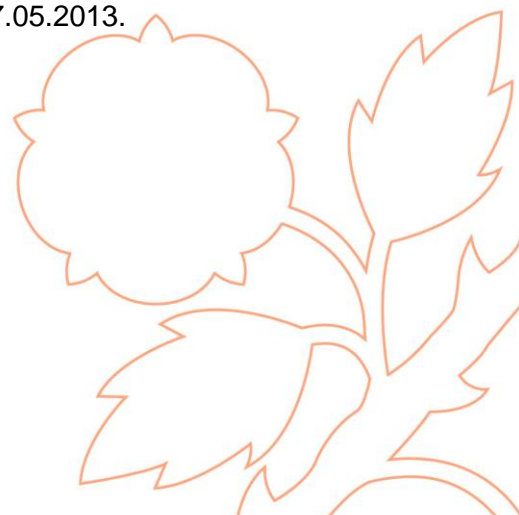
Langeland Kommune ønsker visionen revideret, så serviceniveauet i de tyndt befolkede områder tilgodeses.

Et godt kollektivt trafiksystem er afgørende for Langeland Kommunes bestræbelser på dels at reducere affolkning af øens landsbyer dels at sikre et godt grundlag for at øens unge videreuddanner sig.

Langeland Kommunes syn på den foreslåede vision er i overensstemmelse med indstilling fra formandsmøde for Teknik- og Miljøudvalgene på Fyn fra møde 17.05.2013.

Med venlig hilsen

Bjarne Nielsen  
Borgmester



**Emne:** VS: Høringssvar Kerteminde Kommune - Trafikplan

---

**Fra:** Birthe Trabjerg-Madsen [<mailto:btm@kerteminde.dk>]

**Sendt:** 8. januar 2014 13:24

**Til:** Trafikplan Trafikplan

**Emne:** Høringssvar Kerteminde Kommune - Trafikplan

Hej

Kerteminde Byråd har på møde den 19. december 2013 behandlet udkast til "Trafikplan 2014 – 2017 for den kollektive trafik på Fyn, Langeland og Ærø".

**Byrådet har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast**, som blev fremlagt med følgende bemærkninger:

*"Miljø- og Kulturforvaltningen bemærker, at udkast til den nye "Trafikplan for 2014 – 2017" tager udgangspunkt i en række overordnede temaer, som skal danne grundlag for at opnå den ønskede passagervækst på 2,5% om året frem til 2030. Afsnittet om rammeforudsætninger beskriver, at trafikplanen er skrevet med udgangspunkt i de ændringer, der planlægges for togtrafikken på kort og lidt længere sigt. Desuden vil bymidteomdannelsen i Odense ændre på både bybus- og regionaltrafikken frem til letbanen forventes at køre i 2020.*

*Folkeskolereformen og reformerne af ungdomsuddannelserne vil også påvirke den kollektive trafik i planperioden, og selv om lovgivningen endnu ikke er færdig, giver FynBus et bud på mulighederne for den kollektive trafik.*

*Trafikplanen er desuden blevet til på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort siden godkendelse af trafikplanen fra 2009 samt workshops i den nedsatte strategigruppe, der er sammensat af ejerkredsens fagchefer og FynBus' ledelse."*

Venlig hilsen

Birthe Trabjerg-Madsen  
Afdelingsleder Trafik og Anlæg  
Miljø- og Kulturforvaltningen  
Hans Schacksvej 4  
5300 Kerteminde  
Telefon 6515 1445

Se Kerteminde Kommunes retningslinjer for registrering af personoplysninger på [www.kerteminde.dk](http://www.kerteminde.dk)



**FAABORG-MIDTFYN  
KOMMUNE**

Fynbus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Mail: trafikplan@fynbus.dk

**Høring kollektiv trafikplan 2014-2017**

Fynbus har udsendt trafikplan 2014-2017 til høring.

I den forbindelse har Faaborg-Midtfyn Kommune følgende bemærkninger:

- Vi ser med tilfredshed på den øgede fokus på at give de uddannelsessøgende forbedret kollektiv trafikbetjening. Herunder er vi glade for at regionen har prioriteret indsatsen for dette. Forbedringen bør ikke kun gælde de særlig nævnte, men også de øvrige uddannelsessteder, som eksempelvis gymnasierne i Faaborg og Ringe.
- Positivt at teletrafikken bliver enklere i sin opbygning.
- I nogle tilfælde betyder den foreslåede ændring af teletrafikken dog, at det kan være billigere at benytte teletaxa frem for rutekørsel på samme strækning hvilket er uhensigtsmæssigt.
- Der bør gennemføres en vurdering af muligheder for en forbindelse syd om Odense (eksempelvis fra Nr. Lyndelse, Årslev, Ferritslev) til det nye togstop i Langeskov.
- Finder i øvrigt at der er gode initiativer i planen til at forbedre den kollektive trafik på Fyn.
- I øvrigt bør øvrige relevante høringsparter snarest inviteres ind i høringsfasen, eksempelvis VUC, friskoler m.fl.

Ser frem til samarbejdet om at gennemføre planen.

Med venlig hilsen

Christian Thygesen  
Borgmester

Benny Balsgaard  
Kommunaldirektør

**Plan og kultur**

Mellemgade 15, 5600 Faaborg

Tlf. 72 530 530  
Fax 72 530 531  
fmk@faaborgmidtfyn.dk  
www.faaborgmidtfyn.dk

12 -02-2014

Sagsid. 13.05.16-P15-1-13

Kontakt

Helge Müller  
Dir. tlf. 72532002  
mail:  
hm@faaborgmidtfyn.dk

FynBus  
Att: Carsten Hyldborg  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

ch@fynbus.dk

## **Assens Kommunes høringsvar til trafikplan 2014-2017**

Assens Kommune modtog den 29. november 2013 FynBus' forslag til "Trafikplan 2014-2017" i høring og er blevet bedt om at fremsende høringsvar inden den 3. marts 2014. Assens Byråd har den 26. februar 2014 behandlet forslaget og har nedenstående bemærkninger til Trafikplanen.

Assens Kommune har orienteret Assens Ældreråd og Assens Handicapråd om høringen, deres høringsvar er vedlagt dette brev.

### **Rute 268**

Assens Kommune har bemærket, at rute 268 er defineret forkert et par steder i trafikplanen. Udgifterne til rute 268 bliver i dag delt af Assens Kommune og Region Syddanmark, og ruten har hovedsageligt til opgave at betjene Nordfyns Gymnasium og Vestfyns Handelsgymnasium. På - s. 10 - er rute 268 f.eks. angivet til hovedsageligt at betjene grundskoler.

Assens Kommune mener, at strækningen mellem de to gymnasier på tværs af kommunegrænserne er regional og udelukkende bør finansieres af Region Syddanmark. I dag finansierer Assens Kommune størstedelen af udgiften til ruten, idet Regionen kun finansierer de ture som krydser kommunegrænsen til Nordfyns kommune, dvs. Glamsbjerg-Søndersø. Vi mener, at Assens Kommune kun bør finansiere strækningen mellem Glamsbjerg og Haarby.

### **Transport til gymnasier**

På - s. 27 - under "Rammeforudsætninger" står nævnt, at det i flere kommuner kan være hensigtsmæssigt at planlægge en samlet betjening af gymnasier og de nye heldagsskoler. Dette er Assens Kommune enig i, men savner en forsikring om, at det ikke vil få økonomiske konsekvenser for kommunerne. Befordring til gymnasierne er nemlig fortsat en regional opgave, hvorfor udgiften stadig skal ligge hos Region Syddanmark.

Februar 2014

Assens Kommune  
Rådhus Allé 5  
5610 Assens

Kontaktperson:  
Mette Maria Sørensen  
E-mail: mmsor@assens.dk  
Dir. tlf.: 6474 7508

Kommunens bekymring forstærkes, idet det kort efter - på s. 28 - er nævnt, at Region Syddanmark vil intensivere indsatsen vedr. pendler- og uddannelseskørsel svarende til yderligere 2,0 mio. kr. Assens Kommune bakker op om at intensivere denne form for kørsel, men finder ikke, at de 2 mio. kr. skal findes inden for de eksisterende regionale tilskudsrammer, hvis det rammer balancen for den samlede finansiering. Vi savner altså en uddybning omkring dette.

### **Togbetjening**

Assens Kommune er klar over, at Transportministeriets ”analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogbetjeningen på Vestfyn” endnu ikke er udarbejdet. FynBus kan derfor umuligt vide, hvad der præcis vil ske med den fremadrettede togdrift.

Assens Kommune forventer dog at afsnittet ”Tog og færgebetjening” erstattes med et nyt, idet Togfonden Dk – med en ny jernbane på Vestfyn til 4,9 mia. kr. - for nylig blev vedtaget. Vi regner derfor ikke med, at de fire analysescenarier inkl. stationslukninger længere er en realitet, og kommenterer derfor ikke yderligere på disse.

Assens Kommune vil naturligvis aldrig anbefale lukning af stationer, fordi togbetjening indgår som en vigtig del af infrastrukturen. Vi vil dertil gerne bemærke, at det ikke er korrekt, som det er angivet på - s. 30 -, at stationerne kun betjenes med teletaxa ud over togdrift. Lokalruterne 691, 692 og 693 samt den fælles regionale/kommunale rute 268 betjener i dag stationen i Skalbjerger, fra et stoppested på Overgade 300 meter herfra. Stationen i Bred betjenes ligeledes af rute 691 og 693.

Assens Kommune vil gerne påpege, at vi forventer, såfremt der i fremtiden skulle ske reduktioner i afgang fra de vestfynske stationer, at det vil blive en regional opgave at fragte passagerer på tværs af Vestfyn.

### **Telekørsel**

Assens Kommune finder det særdeles hensigtsmæssigt at ensarte telekørselsordningerne på Fyn. Ordningen vil således blive mere gennemskuelig både for brugerne samt Callcentret ved FynBus, hvilket til slut vil betyde bedre service for borgerne. Det er ligeledes en rigtig god idé, at teletaxamuligheden i 2014 vil blive oplyst på Rejseplanen, som en del af den samlede rejse.

Assens Kommune er derimod ikke enig i de fremtidige zonetakster på 25, 40 og 50 kr. Vi synes heller ikke om, at det ikke bliver muligt for den enkelte kommune at vælge antallet af zonegrænser, som skal kunne krydses. I Assens Kommune anser vi telekørselsordningen som et alternativ til lokalruter. Vi mener derfor også, at priserne samt geografien skal være derefter.

Assens Kommune er uforstående overfor, hvorfor egenbetalingen bliver lavere, jo flere zoner borgeren vælger. Ved mulighed for at kunne krydse mere end én zonegrænse, vil det, som Assens Kommunes zonekort ser ud i dag, være muligt at køre enhver strækning på tværs af Assens Kommune for bare 50 kr. Det vil højst sandsynligt betyde, at flere borgere vil bestille en teletaxa i stedet for at tage en regionalrute. Dermed vil teletaxakonceptet ikke længere være et alternativ til en lokalrute, men i stedet til en regionalrute. Dette har aldrig har været meningen for Assens Kommune.

Hvis de 3 zoner for 50 kr. forbliver en mulighed, vil Assens Kommune muligvis være nødt til at inddеле kommunen i flere kørselszoner. Flere zoner vil for den enkelte borger betyde et væsentlig lavere serviceniveau end i dag, i form af højere priser og kortere strækninger. Assens Kommune vil være rigtig ked af denne udvikling, da konceptet netop er valgt som en erstatning for manglende kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Umiddelbart vil det nye koncept betyde længere enkeltture, som kan risikere at fordyre ordningen væsentlig for kommunen. I sidste ende kan det komme til at betyde fravalg af moduler og igen medføre et lavere serviceniveau. Assens Kommune opfordrer til tæt dialog om udvikling af telekørslen.

Det nye koncept kan i sidste ende også komme til at betyde lukning af regionale ruter pga. manglende passagerer, der nu planlægger deres ture således, at de i stedet for en regional tur bestiller en teletaxa.

Assens Kommune anbefaler derfor, at det bliver muligt for kommunerne at vælge eget antal af zonekrydsningsgrænser. Alternativt at forhøje prisen for den 3. zone, således at en teletaxatur ikke er mere attraktiv end en tur med en regionalrute i forhold til både pris, tid og komfort. I dag koster en tur med regionalruten fra Assens til Vissenbjerg eksempelvis 51 kr. Med det nye ensartede koncept, vil den i teletaxa koste 50 kr.

Assens Kommune har længe kørt med priserne 1zone =20 kr. og 2 zoner =40 kr. 3 zoner er ikke en mulighed. På den måde undgår Assens Kommune at skulle ændre i zonernes størrelser og dermed forringe det nuværende tilbud væsentlig.

### **Bemærkninger til figurer**

På figur 2 s. 41 mangler Salbrovad Skole.

Venlig hilsen

Søren Steen Andersen, Borgmester  
Henning Qvick, Kommunaldirektør



Svendborg  
Kommune

FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

**Center for Ejendomme og Teknisk  
Service**

Svendborgvej 135  
5762 Vester Skerninge

Tlf. 62 23 33 83  
Direkte 62 23 30 35

anette.bergmann@svendborg.dk  
www.svendborg.dk

## Høringsvar vedrørende Trafikplan 2014-17

FynBus har fremsendt Trafikplan 2014-17 til høring i kommunerne. Svendborg Kommune har behandlet sagen og har følgende bemærkninger til Trafikplan 2014-17.

Indførelsen af det fælles koncept af teletaxaløsningen med "Teletaxa basis" og "Teletaxa pendler" systemet, har der tidligere været selvstændig høring på, som det fremgår af Trafikplanen. Det bemærkes dog at økonomien og serviceniveauet endnu ikke har været behandlet. Svendborg Kommune finder forslaget positivt og kommunen ser ligeledes frem til FynBus's tiltag om borgernes mulighed for online booking, som forventeligt over tid, vil kunne få en positiv effekt på kommunens administrative gebyr på bestilte teletaxakørsler. Ligeledes forventes det at teletaxa indgår i Rejseplanen.dk

19. august 2013

Afdeling: Team Trafik  
Ref. KSEANB

Svendborg Kommune ønsker at det er muligt for mindre grupper, eksempelvis dagplejegrupper at benytte teletaxa, samt at skolekort kan anvendes til ordningen.

Kommunen konstanterer med tilfredshed, at teletaxa, modul 3, dækker tidsrummet frem til 22.30, og at bestillingstiden er én time.

Fynbus's forslag til Regionens R- net og ikke mindst U-net er positivt. U-nettet, der er regionale ruter specifikt tilrettet uddannelsesstedernes mødetider, ser Kommunen som en fordel for borgerne. Kommunen ønsker at de fælleskommunale ruter der ejes af kommunen, ændres til en U-rute (uddannelsesrute) og overtages af Regionen igen.

I afsnittet om skoleruterne i landdistrikterne er Svendborg Kommune ikke enig i, at det er lokalruterne der skal løfte transporten fra landdistrikterne ind til uddannelsesstederne i Svendborg Midtby. Kommunen er af den opfattelse, at det er en Regional opgave som i forvejen løftes af de regionale ruter, der kører fra Langeland, Fåborg og Nyborg. Derimod ser Kommunen en ide i at lokalruterne kan sørge for at transportere eleverne frem til stoppestedet i stedet for teletaxaen, såfremt dette kan gøres inden for den økonomiske ramme.

I afsnittet om anlægsprojekter i Trafikplanens løbepæriode, kan kommunen informere om, at der i løbet af 2014 igangsættes projektering af Johs. Jørgensvejs forlængelse til Tankefuld. Den eksakte tidsplan for gennemførelsen af projektet kender Kommunen endnu ikke, men vil blive meddelt



cittaslow - Svendborg

### Åbningstid:

Mandag-onsdag	Kl.09.00-15.00
Torsdag	Kl.10.00-16.30
Fredag	Kl.09.00-14.00

FynBus så snart denne foreligger.

Harmonisering af stoppesteder er et område der vil kræve særskilt politisk behandling, hvis dette skal gennemføres. Der er ikke for nuværende afsat økonomi til dette tiltag i Kommunens budget. Kommunen har derfor ikke mulighed for i denne høring, at give accept når de økonomiske konsekvenser endnu ikke er kendte.

Det kan oplyses, at Svendborg Kommune i 2012 vedtog en ny Kollektiv Trafikplan og gennemførte en del ændringer i den forbindelse. Kommunen er klar over, at Trafikplanen 2014-17 fra FynBus kan medføre yderligere ændringer. Svendborg kommune har ved dette høringssvar ikke givet accept på ændringsforslag, da dette kræver særskilt politisk stillingtagen.

Sluttelig vil Svendborg Kommune gerne tilkendegive, at planen overordnet findes fornuftig og at kommunen ser frem til det samarbejde vi skal have i forbindelse med Trafikplanen.

Venlig hilsen

John Jensen

Direktør for Center for Ejendomme og Teknisk Service

Birger Jensen

Udvalgsformand for Miljø, Klima og Trafik



## Lars Tidemann

---

**Fra:** Mikkel Maier Henriksen på vegne af Trafikplan Trafikplan  
**Sendt:** 25. marts 2014 13:56  
**Til:** Lars Tidemann  
**Emne:** VS: Høringssvar Forslag til Trafikplan 2014 - 2017  
**Vedhæftede filer:** 492\_2014\_7866\_Trafikdirektør\_Keld\_Møllers\_kommentarer\_til\_Trafik.pdf

Med venlig hilsen

### Mikkel Maier Henriksen

Kommunikationskonsulent

#### FynBus

Tolderlundsvej 9  
5100 Odense C  
Direkte telefon: 63 11 22 12  
Mobil: 30 67 44 26  
Email: [mmh@fynbus.dk](mailto:mmh@fynbus.dk)

---

**Fra:** Anne M Bille [<mailto:AMB@aeroekommune.dk>]

**Sendt:** 6. marts 2014 10:59

**Til:** Trafikplan Trafikplan

**Cc:** Keld M Møller; Lars Rud; Jørgen Otto Jørgensen

**Emne:** Høringssvar Forslag til Trafikplan 2014 - 2017

Kære Søren Junker

Hermed fremsendes kommentarer fra Ærø Kommunes Trafikdirektør Keld Møller til det fremlagte forslag til Trafikplan 2014 – 2017.

Med venlig hilsen



Anne Bille, Afdelingsleder  
Sekretariat og borgerservice  
Tlf. +45 63 52 50 05, [amb@aeroekommune.dk](mailto:amb@aeroekommune.dk)

1. I materialet nævnes en del om erhvervspendlere, uddannelsessøgende og tog pendlere.

Her virker det som en mangel at der ikke nævnes færgeforbindelser og bl.a. pendlernes muligheder for at kombinere færger og busser.

2. På Ærø er navigationsskolen og den blå HF beliggende i Marstal. Her ønsker man uddannelsesrute mellem færgehavnen i Ærøskøbing og navigationsskolen i Marstal.
3. Det bør nævnes at der er fremsat lovforslag om at ø – kommuner (Herunder Ærø) kan udtræde af et trafikselskab. Ø – kommunen kan herefter vælge at hjemtage buskørsel.
4. Det bør vel også nævnes at et trafikselskab kan drive en færgerute.



FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C  
Att. Søren Junker  
sj@fynbus.dk

## **HØRINGSSVAR FRA BYREGION FYN**

### **Trafikplan 2014 - 2017**

FynBus har den 27. november udsendt ovennævnte til høring.

Byregion Fyn har følgende kommentarer og konkrete ændringsforslag til forslag til "Trafikplan 2014-2017". Høringssvaret er baseret på Kommunernes fælles interesser som byregion. De enkelte kommuner kan således stadig indsende egne høringssvar, der bunder i egne forhold og interesser.

Byregion Fyn ser den kollektive transport som et vigtigt strategisk element i den fynske byregions udvikling.

For det første skal den kollektive transport have øget betydning, når Fyn med timemodellens gennemførelse kommer til at ligge i pendlingsafstand af København og Aarhus. Hurtige, effektive og højklassede busforbindelser mellem de fynske byer og de store trafikmål i Odense er vigtige. – Både for at skabe bedst mulig adgang fra hele Fyn til timemodellens superlyntog, og for at skabe hurtigere adgang til arbejdspladserne på Fyn.

For det andet er den kollektive transport vigtig for kommunernes ambition om at understøtte hele byregionens grønne omstilling. Vi skal systematisk mindske samfundets miljøbelastning. Kommunernes byudvikling skal understøtte den kollektive transport, og den kollektive transport skal anvende nye og miljørigtige teknologier. Her er FynBus naturligvis en vigtig aktør. Som en vigtig spiller på transportområdet vil vi opfordre FynBus, til arbejde aktivt med at understøtte byregionens grønne omstilling.

Byregion Fyn noterer sig, at FynBus vurderer, at der bør indføres et x-buslignende system, for at den fynske byregion skal få glæde af timemodellens superlyntog.

Det er et afgørende element i "Strategi Fyn" at udnytte timemodellens muligheder, og skabe den bedst mulige opkobling for hele Fyn til Superlyntogene. OBC skal udvikles som centrum for omstigning mellem alle

trafikarter til bus, tog og letbane, og der skal skabes optimal adgang mellem OBC og de fynske byer. Her spiller hurtige og effektive busser en vigtig rolle, som vil stille nye krav til indretningen omkring OBC.

### **s. 31 – Perspektiver for Fyn**

Strategi Fyn er den fynske byregions planstrategi, som kommer til at udgøre det fælles fundament for kommunernes egne planstrategier og kommuneplaner. Organisatorisk er arbejdet med "Strategi Fyn" forankret i Byregion Fyn. Derfor bør henvisningen til "Strategi Fyn" ændres til "Byregion Fyn".

- *"Sideløbende har FynBus indledt et samarbejde med Strategi Fyn"...*  
Foreslås rettet til til
- *"Sideløbende har FynBus indledt et samarbejde med Byregion Fyn, som er 9 fynske kommuners samarbejde om Byregionens strategiske planlægning og udvikling."*

Endvidere foreslås, at følgende tilføjes afsnittet, for at tydeliggøre formålet med samarbejdet.

- *"Samarbejdet mellem FynBus og Byregion Fyn skal bidrage til en fælles strategisk infrastrukturplan for den fynske byregion. Den strategiske infrastrukturplan skal sammentænke de nationale og internationale forbindelser, og prioritere den overordnede infrastruktur på tværs af de fynske kommunegrænser. Der skal fokuseres på hurtigere adgang til de vigtigste trafikale knudepunkter både med kollektiv og privat transport. De vigtigste fynske knudepunkter er OBC, Nyborg Station, E20 og Odense Letbane. Den strategiske infrastrukturplan skal også skabe optimal sammenhæng mellem byer, egne og ø-samfund. Det betyder, at busser, stier, veje, færger, tog og letbane, skal fungere som en helhed på tværs af kommunegrænserne."*

### **S. 78 - Uddannelsesruter**

Der ligger en stor og vigtig opgave i at øge uddannelsesniveaueet i den fynske byregion. Det er målet at alle unge skal have en ungdomsuddannelse. Kommunerne og ungdomsuddannelsesinstitutioner er selvsagt nøgleaktører i denne indsats, men vi ser også FynBus som en vigtig aktør. Kommunerne lægger vægt på, at der fortsat gøres en fokuseret indsats for, at nedbringe rejsetider og forbedre det kollektive transporttilbud til ungdomsuddannelserne.

Med venlig hilsen

Borgmesterforum Fyn

Assens - Faaborg-Midtfyn – Kerteminde – Langeland - Middelfart - Nordfyn – Nyborg – Odense – Svendborg - Ærø

Handicaprådet: Formand Vivi Bjørnmose  
Under Bankerne 1  
5492 Vissenbjerg  
Tlf. 6447 2356 Mobil 2149 5592  
[vaadeng@post.tele.dk](mailto:vaadeng@post.tele.dk)



Under Bankerne 18.1.2014

FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Att. Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Handicaprådet har gennemgået det tilsendte materiale omkring forslag til Trafikplan 2014 – 2017.

Det er meget omfattende materiale og vi har valgt at koncentrere os om, det der kaldes Visiteret kommunal kørsel, idet vi tager som givet at der ikke sker serviceforringelser på den almindelige ruteplan baserede busdrift.

Vi formoder også, at den vedtagne Togfond med ekstra spor over Vestfyn, gør bemærkningerne omkring lukning af flere mindre stationer uaktuelle.

Visiteret kommunal kørsel dækker over speciel skolekørsel, kørsel til læge, sygehus, behandling samt Teletaxi. Vi skelner samtidig indenfor området mellem fast, planlagt rutebilkørsel og den kørsel som er mere præget af den enkelte behov og ønsker for at blive transporteret.

Teletaxi er et typisk eksempel på den sidstnævnte form og her finder vi Trafikplanens forslag om opdeling i Telekørsel basis og Telekørsel Pendler fornuftig.

Vi finder også forslaget om at arbejdstagere og skoleelever kan benytte Teletaxi i en pendler - ordning til skole, arbejdssted eller nærmeste rutebilholdeplads er fornuftig. Det er vigtigt at sådanne muligheder udnyttes optimalt til gavn for flest mulige borgere.

Hvad angår administration af visiteret kommunal kørsel, vil Handicaprådet opfordre til, at muligheden for at kommunen selv fremadrettet styrer denne kørsel i eget regi vil blive overvejet. Det er jo som navnet siger en ordning som er stærkt forankret i den enkelte kommune og der var måske en mulighed for at forenkle administrationen og udbyde på en mere hensigtsmæssig måde i forhold til interesserede vognmænd.

Med venlig hilsen

På Handicaprådets vegne.

Vivi Bjørnmose  
Formand

**Emne:** VS: Videres.: Høringssvar om trafikplan

**Fra:** Hanne Hansen [<mailto:haoni@faaborgmidtfyn.dk>]

**Sendt:** 7. marts 2014 08:10

**Til:** Trafikplan Trafikplan

**Emne:** Videres.: Høringssvar om trafikplan

Ifølge aftale med Søren Junker fremsendes hermed Ældrerådets bemærkninger til trafikplanen.

Med venlig hilsen

Hanne Hansen

>>> Henning Spangsberg <[ingrid\\_henning@yahoo.dk](mailto:ingrid_henning@yahoo.dk)> 06-03-2014 17:54 >>>

Kære Hanne Hansen

Du får hermed ældrerådets høringssvar til den nye trafikplan til videre foranstaltning.

"Ældrerådet finder, at der generelt er gode overvejelser for den kommende periodes kollektive trafik.

Ældrerådet ønsker særligt at fremhæve den større smidighed i telekørslen.

Det bemærkes, at f.eks. ældre, der ønsker at benytte telekørsel til sygeplejeklinikken i Faaborg, i visse tilfælde vil skulle køre i to områder og dermed betale en ganske høj pris!

Ældre i Faaborg-Midtfyn Kommune har stadig store udfordringer ved ærinde(f.eks. besøg hos pårørende) på sygehusene i Odense og Svendborg og på Bakkegården i Espe, hvis de er afhængige af den kollektive trafik."

Med venlig hilsen

Henning Spangsberg

Formand for ældrerådet i Faaborg-Midtfyn Kommune

Sendt fra min iPad

## FynBus

Tolderlundvej 9,  
5000 Odense C.

Att.: Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Assens, den 15-01-2014.

### **Vedr.: Trafikplan 2014 – 2017.**

FynBus har i brev af 27-11-2013 til Assens Kommune, fremsendt Trafikplan 2014 – 2017 til høring. Trafikplanen er videresendt til Ældrerådet og Handicaprådet per mail den 13-12-2013. Vi er blevet bedt om at fremsende vore eventuelle bemærkninger senest 20-01-2014.

I den meget omfattende Trafikplan har vi valgt ikke at kommentere planerne for den almindelige ruteplan baserede busdrift. I det vi dog forudsætter at der ikke sker serviceforringelser på dette område, snarere tvært imod.

Ligeledes har vi noteret os, at med vedtagelsen af Togfonden og planerne om et ekstra spor på Vestfyn, er Trafikplanens bemærkninger om lukning af de mindre stationer på Vestfyn, og overgang til busdrift, ikke længer aktuelle. Trafikplanen burde i stedet skildre muligheder for hvorledes lokale busser, evt. Teletaxi i fremtiden kan virke som tilbringere til de mindre stationer.

I trafikplanen, har vi valgt at koncentrere os om det område som er omfattet af begrebet "Visiteret kommunal kørsel". Det vil sige: Speciel skolekørsel, Kørsel til læge, sygehus og behandling, samt Teletaxi.

Vi skelner altså mellem den faste, planlagte rutebilkørsel og den type kørsel der er præget af mere eller mindre tilfældige ønsker og behov om, at blive transporteret fra en adresse til en anden.

Indenfor det sidste område finder vi Teletaxi, som det typiske eksempel på en sporadisk form for transport. På teletaxiområdet er Trafikplanens forslag om en opdeling i *Telekørsel Basis* og *Telekørsel Pendler* meget god. Det er et meget godt forslag, at både arbejdstagere og skoleelever kan benytte Teletaxi i en pendlerordning til skole, arbejdssted eller nærmeste rutebilholdeplads.

Assens Ældreråd

Kirsten Broberg formand, Ole Thøgersen, Richard Grøntvedt, Ragnhild Spillehus,  
Gudmund Henriksen, Aase Andersen, Hardy Padkær, Helge Jensen, Benny Dyrdorf.

- 2 -

Den sporadiske, flexible kørsel bestilles hos et bestillingskontor ved FynBus. Og kørslen tildeles de enkelte taxier i et løbende tilbudssystem hvor vognmænd hele tiden kan byde ind. Vi stiller et stort spørgsmålstegn ved denne løbende udbudsform. Det er vor opfattelse at denne konkurrenceform, i mange tilfælde har gjort det unødigt vanskelig at drive en fornuftig vognmandsforretning. Vi ser da også at mange taxabevillinger er ubenyttede i mange kommuner på Fyn.

Den nuværende tilbudsform som FynBus har valgt er heller ikke specielt billig. FynBus opkræver da også, på hver enkelt køretur, et ganske stort beløb for administration af sit kørekontor.

Vi opfordrer til at man i stedet for den nuværende metode, udbyder al visiteret kommunal kørsel i fornuftige pakker, som vognmænd kan byde ind på. Der er som bekendt kommuner i Danmark som med stor succes har valgt at gå denne vej.

Visiteret kommunal kørsel vedrører i høj grad – som navnet tilsiger – en stærk forankring i de enkelte kommuner. Det er et spørgsmål om ikke de enkelte kommuner var bedst tjent med, at denne kommunale kørsel – som de i sidste instans alligevel selv skal betale – var styret i et eget kørselskontor i kommunen.

En sådan solid forankring vil også måske kunne være med til, at de vognmænd der vinder kontrakter og/eller deres chauffører vil bosætte sig i kommunen. Lokalkendskab er en vigtig faktor for at yde en effektiv og flexibel kørsel.

Venlig hilsen

### **ASSENS ÆLDRERÅD**

Richard Grøntvedt

Ole Thøgersen

Næstformand

Assens Ældreråd

Kirsten Broberg formand, Ole Thøgersen, Richard Grøntvedt, Ragnhild Spillehus, Gudmund Henriksen, Aase Andersen, Hardy Padkær, Helge Jensen, Benny Dyrdorf.



## Borgerinput til Trafikplan 2014-2017

Emne	Indhold	Antal	Eventuel kommentar
<b>Bedre korrespondancer</b>	Busserne bør vente på hinanden, så en lille forsinkelse ikke gør, at man misser sin videre forbindelse. Evt. ved at chauffører kalder op til hinanden.	1	Afsenderen mener formentlig ved korrespondance på OBC - her har chaufførerne allerede mulighed for at ringe op til Trafikvægten, der kan bedre andre busser om at vente uden for myldretiden. Korrespondancesikringsprojektet skal også afhjælpe dette problem - også ved andre omstigningssteder og til tog mm.
<b>Rute 920 kan forbedres</b>	Forslag om at dele rute 920 op i to varianter, så der blive bedre forbindelser til/fra en række mindre byer på Midt- og Sydfyn, samt til/fra tog i Ringe og Nyborg.	1	Meget detaljeret forslag, der vil give bedre forbindelser for borgere i bl.a. Espe, Trunderup og de mindre byer mellem Faaborg og Vester Skerninge. Det er uklart, om forslaget kan realiseres inden for den nuværende ressource. Der kan være konflikt i forhold til Region Syddanmarks principper for buskørsel.
<b>Rute 161-162 bør køre aften og weekend, som i oplæg i trafikplanen</b>	Positive reaktioner på, at ruten mellem Odense (Tietgenbyen), Ørbæk og Svendborg i forslag til fremtidigt R-net også får afgang aften og weekend.	4	Aften- og weekend-afgange på rute 161-162 er formentlig det ønske til rutenettet, som FynBus modtager oftest. Ruten finansieres af Odense, Svendborg, Nyborg og Faaborg-Midtfyn.
<b>Telebusserne i Ørbæk bør bevares</b>	Borgerne i Ørbæk-området er meget tilfredse med den nuværende telebus-ordning, der opleves som meget fleksibel og med højt serviceniveau. Ordningen foreslås nedlagt af Nyborg Kommune, og vil i stedet blive erstattet af en fælles teletaxi-ordning, der dækker hele kommunen (med mulig forbindelse over kommunegrænser, afhængigt af beslutning om fælles teletaxi-ordning). Der er betænkeligheder ved, om man også i ny ordning kan få større grupper rejsende, barnevogne mm. med. Modellen fra Ørbæk kunne i stedet udvides til resten af Fyn.	6	Nyborg Kommune har ønsket teletaxi m. samme serviceniveau i hele kommunen.
<b>Rejsekort bør indføres hurtigere</b>	Rejsekortet bør indføres i 2015, ikke først i 2017.	1	
<b>Bedre kollektiv trafik i Harndrup og Fjelsted</b>	Den kollektive trafik, både bus og teletaxi, i området kan forbedres.	1	Borgergruppe har sendt detaljeret problembeskrivelse/forslag, der tidligere er forelagt Middelfart Kommune.
<b>Bedre forbindelse til arbejdspladser uden for normal arbejdstid</b>	Kommentar handler om Svendborg Sygehus og muligheden for at komme til og fra Faaborg, men problematikken er generel. Køreplanerne har flest afgang, når de fleste mennesker rejser, og der kan være længe mellem afgang på ydertidspunkter	1	Forslag til R-net forbedrer i nogen grad servicetilbuddet uden for myldretiden med afgang i fast interval mellem 6 20 på mange ruter.
<b>Busser passer dårligt til tog i Svendborg</b>	Busserne passer generelt dårligt til tog ved Svendborg Vest st., så mange vælger bil istf. Bus/tog.	1	Rute 930-932 kan ikke passe til både tog i Nyborg og Svendborg, og da flere passagerer stiger om i Nyborg, er den station prioriteret. Det er også vanskeligt at få busafgange til at passe til tog på både Svendborg st. og Svendborg Vest st..
<b>Nye takster på KVIKkort gør det dyrere, når man rejser sjældent.</b>	Nye takster på KVIKkortet giver dyrere rejser, hvis man ikke bruger det over 15 gange om måneden. Rabattrin 3 (27+ rejser om måneden) kræver at man rejser så ofte, at man i stedet burde have periodekort.	1	Meningen med den nye takstrække var at gøre det billigere for dem, der rejser ofte, og dyrere for dem, der rejser sjældent. Over 70% af kunderne lander på rabattrin 2 og 3. Ved 28 månedlige rejser er KVIKkort billigere end periodekort, men det er korrekt at man kommer tæt på et punkt hvor periodekort kan betale sig - dog kan KVIKkort benyttes af flere personer, og man behøver kun at have rejst 27+ gange i løbet af en af de foregående 3 måneder for at lande på rabattrin 3. KVIKkort har desuden flere rabatter tilknyttet, fx 20% billigere rejser aften og weekend.
<b>Servicebusserne i Odense er savnede</b>	Ældre i Tarup-området savner servicebusserne, der nu er nedlagt.	1	
<b>Telekørsel på Nordfyn bør udvides</b>	Ønske om flere afgang tidligt om morgenen og om aftenen.	1	Nyt forslag om forbedret teletaxi skal aftales med kommunerne.
<b>Forslag om ny teletaxi-ordning er positiv</b>	Ordningen er en serviceforbedring, og kan modvirke fraflytning fra landområder	1	

**Synspunkter om lukningen af stationer på Vestfyn**

Der har været en del debat i pressen om dette emne, og langt de fleste synspunkter går på, at stationerne ikke bør nedlægges pga. deres betydning for lokalområderne. Flere anfører, at bus og teletaxi vil være en dårlig erstatning for toget, fx pga. øget rejsetid. Der er frygt for, at et bustilbud ikke vil være med samme hyppighed som toget.

1 + læserbreve og artikler i pressen, hvor der henvises til

Beslutningen om lukningen af stationerne tages ikke i FynBus, men FynBus skal sammen med ejerne forholde sig til konsekvenserne af en eventuelt lukning, og til hvilke alternativer, der skal tilbudes - fx bus eller teletaxi.

## Bilag 1.4: Trafikplan 2014-2017: Svar fra ejere med kommentarer

	Input	Svar
<b>Region Syddanmark</b>	<p>Det skal overvejes, om det er muligt at fastholde en vækstrate på 2,5 % om året.</p> <p>Trafikplanen bør beskrive fordele og ulemper ved incitamentskontrakter.</p> <p>Region Syddanmark kan støtte tanken om teletaxi mellem Bøjden og Faaborg. Regionen er positiv overfor tankerne om R-net og Superlynbusser, og vil gerne diskutere rammerne for disse. Dog kan regionen på nuværende tidspunkt ikke afsætte ekstra midler til bustrafikken.</p> <p>Uddannelseskørsel er en vigtig prioritet for regionen.</p>	<p>De seneste års erfaringer viser, at en vækst på 2,5 % er mulig. Det nationale vækst mål er derfor fastholdt i planen for de næste 4 år. Over tid vil vækst målet stille større krav til ejernes bevillinger, som det også reflekteres i planen side 35-36 og 66. Incitamentskontrakter er ikke reflekteret i planen, da FynBus allerede har indført dem i den regionale trafik og bybusserne i Odense. Der har også været incitamentskontrakt i bybusserne i Svendborg, der har dog har fravalgt videreførelse, på side 111 nævnes erfaringer og udvikling i kundetilfredshed.</p> <p>Teletaxi-ordningen implementeres ved køreplansskiftet 29. juni, og rute 925 nedlægges.</p> <p>Planen indeholder generelt set ikke økonomi. Tanken bag dette er, at den udmøntes i ejernes flerårige budgetter og bevillingsmæssige muligheder. Planen angiver FynBus' bud på en "en alt andet lige" udviklingsretning, som der må søges finansieringsmuligheder for over tid.</p> <p>Ved skoleårets start i august indføres et nyt net af målrettede uddannelsesruter til en række af de største uddannelsesinstitutioner på Fyn</p>
<b>Byregion Fyn</b>	<p>Den kollektive trafik skal opprioriteres, når timemodellen indføres. Det er vigtigt, at der etableres hurtige, effektive og højklassede busforbindelser til OBC, så resten af Fyn også får gevinst af superlyntogene.</p> <p>FynBus skal arbejde aktivt med at understøtte den grønne omstilling.</p> <p>FynBus og Byregion Fyn bør samarbejde om fælles strategisk infrastrukturplan for hele Fyn, med det formål at give hurtigere adgang til de vigtigste trafikale knudepunkter og skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik på tværs af kommunegrænser</p> <p>Fokus på ungdomsuddannelser er vigtigt.</p>	<p>I planen skitseres på side 32-33 et rutenet med et groft økonomioverslag, og en nødvendig stillingtagen til arealudnyttelse omkring OBC problematiseres. Der er siden planens færdiggørelse nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Odense Kommune, DSB og FynBus til at analysere de arealmæssige muligheder.</p> <p>I trafikplanen side 128-131 beskrives de forarbejder Odense Kommune og FynBus har foretaget for at indføre gasbusser, tilsvarende beskrives af små busser og energirigtig kørsel. I konsekvens heraf udbydes bybuskørslen i Odense senere på året med 3 forskellige drivmiddelløsninger: diesel, gas og hybridløsninger.</p> <p>Et samarbejde omkring den strategiske udvikling af infrastruktur og kollektiv trafik er meget central for FynBus. Derfor foreslås et forum hertil i forbindelse med udkastet til vision for den kollektive trafik. Det er derfor vurderet at mere konkret udmøntning af samarbejder med ejere, Byregion Fyn mv. hører hjemme i den sammenhæng.</p> <p>Ved skoleårets start i august indføres et nyt net af målrettede uddannelsesruter til en række af de største uddannelsesinstitutioner på Fyn. Skal andre initiativer beskrives?</p>
<b>Odense Kommune</b>	<p>Odense Kommune udarbejder i 2014 strategiplan for den Kollektive trafik i Odense og ny køreplan fra 2016, der indeholder Th.B.Thrigegades omdannelse og tager højde for planerne for etablering af letbanedrift i Odense fra 2020. Disse planer kan udarbejdes i overensstemmelse med FynBus' Trafikplan 2014 - 2017.</p>	<p>FynBus deltager i udarbejdelsen af strategiplanen</p>
<b>Kerteminde Kommune</b>	<p>Byrådet har behandlet forslaget, men har ingen bemærkninger</p>	
<b>Svendborg Kommune</b>	<p>Forslag om ny teletaxiordning er positivt, men de økonomiske konsekvenser skal afklares.</p> <p>Teletaxi bør kunne bestilles på nettet og ses på Rejseplanen</p> <p>Ny teletaxi-ordning bør kunne håndtere mindre grupper, og skolekort skal gælde som betaling.</p> <p>Region Syddanmark bør finansiere ruter til ungdomsuddannelser i Svendborg</p>	<p>FynBus har i øjeblikket en dialog med kommunerne omkring den konkrete udformning af den nye fælles teletaxi-ordning</p> <p>FynBus, FlexDanmark og Rejseplanen arbejder i øjeblikket med dette. Løsning indføres faseopdelt forventet fra medio 2014.</p> <p>FynBus har i øjeblikket en dialog med kommunerne omkring den konkrete udformning af den nye fælles teletaxi-ordning. Skolekort har været tilladt i Assens Kommune. På baggrund af erfaringerne herfra besluttede FynBus' bestyrelse, at skolekort ikke er gyldig rejsehjemmel i teletaxi.</p> <p>Regionens principper fastslår at regionen primært finansierer rejser (ruter), der krydser kommunegrænser, mens kommunerne finansierer lokal kørsel. En anden fordeling af udgifterne kan aftales ejerne imellem.</p>
<b>Faaborg-Midtfyn Kommune</b>	<p>Uddannelsesstederne i Ringe og Faaborg bør også få gavn af den øgede fokus på uddannelseskørsel, fx de målrettede uddannelsesruter</p> <p>Positivt med forenklet teletaxi - dog problematisk, at det på nogle strækninger kan blive billigere at benytte teletaxi end bus.</p> <p>Muligheden for busrute syd om Odense til Langeskov St. bør undersøges.</p>	<p>Kortlægning af studerende til uddannelser i Ringe og Faaborg viser at de studerende bor meget lokalt. Derfor vurderes det meget vigtigt, at lokalruterne understøtter gymnasiernes møde- og sluttider og de kommende køreplaner er derfor tilrettelagt ud fra dette.</p> <p>Øvrige behov for lokale uddannelsesrejser varetages desuden af de almindelige regionale ruter.</p> <p>For uddannelsessøgende til Odense, Svendborg og Glamsbjerg søges uddannelsesruter etableret i august 2014 indenfor de økonomiske muligheder.</p> <p>FynBus har i øjeblikket en dialog med kommunerne omkring den konkrete udformning af den nye fælles teletaxi-ordning. Det forventes at resultere i et forslag til justering af takster på lange rejser og en modulopbygning der bedre reflekterer lokal rutekørsel efter folkeskolereformen</p> <p>Det evaluerer FynBus gerne sammen med Faaborg Midtfyn Kommune. Det bør dog vurderes i sammenhæng med Nyborg Kommunes bemærkninger vedr. timesdrift mellem Nyborg og Odense, samt tidligere drøftelser med Nyborg Kommune vedr. mulighederne for at understøtte togbetjening ved Langeskov fra den vestlige del af kommunen. Arbejdet forslås påbegyndt, når DSB har fastlagt den endelige betjening af Langeskov st.</p>
<b>Nyborg Kommune</b>	<p>Udvalget mener ikke, at strækningen Nyborg-Odense skal reduceres til timedrift, når Langeskov St. åbner.</p>	<p>Regionens principper fastsætter overordnet, at strækninger med togbetjening ikke også skal betjenes med busser. I Nyborg Kommune er Nyborg By udpeget som rejsemål af regional betydning. FynBus tanke bag timesdrift mellem Nyborg og Odense har dels været at opretholde et tilbud til især Ullerslev (hvor der er skitseret ½ timesdrift mellem Ullerslev og Kerteminde og uddannelsesrute til hhv. Odense og Nyborg). Desuden kan timesdriften sammen med rute 885 tilbyde en fornuftig understøttelse af togbetjeningen af Langeskov Station afhængigt af DSB's endelige køreplan. Trafikplanen er ikke ændret, da der endnu er mange løse ender omkring togbetjeningen. FynBus deltager gerne i en dialog med region og Nyborg Kommune om, hvorvidt halvtimesdrift mellem Odense og Nyborg giver et generelt bedre tilbud end kun at tilgode Ullerslev.</p>

<b>Middelfart Kommune</b>	<p>Positivt med nye målrettede uddannelsesruter, der må betegnes som regionale ruter. Disse bør også koordineres med ringetider i Erritsø, og der bør ses på, om lokale ruter kan understøtte dem.</p>	<p>FynBus og Sydtrafik har en tæt dialog med skolerne i Erritsø og DSB. Lokalruters understøttelse af ungdomsuddannelser har forvaltning og FynBus aftalt indgår i køreplanlægning for 2015, hvor kørslen udbydes på ny og nyt trafiksystem ved Lillebælt måske indføres.</p>
	<p>Ny fælles teletaxi-ordning: Tider bør tilrettes, så modul 3 starter kl. 16. Middelfart Kommune har endnu ikke taget stilling til, hvilket serviceniveau, der skal tilbydes i kommunen.</p>	<p>FynBus har i øjeblikket en dialog med kommunerne omkring den konkrete udformning af den nye fælles teletaxi-ordning. Det forventes at resultere i et forslag til justering af takster på lange rejser og en modulopbygning der bedre reflekterer lokal rutekørsel efter folkeskolereformen</p>
	<p>Positivt, at skoleruter og ringetider koordineres, så rejsetid kan minimeres. Ruterne bør i Gelsted og Ejby også koordineres med regionaltog.</p>	<p>Bedst mulig koordinering med tog er indført i de kommende køreplaner</p>
	<p>Middelfart Kommune forventer, at der sker en forbedring for uddannelsessøgende til og fra Erritsø - gennem koordinering af ringetider og kollektiv trafik.</p>	<p>FynBus og Sydtrafik har en tæt dialog med skolerne i Erritsø og DSB. Lokalruters understøttelse af ungdomsuddannelser har forvaltning og FynBus aftalt indgår i køreplanlægning for 2015, hvor kørslen udbydes på ny og nyt trafiksystem ved Lillebælt måske indføres.</p>
	<p>Det er ikke tilfredsstillende, at der i trafikplanen arbejdes med 4 scenarier, hvor togstationer på Vestfyn lukkes. Togfonden giver nye perspektiver, og man bør i stedet arbejde ud fra denne nye situation.</p>	<p>Trafikplanen er opdateret med de forskellige scenarier, der beskrives i arbejdsgruppens rapport</p>
<b>Nordfyns Kommune</b>	<p>Kommunen er tilfreds med fokus på uddannelsesruter. Ruterne bør dog også betjene områder, der ligger uden for det nuværende regionale rutenet. Nordfyns Kommune ønsker mulighed for kommunalt tilkøb på regionale ruter og uddannelsesruter, så ruterne fx kan forlænges mod medfinansiering. Kommunen er positiv overfor forslaget om ny fælles teleordning, men mener at ordningen skal kunne tilpasses de enkelte kommuners forhold og ønsker, fx til tidsrum.</p>	<p>Trafikplanen reflekterer ikke den helt detaljerede rute- og køreplanlægning. Det håndteres i de årligt tilbagevendende køreplanprocesser. FynBus deltager gerne i en konkret afklaring. Tilkøb til regionale ruter findes allerede i flere kommuner, som det fremgår af FynBus' perioderegnskaber. FynBus drøfter gerne konkrete løsninger.</p>
	<p>Tæt dialog omkring implementeringen af folkeskolereformen ønskes. Det er et problem for kommunen, at entreprenører skal have køreplaner 3 måneder før de træder i kraft. Det betyder, at ruter skal planlægges før evt. mm. er kendt. Generelt ønskes der fokus på selvbetjeningsløsninger og ny teknologi, så kunderne oplever de mest fleksible og lettest tilgængelige løsninger, både i forhold til informationer og billettering.</p>	<p>FynBus planlægger den enkelte kommunes skoleruter i tæt samarbejde med kommunen hvert år 3-måneders-fristen er et kontraktvilkår og skyldes blandt andet chaufførernes overenskomst. En kortere frist kan give en højere kontraktpris. Der arbejdes løbende med at sikre større fleksibilitet i kontrakterne, fx er tidsfristerne i seneste udbud forkortet. FynBus arbejder med en række tiltag, som er beskrevet i trafikplanen side 99-108 og 122, og er åbne over for fx at se på nye teknologiske muligheder, der måtte opstå i trafikplan-perioden.</p>
<b>Assens Kommune</b>	<p>Kommunen har spørgsmål til finansieringen af rute 268 og uddannelseskørsel Assens Kommune anbefaler ikke lukning af stationer på Vestfyn, og mener at trafikplanens afsnit om dette emne skal justeres, så det afspejler vedtagelsen af togfonden. De 4 scenarier er ikke længere aktuelle. Positivt med ensartning af telekørselsordninger, men prisen for 3 zoners rejser er et problem, da det bliver billigere end at tage regionalbus.</p>	<p>Finansieringen afklares mellem Assens Kommune og Region Syddanmark. Trafikplanen er tilrettet, så de forskellige scenarier i Transportministeriets analyse er beskrevet. Togfondens investeringer får først effekt efter trafikplanperioden, så der er en overgangsperiode, hvor de forskellige parter skal aftale hvordan den kollektive trafikbetjening af området skal tilrettelægges. FynBus har i øjeblikket en dialog med kommunerne omkring den konkrete udformning af den nye fælles teletaxi-ordning. Det forventes at resultere i et forslag til justering af takster på lange rejser og en modulopbygning der bedre reflekterer lokal rutekørsel efter folkeskolereformen</p>
<b>Ærø Kommune</b>	<p>Trafikplanen bør inkludere færgeforbindelser og muligheden for at kombinere disse med busser</p>	<p>Færgeforbindelser er indarbejdet i trafikplanen som følge af Ærø Kommunes kommentarer</p>
	<p>Ærø Kommune ønsker uddannelsesrute mellem Ærøskøbing og navigationsskolen i Marstal Trafikplanen bør nævne, at der er fremsat lovforslag om at mindre ikke-brofaste øer skal kunne medle sig ud af trafikskaberne og selv planlægge kørslen.</p>	<p>Ønsket er nævnt i trafikplanen side 80. Trafikplanen tager ikke stilling til ruters finansiering og uddannelsesruter er derfor ikke nødvendigvis regionalt finansieret. Ærø kommunes ønsker til evt. regional finansiering henvises derfor til bilateral afklaring mellem Ærø Kommune og RSD - FynBus deltager gerne.</p>
	<p>Det bør nævnes, at et trafikskabs kan drive en færgerute.</p>	<p>Overordnet søger Trafikplanen kun at forholde sig til vedtagne regler, love og projekter der påvirker kollektiv trafik i projektperioden. Lovforslaget har været i bred høring og er herigennem behandlet som selvstændig sag og derfor ikke berørt i trafikplanen. Generelt udfører FynBus de opgaver ejerne ønsker varetaget indenfor lovgivningens rammer. Ingen ejere har ønsket FynBus' bidrag til færgebetjening, og det er derfor ikke nævnt i Trafikplanen.</p>
<b>Langeland Kommune</b>	<p>Langeland Kommune er kritisk overfor den fælles vision for kollektiv trafiks mål om at sikre flest mulige passagerkilometer for pengene, af frygt for, at det vil gå ud over serviceniveauet i de tyndt befolkede områder. Langeland Kommune ønsker visionen revideret, så serviceniveauet i de tyndt befolkede områder tilgodeses.</p>	<p>Den fælles vision behandles som særskilt sag i Sydtrafiks og FynBus' bestyrelser, blandt andet på fællesmøde den 25. april. Trafikplanen reflekterer derfor udkastet, og angiver telekørsel som løsningen på kollektiv trafiks udfordring i tyndt befolkede områder.</p>

**Bilag 2.1**

---

## **FynBus' mulige tilslutning til Rejsekortet**

### **NOTAT**

---

#### **I Baggrund**

Siden dannelsen i 2007 har FynBus flere gange drøftet spørgsmålet om tilslutning til Rejsekortet. Rejsekortet er et fælles elektronisk billet- og betalingskort til brug i tog og busser i hele landet.

Det er i princippet frivilligt, om trafikskaberne vil tilslutte sig rejsekortsamarbejdet, men det ligger i konceptet, at hele Danmark er dækket. I praksis vil det skabe problemer for kunder som rejser med både bus og tog eller i bus mellem trafikskaberne, hvis der er områder uden Rejsekort. På nuværende tidspunkt mangler tilslutning fra FynBus og BAT (Bornholms trafikskab).

Det er et landspolitisk ønske, og erklæret mål for de nuværende parter i samarbejdet, at Rejsekortet bliver udrullet i hele landet.

FynBus bestyrelse har hidtil valgt ikke at implementere Rejsekortet, primært af hensyn til følgende forhold:

- FynBus har aktuelt et velfungerende elektronisk billetsystem fra 2002, der har kostet i alt 55 mio. kr. i investeringer.
- Rejsekortet kan ikke tilbyde et såkaldt fastprisprodukt, svarende til FynBus' nuværende periodekort, før i 2015.

FynBus er passivt medlem af Rejsekortet og har som konsekvens heraf mulighed for at tilslutte sig samarbejdet på lige fod med de øvrige ejere.

#### **2 Rejsekortet**

I 2003 blev Rejsekort A/S stiftet for at udvikle og stå for driften af et dansk rejsekortsystem. I 2005 blev der indgået kontrakt med en leverandør af rejsekortsystemet. Det er DSB, Arriva, Movia, Metroselskabet, Nordjyllands Trafikskab, Sydtrafik og Midttrafik som i dag står bag Rejsekort A/S.

Rejsekortet er et elektronisk billet- og betalingssystem til hele landet. Med penge på rejsekortkontoen, kan Rejsekortet bruges som billet i tog og bus i områder tilsluttet Rejsekortet. Kunden skal checke ind ved indstigning og checke ud efter sidste rejse, hvorefter prisen beregnes automatisk og trækkes på kundens rejsekortkonto. Kunder, der rejser meget, får de højeste rabatter.

Fra starten har Folketinget bakket op om Rejsekortet. Af lov om trafikskaber fremgår det bl.a.:

*”På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet.*

Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort”. Endvidere refereres i lovforslaget at ”..Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark”.

I et oplæg fra 2009 ”En Jernbane i Vækst” fra Transportministeriet fremgår følgende om rejsekortet:

”Billetsystemet bør være enkelt og let tilgængeligt, og det skal være muligt at rejse på en fælles billet over hele landet på tværs af forskellige operatører og mellem bus og tog lige som i dag. Rejsekortet og lignende tiltag viser vejen for det ”billetløse samfund” for de fleste passagerer, hvor man blot stiger på toget eller bussen uden yderligere besvær. Den problemfrie adgang til systemet er en vigtig del af et kundeorienteret kollektivt trafiksystem. Der lægges vægt på, at rejsekortet implementeres snarest og senest i 2012”.

## 2.1 Sammenhæng til øvrige produkter

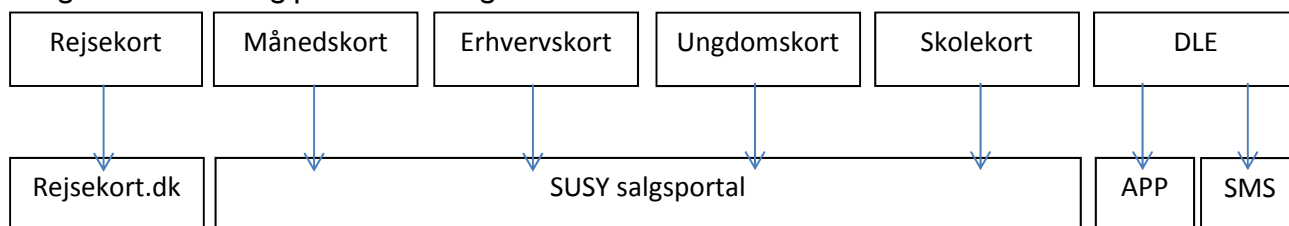
Udover rejsekortet findes i dag en række produkter, der ikke er en del af det oprindelige rejsekortprojekt, herunder

- Periodekort
- Skolekort
- 3. parts (statslig) finansierede periodekort som erhvervs kort og ungdomskort
- Kontantbillettering (i bus, tog, stationer, automater, internet, app, sms)

Rejsekortets salgskanal er primært hjemmesiden Rejsekort.dk. Ovennævnte fastprisprodukter integreres i rejsekortet i den kommende version 5, der forventes fuldt implementeret i 2015. Fastprisprodukterne vil dog blive solgt på separat salgskanal, den såkaldte SUSY portal, der blandt er koblet op på de eksterne statslige finansieringsparter.

Udover disse produkter vil der som supplement til rejsekortet blive implementeret Den Landsdækkende enkeltbillet (DLE) i januar 2015, der sikrer et fælles landsdækkende system til kontantbilletter. DLE vil uden problemer kunne implementeres hos FynBus med det nuværende billetsystem. Det er reelt blot ændring af nogle grunddata og giver kun marginale ændringer for kunderne. Den primære salgskanal for DLE forventes at være SMS eller APP.

Diagram: Produkt og produktets Salgskanal:



I forhold til ovennævnte er der i nogle trafikelskaber overvejelser om, at fx skolekort ikke skal udstedes som rejsekort, men blot som gammeldags papkort. Dette hænger sammen med en beslutning om hvorvidt man ønsker at få rejsekortudstyr på skoleruter eller ej.

Såfremt ovennævnte produkter sælges på anden salgskanal end vist ovenfor, vil de pågældende rejser skulle regnes med når selskaberne opgør det antal rejser der indgår i fordelingen af udgifterne til Rejsekortet. Indførelse af nye salgskanaler vil således ikke komme til at underminere økonomien i rejsekortet..

## 2.2 Økonomien i Rejsekortet

Rejsekort A/S har udgifter på følgende hovedområder:

- Drift og vedligeholdelse af systemet via en aftale med leverandøren gældende for 11 år fra systemovertagelse (2013)
- Køb af fysiske rejsekort
- Den central rejsekortorganisation, som står bl.a. står for projektudviklingen, markedsføring mv.

Trafikelskabernes andel af investeringsudgifterne dækker køb af det centrale rejsekortsystem, herunder udstyret i busserne og garageanlæggene, samt installation af dette. Som nødvendig opstartskapital, finansieres Rejsekort A/S og det fælles udviklingsarbejde gennem tegning af aktier og ved at de tilsluttede trafikelskaber indskyder lånekapital, som forrentes og tilbagebetales. Tilbagebetaling sker på baggrund af indtægter til Rejsekort A/S, som kommer via en betaling for rejsekortrejserne. Trafikelskaberne betaler her en fast pris pr. rejse og en procentdel af omsætningen.

## 2.3 Aftalekomplekset i Rejsekortet

I mellem Rejsekort A/S og trafikelskaberne er der tre aftalekomplekser, der regulerer samarbejdsprojektet. Det drejer sig om Aktionæroverenskomsten, Tilslutningsaftalen og Back to Back aftalen.

### 2.3.1 Aktionæroverenskomsten

Aktionæroverenskomsten regulerer de indbyrdes forhold mellem ejerne af selskabet, herunder ejernes indskud af aktiekapital og ansvarlig lånekapital. Det er også fastlagt i aktionæroverenskomsten, at Rejsekort A/S hverken skal have gæld eller et stort indestående. Indskud af aktiekapital og lånekapital overføres derfor løbende i forhold til likviditetsbehovet hos Rejsekort A/S. Aktionæroverenskomsten indeholder også bestemmelser omkring direktion, bestyrelse, evt. nye aktionærer mv.

Med hensyn til FynBus' eventuelle tilslutning, er det en forudsætning, at FynBus indgår på lige og solidariske vilkår med de øvrige trafikelskaber, herunder bidrager til at sikre det nødvendige kapitalgrundlag for rejsekortprojektet.

Ved fuld tilslutning af alle selskaber, vil aktieposternes størrelse afspejle parternes størrelse i forhold til rejse og omsætningstal.

Det er samme fordelingsnøgle, der bruges vedrørende indskud af lånekapital. Rejsekort A/S vil udarbejde en samlet oversigt over rejsekortets økonomi, herunder indskud af lånekapital fra ejerne. Ved tilslutning til Rejsekort A/S bliver FynBus part og medejer i rejsekortselskabet..

### **2.3.2 Tilslutningsaftalen**

I Tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem trafikskabet og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fremgår de afgifter som trafikskaberne skal betale for benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes afregninger mellem trafikskaberne, som skal afløse de eksisterende provisionsaftaler. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation, mv. skal reguleres.

### **2.3.3 Back-to-back aftale**

Det grundlæggende princip for Back-to-back aftalen er, at trafikskaberne skal have samme retsstilling i forhold til Rejsekort A/S, som Rejsekort A/S har i forhold til leverandøren East-West. Aftalen indgås mellem det enkelte trafikskab og Rejsekort A/S og beskriver Rejsekort A/S' og trafikskabernes gensidige forpligtelser i forbindelse med køb, drift og vedligeholdelse af det decentrale rejsekortudstyr, herunder også tidsfrister, kommunikationsgange mv.

Trafikskabet køber således udstyret af Rejsekort A/S. Det er alene trafikskabet, der hæfter for udgiften. Dette bevirker, at Rejsekort A/S ikke risikerer at indkøbe udstyr, som der ikke efterfølgende bliver behov for i de enkelte trafikskaber. Uanset delvis eller fuld tilslutning til rejsekortsamarbejdet, vil FynBus eje det indkøbte udstyr.

## **2.4 Status for Rejsekortet**

Rejsekortet er fuldt udrullet på alle togstrækninger samt i MOVIA, Nordjyllands trafikskab, Sydtrafik og er ved at blive udrullet i Midtrafik.

## **2.5 Beslutningsprocessen i FynBus**

FynBus' bestyrelse har på mødet den 13. januar 2011 vedtaget at afvente tilslutning til Rejsekortet med henblik på afskrivning af FynBus' nuværende eksisterende billetsystem. Dette er meddelt Rejsekort A/S i brev af 24. januar 2011.

Desuden har FynBus i brev af 13. april 2011 til Transportministeren blandt andet meddelt, at FynBus ikke ønsker at stå udenfor Rejsekortet, men at FynBus ønsker højeste grad af sikkerhed for vores kunder inden FynBus beslutter sig for at være fuldt integreret med Rejsekortet.

Transportministeren har i brev af 28. juni 2011 svaret på FynBus' henvendelse af 13. april 2011. Transportministeren har forståelse for FynBus' synspunkt, men opfordrer til at FynBus tilslutter sig Rejsekortet hurtigst muligt under hensyn til de forhold, der gør sig gældende for FynBus.

Nu hvor Rejsekortet er ved at være implementeret i de øvrige trafikskaber finder FynBus at der er tale om godt og stabilt system. Blandt de få tilbageværende forbehold er opdateringen til version 5 i sommeren 2014, samt test og indførelse af månedskort og andre fastprisprodukter. FynBus



har imidlertid tillid til at rejsekortet er fuldt funktionsdygtigt når der sker en eventuel tilslutning i august 2016.

På bestyrelsens møde den 10. november 2011 blev vedtaget at spørgsmålet om tilslutning til Rejsekortet skulle sendes i høring hos ejerne.

På baggrund af høringssvarene vedtog bestyrelsen følgende på mødet den 22. marts 2012:

*FynBus har foretaget en høring blandt selskabets 11 ejere – de 10 fynske kommuner og Region Syddanmark – om tilslutning til Rejsekortet A/S. Svaret er éntydigt fra ejerkredsen. Alle ønsker at afskrive det nuværende og velfungerende billetterings- og kortsystem, inden ejerkredsen ønsker at foretage nye investeringer i nyt udstyr. Ejerkredsen peger også éntydigt på, at omkostningerne til finansiering af nyt udstyr pt. vil skulle findes inden for den eksisterende ramme, hvilket i givet fald vil betyde færre køreplantimer i de kommende år.*

*FynBus' nuværende udstyr er afskrevet i 2017 og forventes på det tidspunkt også at være udskiftningsmodent.*

*På denne baggrund ønsker FynBus' bestyrelse ikke at tilslutte sig Rejsekortet før det nuværende udstyr er afskrevet og udtjent. FynBus vil i 2015 træffe beslutning om eventuel deltagelse i Rejsekortet med implementering i 2017.*

*Ejerkredsen og FynBus' bestyrelse har megen forståelse for værdien af et landsdækkende billet- og kortsystem. Vi vil følge udviklingen med udrulningen af Rejsekortet over det meste af landet meget nøje. I løbet af de næste 3 år vil vi vide meget mere om Rejsekortets robusthed, driftssikkerhed, økonomi, og hvordan det opfattes og modtages af passagererne. Vi vil også til den tid kende vilkår og økonomi i forhold til et fastprisprodukt (periodekort el. lign.) og hvor attraktivt kunderne opfatter dette.*

*På baggrund af forventelige positive erfaringer med Rejsekortets implementering i store dele af landet, herunder en indfasning af et fastprisprodukt i 2014, vil Rejsekortet stå centralt og meget stærkt, når bestyrelsen i FynBus i 2015 vil træffe sin beslutning.*

## **2.6 Udrulningsplan for rejsekortet**

Rejsekortsystemet og installationen overdrages efter kontrakt til FynBus 18 måneder efter tilslutning.

De nuværende parter i rejsekortprojektet har gennemført gradvis indfasning af 2-3 gange, især for at blive fortrolige med implementeringen i forhold til især chaufførerne og kunderne.

Det vil ikke være muligt at lave en fuld udskiftning af det nuværende udstyr til rejsekortudstyret. De busser der også skal køre med rejsekortudstyr, vil installationsmæssigt skulle forberedes til at skiftet kan ske "over night". Da busserne skal tages ud af drift til det, vil en sådan forberedelse skulle strække sig over 2-3 måneder. En overordnet plan for implementering af rejsekortet kunne være følgende:

Juni 2014:	Underskrift af tilslutningsaftale
December 2015:	Rejsekortet overdrager systemet til FynBus
Januar 2016:	1. etape med installation i bybusserne i Nyborg og Svendborg samt regionalrute 911 (Nyborg-Svendborg-Faaborg)
August 2016:	2. etape med installation i resterende busser. Klar til kontraktstart for den regionale kørsel og til opstart af lokale ruter.

Senere tidspunkter for implementering bør koordineres med tidspunktet for ny kontrakt på den regionale kørsel, idet de nuværende kontrakter med udløb sommeren 2016 kan forlænges med 2 gange 1 år. Alternative implementeringstidspunkter vil derfor være august 2017 eller august 2018.

### 3 Økonomi og finansiering

#### 3.1 Investering

Det antages, at tilslutning til Rejsekortet sker i august 2016 (2.etape). Det betyder, at FynBus skal betale til investering i udstyr og indskud i efteråret 2014.

Tabel 1 – Årsfordelte investeringsudgifter

Mio. kr. (2014 priser)	2014	2015	2016	2017	I alt 2014-17
Aktie- og lånekapital	48,6	0,0	0,0	0,0	48,6
- Aktieerhvervelse	32,3	0,0	0,0	0,0	32,3
- Ansvarligt lån	16,3	0,0	0,0	0,0	16,3
Indkøb af rejsekortudstyr	28,8	29,4	0,0	1,7	59,9
Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse	0,9	4,2	7,4	0,6	13,1
- Organisation og administration	0,9	1,2	1,2	0,6	3,9
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0,0	0,0	2,3	0,0	2,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0,0	0,0	1,6	0,0	1,6
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0,0	1,2	0,8	0,0	2,0
- Supplerende indkøb af udstyr	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
- Information og markedsføring	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
- Diverse udgifter	0,0	0,6	0,6	0,0	1,2
<b>I alt</b>	<b>78,3</b>	<b>33,6</b>	<b>7,4</b>	<b>2,3</b>	<b>121,6</b>

Note: På langt sigt er det muligt, at en andel af aktiekapitalen tilbageføres til ejerkredsen.

På bestyrelsesmødet den 13. marts 2014 drøftede bestyrelsen oplæg om tilslutning til Rejsekort A/S. Herunder fremgik det, at tilslutningen til Rejsekortet ville medføre investeringsudgifter på 62,1 mio. kr.

Dette tal har efterfølgende, senest efter møde den 7. maj 2014 med Rejsekort A/S, måttet opjusteres væsentligt. Årsagerne er især en mere end fordobling af indskud til aktie- og lånekapital og udgifter til indkøb af rejsekortudstyr, herunder er enhedspriser på udstyret steget.

Nedenstående tabel 2 beskriver de overordnede poster:

Tabel 2: Prisstigninger 2012 – 2014.

Mio. kr. (2014 priser)	2012	2014	Differen- ce
Aktie- og lånekapital	23,8	48,6	24,8
Indkøb af rejsekortudstyr	26,9	59,9	30,0
Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse	11,4	13,1	1,7
<b>I alt</b>	<b>62,1</b>	<b>121,6</b>	<b>59,5</b>

### **Aktiekapital og ansvarlig lånekapital**

Langtidsprognoserne for anvendelse af Rejsekort indebærer, at der, med det nuværende niveau for løbende indbetaling af transaktionsafgifter, vil akkumuleres kapital, der muliggør tilbagebetaling af både den ansvarlige lånekapital og aktiekapitalen.

Dette er dog for øjeblikket til drøftelse i bestyrelsen i Rejsekort A/S der, jævnfør aktionæroverenskomsten kan træffe beslutning herom.

### **Implementeringsudgifter**

Implementeringsudgifter omfatter især projektledelse, frikøb af busser til test mv. og diverse IT-relaterede udgifter. Der ansattes 2 stabsmedarbejdere midlertidigt i projektperioden.

Investeringsudgifter består af aktie- og lånekapital på 48,6 mio. kr., indkøb af rejsekortudstyr på 59,9 mio. kr., samt implementeringsudgifter på 13,1 mio. kr., som er opgjort på baggrund af erfaringer fra andre trafikelskaber. En del af implementeringen er straks efter indgåelse af tilslutningssaftalen, at etablere et mindre projektteam med 2 ekstra normeringer.

## **3.2 Finansiering**

FynBus foreslår, at investeringen finansieres over FynBus' driftskredit. Notat herom er vedlagt i bilag I.

Konklusionen i notatet er, at FynBus under givne forudsætninger kan finansiere investeringen i Rejsekortet med FynBus' likviditetsmæssige råderum. Det betyder, at der ikke skal regnes med udgifter til renter og afdrag på lån. Denne udgift ville ved traditionel finansiering udgøre ca. 10,7 mio. kroner årligt over 13 år.

Finansieringsforslaget betyder også, at der ikke er behov for, at ejerkredsen indbetaler til FynBus' investering i Rejsekortet. FynBus vil i takt med afskrivningerne på investeringen over en årrække realisere en negativ egenkapital i niveau 113 mio. kroner. Men der vil fortsat være likviditet til at drive forretningen.

Afkastet fra den ansvarlige indskudskapital i Rejsekortet på 16,3 mio. kroner kan anvendes til genopbygning af egenkapitalen. Afkastet vil årligt være på ca. 2,2 mio. kroner og vare i 8 år.

### 3.3 Driftsudgifter

I forbindelse med indførelsen af Rejekortet forventer FynBus, at der vil være en periode på et år, hvor det er muligt at billettere både med Rejekortet og med det nuværende billetsystem. I denne periode vil der være udgifter forbundet med driften af både Rejekortet og FynBus' nuværende udstyr, jf. tabel 2 nedenfor.

Tabel 2 – Årsfordelte driftsudgifter – Drift- og vedligeholdelsesudgifter

Mio. kr. (2014 priser)	2015	2016	2017	2018	Pr. år 2018-27	Forskel mellem 2015 og 2018
Rejsekortet						
Rejseafgift (0,491 kr. pr. rejse - 18,0 mio. rejser)	0,0	4,4	8,8	8,8	8,8	
Omsætningsafgift (1,38 % af 250 mio. kr.)	0,0	1,7	3,5	3,5	3,5	
Vedligeholdelse af decentralt udstyr	0,0	1,2	2,4	2,8	3,2	
First line vedligeholdelse (løn 2 mand)	0,0	0,5	1,0	1,0	1,0	
First line vedligeholdelse (Materiel)	0,0	0,0	0,7	0,7	0,7	
Datawarehouse (Bus&Tog)	0,0	0,5	0,5	0,5	0,5	
<b>I alt</b>	<b>0,0</b>	<b>8,3</b>	<b>16,9</b>	<b>17,3</b>	<b>17,7</b>	
FynBus' nuværende billetsystem						
Drift af billetudstyr inkl. løn 2 mand	5,0	2,8	0,0	0,0	0,0	
Datawarehouse (Bus&Tog)	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
Rejsehjemmel (Chipkort)	1,3	0,8	0,0	0,0	0,0	
Nets-udgifter til KVIKkort	1,5	0,7	0,0	0,0	0,0	
<b>I alt</b>	<b>8,0</b>	<b>4,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
<b>Driftsudgifter til Rejsekort og FynBus' nuværende billetsystem</b>	<b>8,0</b>	<b>12,6</b>	<b>16,9</b>	<b>17,3</b>	<b>17,7</b>	<b>9,7</b>

Det kan endvidere udledes af tabellen, at de årlige merudgifter for FynBus' efter overgangsordningen vil udgøre 9,7 mio. kroner.

Driftsudgifterne udgør ca. 6,5 % af passagerindtægterne og forventes fordelt efter samme princip som nuværende fællesudgifter. Til sammenligning udgør gebyrerne til Nets-opkrævninger på KVIK-kortet 3,9 % årligt.

### 3.4 Ejer fordelt økonomi

Nedenunder i tabel 3 er fordelingen af driftsudgifter til Rejsekortet vist.

Tabel 3 – fordeling af driftsudgifter på ejerniveau

Ejer Mio. kr. (2014 priser)	FynBus' nuvæ- rende billetsy- stem	Rejsekortet (Fra 2017)
Assens Kommune	0,2	0,4
Faaborg-Midtfyn Kommune	0,2	0,4
Kerteminde Kommune	0,1	0,2
Langeland Kommune	0,1	0,2
Middelfart Kommune	0,1	0,3
Nordfyns Kommune	0,2	0,4
Nyborg Kommune	0,2	0,4
Odense Kommune	2,6	5,8
Svendborg Kommune	0,4	0,9
Ærø Kommune	0,0	0,1
Region Syddanmark	4,0	8,7
<b>I alt</b>	<b>8,0</b>	<b>17,7</b>

Note: Rejse- og omsætningsafgiften fordeles pba. årets passagerindtægter, mens øvrige driftsudgifter fordeles pba. sidste års køreplantimer.

## 4 Problemstillinger og risici

I forhold til Fynbus' nuværende billetsystem er der en række problemstillinger.

### 4.1.1 3 rabattællere

Der er i rejsekortet 3 rabattællere:

- Vest for Storebælt
- Øst for Storebælt
- Rejser over Storebælt

Disse rabattællere kan med de nuværende aftaler ikke kombineres, det vil sige at den rabat man optjener på at rejse i FynBus' område kun kan bruges på rabattælleren vest for Storebælt, og man får således ikke glæde af den optjente rabat på rejser til Sjælland eller internt på Sjælland. Ifølge Rejsekort A/S er det systemmæssigt muligt at sikre denne krydsrabat, hvis der indgås aftale herom.

FynBus vil stille krav om at FynBus kunder får glæde at lokalt optjent rabat i forbindelse med rejser til Sjælland, specielt fordi langt den største del af udpendlingen foregår mod Sjælland.

### 4.1.2 Forringelser i forhold til nuværende system

Konkrete forringelser i forhold til FynBus nuværende system:

- Kommunikationssystemet i rejsekortet er svagere og mindre fleksibelt i forhold til FynBus' nuværende system. I dag har vi kontakt med ca. 98 % af busserne dagligt. Med rejsekortet

vil dette tal være lavere. Det reelle datatab i begge vil være meget lille og på samme niveau. Derudover vil der ikke kunne foretages opdateringer i drift som i dag.

- Flexibiliteten i forhold til at sende nye data til busserne vil blive mindre, især fordi det skal ske koordineret med de øvrige parter efter fastlagte tidsrammer.
- FynBus har i dag stor ekspertise i fejlhåndtering, denne vil fra starten komme til at ligge hos rejsekortets leverandør.

FynBus' nuværende billetsystem vil som minimum kunne leve til 2018, men det vil formentlig være muligt at forlænge levetiden yderligere ved forhandling med leverandøren.

#### **4.1.3 Håndtering af nuværende kortkunder**

FynBus har i dag ca. 65.000 aktive elektroniske kort i omløb. Kunderne til disse kort, vil skulle have skiftet deres kort.

For en del af kunderne har FynBus alle relevante kontaktoplysninger og har mulighed for aktivt at tilsende kunderne et nyt rejsekort.

Derudover vil der være en række upersonlige kort i omløb (turkort og værdikort). Disse kortkunder vil ikke fra implementeringsdagen være tvunget til at henvende sig til FynBus for at få skiftet til et rejsekort.

#### **4.1.4 Skolebusser**

Der er i notatet taget udgangspunkt i fuldt udstyr i alle FynBus' ruter. I forhold til skolebusser er behovet for billettering yderst marginalt, og alternativet til at køre med fuldt udstyr kunne være at indføre gratiskørsel på de rene skoleruterne.

Der findes en såkaldt light udgave af rejsekortudstyret "Buslight", der vil kunne installeres i lokale busser. Dette udstyr er væsentlig billigere end et fuldt udstyr, men til gengæld forventes holdbarheden også at være væsentlig mindre. Set over udstyrets samlede livscyklus, forventes omkostningerne at være i samme størrelsesorden. Buslight udstyret, der reelt er en kontrollørenhed, er ikke betjeningsvenligt og noget mere tidskrævende end et fuldt udstyr, og vil af tidsmæssige årsager således ikke kunne håndtere fx skolekort. Buslight er kun til få, enkeltstående billetteringer.

Valget vil så reelt stå mellem at installere fuldt udstyr eller at køre helt uden billetteringsudstyr på disse ruter. Såfremt der ikke installeres rejsekortudstyr i "rene" skolebusser, vil der være en forventet mindreinvestering i busudstyr på op til 5 mio. kr. I den løbende drift vil besparelserne være marginale. En endelig afklaring heraf vil skulle ske inden bestilling af samlet busudstyr. FynBus vil fremlægge en særskilt sag herom.

#### **4.1.5 Manglende implementering af fastprisprodukt**

Der har hidtil været en forudsætning for FynBus at der i rejsekortsystemet var integreret et fastprisprodukt. En indgåelse af tilslutningsaftale sommeren 2014 vil således være med den usikkerhed, at fastprisproduktet endnu ikke er synligt implementeret i rejsekortet. Dette forventes dog fuldt implementeret senest i 2015.

## Bilag I

### Notat

#### **Finansiering af investering i Rejsekort ved anvendelse af FynBus' driftslikviditet og ændring af termin for kommunernes afregning af ejerbidrag for Flextrafik**

FynBus investering i Rejsekort er budgetteret til ca. 121,6 mio. kroner.

Nærværende notat beskriver forventningerne til udviklingen i FynBus' driftslikviditet<sup>1</sup> for de kommende år.

Konklusionen i notatet er, at FynBus, under givne forudsætninger, kan finansiere investeringen i Rejsekortet med FynBus' likviditetsmæssige råderum. Det betyder, at der ikke skal regnes med udgifter til renter og afdrag på lån.

Udviklingen i FynBus' likviditet afhænger væsentligst af aktivitetsomfanget og betalingsvilkårene aftalt med entreprenørerne og ejerkredsen. Herudover kan anvendelse af budgetsikkerhedsmodellen påvirke likviditeten.

FynBus har i 2014 et finansielt råderum på ca. 10 mio. kroner. Dette råderum er baseret på likviditetsbehovet i 2014 og FynBus' nuværende kassekredit på max. 50 mio. kroner.

I h.t. kassekreditreglen kan FynBus i 2014 optage en kassekredit på i alt 61 mio. kroner<sup>2</sup>. Derudover har FynBus hidtil valgt at isolere midler til afholdelse af pensionsforpligtelserne, så de ikke indgår i opgørelsen af det likviditetsmæssige råderum. Imidlertid rummer regelsættet for kassekreditreglen mulighed for, at FynBus kan medregne disse midler ved fastlæggelse af kassekreditens størrelse. FynBus kan således optage en kassekredit på ca. 171 mio. kroner i 2014. Dette yderligere frirum vil aftage i takt med afviklingen af pensionsforpligtelserne og bør derfor alene udnyttes med hensyntagen til at der er plads til denne afvikling.

I 2012 ændrede FynBus vilkårene i de fremtidige entreprenørkontrakter under busdriften fra forudbetalt til efterbetalt. Terminerne for de månedlige akontobetalinge til FynBus fra kommuner og region er uændrede. I 2015 og 2016 er der nye udbud for busdriften i Odense Kommune og Region Syddanmark. Det vil betyde, at FynBus' likviditetsmæssige råderum i 2015 og 2016 vil blive forbedret med i alt 25 mio. kroner.

I modsætning til busdriften er aktiviteten i Flextrafik meget likviditetskrævende for FynBus. I takt med den løbende aktivitetsstigning i Flextrafik er likviditetsbehovet i 2014 vokset til 47 mio. kroner. Behovet er opstået fordi kommunerne afregner entreprenøruddragene 1/2 måned efter et kvartals afslutning, medens FynBus afregner månedligt forud til entreprenørerne.

FynBus foreslår, at der ændres på disse vilkår fra 2015, så aktiviteten i Flextrafik bliver likviditetsneutral for FynBus. Ændringsforslaget indebærer, at kommunerne indbetaler en sum på en mel-

---

<sup>1</sup> Ved driftslikviditet forstås FynBus' løbende betalingsstrøm, som foregår over FynBus kassekredit og som vedrører FynBus' samlede aktivitet. FynBus' likvide midler på 110 mio. kroner til afholdelse af pensionsforpligtelser håndteres særskilt og indgår pt. ikke i driftslikviditeten.

<sup>2</sup> Kassekreditreglen siger, at FynBus kan optage en kassekredit svarende til 125 kroner pr. indbygger. Det svarer til 61 mio. kroner.



lemregningskonto ved årets start svarende til 4½ måneders budgetteret ejerbidrag. Mellemregningen udlignes ved årets afslutning og samtidig oprettes ny mellemregningskonto der matcher næste års budget. Herudover forløber afregningsforløbet som hidtil med kvartalsvise endelige afregninger 1½ måned efter kvartalets afslutning.

De årlige udgifter for ejerkredsen ændres ikke som følge af de ændrede betalingsvilkår.

Løsningsforslaget har været drøftet med administrationen i 3 kommuner, som har vist positiv interesse for forslaget forudsat en fornuftig businesscase.

Såfremt beslutningsforslaget vedtages vil FynBus' driftslikviditet blive forbedret med 33 mio. kroner.

På den baggrund vil det være muligt at finansiere FynBus' investering i Rejsekortet over driftskapitalen.

I nedenstående tabel er udviklingen i FynBus likviditetsmæssige råderum vist.

Tabel I – Udvikling i det likviditetsmæssige råderum i perioden 2014-17

År	Aktivitet	Likviditetsændring	Likviditetsmæssige Råderum	Udvikling i egenkapital
2014	Budget 2014		10	8
2014	Investering i Rejsekort	-78	-68	-70
2015	Ændring af termin for kommunernes betaling af ejerbidrag vedrørende Flextrafik	+33	-35	-70
2015	Investering i Rejsekort	-34	-69	-104
2015	Busdriften i Odense udbydes	+12	-57	-104
2016	Investering i Rejsekort	-7	-64	-111
2016	Den regionale trafik udbydes	+13	-51	-111
2017	Investering i Rejsekort	-2	-53	-113

Som tabellen viser, kan der opstå et midlertidigt ekstra likviditetsbehov på op til 69 mio. kroner i perioden 2014 til 2016, hvorefter der vil være et mere permanent likviditetsbehov på -53 mio. kroner, indtil rejsekortet påbegynder tilbagebetaling af ansvarlig lånekapital.

Dette vil kunne finansieres ved en forhøjelse af kassekreditte, med indregning af midler til afholdelse af pensionsforpligtelserne. Ved indregning af midlerne til afholdelse af pensionsforpligtelse vil

kassekreditten kunne forhøjes tilstrækkeligt frem til 2022<sup>3</sup>, hvorefter afviklingen af pensionsforpligtelserne forventes at have nedbragt likviditeten vedrørende pensionsforpligtelsen til omkring 60 mio. kroner.

På den baggrund anses det forsvarligt at anvende FynBus driftslikviditet til som finansieringskilde til investeringen i Rejsekortet.

Finansieringsforslaget betyder også, at der ikke er behov for, at ejerkredsen indbetaler til FynBus' investering i Rejsekortet. FynBus vil i takt med afskrivningerne på investeringen over en årrække realisere en negativ egenkapital i niveau 113 mio. kroner. Men der vil fortsat være likviditet til at drive forretningen.

FynBus' revisor har godkendt finansieringsmodellen<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Pensionsmidlerne udgør 118 mio. kroner primo 2014 og det forudsættes at der skal anvendes 5 mio. kroner i 2014 og at der for hvert efterfølgende år skal bruges yderligere 1,5 mio. kroner. Pensionsmidlerne vil blive øget med indbetalinger fra Odense Kommune på 37 mio. kroner i 2016 og 2017.

<sup>4</sup> I godkendelsen af ordningen indgår det forhold, at afskrivninger på investeringen uden indbetaling fra ejerne vil betyde, at FynBus over en årrække realiserer en konstant negativ egenkapital i størrelsesordenen 113 mio. kroner.

## **Bilag 5.1**

# **Udkast** **Redegørelse vedr.** **udvikling i taxabranchen**

### **Indledning**

Nærværende notat redegør for udvikling i taxabranchen på Fyn for perioden 2007 – 2014 i forhold til den kørsel, der udføres via FynBus.

Notatet redegør desuden for udviklingen i omsætning fordelt på de største vognmænd, udviklingen i antallet af garantivogne, redegørelse for om vogne med OST-tilladelse fra andre dele af landet kører på Fyn samt kørselsmønstre i kommunerne for del af kørsel, der varetages af FynBus.

Det bemærkes, at notatet ikke er fuldstændigt med hensyn til afsnittene om fynske vognmænd, oversigt over fordeling af biler med taxi- og OST-tilladelser samt social løndumping.

### **Trafikselskabernes udførelse af flextrafik**

Trafikselskaberne udbyder og koordinerer kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH-kørsel), jf. lov om trafikselskaber. Derudover er der i lovgivningen hjemmel til, at trafikselskaberne efter aftale kan varetage anden kørsel for kommuner og regioner, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, eks. kørsel i henhold til serviceloven eller folkeskoleloven, herefter kaldet ”kommunal kørsel”.

Kørslen for et trafikselskab kan udføres på baggrund af en taxitilladelse udstedt af kommunerne eller en OST-tilladelse (offentlig service trafik) udstedt af Trafikstyrelsen. Vogne med OST-tilladelse kan udelukkende benyttes af trafikselskaberne, hvilket er medvirkende til en øget konkurrence når kommunernes kørselsopgaver udbydes og koordineres af trafikselskaberne.

Kommunal kørsel har traditionelt været udført som lokal kørsel på baggrund af en taxitilladelse, og bestillingen har som udgangspunkt været decentralt placeret i kommunen.

Som hovedregel har der ikke været koordination på tværs af forvaltninger og fagområder, og kørslen har derfor sjældent været udbudt i samlede pakker, hvilket har betydet, at den lokale kørsel ofte har været udført af lokale vognmænd. Kommunale kørselsopgaver har derfor sikret et økonomisk grundlag for at udføre privat taxikørsel i lokalområdet. De lokale taxavognmænd har en serviceforpligtelse til at tilbyde taxakørsel om aftenen og natten, efter nærmere retningslinjer.

Efter strukturreformen er kommunerne blevet større, og der har været fokus på samordning og effektivisering - også på kørselsområdet. Gennem trafikselskaberne har kommunerne fået mulighed for en mere effektiv administration, og fælles udbud med andre kommuner, hvilket giver mulighed for at placere de lokale kommunale opgaver på et større marked af tilbudsgivere. Det har gennem de sidste par år betydet, at de lokale monopoler er brudt, og kørselspriserne reduceres som følge af konkurrencen.

Sydtrafik og FynBus har siden 2012 udbudt og koordineret den siddende patientbefordring for Region Syddanmark. Kørslen udføres i samarbejde med Midttrafik og kontrakterne dækker således både Region Syddanmark og Region Midtjylland.

Ved overgangen til trafikskaberne for udbud og koordinering af den siddende patientbefordring for Region Syddanmark, blev monopolerne for levering af kørsel til sygehusene brudt. Opgaven er nu tilgængelig for alle vognmænd, der via det fælles udbud får en rammeaftale med trafikskaberne. Det betyder, at markedet er blevet større, idet taxivogne i Region Midtjylland og Region Syddanmark indgår i den samme kørselsplanlægning, ligesom vogne med OST-tilladelse indgår.

Bilag I viser udbredelse af flexkørsel i Danmark i 2007 og 2013.

### Omfang af kørsel udført via FynBus

Siden 2012, hvor den siddende patientbefordring i Region Syddanmark overgik til Sydtrafik og FynBus, er der sket en udvikling i brug af FynBus til kommunal kørsel. Sidst har Odense Kommune med virkning fra marts 2014 besluttet, at lade den kommunale kørsel udføre af FynBus.

I tabellen nedenfor ses en oversigt over kommunernes brug af FynBus til kommunal kørsel i 2014.

Tabel I: Kommunernes brug af FynBus til kørselskoordination

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X	X	X	X	X	X			X	X	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X			X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X	X	X								X	
Nordfyn	X	X	X	X		X			X	X	X	
Nyborg	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
Odense	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X	X	X					X	
Region Syddanmark											X	X

Tabel I viser de væsentligste kommunale kørselsopgaver, og det ses, at FynBus udfører 67 ud af 100 opgavetyper for kommunerne. Hertil kommer telekørsel og siddende patientbefordring.

Antallet af kørsler, målt som personture, udført af FynBus i perioden 2007 – april 2014 vises i oversigten nedenfor.

Tabel 2: Antal personture udført af FynBus i periode 2007-2014

Personture	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B2014	2008	B2014
Handicapkørsel	87.045	96.824	106.643	109.783	114.615	118.439	115.831	113.193	100	117
Kommunal kørsel	49.674	170.893	153.205	152.604	164.293	186.370	204.547	476.393	100	279
<b>Handicap- og kommunal kørsel</b>	<b>136.719</b>	<b>267.717</b>	<b>259.848</b>	<b>262.387</b>	<b>278.908</b>	<b>304.809</b>	<b>320.378</b>	<b>589.586</b>	<b>100</b>	<b>220</b>
Telekørsel				2.575	23.717	34.507	74.567	69.770	-	-
Siddende patientbefordring						131.301	200.000	200.000	-	-
<b>I alt</b>	<b>136.719</b>	<b>267.717</b>	<b>259.848</b>	<b>264.962</b>	<b>302.625</b>	<b>470.617</b>	<b>594.945</b>	<b>859.356</b>	<b>100</b>	<b>321</b>

Note: Aktivitetstal måles i personture – én persontur er et CPR.nr. der rejser fra A til B, inkl. en eventuel visiteret ledsager.

Tabel 2 viser at antallet af personture er øget fra 259.848 i 2009 til forventet 859.356 i 2014. Væksten de seneste år skyldes primært den siddende patientbefordring og kørselsopgaver for Odense Kommune.

### Den økonomiske effekt af kørselskoordination

Finansministeriet og Kommunernes Landsforening indgik i 2013 en aftale om, at kommunerne skal søge at effektivisere kørselsopgaverne mest muligt. Bloktilskuddet vil blive reduceret, med udgangspunkt i et sparekrav på ca. 420 mio. kr., som kommunerne skal have realiseret inden 2016.

Kommunernes Landsforening har sammen med trafikselskaberne indledt et samarbejde om at dokumentere og vurdere effekten af kommunernes indsats på dette område.

Det er således ikke muligt på Fyn på nuværende tidspunkt, at give en konkret vurdering af udviklingen i ressourceforbruget på området, men FynBus forventer at der i løbet af 2014 dannes et godt overblik.

I tabel 3 ses udviklingen i priserne pr. persontur i de fynske kommuner og Region Syddanmark, for de kørsler som udføres af FynBus. Tallene omfatter SBH-kørsel, kommunal kørsel og telekørsel men ikke siddende patientbefordring. Tallene viser kun den overordnede tendens, da en række faktorer påvirker prisudviklingen, blandt andet:

- Udviklingen i timepriser som følge af udbud
- S sammensætningen af ture inden for de forskellige kørselsordninger
- Varierende turlængde. Eksempelsvis er lægekørsel ofte korte ture, mens siddende patientbefordring er længere ture.
- Graden af samkørsel og kædekørsel, som et udtryk for effektiv kørselskoordination.

Tabel 3: Udviklingen i priserne pr. persontur, 2009 til 2013

Enhedspriser; Kørselsudgifter pr. persontur					
Kommune	2009	2010	2011	2012	FR2013
Assens	197	188	195	181	150
Faaborg-Midtfyn	138	133	139	132	136
Kerteminde	135	129	141	133	131
Langeland	256	216	248	198	192
Middelfart	186	178	184	161	161
Nordfyns	171	217	218	166	165
Nyborg	157	170	186	164	136
Odense	190	184	196	172	172
Svendborg	131	130	134	122	118
Ærø	245	224	150	181	184
Region	0	94	112	155	164
<b>I alt</b>	<b>166</b>	<b>163</b>	<b>170</b>	<b>154</b>	<b>148</b>

Tabel 3 viser, at kørselspriserne, målt i årets priser, er faldet.

Region Syddanmark har konstateret en væsentlig besparelse i forhold til den siddende patientbefordring ved at benytte Sydtrafik og FynBus (figur 3 er ekskl. siddende patientbefordring) og FynBus har vurderet at kommunerne har haft en afledt besparelse på 8 % ved at siddende patientbefordring samkøres med de kommunale kørsler.

#### Forhold vedr. fynske taxavognmænd

Taxa Fyn har henvendt sig til Odense Kommune om selskabets situation efter at FynBus har overtaget koordinationen af kørslen for Odense Kommune pr. 1. marts 2014. Taxa Fyn har oplyst, at selskabet har haft et betydeligt omsætningstab. Taxa Fyn har beskrevet situationen i vedlagte bilag 2.

FynBus har på baggrund af Taxa Fyns henvendelse udarbejdet en statistik over udviklingen i omsætningen i flexkørsel fordelt på udvalgte fynske vognmænd for perioden 2012 til 2014. Det fremgår af statistikken, at størstedelen af kørslerne via FynBus tilgår fynske vognmænd.

Figur 1 viser omsætning i flexkørsel i FynBus fordelt på henholdsvis fynske og jyske vognmænd i 2012-2014.

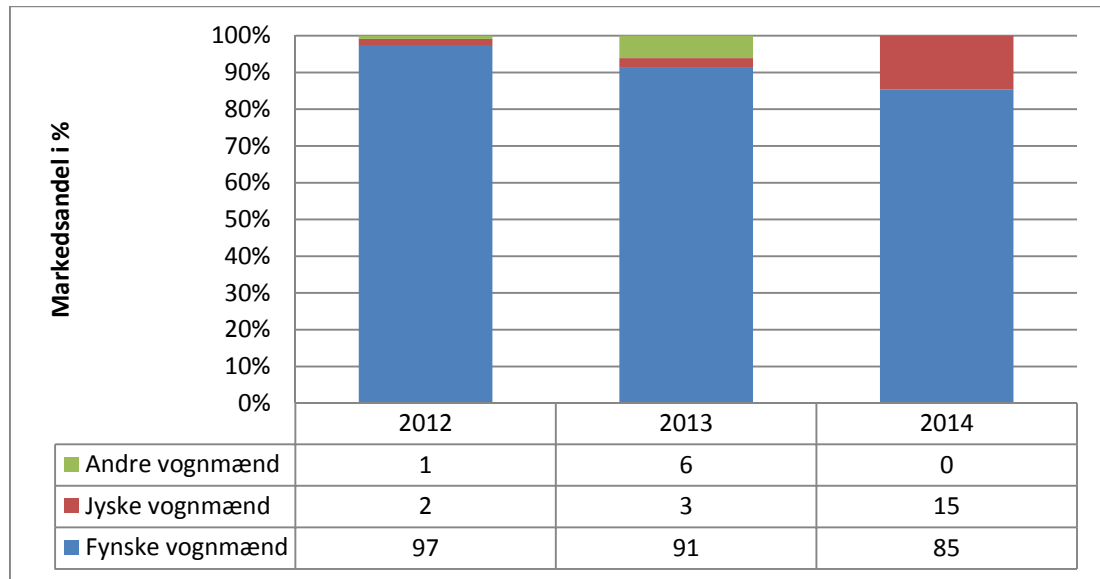
I 2014 er opgørelsen baseret på omsætningen i marts måned i FynBus, inkl. de nye kørsler for Odense Kommune<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Før 2014 havde Odense Kommune kun handicapkørselsordningen placeret i Flextrafik. Jf. Lov om trafikkselskaber, skal FynBus varetage handicapkørselsordningen, derudover kan FynBus, efter aftale med kommunerne eller regionen varetage kørsler, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

I 2012 og 2013 er opgørelsen baseret på omsætningen i FynBus tillagt omsætningen i Odense Kommune. Tallene for så vidt angår Odense Kommune er baseret på oplysninger fra Odense Kommune.

For at få et samlet billede for Fyn indhentes i øjeblikket oplysninger fra de øvrige kommuner for årene 2012, 2013 og 2014. Dette afsnit er under udarbejdelse

Figur 1: Omsætningen i FynBus og Odense Kommune fordelt på henholdsvis fynske og jyske vognmænd, 2012-2014

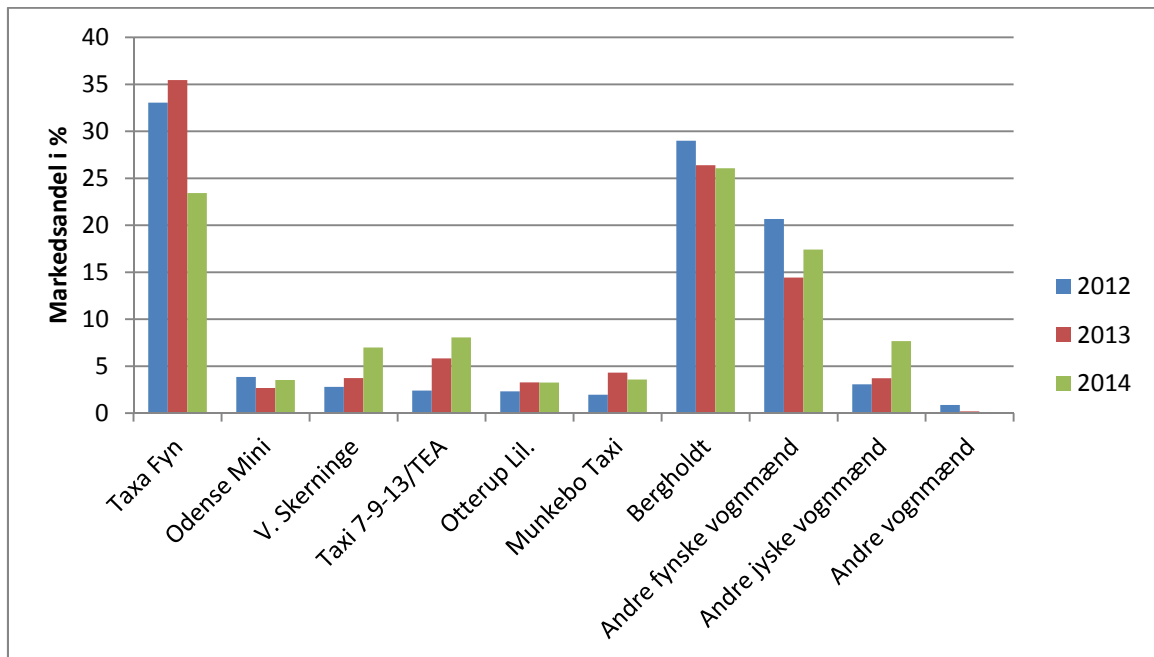


Note: Andre vognmænd er sjællandske vognmænd samt vognmandsselskaber der udfører kommunal kørsel på landsplan (Arriva).

Det fremgår af figuren, at de fynske vognmænd har mistet markedsandel. I 2012 havde de 97 % af markedsomsætningen, mens dette er reduceret til 85 % i 2014. De jyske vognmænd har forøget deres markedsandel fra 2 % i 2012 til 15 % i 2014 og har i samme periode overtaget andelen fra "andre" vognmænd – i seneste udbud har det sjællandske selskab Taxi 7-9-13 eksempelvis budt i det fælles vognmandsselskab TEA, som er beliggende i Jylland.

I figur 2 er der foretaget en yderligere specifikation af figur 1, som viser omsætning fordelt på vognmænd.

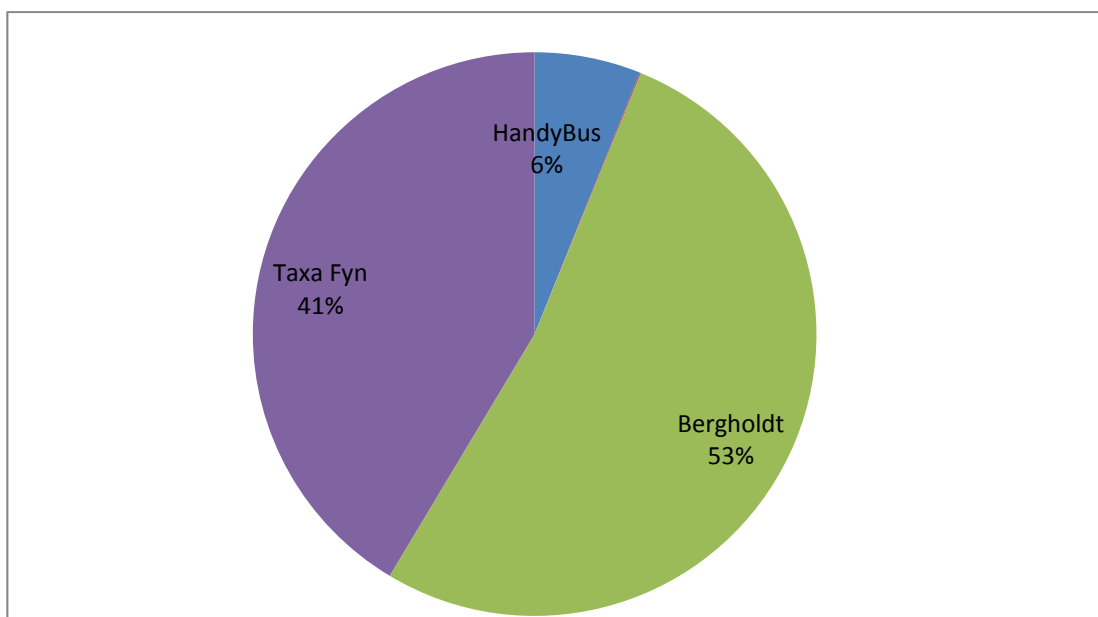
Figur 2: Omsætning i FynBus og Odense Kommune fordelt på vognmænd, 2012-2014.



Figur 2 viser, at Taxa Fyn indtil 2013 havde den største del af omsætningen. I 2014 er der sket en væsentlig omfordeling, således at flere mindre vognmænd, samt jyske vognmænd har fået en større andel af omsætningen. Taxa Fyns nedgang i markedsandelen i 2014 er en konsekvens af, at den kommunale kørsel i Odense Kommune er flyttet til FynBus.

I nedenstående figur er vist, omsætningen af den kommunale kørsel i Odense Kommune fordelt på vognmænd før overdragelsen til FynBus.

Figur 3: Omsætning i Odense Kommunes kørsel fordelt på vognmænd i 2012 (tilsvarende i 2013)





Konkurrencesituationen i Odense Kommune er tilnærmelsesvis et duopol, hvor næsten hele omsætningen er delt på to vognmænd, Taxa Fyn og Bergholdt. Den samme fordeling ses i 2013.

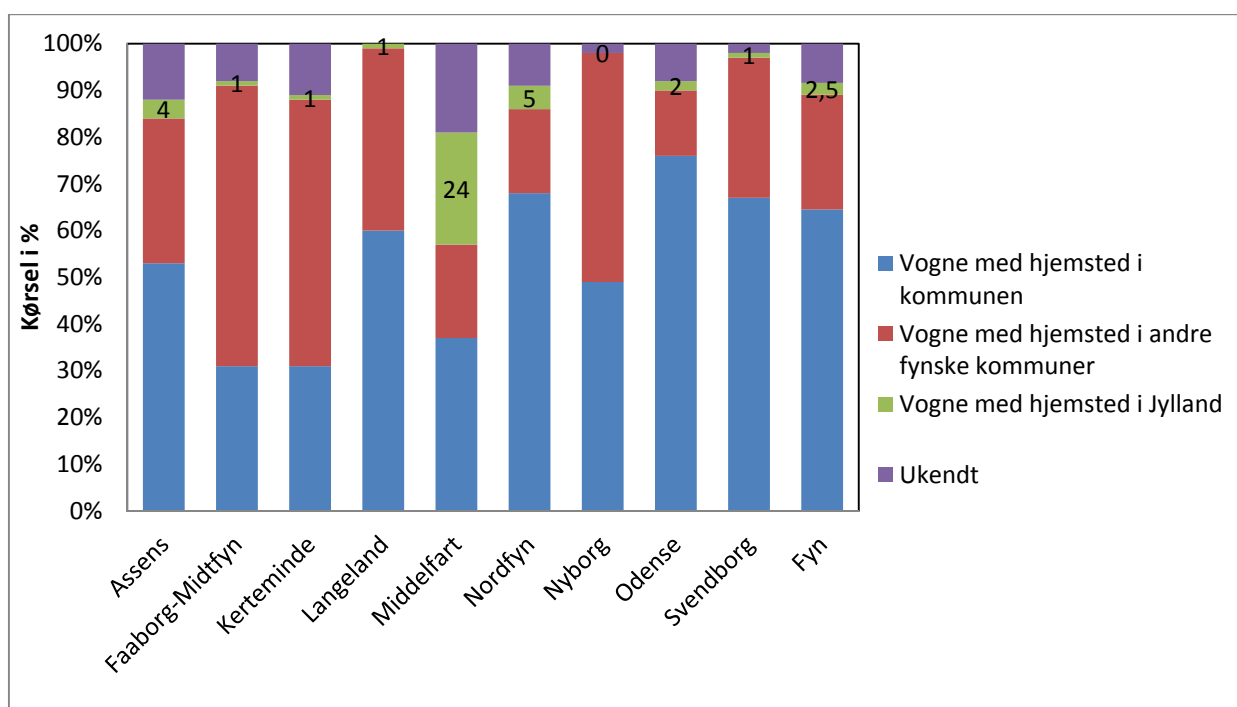
De to vognmandsselskaber mister markedsandele som følge af udbudsfællesskab i FynBus og dermed nedbrydning af duopolet i Odense Kommune. Det bemærkes dog fra figur 3, at Bergholdt mister en betydelig mindre markedsandel i 2014 end Taxa Fyn, til trods for, at Taxa Fyn havde den største omsætning af den kommunale kørsel i Odense Kommune inden koordinationen blev overført til FynBus.

### Forhold vedr. en vogns hjemsted

I 2014 varetager flere jyske vognmænd flexkørsel på Fyn end tidligere. Dette betyder dog ikke, at der er flere jyske chauffører der udfører kørslerne på Fyn, idet nogle af de jyske vognmænd har fynske chauffører ansat til at køre de vogne, der har hjemsted på Fyn.

Figur 4 nedenfor viser hvor vogne, der udfører flexkørsel for kommunerne har hjemsted. Tallene er baseret på kørsel i FynBus.

Figur 4: Kørsel for kommune fordelt på vognens hjemsted, 2014



Den grønne del af hver søjle viser andelen af kommunens kørsel, udført af vogne med hjemsted i Jylland. I Middelfart Kommune udføres 24 % af kommunens kørsel af vogne med hjemsted i Jylland, mens det i de resterende kommuner er en marginal andel.

I søjlen yderst til højre er den samlede fordeling for Fyn vist. 2,5 % af den samlede kommunale kørsel på Fyn udføres af vogne med hjemsted i Jylland.

Selvom de jyske vognmandsselskaber i 2014 har fået en større del af den fynske flexkørsel, så udføres denne stadig af vogne med hjemsted på Fyn.

Figur 4 viser desuden, at nogle kommuner får udført en større del af deres kørsel af lokale vogne. F.eks. udføres 76 % af Odense Kommunes kørsel af vogne fra samme kommune, mens der i Faaborg-Midtfyns Kommune kun udføres 31 % af kørslen af vogne fra samme kommune. Baggrunden for denne variation er bl.a. institutionernes beliggenhed eks. tæt på en kommunegrænse - samt andre geografiske forhold i kommunerne.

I bilag 3 er der givet en yderligere specifikation af kørselsmønstre i kommunerne.

### **Særlige forhold for vogne med taxitilladelse**

For vogne med taxitilladelse gælder, at kørselsmængden de seneste par år er reduceret, hvilket primært skyldes nedenstående faktorer:

- Kommunerne har de senere år opstrammet visitationspraksis, det vil sige at der generelt set er færre kørselsopgaver.
- Nedbrydning af lokale og regionale monopoler og øget konkurrence har sænket enhedspriserne. Tilsammen betyder det en væsentlig omfordeling af omsætning mellem taxivognmændene i branchen, og samlet set en omsætningsreduktion.
- Effektivisering af tildeling samt bedre koordinering i form af ibrugtagning af IT-systemet Planet i 2012. Planet tildeler kørsel efter objektive parametre, bl.a. om hvor en vogn geografisk befinder sig og hvilke timepris de enkelte vogne har.
- En stigende andel af kørslen leveres af vogne med OST-tilladelser. Vogne med taxibevilling får dermed også konkurrence ad den vej (bilag 4 viser antallet af aktive vogne i Flextrafik i 2014 fordelt på OST- og taxitilladelse).

Der er derudover usikkerhed om hvorvidt andre faktorer spiller ind i udviklingen indenfor taxa-branchen. Disse beskrives nedenfor:

### **Omfang af vogne med taxitilladelser og OST-tilladelse**

Når kørslen udføres via trafikskaberne gives der mulighed for, at udover vogne med taxitilladelser, kan også vogne med OST-tilladelse udføre kørslen.

Det er således givet, at en del af den kommunale kørsel, der tidligere udelukkende blev udført af vogne med taxitilladelse, nu også tildeles vogne med OST-tilladelse.

Den del af den kommunale kørsel, der tidligere udelukkende blev udført af vogne med taxitilladelse, tildeles således også vogne med OST-tilladelse.

### **Garantivogne**

Garantivogne er vogne, der skal stå til rådighed for FynBus og er garanteret betaling i et fastsat tidsrum, modsat variable vogne, der har rammeaftale uden garanti for kørsel.

Tabel 4: fordelingen af garantivogne på vognmænd

Garantivogne	2012	2013	2014
Bergholdt	0	1	0
Munkebo Taxi	0	0	8
Taxa Fyn	0	23	19
Taxi 7-9-13	5	19	0
TEA	0	0	28
Andre	0	8	23
<b>I alt</b>	<b>5</b>	<b>51</b>	<b>78</b>

Antallet af garantivogne er steget over de tre kontraktperioder. Fra 2013 til 2014 har Taxa Fyn mistet 4 vogne, mens Taxi 7-9-13 i seneste udbud har budt i det fælles vognmandsselskab TEA. I 2014 er 28 vogne tilfaldet TEA, mens 23 vogne er tilfaldet andre vognmænd, hvoraf størsteparten er jyske vognmænd.

**Oversigt over fordeling af biler med henholdsvis taxitilladelse og OST-tilladelser er pr under udarbejdelse.**

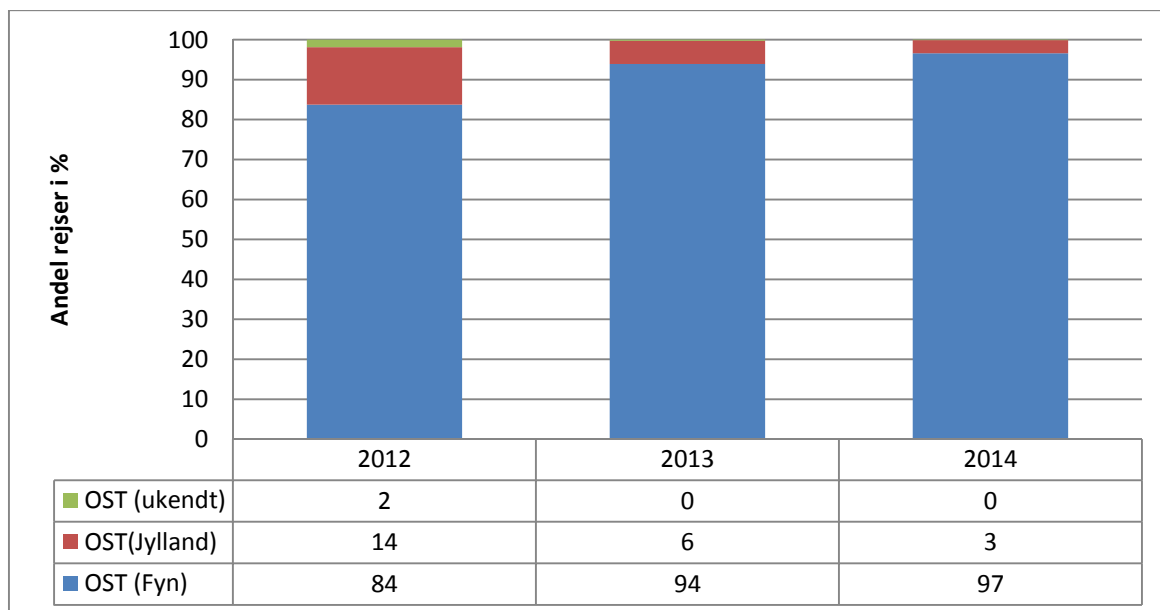
**Jyske vogne, der udfører kørslen i Odense**

Da rammekontrakterne omfatter siddende patientbefordring, kombineret med udbudsfællesskab med Midttrafik og Sydtrafik, vil der komme vogne fra Jylland, der bl.a. aflevere patienter på Odense Universitetshospital. En del af disse vogne kan efterfølgende via Planet blive booket til en ny lokal kørsel på Fyn, fordi vognen på det tidspunkt er det billigste tilbud.

I forbindelse med udbuddet skal tilbudsgivere oplyse, hvor den enkelte vogn har hjemsted, og dermed hvor vognen tager udgangspunkt om morgenen. Der kan altså både være tale om vogne med fynske ejere og vogne med jyske ejere, dog med hjemsted på Fyn.

Oversigten nedenfor viser, hjemstedet for vogne med OST-tilladelser, der udfører kørsel for Flextrafik, for perioden 2012 - 2014.

Figur 5: Fordeling på OST-vogns hjemsted



Det fremgår af ovenstående figur, at der i marts 2014 kun er 3 % af kørslen på Fyn der er udført af OST-vogne med hjemsted i Jylland. Som nævnt ovenfor kan der dog være tale om vogne ejet af vognmænd fra Jylland, der har valgt at have hjemsted for en vogn på Fyn.

### Social løndumping

Det følger af lovgivningen, at det er en forudsætning for at opnå henholdsvis taxitilladelse og OST-tilladelse, at ansatte får løn- og ansættelsesvilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder på den egn hvor arbejdet udføres.

Der hersker tvivl om hvorvidt alle vognmænd lever op til denne forpligtelse.

FynBus har på den baggrund anmodet Trafikstyrelsen samt enkelte kommuner om, at vurdere hvorvidt ca. 10 % af vognmændene honorerer de stillede krav til løn- og ansættelsesvilkår. Der er i den forbindelse taget udgangspunkt i tilbuddene med laveste timepris.

FynBus har indtil videre fået tilbagemelding fra Trafikstyrelsen og kommunerne vedr. ca. halvdelen af vognmændene.

Hverken Trafikstyrelsen eller kommunerne har indtil nu vurderet, at der har været anledning til kritik af løn- og ansættelsesforhold hos de vognmænd, der er undersøgt.

Nedenfor i tabel 5, 6 og 6 følger oversigt over de laveste priser fordelt på enkelt vogne, vogngrupper og garantivogne. Entreprenørerne har mulighed for at afgive tilbud med såvel enkeltvogne eller vogngrupper. Forskellen mellem disse typer er, at enkeltvogne er tilknyttet en bestemt adresse hvorudfra omkostningerne beregnes, hvorimod vogngrupper er tilknyttet et bestemt byområde. Sidstnævnte bruges ofte af selskaber med mange vogne, eksempelvis taxa-selskaber. Der er ingen planlægningsmæssige forskelle mellem enkeltvogne og vogngrupper.

Tabel 5: Enkeltvogne: Vogntyper, gennemsnitspriser og laveste bud.

	FynBus		Sydtrafik		Midttrafik							
Vogntype	1		2		3		4		5		6	
år	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
<b>Antal vogne</b>	27	24	422	784	106	86	62	50	577	566	80	109
<b>1. kvartil</b>	302	303	252	256	279	284	287	325	295	295	290	300
<b>2. kvartil</b>	339	328	270	268	289	295	351	354	339	318	315	312
<b>3. kvartil</b>	348	350	309	290	325	340	380	394	348	350	341	325
<b>Min</b>	228	220	227	228	250	250	258	265	260	269	275	288
<b>Maks</b>	351	407	409	413	500	413	440	430	1.050	495	475	600
<b>Gns</b>	315	322	281	279	305	308	334	362	343	326	326	325
<b>Laveste priser indenfor hver vogntype</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>
	A	220	I	228	K	250	N	265	M	269	Ø	288
	B	250	I	228	L	260	O	299	M	269	Å	288
	B	250	I	228	L	260	O	299	N	270	AA	289
	C	268	I	228	L	260	O	299	U	270	Ø	289
	C	268	I	228	L	260	P	305	N	275	AB	290
	D	289	I	232	L	260	Q	305	V	275	AB	290
	E	308	I	232	L	260	R	310	X	278	AB	290
	F	310	I	234	K	264	S	310	Y	279	AB	290
	G	320	I	234	M	265	T	315	Z	280	AB	294
	H	320	J	235	K	269	T	315	Æ	283	AB	295

Tabel 5 viser eksempelvis at gennemsnitsprisen for vogne i vogngruppe I er 322 kr. Markeret med farve er vist de laveste tilbud. Det ses at det 10. laveste tilbud ligger tæt på gennemsnitsprisen. Dette kan indikere at prisdumping ikke har den store betydning for konkurrenceforholdene. En konklusion forudsætter en analyse af omsætningen fordelt på prisgrupper.

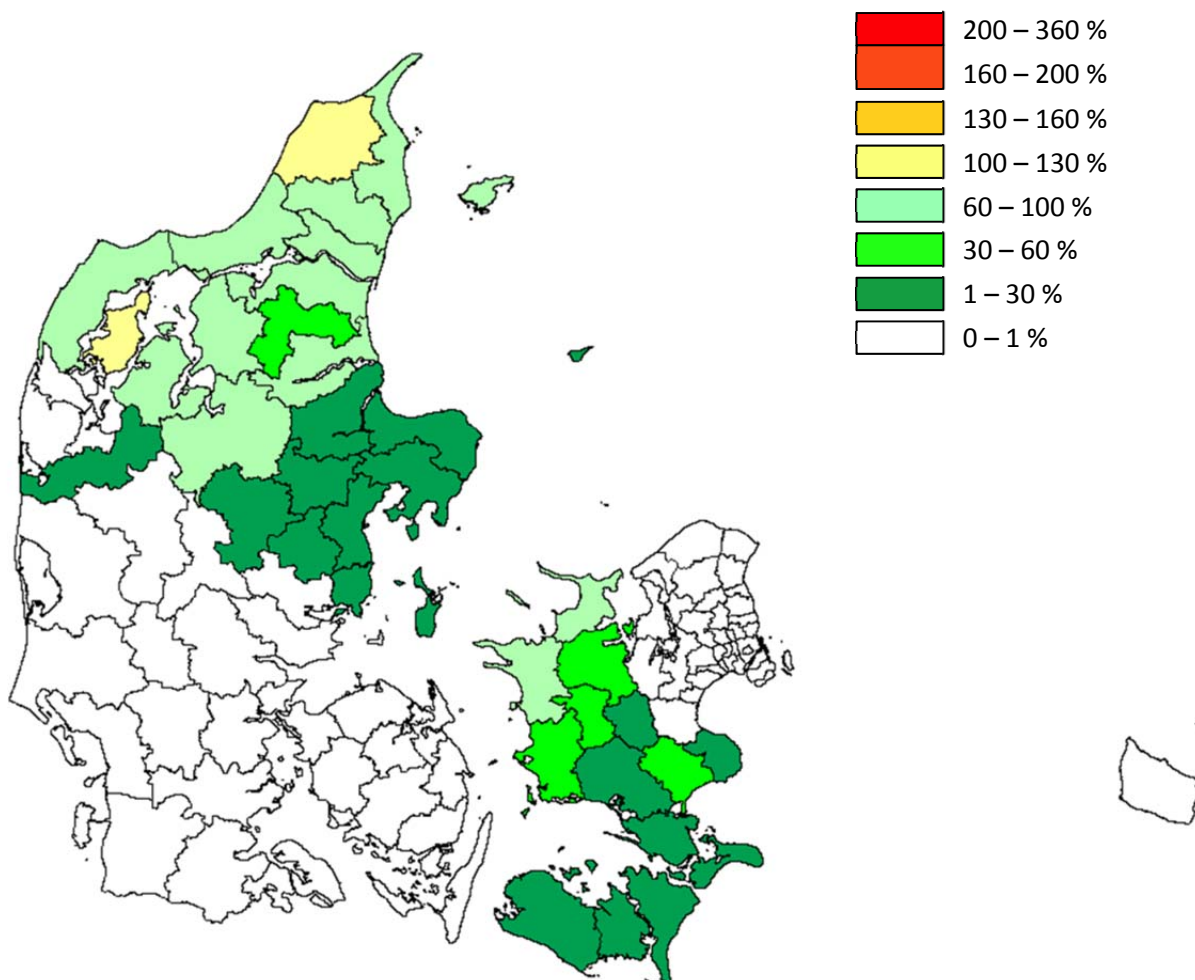


Tabel 7: Garantivogne: Vogntyper, gennemsnitspriser og laveste bud

	FynBus		Sydtrafik		Midttrafik	
Vogntype	2		5		6	
år	2012	2013	2012	2013	2012	2013
<b>Antal vogne</b>	33	37	58	41	53	39
<b>1. kvartil</b>	225	229	283	279	288	293
<b>2. kvartil</b>	238	248	284	287	295	306
<b>3. kvartil</b>	250	254	292	287	309	308
<b>Min</b>	194	209	275	249	267	288
<b>Maks</b>	270	285	300	298	331	325
<b>Gns</b>	238	241	286	284	297	302
	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>	<b>Firma</b>	<b>Pris 2013</b>
	I	209	Y	249	AA	288
	AH	210	AR	275	C	288
	AH	210	AS	279	P	288
	I	221	AS	279	P	288
	AG	222	AS	279	X	289
	AO	223	AS	279	C	291
	AP	224	AS	279	AS	292
	AH	224	AS	279	AS	292
	AQ	225	AS	279	AB	293
	AP	229	AS	279	AB	293

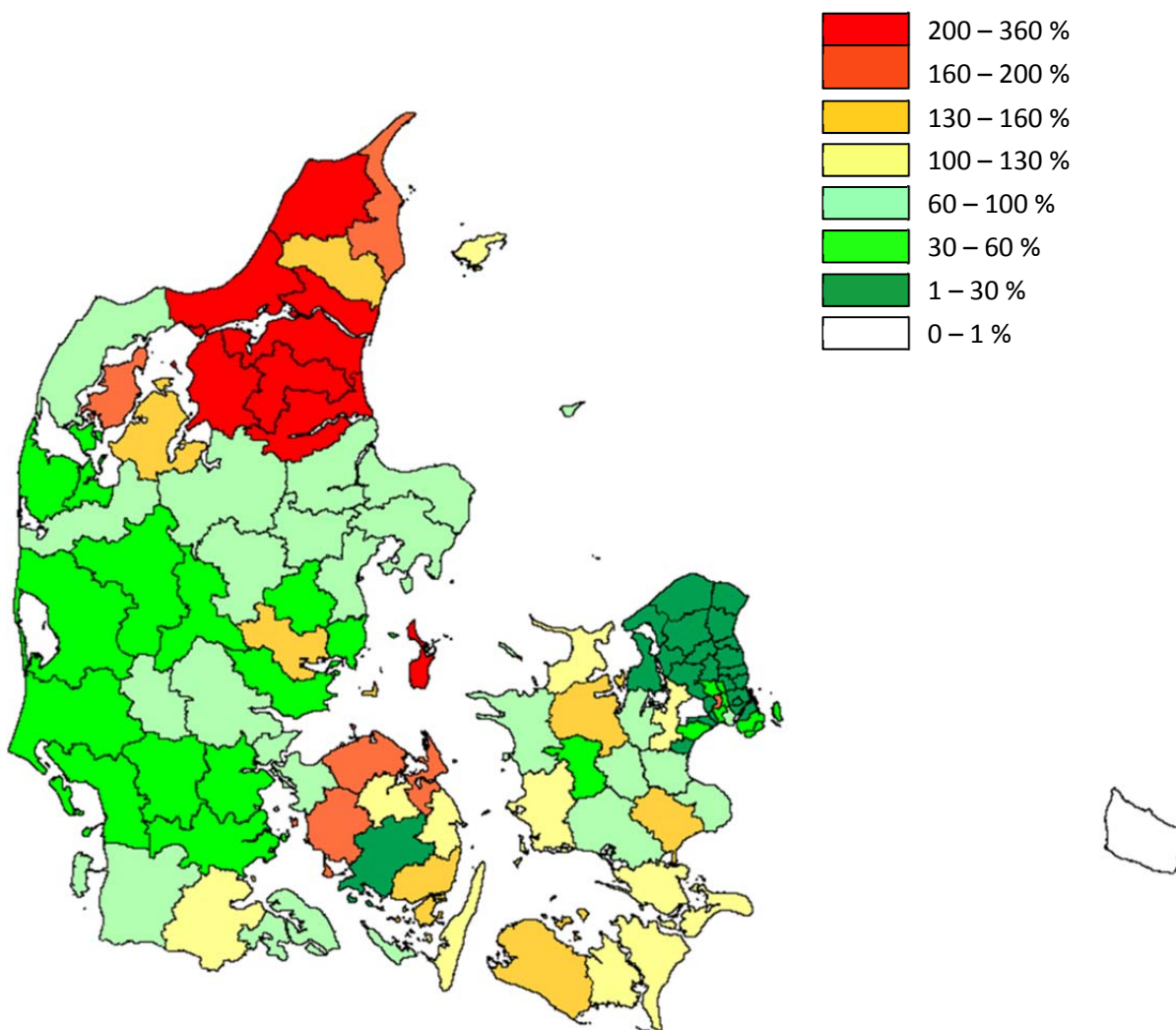
**Bilag I: Udbredelsen af flexkørsel i Danmark i 2007 og 2013.**

**Forhold mellem antal rejser og kommunens indbyggertal i 2007**





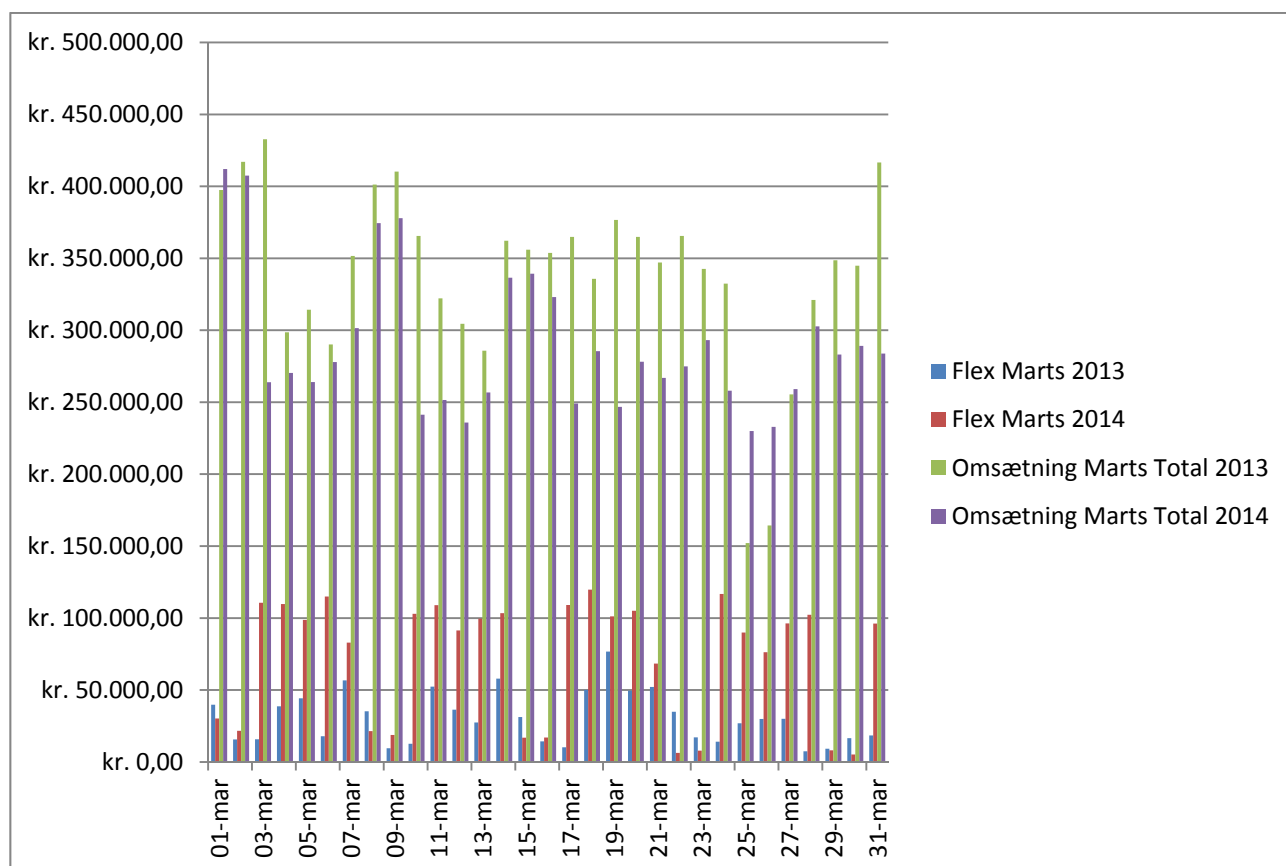
## Forhold mellem antal rejser og kommunens indbyggertal i 2013



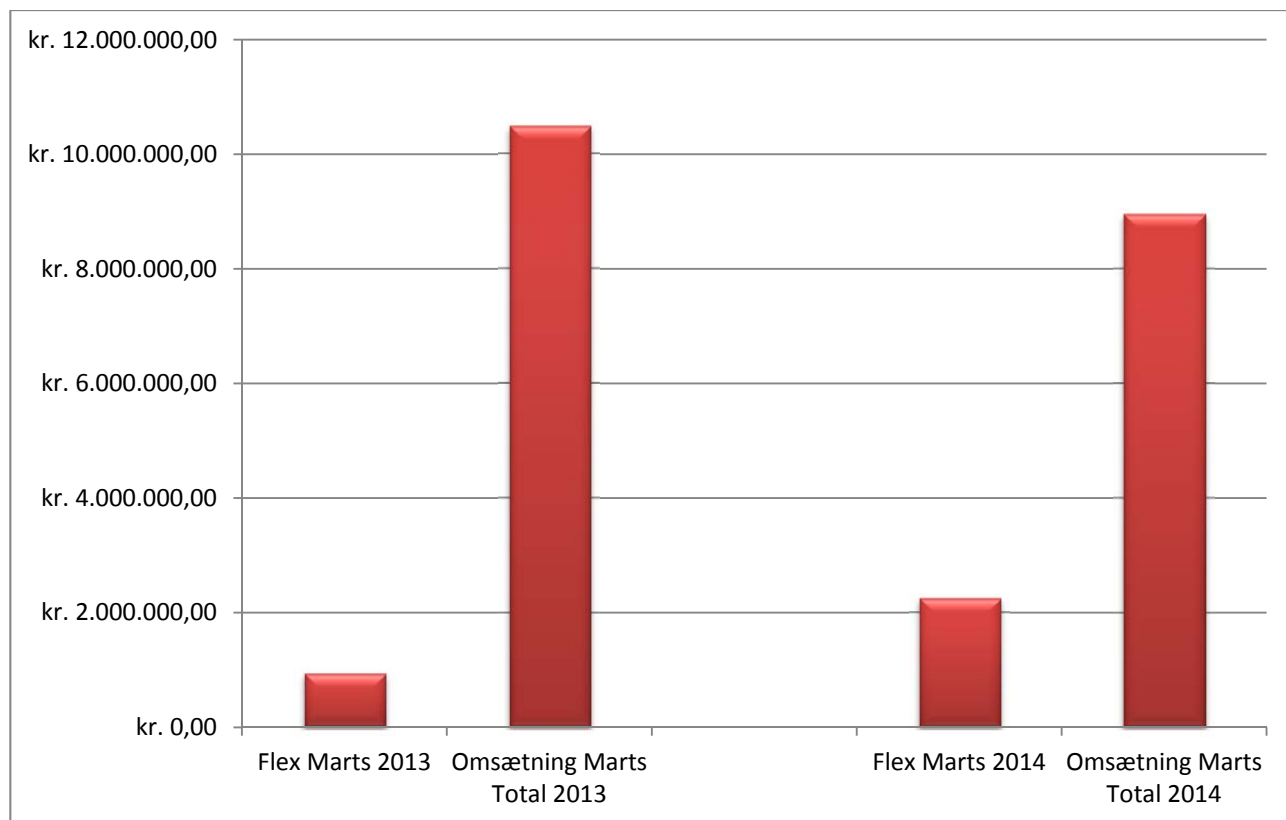
## Bilag 2: Oplysninger fra Taxa Fyn om udviklingen i omsætningen fra 2013 til 2014 (marts måned).

Oplysninger fra Taxa Fyn peger på at der i marts måned 2014 har været en lavere omsætning end i marts måned 2013.

### Omsætning Odense Taxa



### Omsætning Odense Taxa

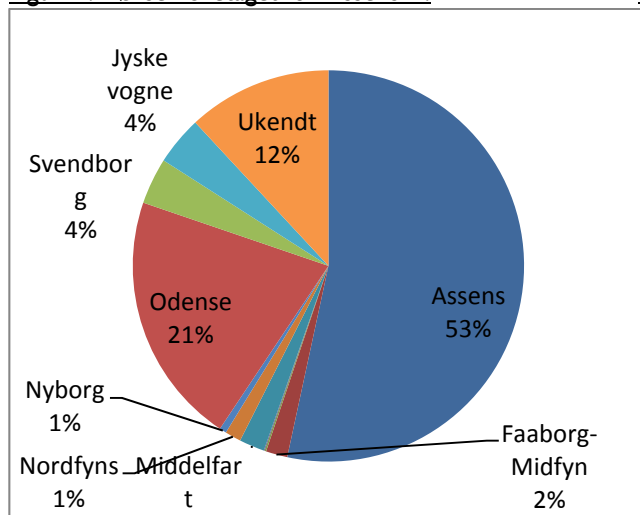


### Bilag 3: Beskrivelse af kørsel som er placeret i Flextrafik i kontraktperioden marts 2014.

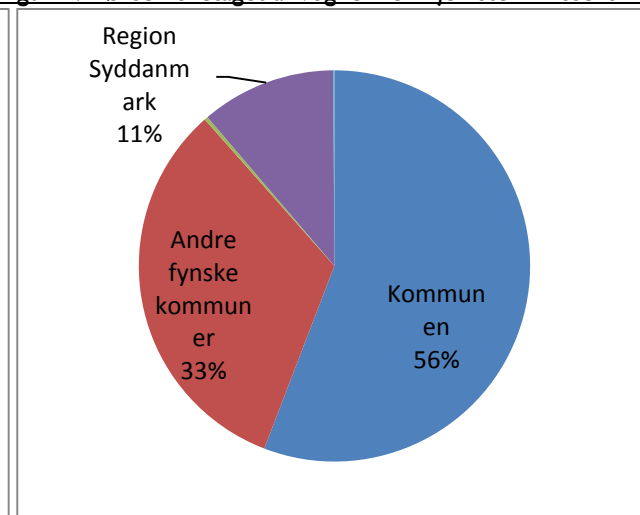
#### Assens Kommune

Assens Kommune har i kontraktperioden haft 6.820 kørsler, hvoraf 53 % er foretaget af vogne med hjemsted i Assens Kommune (figur A). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 6.520 kørsler, hvoraf 56 % er foretaget for deres hjemkommune (figur B).

Figur A: Kørsel foretaget for Assens K.



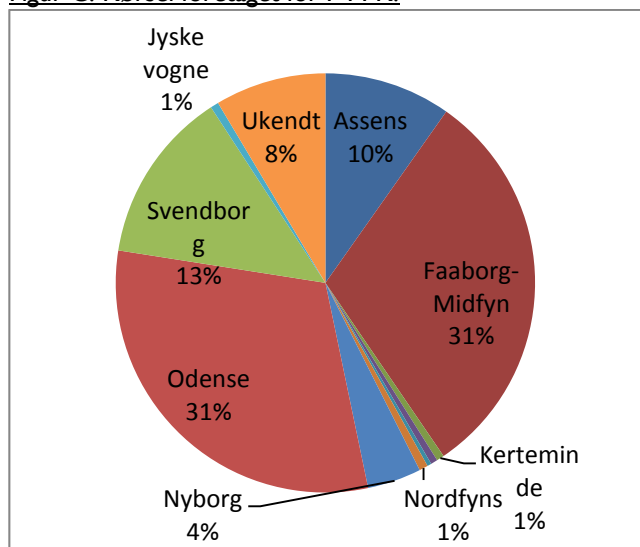
Figur B: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Assens K.



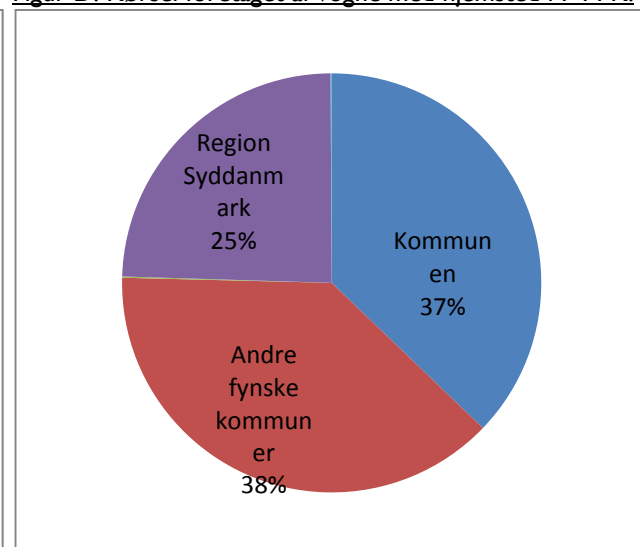
#### Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg-Midtfyns Kommune har i kontraktperioden haft 4.601 kørsler, hvoraf 31 % er foretaget af vogne med hjemsted i Faaborg-Midtfyn Kommune (figur C). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 3.799 kørsler, hvoraf 37 % er foretaget for deres hjemkommune (figur D).

Figur C: Kørsel foretaget for F-M K.



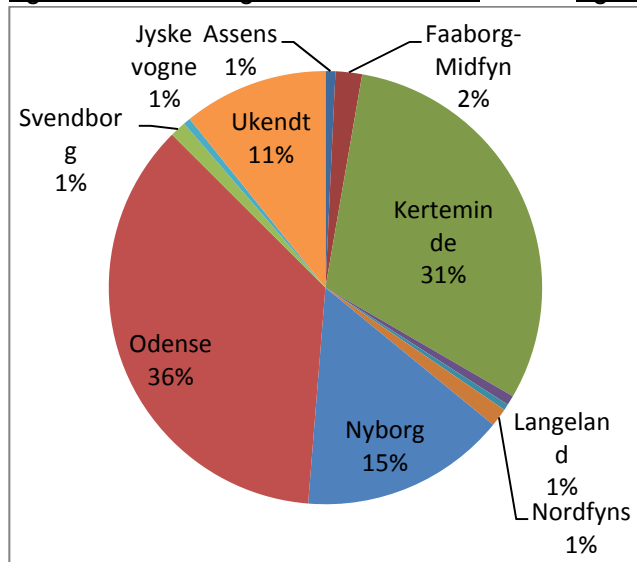
Figur D: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i F-M K.



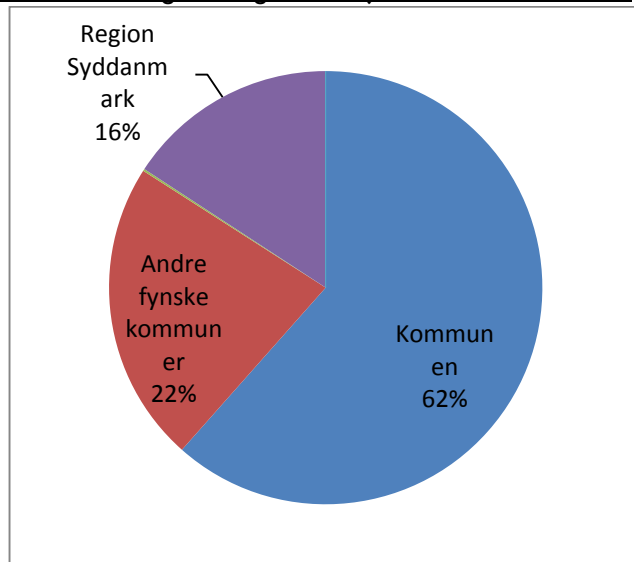
### Kerteminde Kommune

Kerteminde Kommune har i kontraktperioden haft 3.932 kørsler, hvoraf 31 % er foretaget af vogne med hjemsted i Kerteminde Kommune (figur E). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 1.958 kørsler, hvoraf 62 % er foretaget for deres hjemkommune (figur F).

Figur E: Kørsel foretaget for Kerteminde K.



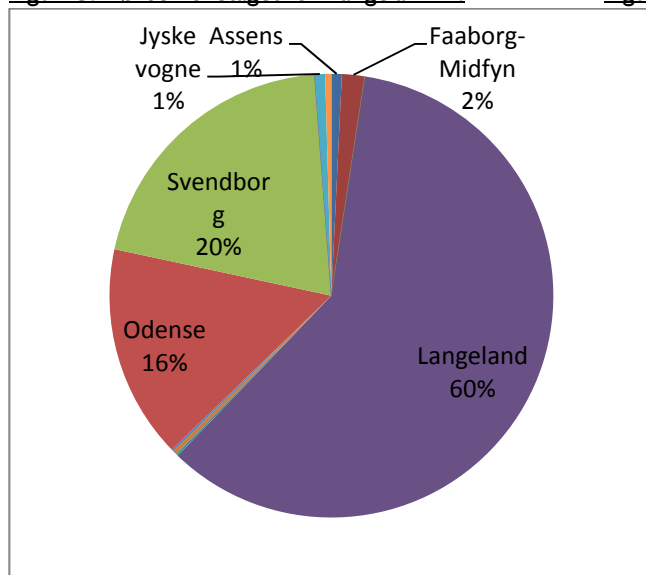
Figur F: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Kerteminde K.



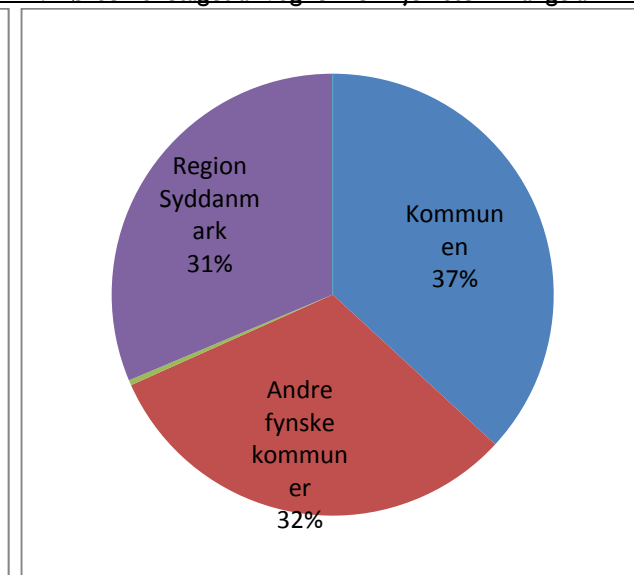
### Langeland Kommune

Langeland Kommune har i kontraktperioden haft 661 kørsler, hvoraf 60 % er foretaget af vogne med hjemsted i Langeland Kommune (figur G). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 1.072 kørsler, hvoraf 37 % er foretaget for deres hjemkommune (figur H).

Figur G: Kørsel foretaget for Langeland K.



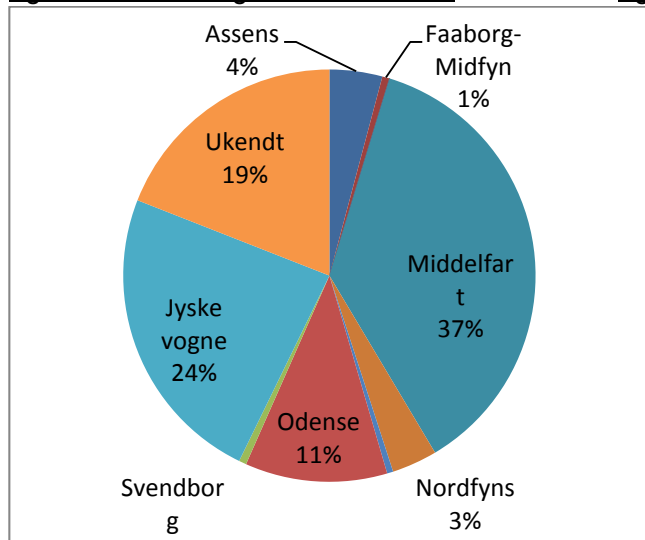
Figur H: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Langeland K.



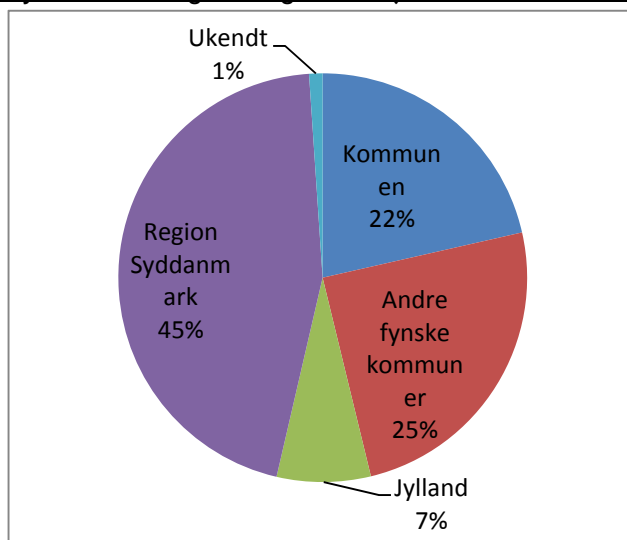
### Middelfart Kommune

Middelfart Kommune har i kontraktperioden haft 1.040 kørsler, hvoraf 37 % er foretaget af vogne med hjemsted i Middelfart Kommune (figur I). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 1.781 kørsler, hvoraf 22 % er foretaget for deres hjemkommune (figur J).

Figur I: Kørsel foretaget for Middelfart K.



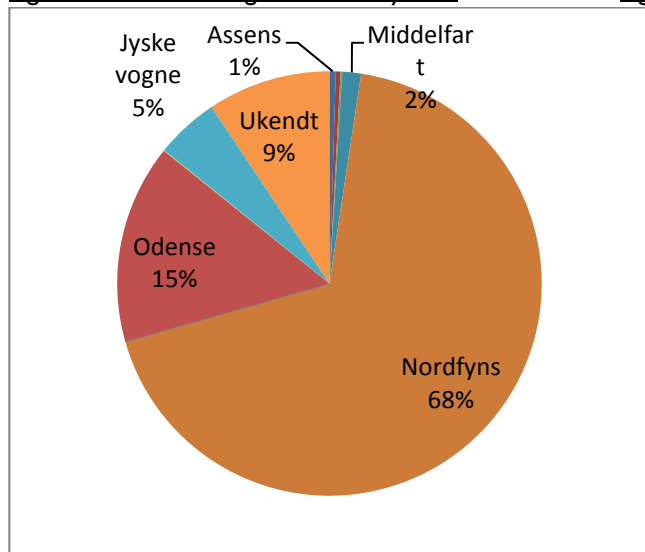
Figur J: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Middelfart K.



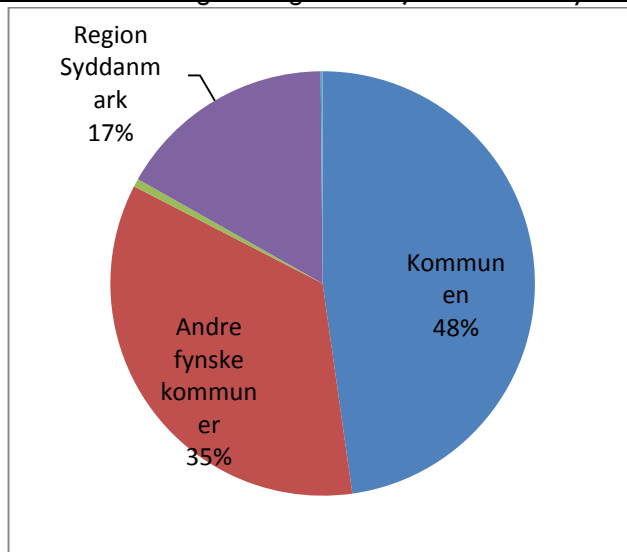
### Nordfyns Kommune

Nordfyns Kommune har i kontraktperioden haft 3.790 kørsler, hvoraf 68 % er foretaget af vogne med hjemsted i Nordfyns Kommune (figur K). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 5.410 kørsler, hvoraf 48 % er foretaget for deres hjemkommune (figur L).

Figur K: Kørsel foretaget for Nordfyns K.



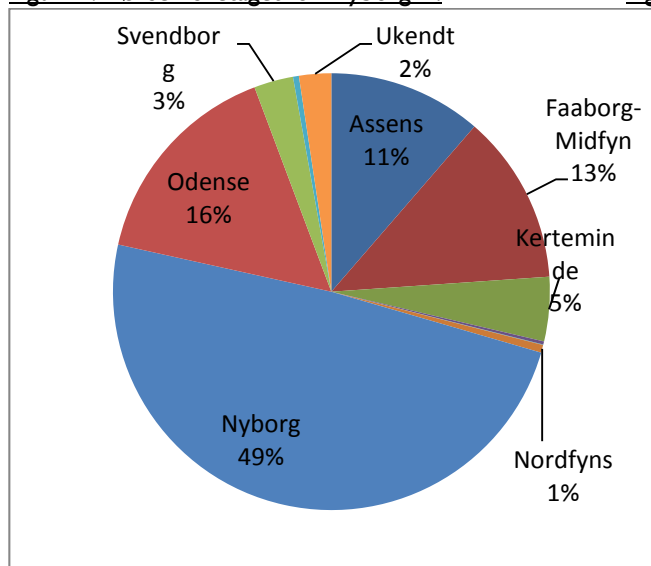
Figur L: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Nordfyns K.



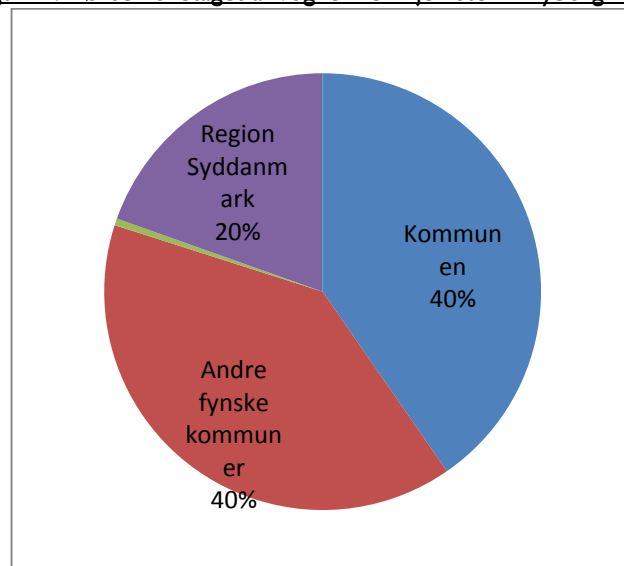
### Nyborg Kommune

Nyborg Kommune har i kontraktperioden haft 2.271 kørsler, hvoraf 49 % er foretaget af vogne med hjemsted i Nyborg Kommune (figur M). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 2.755 kørsler, hvoraf 40 % er foretaget for deres hjemkommune (figur N).

Figur M: Kørsel foretaget for Nyborg K.



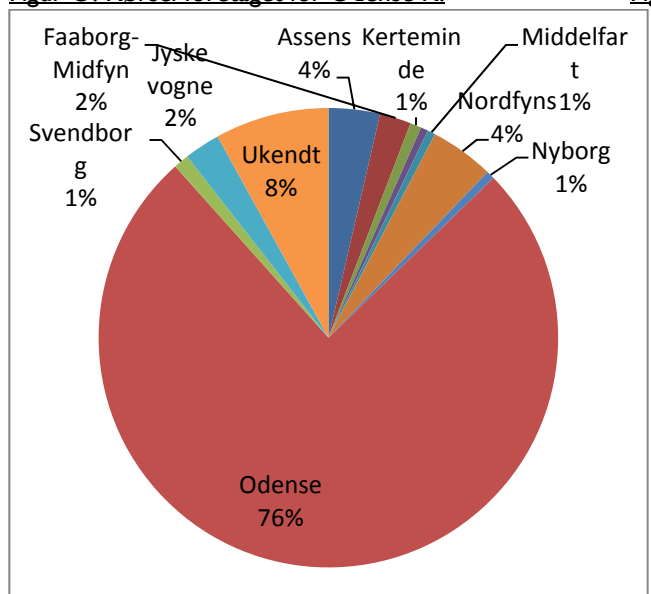
Figur N: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Nyborg K.



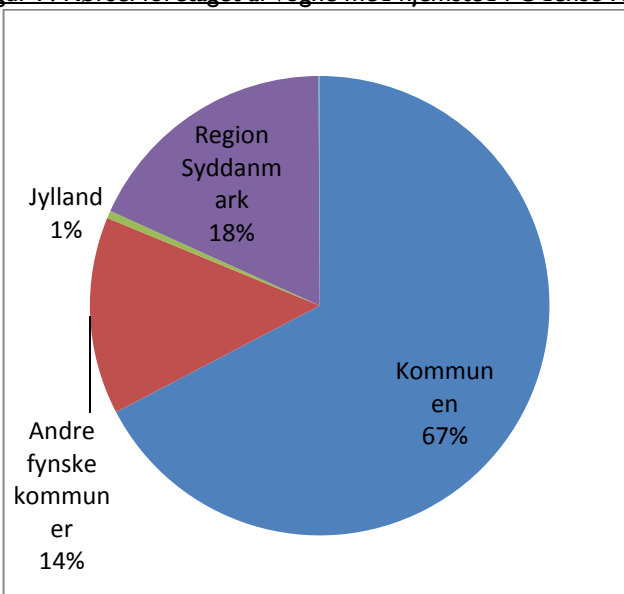
### Odense Kommune

Odense Kommune har i kontraktperioden haft 35.931 kørsler, hvoraf 76 % er foretaget af vogne med hjemsted i Odense Kommune (figur O). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 40.360 kørsler, hvoraf 67 % er foretaget for deres hjemkommune (figur P).

Figur O: Kørsel foretaget for Odense K.



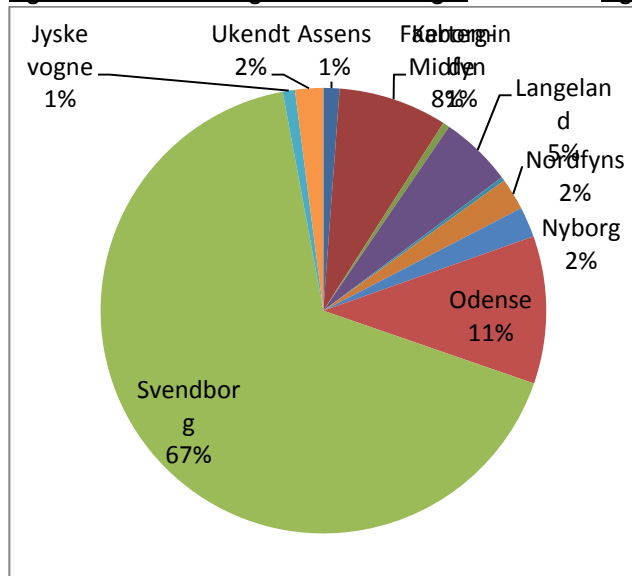
Figur P: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Odense K.



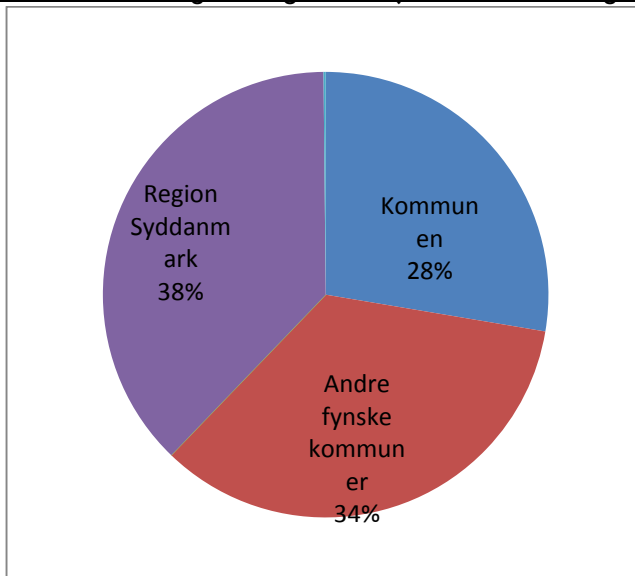
### Svendborg Kommune

Svendborg Kommune har i kontraktperioden haft 1.812 kørsler, hvoraf 67 % er foretaget af vogne med hjemsted i Svendborg Kommune (figur Q). De samme vogne har også foretaget kørsler for andre kommuner og regionen. I alt har de foretaget 4.377 kørsler, hvoraf 28 % er foretaget for deres hjemkommune (figur R).

Figur Q: Kørsel foretaget for Svendborg K



Figur R: Kørsel foretaget af vogne med hjemsted i Svendborg K.



### Ærø Kommune

Data behæftet stor usikkerhed og er ikke gennemgået her.



**Bilag 4: Antallet af aktive vogne i Flextrafik fordelt på tilladelsestype i 2014**

<b>Tilladelsestype</b>	<b>Variable vogne</b>	<b>Vogne i vogngrupper</b>	<b>Garantivogne</b>	<b>Totalt</b>
Taxa	50	260	3	<b>313</b>
OST	111	100	75	<b>286</b>
<b>I alt</b>	<b>161</b>	<b>360</b>	<b>78</b>	<b>599</b>

# Markedsføring 2014

Bilag 6.1

Januar 2014    Februar 2014    Marts 2014    April 2014    Maj 2014    Juni 2014    Juli 2014    August 2014    September 2014    Oktober 2014    November 2014    December 2014

	Januar 2014	Februar 2014	Marts 2014	April 2014	Maj 2014	Juni 2014	Juli 2014	August 2014	September 2014	Oktober 2014	November 2014	December 2014
<b>Fokus-kampagne</b>				Vælg rigtigt	TBT + køreplan	TBT + køreplan	FlexKVIK	10 + 2		Vælg rigtigt		
<b>Supplerende kampagne</b>	Adfærd + "aflyst" KP-skitte		Ny hjemmeside / ny trafikinformation	Adfærd	SommerKVIK		Adfærd	Kortforny	Hjemmeside / trafikinformation			
<b>Salgs-kampagne</b>	Isskraber	Ungkort 1	Mobilbillet	Ungkort 2	Turister	TBT	Attraktion og event	Mobilbillet			Julefrokost + Isskraber	
<b>Vidste du at-kampagne</b>	Omkørsler + girokort UUD		Rejsetid	Tilfredshed	Pris	Fyld dit kort	QR-kode	RP-app	Skriv til FynBus	SMS stoppested	Citybus	Telekørsel for alle
<b>Informations-kampagne</b>	Takster	Ferie-KP	Næsbyvej			Ferie-KP		Lokal-KP		Ferie-KP		Ferie-KP
<b>Nyhedsbrev</b>			Hjemmeside + BusAlarm		Køreplan + TBT			KP og skolestart			Natbus + julekøreplan + flexkvik	
<b>By-indsats</b>		Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by		Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by	Udvalgt by
<b>Tema-indsats</b>	Bogense pensionister	Næsby pensionister	SBH Selvbetjening					Telekørsel	Ungdomsudd	Voksen på 16	Telekørsel	