

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Torsdag, den 10. april 2014 kl. 16.00-19.00

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
Kundechef Helle Nielsen
Drifts- & Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Afbud

Tadzudim Kasami, Taxa Fyn har foretræde for bestyrelsen kl. 16.00 – 16.30 i forbindelse med Fyn-Bus' overtagelse af flexkørsel for Odense Kommune.

Notat af 3. April 2014 fremsendt til behandling i Økonomiudvalget, Odense Kommune den 9. April 2014 vedlægges til orientering.

DAGSORDEN

Sager til beslutning:	3
1. Trafikplan 2014 - 2017	3
2. Udbud af dele af bybuskørsel i Odense Kommune	5
Sager til drøftelse:	5
Sager til orientering:.....	5
3. Kundetilfredshedsundersøgelse 2014	5
4. FynBus' ny hjemmeside	6
5. Redegørelse for kompensation	7
6. Eventuelt.....	8
7. Meddelelser	8
8. Introduktion for bestyrelsen.....	8

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.

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.

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

2. Udbud af dele af bybuskørsel i Odense Kommune

Resumé:

FynBus' bestyrelse skal i henhold til den vedtagne udbudspolitik godkende rammerne for udbud, der gennemføres af FynBus. Dele af bybuskørsel i Odense Kommune skal udbydes den 11. april 2014, med kontraktstart i august 2015.

Rammerne forelægges til bestyrelsens godkendelse.

Sagsfremstilling:

Dele af bybuskørslen i Odense Kommune skal i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet udbydes med henblik på kontraktstart ved køreplansskifte i august 2015. Den nuværende kontrakt udløb oprindeligt i sommeren 2013, men det blev efterfølgende besluttet at udnytte optionerne på 2 x 1 års forlængelse.

Den del af bybuskørslen, som Odense Bybusser udfører, vil ikke være en del af udbuddet.

FynBus har løbende været i dialog med Odense Kommune om rammerne for udbuddet.

Rammerne for det kommende udbud af dele af buskørsel i Odense Kommune er beskrevet i vedlagte bilag 2.1 "Rammerne for EU-udbud af dele af bybuskørslen i Odense Kommune".

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- rammer for udbud af dele af bybuskørslen i Odense Kommune.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Rammer for EU-udbud af dele af bybuskørslen i Odense Kommune

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

3. Kundetilfredshedsundersøgelse 2014

Resumé:

FynBus gennemfører årlige tilfredshedsundersøgelser. Herunder afdækkes tilfredshed, loyalitet og image, samt en række situationer, hvor kunderne møder FynBus.

Resultaterne af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse præsenteres i mødet. Undersøgelsen offentliggøres herefter på FynBus' hjemmeside.

Sagsfremstilling:

FynBus har siden 2008 gennemført en årlig kundetilfredsundersøgelse blandt kunderne i henholdsvis regionalbusser, Odense Bybusser og Svendborg Bybusser.

Hvert år interviewes omkring 1.100 personer af et udvalgt analyseinstitut, og FynBus får således et øjebliksbillede af tilfredsheden blandt en repræsentativ del af buskunderne.

I undersøgelsen spørges til tilfredshed, loyalitet og image. Der spørges også ind til kundernes møde med FynBus i form af buschauffører, kundeambassadører, kundecentre, kontrolører, hjemmeside, Facebook m. fl.

Formålet med undersøgelsen er dels at dokumentere resultaterne af årets indsatser, men også at få input til nye indsatser og kvalitetsforbedringer.

Resultaterne af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse præsenteres i mødet. Undersøgelsen offentliggøres herefter på FynBus' hjemmeside.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**4. FynBus' ny hjemmeside****Resumé:**

FynBus' nye hjemmeside præsenteres, og der redegøres for de overvejelser, der ligger til grund for den nye hjemmeside.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med vedtagelsen af anlægsbudgettet for 2013 bevilgede bestyrelsen kr. 625.000 til udviklingen af en ny hjemmeside for FynBus. Selve udviklingsarbejdet blev afsluttet i 2013.

I 2014 er den nye hjemmeside færdiggjort, og onsdag den 26. marts 2014 havde hjemmesiden premiere på adressen: "www.fynbus.dk".

I tilblivelsen af den nye hjemmeside har brugerrelevans og brugervenlighed været vægtet meget højt, ligesom hjemmesiden er udviklet til at kunne bruges på en lang række medier, herunder PC, smartphones og tablets.

Den nye hjemmeside vil blive præsenteret i mødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

5. Redegørelse for kompensation

Resumé:

På baggrund af et spørgsmål fra bestyrelsen er reglerne for kompensation af periodekort i forbindelse med aflyste tog blevet gennemgået. DSB's henholdsvis FynBus' regler giver begge mulighed for forholdsmæssig kompensation på en række nærmere bestemte vilkår.

På baggrund af gennemgangen vil FynBus' regler for kompensation blive revideret.

Sagsfremstilling:

FynBus har modtaget spørgsmål om kompensation til en kunde med periodekort i forbindelse med aflyst tog:

- Hvis toget mellem Fredericia og Odense aflyses, hvilket vil sige en strækning på tværs af grænsen mellem trafikselskaber.
- Hvis toget mellem Middelfart og Odense aflyses, hvilket vil sige en strækning inden for et trafikselskabs område.

FynBus kan, inden for trafikselskabets område udstede kort til en strækning, der kan køres med tog, fx Middelfart – Odense, og DSB kan udstede kort med både DSB's og FynBus' logo til samme strækning. Begge kort kan anvendes såvel i toget som i bussen.

Det gælder generelt for DSB, at når man rejser med DSB's personlige togkort (månedskort, periodekort/pendlerkort) i fjern- og regionaltog, er man omfattet af DSB Pendler Rejsetidsgaranti, forudsat kunden aktivt tilmelder sig denne. Man kan ikke tilmelde sig DSB Pendler Rejsetidsgaranti med et FynBus periodekort.

Beregning DSB

DSB beregner for hver 1 % dårligere rettidighed/pålidelighed end det lovede niveau, kompensation med 1 % af prisen på togkortet, udregnet i 30-dages perioder. Dette forudsætter, at kunden aktivt har tilmeldt sig DSB Pendler Rejsetidsgaranti.

Beregning FynBus

FynBus beregner godtgørelse således, at kunden tilbagebetales et forholdsmæssigt beløb svarende til antallet af dage med forstyrrelser i driften på den relevante rute, indenfor den relevante periode. Dette gælder dog kun hvis kravet er mindst 50,00 kr. og efter nærmere beskrevne tidsmæssige krav til driftsforstyrrelsen.

Hverken DSB eller FynBus kompenserer henholdsvis godtgør den anden parts kort. DSB kompenserer dog også kunder, der har et DSB-kort med FynBus' logo, såfremt de er tilmeldt DSB Pendler Rejsetidsgaranti og den relevante målestrekning (fx Middelfart - Odense).

DSB har en klart beskrevet beregning for opnåelse af kompensation, og DSB har opstillet retningslinjer for hvordan kompensationen opnås.

FynBus har ikke et klart beskrevet grundlag, og har kun i meget få tilfælde givet kompensation til kunder i forbindelse med større driftsforstyrrelser. Dette er primært sket i forbindelse med strejken blandt Arriva-chaufførerne i 2008.

FynBus har i stedet indført en rejsetidsgaranti, der gælder når bussen udebliver eller er forsinket i mere end 20 minutter. I disse tilfælde betaler FynBus for en taxa. Den årlige udgift var i 2013 ca. 140.000 kr. FynBus betragter Rejsetidsgarantien som en foranstaltning i forhold til større nedbrud og force majeure.

FynBus' Rejsetidsgaranti gælder ligeledes i de tilfælde, hvor kunden med et FynBus periodekort, på perronen opdager, at et tog er blevet aflyst (ikke-varslet aflysning).

I forbindelse med indførelse af Rejsekortet drøfter trafikkselskaberne og togoperatørerne i Bus&Tog-samarbejdet mulighederne for indførelse af fælles kompensationsregler.

FynBus rejsetidsgaranti gælder i princippet også for togrejsende med et FynBus periodekort, der på perronen konstaterer, at toget er mere end 20 minutter forsinket.

Kompensation er beskrevet i detaljer i vedlagte bilag 5.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 5.1

Notat DSB's og FynBus' regler for kompensation i forbindelse med aflyste tog.

6. Eventuelt**7. Meddelelser**

- Seler i rutebusser

Præsentation:**8. Introduktion for bestyrelsen**

FynBus' markedsføring v. Martin Bødker Krogh

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



Indhold

s. 3 Forord

s. 7 Indledning

- s. 8 Serviceniveau
- s. 8 Udvikling i passagertal
- s. 9 Rutestruktur
- s. 11 Rejser på en dag
- s. 14 Telekørsel

s.17 Rammeforudsætninger

- s. 18 Befolkningsudvikling
- s. 18 Befolknings sammensætning
- s. 19 Bilrådighed
- s. 21 Byer og boliger
- s. 25 Uddannelse og skoler
- s. 29 Tog- og færgebetjening
- s. 34 Færger
- s. 35 Økonomi

s.39 Potentiale og markedsandel

- s. 40 Skolerejser
- s. 45 Indkøbs- og fritidsrejser
- s. 47 Uddannelsespendling
- s. 51 Erhvervs pendling

s.55 Infrastruktur

- s. 55 Tracéer og rettidighed
- s. 58 Fremkommelighed
- s. 62 Stoppesteder og terminaler
- s. 64 Trafikinformati on på stoppesteder

s.65 Rute og telekørsel

- s. 66 Togbetjening
- s. 66 Økonomi og driftsomfang
- s. 67 Det overordnede busnet
- s. 67 Langeskov Station
- s. 73 Bybusser i Odense
- s. 75 Kapacitetsstyring og kapacitetsplanlægning.
- s. 76 Bybusser i Svendborg
- s. 76 Uddannelsesruter
- s. 93 Skoleruter
- s. 95 Telekørsel
- s. 95 Telekørsel Basis
- s. 96 Telekørsel Pendler
- s. 97 Forsøg med Telekørsel Pendler

s.100 Trafikinformati on

- s. 101 Strategi
- s. 101 Hjemmeside
- s. 101 Realtid og korrespondancesikring
- s. 103 Trafikinformati on under rejsen
- s. 105 Trafikinformati on på store rejsemål
- s. 106 Design
- s. 107 Trykte køreplaner
- s. 107 Informati on og salg
- s. 107 Rutekort

s.109 Inddragelse

- s. 109 Høringer ved omlægninger og til hverdag
- s. 110 Input fra chaufførsædet
- s. 110 Måling af tilfredshed

s.113 Billettering

- s. 113 Takst- og zonesystem
- s. 115 Billetterings- og salgssystem
- s. 116 Bus og tog samarbejdet
- s. 116 Takster som strategisk styringsværktøj
- s. 117 Overgang til landsdækkende enkeltbillet og Rejsekort.

s.119 Flextrafik

- s. 122 Servicemål for alle ordninger

s.123 Busser

- s. 123 Busser
- s. 127 Miljøkrav til busser og chauffører
- s. 130 Alternative drivmidler

Forord

Dette er FynBus' plan for, hvordan den kollektive trafik på Fyn, Langeland og Ærø skal udvikle sig over de næste fire år.



Planen foreslår konkrete tiltag, der skal virkeliggøre Den Syddanske Vision for Kollektiv Trafik. Denne vision er udarbejdet af trafiksselskaberne FynBus og Sydtrafik i fællesskab. Visionen skal endeligt godkendes af kommunerne og Region Syddanmark.

Visionen lyder således:

Den kollektive trafik i Syddanmark

- A. Skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer.***
- B. Skal være omkostningseffektiv***
- C. Skal til enhver tid naturligt indgå i borgernes valg af transportform.***
- D. Skal samlet set øges og samtidig udgøre en stigende andel af den samlede persontrafik.***
- E. Skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service- og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning i hele regionen.***
- F. Skal have et faldende miljøaftryk***
- G. Skal være referencestandard – dvs. blive vurderet blandt de bedste til at måle sig op mod i andre tilsvarende trafikssystemer i og uden for Danmark.***

Visionen er tæt koblet til det nationale mål om, at passagertallet i bustrafikken skal vokse med 50 % i perioden fra 2010-2030, svarende til en vækst på 2,5 % om året i gennemsnit.

I processen med visionen er der også udarbejdet konkrete betjeningsprincipper :

- 1. En højfrekvent og sammenhængende togbetjening**, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive trafikbetjening
- 2. Der skal mellem byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et højfrekvent regionalt bussystem**, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:
 - A. Erhvervspendlere:** Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer.
 - B. Uddannelsessøgende:** Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal være højfrekvente og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller også store krav til uddannelsesinstitutionerne.
 - C. Togpendlere:** I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter alle IC- og Lyntogsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervspendling mellem de større byer.
- 3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem**, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget i relevante retninger
- 4. I de tyndt befolkede områder skal der være et velfungerende kollektivt trafiktilbud**, som understøtter bosætningen uden for de større byer i kraft af gode korrespondancer til de større byers arbejdsplads- og serviceudbud. Dette trafiktilbud udgør en modvægt til den stigende urbanisering. Tilbuddet skal ved hjælp af behovsstyret trafik betjene forskellige målgrupper:

A. Erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer.

B. Ærinde- og fritidsrejser

Trafikplanen beskriver de tiltag, som FynBus allerede arbejder med, og de tiltag, der skal arbejdes med i fremtiden. Tiltagene er baseret på de erfaringer, som FynBus har gjort i den forløbne periode.

Desuden beskriver trafikplanen konsekvenserne af forestående udfordringer omkring togbetjening, infrastruktur, uddannelsesreformer med mere, samt FynBus' vurderinger af, hvordan trafikskelskabet kan medvirke til at løse disse udfordringer.



Morten Andersen
Bestyrelsesformand



Carsten Hyldborg
Direktør

*Visionen er tæt koblet til det nationale mål om, at **passagertallet i busstrafikken skal vokse med 50 % i perioden fra 2010-2030, svarende til en vækst på 2,5 % om året i gennemsnit.***

Indled- ning



*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, der trådte i kraft i 2007.***

En af strukturreformens konsekvenser var, at 32 fynske kommuner blev lagt sammen til 10 større kommuner.

Baggrunden for den første trafikplan var indførelsen af Region Syddanmarks principper for regional bustrafik på Fyn i sommeren 2010, der ændrede forudsætningerne for den tidligere amtskommunale planlægning af bustrafikken. Trafikplanen 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. Som konsekvens heraf blev betjeningen i de tyndere befolkede områder og i bybusbyerne i endnu større omfang kommunale opgaver. I Odense og Svendborg dog i en integreret arbejdsdeling

mellem regionale ruter og bybusruter, så busserne supplerer hinanden.

Indførelsen af Region Syddanmarks principper skete parallelt med en 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 %.

Indførelsen af de regionale principper og den store nedskæring medførte, at flere kommuner fandt det nødvendigt at supplere den regionalt betalte kørsel med fælleskommunale ruter, der kører på tværs af flere kommuner, lige som den regionale trafik.

Desuden blev der også 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 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 at letbanen forventes at køre i 2020.

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

Trafikplanen er desuden blevet til på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort, for eksempel forsøgsprojekterne omkring trafikinformation, mobility management og kundefokuseret samarbejde med entreprenører.

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

Serviceniveau

Målt i antallet af køreplantimer, det vil sige de timer kunderne kan stå på bussen, har udviklingen i serviceniveauet været som vist i tabel 1.

Reduktionen af køreplantimer i Region Syddanmarks kørsel med virkning fra august 2010 samt servicebussernes lukning i Odense betyder, at antallet af køreplantimer er faldet 12 % i trafikplanperioden.

I Assens, Kerteminde, Svendborg og Ærø kommuner skyldes faldet, at lokalruterne løbende er tilpasset den aktuelle efterspørgsel, og der er blevet indført telekørsel i stedet for rutekørsel.

Stigningen i Langeland Kommune skyldes, at kommunen har valgt at videreføre kørsel som Region Syddanmark ikke længere finansierede efter 2010, og at alle de ældste elever er blevet samlet på Ørstedskolen.

Faaborg-Midtfyn og Nyborg kommuner har lavet de største ændringer i skolestrukturen, og stigningen i køreplantimetallet bekræfter, at skolelukninger medfører øget transport. Herudover deltager kommunerne også i fælleskommunale ruter, der har overtaget tidligere regionalt finansieret kørsel.

I Nordfyns kommune er der sket mindre ændringer i skolestrukturen, men stigningen i antallet af køreplantimer skyldes overvejende, at kommunen har videreført tidligere regional kørsel både i fælleskommunalt samarbejde og lokalt.

Udvikling i passagertal

Reduktionen i antallet af køreplantimer har i første omgang betydet et fald i passagertallet. For at imødegå dette og vende udviklingen til en vækst i passagertallet, har FynBus siden 2010 haft en strategi for flere passagerer, baseret på sikker drift samt fokus på kunder og bedre service.

Fra 2010 til 2013 er antallet af rejser steget med 1.5 mio., svarende til knap 9 %. Det vil sige, at konsekvenserne af de store nedskæringer i Region Syddanmarks og Odense Kommunes kørsel er overvundet.

Tabel 1: Køreplantimer i FynBus- fordelt efter ejer

	2010	2011	2012	Forv 2013	Ændring 2010-2013
Region Syddanmark	318.972	248.309	248.797	249.579	-69.393
Ændring i %	100%	78%	78%	78%	
Assens	17.650	16.266	17.235	18.166	516
Ændring i %	100%	92%	98%	103%	
Faaborg-Midtfyn	22.839	23.279	25.390	26.056	3.217
Ændring i %	100%	102%	111%	114%	
Kerteminde	11.056	11.639	11.170	10.550	-506
Ændring i %	100%	105%	101%	95%	
Langeland	6.840	10.144	9.831	9.650	2.810
Ændring i %	100%	148%	144%	141%	
Middelfart	16.462	14.786	13.846	14.335	-2.127
Ændring i %	100%	90%	84%	87%	
Nordfyn	15.156	16.696	16.968	18.110	2.954
Ændring i %	100%	110%	112%	119%	
Nyborg	19.153	20.569	21.256	21.295	2.142
Ændring i %	100%	107%	111%	111%	
Odense	214.946	210.723	195.576	195.578	-19.368
Ændring i %	100%	98%	91%	91%	
Svendborg	43.766	44.796	43.906	40.989	-2.777
Ændring i %	100%	102%	100%	94%	
Ærø	9.125	6.697	6.665	7.745	-1.380
Ændring i %	100%	73%	73%	85%	
FynBus total	695.965	623.904	610.640	612.053	-83.912
Ændring i %	100%	90%	88%	88%	

Tabel 2 viser vækst fra 2010 til 2013. Fra 2011 til 2013 er den samlede vækst på 11 % og for de regionale ruter 15%.

I de mindre kommuner hænger væksten tæt sammen med skolelukninger, der har givet flere elever i busserne. Udviklingen ses tydeligst i Nyborg og Faaborg-Midtfyn kommuner, der også har lavet de største ændringer i skolestrukturen.

De store trafiksystemer som Region Syddanmark og Odense Kommune har haft markant fremgang. I den regionale kørsel er udviklingen hjulpet på vej af Hypercardet. I Odense har KVikkort og "Odense rundt for en 10'er" bidraget væsentligt.

Rutestruktur

Størstedelen af FynBus' ruter betjener målrettet grundskoler og ungdomsuddannelser. Som det fremgår af tabel 3 herunder,

udgør de målrettede ruter 121 af de 157 ruter i FynBus' område.

De målrettede ruter betjener skoler og ungdomsuddannelser, og det vil sige at kunderne i disse ruter overvejende er børn og unge. Først i ungdomsuddannelsens sidste år, for eksempel i 3. g, skal bussen konkurrere med bilen, hvis de unge får rådighed over familiens bil nr. 1, 2 eller 3.

De resterende ruter befinder sig frit i transportmarkedet, hvor kunderne ofte har valgmuligheder, og kan bruge bilen til de længere rejser og bilen og cyklen til de kortere rejser.

Table 2: Udvikling i rejser 2010-13. Rejser i FynBus- fordelt efter ejer

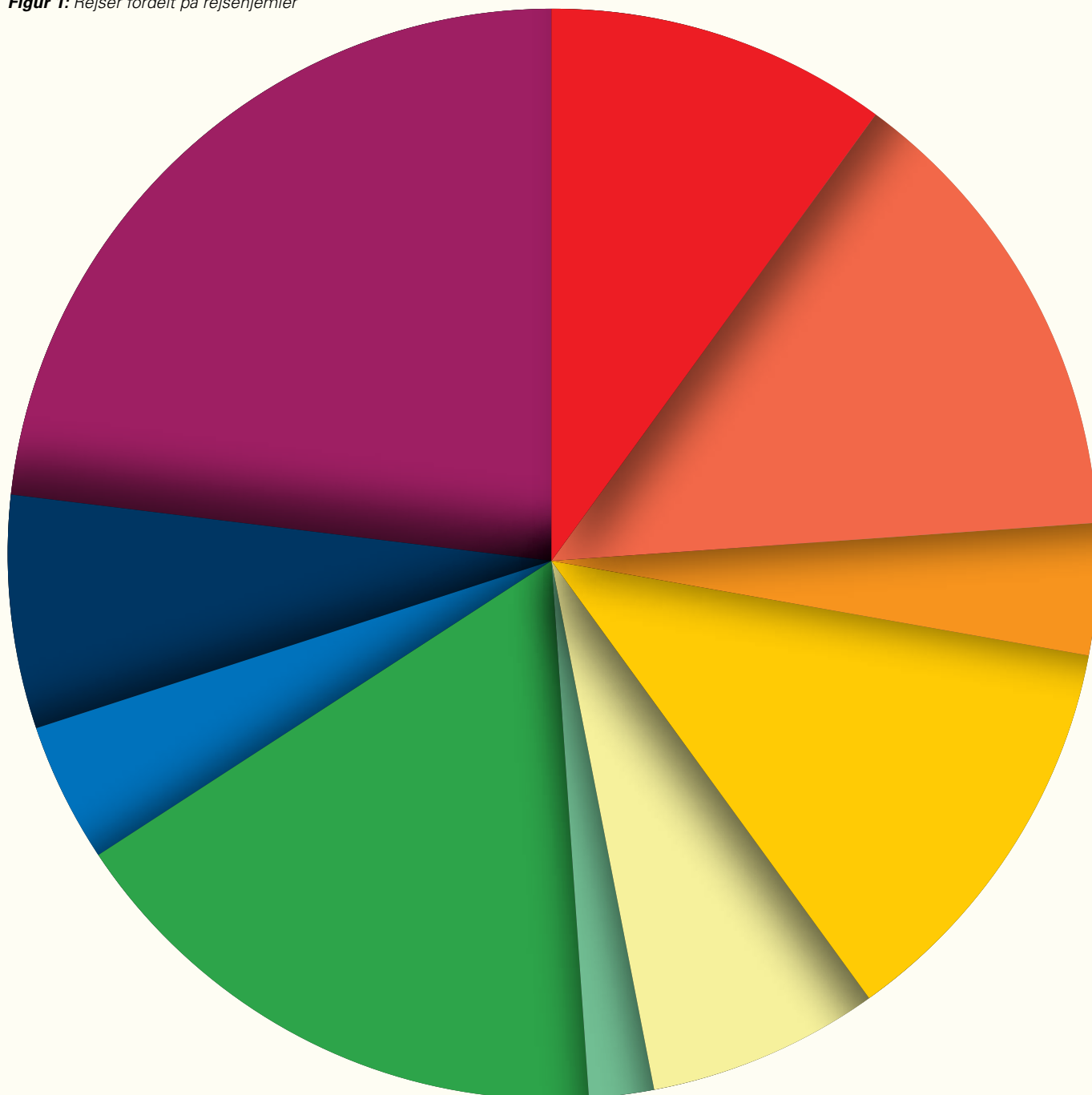
	2010	2011	2012	Forventet 2013	Ændring 2010-2013
Region Syddanmark	6.671.596	6.084.000	6.647.000	7.067.000	395.404
Ændring i %	100%	91%	100%	106%	
Assens	263.425	321.000	337.000	366.000	102.575
Ændring i %	100%	122%	128%	139%	
Faaborg-MidtFyn	246.342	330.000	416.000	370.000	123.658
Ændring i %	100%	134%	169%	150%	
Kerteminde	146.059	186.000	211.000	199.000	52.941
Ændring i %	100%	127%	144%	136%	
Langeland	223.738	271.000	274.000	278.000	54.262
Ændring i %	100%	121%	122%	124%	
Middelfart	163.624	149.000	163.000	179.000	15.376
Ændring i %	100%	91%	100%	109%	
Nordfyn	399.652	444.000	452.000	415.000	15.348
Ændring i %	100%	111%	113%	104%	
Nyborg	251.843	319.000	352.000	366.000	114.157
Ændring i %	100%	127%	140%	145%	
Odense	7.222.000	7.185.000	7.459.000	7.919.000	697.000
Ændring i %	100%	99%	103%	110%	
Svendborg	892.435	920.000	919.000	784.000	-108.435
Ændring i %	100%	103%	103%	88%	
Ærø*	247.962	241.000	241.000	241.000	-6.962
Ændring i %	100%	97%	97%	97%	
FynBus total	16.728.676	16.450.000	17.471.000	18.184.000	1.455.324
Ændring i %	100%	98%	104%	109%	

* Tal for Ærø er baseret på opregnede tællinger, da der er gratiskørsel

Table 3: Ruter i FynBus område efter formål

Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaborg- MidtFyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune	Ærø Kommune	Fælles kommu- nale ruter
110-111	21-22	230	1	401	260	381	271	481	912-913	790	121
130-132	31-32	240	2	402	265	382	272	482	590		122
140-141	40-42	250	680	361	266	383	273	483	591		161-162
151-152	51-52	200	681	363	267	384	274	484	621		885
190-191	61	201	682	371	268	385	551	485	622		
911	71-72	210	688	372	430	386	552	489	623		
920	81-83	211	709	373	431	387	553	490			
930-932	91-92	212	711	374	432	501	554	491			
268	10	215	712	405	433	502	555	492			
810	11	216	713	541	470	503	556				
811	28-29	220	714	542	471	504	557				
812		221	715	825	472	505	560				
813		222			691	506	561				
825-826		223			692	507	562				
912-913		280			693	610	563				
925		281			751	611	564				
935					752	612	565				
945					753	613	566				
						614	567				
						615					
						616					
						617					
						618					
						619					
						731					
						732					
						733					

23 ruter (grupper) understøtter ærinde-, fritids og pendlingsformål
10 ruter betjener målrettet ungdomsuddannelser
20 ruter betjener målrettet grundskoler, 10. klassecentre og gymnasier
91 ruter betjener målrettet grundskoler
5 ruter betjener lokale ærinde- og fritidsformål

Figur 1: Rejser fordelt på rejsehjemler

Skolekort: 10%

Hypercard: 14%

Barn (månedskort): 4%

Voksen (månedskort): 12%

Pensionist: 7%

Erhvervs kort: 0%

Uddannelseskort: 2%

KVIKKort: 17%

Turkort: 4%

Kontantbilletter: 7%

DSB-billetter: 23%

Rejser på en dag

En novemberdag i 2012 kan illustreres som vist i figur 1. Der er godt 76.000 rejser i de fynske busser mandag d. 26. november

Af figur 1 fremgår, at kun få rejser (7 %) udføres til den dyreste pris, kontantbilletten.

23 % af rejserne registreres ikke direkte i billetsystemet, og er derfor et beregnet antal. Det er tilslutningsrejser til og fra toget samt tog+ rejser, hvor togbillet eller-kort også gælder i bussen. I kategorien er "gratis-børn", omstigere, der bruger kontantbilletter og andet medtaget.

Ca. 30 % af rejserne sker i forbindelse med grundskole eller uddannelse. En lille del heraf er også fritidsrejser, da Hypercardet må bruges i hele FynBus område, og børnekort, som forældre selv har anskaffet, også kan bruges hele døgnet.

KVIKkort og turkort udgør 21 %. Det fleksible og efterbetalte KVIKkort erobrer stadig større markedsandel, og en stor del ser ud til at være pendlerrejser- vurderet ud fra rejsetidspunkter og rejsemål i de detaljerede data.

Prissætningen af KVIKkortet medfører også, at hvis man ikke er meget hyppigt pendlerrejsende kan det være mere fordelagtigt at bruge KVIKkort end at købe et periodekort.

Periodekort for voksne udgør 12 % og anvendes overvejende af pendlere, der rejser hyppigt, samt af odenseanere, hvor periodekortet tilbyder stor fleksibilitet til forskellige rejseformål.

Erhvervskort har været markedsført forholdsvis massivt i forbindelse med forskellige projekter, men det må konstateres, at det er meget svært at sælge på Fyn. Det tillægges den forholdsvis lille skattegevinst man kan opnå, i forhold til de meget indviklede regler og den forholdsvis tunge administration omkring produktet.

Figur 2 viser, hvordan busserne blev brugt den 26. november. Data er fra billetsystemet og registreret ud fra det tidspunkt, hvor billetteringen er sket.

Figuren viser, at 18 % af kunderne rejser i morgenmyldretiden, med timen fra kl. 7-8 som maksimum.

Billedet svarer til Odense Kommunes tællinger af cykler eller biler.

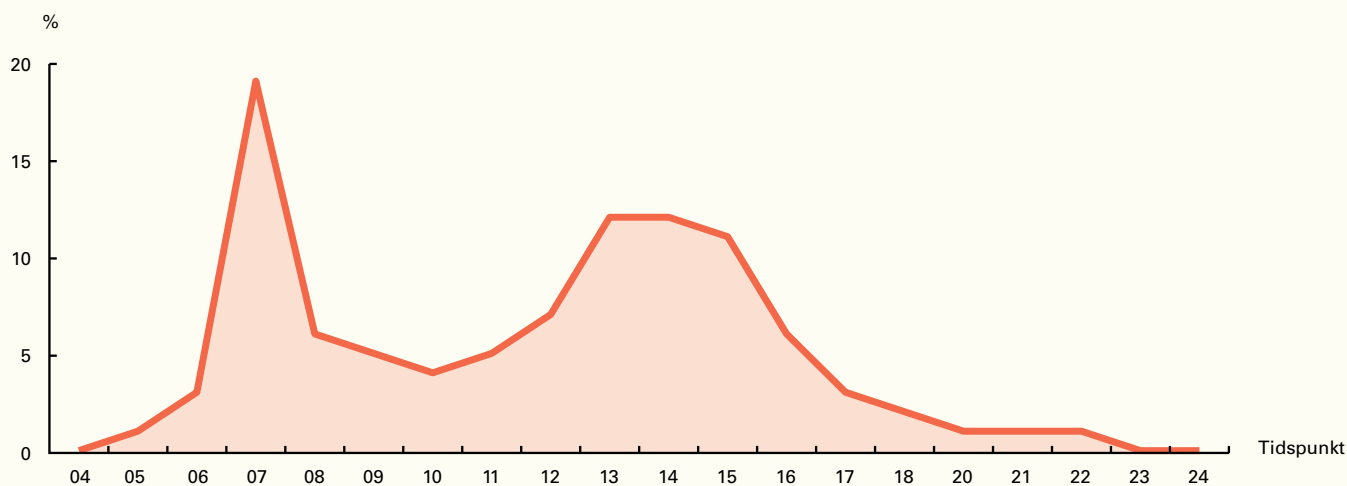
Myldretiden om eftermiddagen er mere spredt. Hvis der var valgt en fredag, ville myldretiden falde lidt tidligere.

Før kl. 6 og efter kl. 19 er aktiviteten beskedensamlet foretages 4 % af billetteringerne i dette tidsrum.

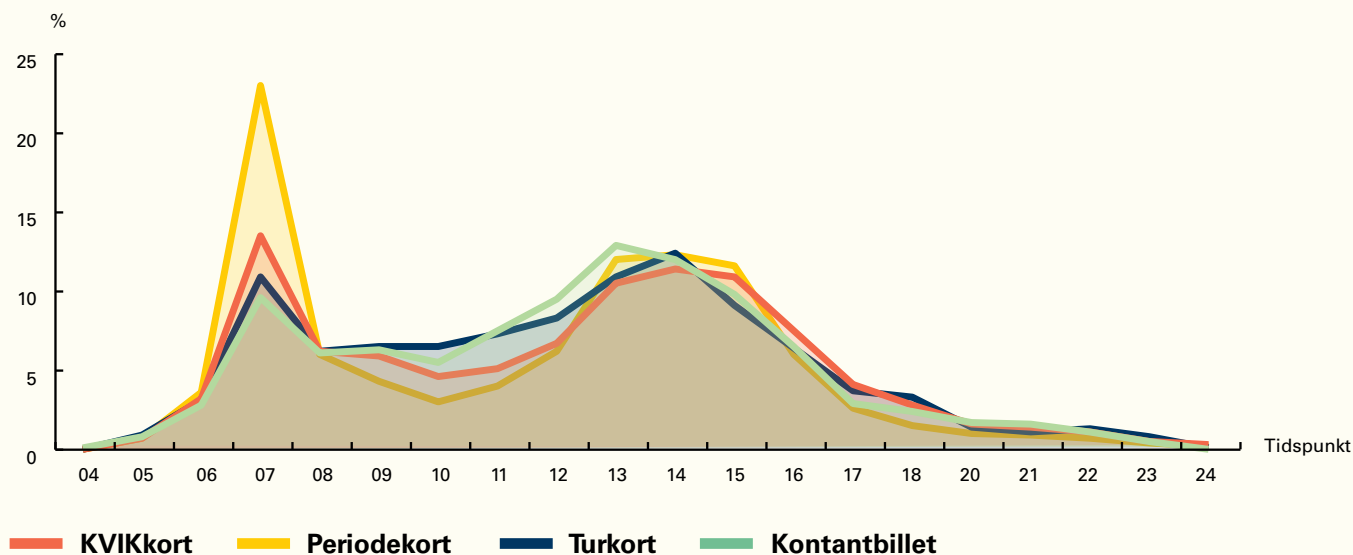
Figur 3 viser brugen fordelt på billetsystemets hovedgrupper. For korttyperne er tendensen den samme som det generelle billede i figur 2. Kontantbilletter har en lidt større andel i formiddags- og aften timerne. Som man kunne forvente antyder det, at kontantbilletter bruges relativt hyppigt til ærinde- og fritidsrejser og knap så ofte til pendling.

Heri er måske en del af forklaringen på, at prisen for at rejse i kollektiv trafik ofte omtales som meget høj i pressen.

Figur 2: Rejser d. 26. november



Figur 3: Rejser fordelt på billettype



Telekørsel

Som nævnt er telekørsel ofte et bedre tilbud end rutekørsel i de tyndt befolkede områder.

Andelen af næsten tomme busser i det fynske landskab er væsentligt reduceret i 2010-2013, da mange kommuner har erstattet dårligt belagte afgangene med telekørsel, hvor der kun køres efter behov. Det er den delvise forklaring på faldet i køreplan-timer, og en udvikling FynBus forventer fortsætter ud fra både økonomiske og miljømæssige hensyn.

I perioden fra 2010-2013 har FynBus udviklet en broget buket af løsninger sammen med ejerne, som det fremgår af tabel 4.

Tabel 4 viser, at kommunerne har valgt forskellige løsninger. Der er køreplanlignende systemer, hvor kunderne på faste tider

Tabel 4: Telekørsel efter type

Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaborg-Midtfyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune
Rud-Spodbjerg	Birkum	Bybus 1	Ørbæk vest	403	Assens	Faaborg øst	Bogense	Kerteminde nord	
Rud-Svendborg		Bybus 2	Ørbæk nord	408	Haarby	Faaborg vest	Søndersø	Kerteminde syd	
		Bybus 3	Ørbæk øst	Røjle	Glamsbjerg	Broby nord	Otterup	Munkebo	
		Hesselager	Ørbæk syd	Nr. Aaby nord	Aarup	Broby syd		Langeskov	
		Vejstrup	Skellerup	Nr. Aaby syd	Vissenbjerg	Ringø vest			
		Vester Skerninge	Langtved	Ejby nord	Tommerup	Ringø nord			
		Stenstrup	Aunslev	Ejby syd		Ringø syd			
		Lundby	Nyborg badeland			Ryslinge			
						Gislev			
						Kværndrup			
						Årslev øst			
						Årslev vest			

Rutebaseret med køreplan
Områdebaseret telebus med centertider
Områdebaseret med center, adresse til adresse og køreplan
Områdebaseret, kørsel tilladt i flere områder, med centertider, adresse til adresse
Områdebaseret, kørsel tilladt i flere områder, adresse til adresse og tidsintervaller

kan rejse til fx indkøbscentrum i en center- eller hovedby, hvor der typisk også er tilslutning til tog eller bus.

En anden løsning er områdebaseret, hvor kunderne frit kan rejse fra adresse til adresse på det tidspunkt, kunden ønsker det.

Som det fremgår af tabel 5 tog brugen af telekørsel for alvor fart i 2011. Indtil da var der lokale løsninger i enkelte af de oprindelige kommuner og lidt større løsninger i Kerteminde og Middelfart.

I februar 2011 indførte Ærø Kommune et telekørselstilbud med et højt serviceniveau. Det medførte mange rejser, og af hensyn til budgettet måtte serviceniveauet reduceres markant.

Herudover er mange løsninger sat i gang i eftersommeren 2011 - det forklarer de forholdsvis få rejser i 2011.

Der er desuden lavet mange justeringer i de forskellige kørselstilbud, så konklusioner på baggrund af den konstaterede udvikling i antallet af rejser i tabel 5 er vanskelig.

For eksempel dækker udviklingen i Svendborg over, at der i eftersommeren 2012 blev indført et harmoniseret teletaxitilbud i landdistrikterne. Samtidig blev bybuskørslen i Svendborg By erstattet af bybustaxi aften og weekend. Først i 2013 har tilbuddet eksisteret 1 år, og det er næppe færdigudviklet eller fuldt indlejret hos borgerne endnu.

Tilsvarende er teletaxitilbuddet forbedret markant i Assens og Kerteminde Kommuner. Det afspejler sig i en meget større brug.

Region Syddanmark finansierer teletaxi mellem Spodbjerg og Rudkøbing / Svendborg for færgekunderne. Faldet i antallet af rejser skyldes, at der indtil januar 2013 også var betjening af Marstalfærgen i Rudkøbing. Ærø Kommune har nedlagt sejladsen og derfor er telekørslen også ophørt.

Telekørslen koordineres via FynBus' bestillingscentral og udføres sammen med mange andre kørselsordninger.

Tabel 6 viser et eksempel fra en novemberdag i 2012, hvor det er registreret, at der blev foretaget 947 rejser via bestillingscen-

tralen ud over den siddende patientbefordring.

Telekørslen udgjorde ca. 12 % af de registrerede rejser.

Tabel 5: Udviklingen af telekørsel

	2011	2012	Forventet 2013	Udvikling 2011-13
Region Syddanmark	1.831	5.547	3.936	2.105
Ændring i % ift. 2012			71%	
Assens	1.940	5.352	25.722	23.782
Ændring i % ift. 2012			481%	
Faaborg-Midtfyn	3.800	6.755	9.756	5.956
Ændring i % ift. 2012			144%	
Kerteminde	1.594	3.245	9.521	7.927
Ændring i % ift. 2012			293%	
Langeland			679	679
Ændring i % ift. 2012				
Middelfart*	408	1.816	3.219	2.811
Ændring i % ift. 2012			177%	
Nordfyn	589	2.408	3.595	3.006
Ændring i % ift. 2012			149%	
Nyborg	161	97	164	3
Ændring i % ift. 2012			169%	
Odense	35	76	8	-27
Ændring i % ift. 2012			11%	
Svendborg	0	6.649	16.667	16.667
Ændring i % ift. 2012				
Ærø	11.941	2.562	1.300	-10.641
Ændring i % ift. 2012			51%	
FynBus total	22.299	34.507	74.567	52.268
Ændring i % ift. 2011			216%	

Tabel 6: Eksempel på sammensætning af kørsel i flextrafik ud over siddende patientbefordring

Ejer	Handicap kørsel	Læge kørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genop træning	Aktivitets dagcenter	Paragraf kørsel	Elev kørsel	Tele kørsel
Assens	20	60	1	11			23	30
Faaborg-Midtfyn	20	59	3	25	34		13	35
Kerteminde	25	19		11	26	6		11
Langeland	2	25		8				
Middelfart	25	20						6
Nordfyn	15	30	2	2			61	3
Nyborg	13	8		9				
Odense	125							
Svendborg	21	58		44				22
Ærø	4							3
Region Syddanmark								9
Sum	270	279	6	110	60	6	97	119



Ramme- forud- sætnin- ger

Satsningen skal ske på de store regionale ruter, i Odense og Svendborg, og som tilslutningstrafik til tog i takt med at togtrafikken forbedres.

Trafikken skal tilpasses, så efterspørgsel og frekvens passer sammen.

Trafikken på lokalruter skal skræddersys, så den i landdistrikter er optimeret elevbefordring og de lokale ungdomsuddannelser.

For at understøtte ambitionen om uddannelsesfrekvens og flere studerende på erhvervsuddannelser, skal der være flere skræddersyede ruter målrettet regionale rejser.

Befolkningsudvikling

Danmarks Statistiks beregning af befolkningsudviklingen fremgår af tabel 1.

Årstallene er udvalgt på baggrund af Statens Trafikplan, hvor Trafikstyrelsen har valgt at tage udgangspunkt i 2017 og 2022.

Tabellen viser, at Danmarks Statistik vurderer en uændret samlet befolkning fra 2013-22, men kommunerne udvikler sig forskelligt.

Vandringen går fra land til by, så Odense forventes stort set at få en vækst, der modsvarer nedgangen i de øvrige kommuner. Det er bemærkelsesværdigt, at kommunerne med Fyns øvrige større byer har tilbagegang, mest markant i Nyborg og Svendborg og lidt mindre i Middelfart.

Den største affolkning forventes at ske i Ærø og Langeland kommuner.

Tabel 1: Befolkningsudvikling 2013-2022, kilde Danmarks Statistik

	2013	2017	2022	2013-17	2013-22
Assens	41.325	40.281	39.626	-3%	-4%
Faaborg-Midtfyn	51.409	50.290	49.788	-2%	-3%
Kerteminde	23.787	23.647	23.742	-1%	0%
Langeland	12.861	12.400	12.050	-4%	-6%
Middelfart	37.523	37.110	36.903	-1%	-2%
Nordfyns	29.224	28.756	28.507	-2%	-2%
Nyborg	31.350	30.820	30.455	-2%	-3%
Odense	193.370	198.596	202.993	3%	5%
Svendborg	58.296	57.280	56.556	-2%	-3%
Ærø	6.527	6.299	6.176	-3%	-5%
	485.672	485.479	486.796	-0	0

Det må antages at passagertallet påvirkes af den demografiske udvikling.

Det vil sige, at der kan imødeses et relativt fald i lokale interne rejser og i pendlingstrafikken til og fra Odense, hvorimod der bør ske en stigning i antallet af rejser i Odenses bybusser.

Befolkningssammensætning

Kunderne i den kollektive trafik kan opdeles i to hovedgrupper:

1. Kunder som ikke har andre valgmuligheder

2. Kunder som kan vælge andre transportformer.

Tabel 2 viser udviklingen i befolkningssammensætning, og der er foretaget en grov inddeling i 3 grupper. Op til 19 år hvor muligheden for bilkørsel er beskeden, 20-69 år hvor flest kører bil, samt +70 år, hvor bilkørslen falder igen.

Tabel 2 viser, at antallet af 0-19 årige falder 6-13 % frem til 2017 bortset fra i Odense Kommune, hvor faldet er 2 %.

Antallet af 20-69 årige er stigende i Odense, men falder 3-8 % i de øvrige kommuner.

Tabel 2: Befolknings sammensætning 2013-2022, kilde Danmarks Statistik

	0-19 år			20-69 år			70-90 år+	
	2013	2017	2022	2013	2017	2022	2013	2017
Assens	10.366	9.410	8.702	25.535	24.510	23.488	5.424	6.362
Ændring i %	100%	91%	84%	100%	96%	92%	100%	117%
Faaborg-Midtfyn	12.494	11.567	11.121	31.520	30.283	29.164	7.395	8.441
Ændring i %	100%	93%	89%	100%	96%	93%	100%	114%
Kerteminde	5.776	5.341	5.149	14.642	14.245	13.925	3.369	4.061
Ændring i %	100%	92%	89%	100%	97%	95%	100%	121%
Langeland	2.265	1.968	1.778	8.076	7.591	7.097	2.520	2.837
Ændring i %	100%	87%	78%	100%	94%	88%	100%	113%
Middelfart	9.379	8.697	8.093	23.316	22.624	22.101	4.828	5.784
Ændring i %	100%	93%	86%	100%	97%	95%	100%	120%
Nordfyns	7.162	6.534	6.055	18.278	17.750	17.236	3.784	4.471
Ændring i %	100%	91%	85%	100%	97%	94%	100%	118%
Nyborg	7.431	6.912	6.521	19.481	18.744	18.142	4.438	5.165
Ændring i %	100%	93%	88%	100%	96%	93%	100%	116%
Odense	43.994	43.222	43.862	128.811	131.714	132.442	20.565	23.647
Ændring i %	100%	98%	100%	100%	102%	103%	100%	115%
Svendborg	13.710	12.894	12.273	36.742	35.368	33.948	7.844	9.009
Ændring i %	100%	94%	90%	100%	96%	92%	100%	115%
Ærø	1.216	1.112	1.091	3.909	3.608	3.356	1.402	1.574
Ændring i %	100%	91%	90%	100%	92%	86%	100%	112%
Fyn	113.793	107.657	104.645	310.310	306.437	300.899	61.569	71.351
Ændring i %	100%	95%	92%	100%	99%	97%	100%	116%

Fyns uændrede befolkningstal opnås altså gennem en markant stigning i seniorgruppen 70 år+.

Det kan betyde ændrede forudsætninger for busstrafikken.

Faldet for de 0-19 årige kan give anledning til færre lokale rejser. Erfaringsmæssigt er størsteparten af de lokale rejser i landområderne skolekørsel. Et fald i rejser afhænger af om børnetallet giver anledning til yderligere ændringer i skolestrukturen, for så er erfaringerne, at antallet af rejser stiger.

Udviklingen for de 20-69 årige kan medvirke til et fald i regionale pendlerrejser, men forventes ikke at påvirke de lokale rejser i landkommunerne, da stort set ingen voksenkunder bruger lokalruterne.

Befolkningsudviklingen i Odense må forventes at kunne give flere rejser.

Udviklingen i seniorgruppen kan medføre en vækst i antallet af ærinde- og fritidsrejser.

Stigningen i antallet af seniorer er 13-21 %, og især for lokale rejser i landområderne er det en udfordring, da lokalruternes tilbud er målrettet skolekørsel.

Hvis kommunerne ønsker at tilbyde kollektiv trafik, er der derfor basis for vækst i telekørslen, der er et fladedækkende og fleksibelt servicetilbud.

Bilrådighed

Den væsentligste konkurrent til bussen er bilen.

Det er derfor relevant at se på bilrådigheden, som er vist i tabel 3.

Andelen er opgjort som antallet af familier, der har rådighed over bil. Danmarks Statistik definerer:

Det kan skyldes, at små biler kan anskaffes relativt billigt.

Tabel 3: Bilrådighed pr. familie 2008-2012, kilde Danmarks Statistik

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Landsdel Fyn	61%	62%	63%	63%	63%	63%
Assens	71%	72%	72%	73%	73%	74%
Faaborg-Midtfyn	71%	71%	72%	72%	73%	73%
Kerteminde	71%	71%	72%	72%	73%	73%
Langeland	63%	63%	64%	65%	65%	66%
Middelfart	71%	72%	72%	72%	73%	74%
Nordfyns	73%	74%	75%	74%	75%	75%
Nyborg	65%	66%	67%	67%	67%	67%
Odense	53%	54%	54%	54%	54%	54%
Svendborg	61%	62%	63%	63%	64%	64%
Ærø	55%	55%	57%	57%	58%	57%

“En familie er en eller flere personer, der bor på samme adresse, og som har visse indbyrdes relationer”.

Tabellen viser, at ca. 75 % af familierne har adgang til bil i de tyndt befolkede kommuner. I Svendborg og Odense kommuner er andelen lavere, og det kunne tyde på, at jo nemmere det er at cykle og jo bedre kollektivt trafiksystem borgerne har adgang til, desto nemmere kan man undvære bilen. Andre forhold som parkering og nem adgang til indkøb spiller naturligvis også ind.

Tabellen viser, at på trods af finanskrisen, er bilrådigheden svagt stigende fra 2008 til 2012.

En anden udfordring for den kollektive trafik er, at stadig flere familier får 2 eller 3 biler som det fremgår af tabel 4.

Det kan betyde, at bussens rolle som familiens bil nr. 2 (eller 3) er truet, og det kan påvirke pendlingstrafikken, da tidligere undersøgelser har vist, at bussen ofte var den ene ægtefælles hele eller delvise transportløsning til arbejde.

På samme måde kan udviklingen påvirke uddannelsespendlingen, hvis nogle familier giver søn eller datter mulighed for at tage en bil til kørsel til og fra ungdomsuddannelsesstedet, hvilket mængden af biler og parkeringspladser ved erhvervsskoler og gymnasier kunne tyde på.

Tabel 4: Familier med flere biler 2008-2012, kilde Danmarks Statistik

	2008	2009	2010	2011	2012
Familier med 2 biler i alt	28.641	30.266	30.428	32.529	33.519
Familier med 3 biler i alt	2.901	2.987	2.966	3.361	3.637
I alt 2 eller 3 biler	31.542	33.253	33.394	35.890	37.156
Familier	244.306	245.636	246.325	247.141	248.781
Andel med 2 eller flere biler	13%	14%	14%	15%	15%

Byer og boliger

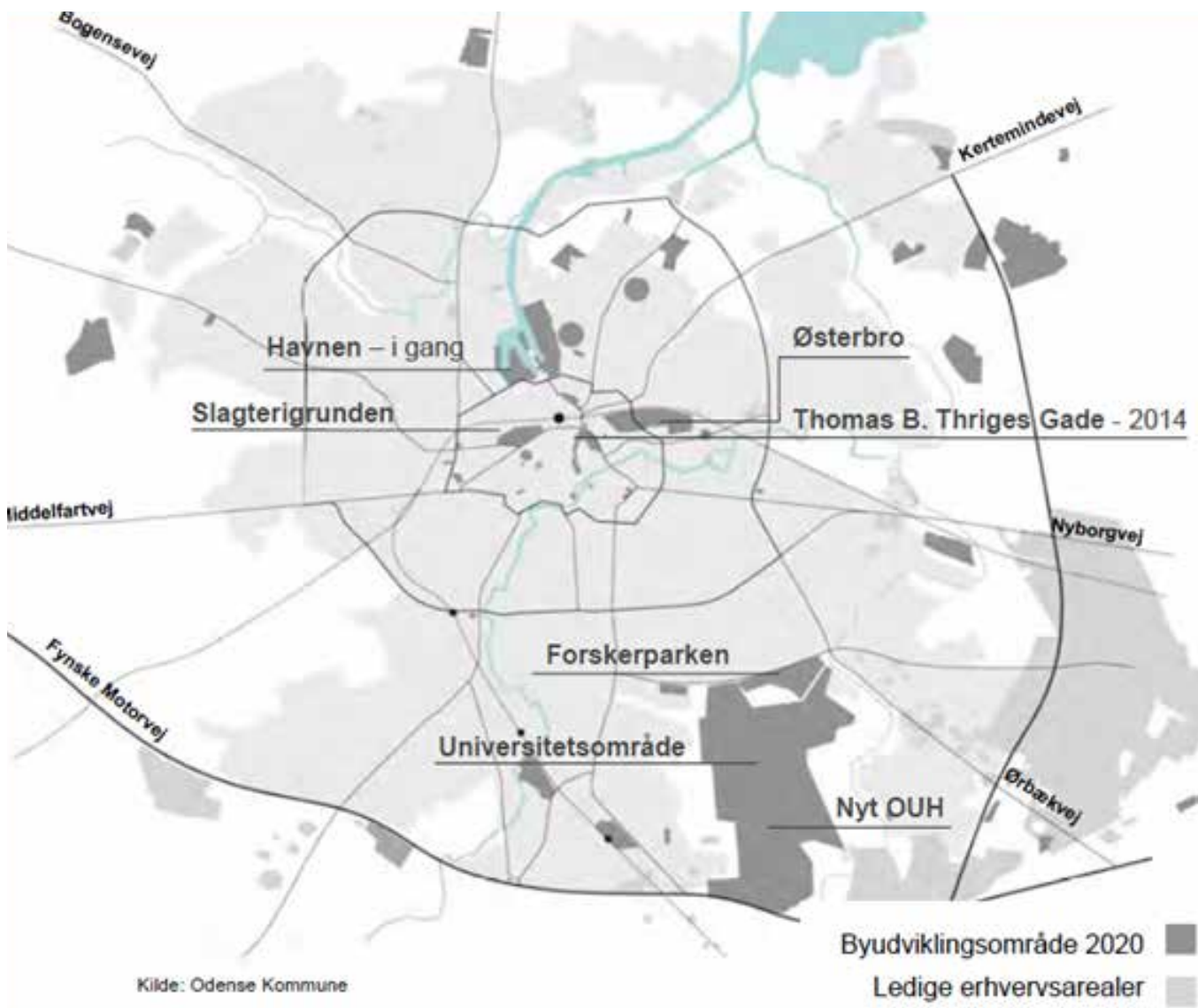
Byomdannelse i Odense C

I de kommende år vil der blive gennemført en række store og små anlægsprojekter i Odense som alle vil påvirke brugen af og forudsætningerne for kollektiv trafik, både i Odense og i pendlingstrafikken til og fra Odense.

Der er planlagt investeringer for op mod 25 mia. kroner frem mod år 2020¹. De planlagte investeringer vises nedenfor i figur 1.

I 2008 besluttede Odense kommune at lukke **Thomas B. Thriges gade** for gennemkørende trafik og omdanne vejen til byområde med boliger, erhverv og kultur. Efter planen skal der bygges omkring 53.000 etagekvadratmeter, hvilket giver plads til ca. 350 boliger og 500 arbejdspladser². Desuden skal der gøres plads til en kommende letbane, og cyklister tilgodeses med supercykelstier.

Figur 1: Byudviklingsområder frem mod 2020



1 <http://odense.dk/topmenu/borger/bymiljoe/byudvikling%20og%20trafik>

2 <http://odense.dk/subsites/fragadetilby/topmenu/om%20projektet>

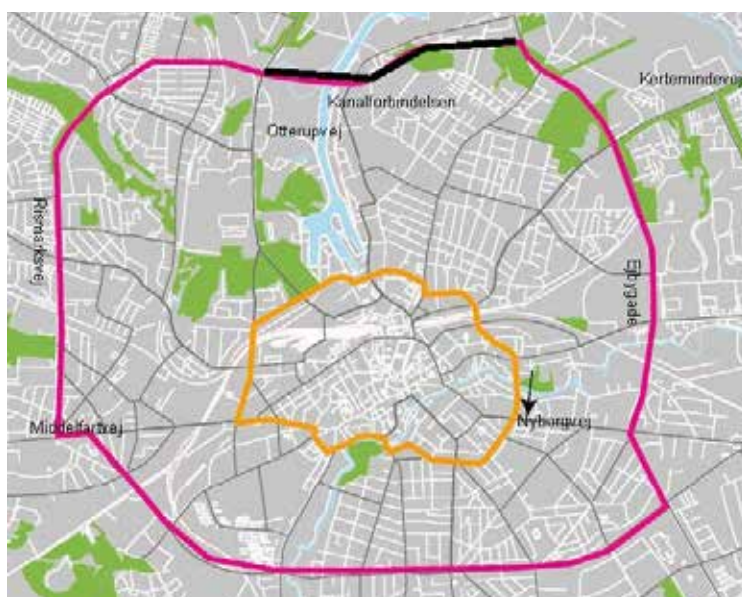


Figur 2: Fremtidens Thomas B Thriges gade

Odins Bro indvies efter planen i sommeren 2014. Broen er en del af den kanalforbindelse mellem Otterupvej og Ejbygade/ Kertemindevej som vil forbinde de to ender af ringvejen der omkranser Odense.

I de senere år har Odense været plaget af, at butikker i og omkring gågaderne i centrum er lukket og stadig flere erhvervs-

Figur 3: Odins Bro (tegnet med sort) fuldender city-ring



Figur 4: Viva (gult) og ny stibro (blåt) over jernbanen



lejemål har stået tomme. En del af problemet skyldes sandsynligvis konkurrencen fra Rosengårdcentret, der tilbyder stort udvalg af butikker på et lille område, samt gode muligheder for parkering og adgang med offentlig transport.

Viva er navnet på et butikscenter som planlægges opført for enden af Kongensgade. Centeret vil indeholde omkring 100 butikker, og vil formentlig give konkurrence til Rosengårdcentret og tiltrække trafik (kollektiv såvel som privat) mod centrum. Viva forventes indviet i 2016.

Desuden planlægges endnu en forbindelse for fodgængere over jernbanen. Den vil åbne for øget trafik (fodgængere og cyklister) mellem området nær Viva/gågaderne og bydelen omkring havnen. Endelig skal kvarteret lige nord for jernbanen "udvikles til en city-campus med kontorer og fælles faciliteter"³, hvilket også vil hjælpe med at binde havneområdet sammen med centrum.

Lokalisering af arbejdspladser og uddannelser

I Odense er det planen (som det ses af figur 5) at samle uddannelserne på færre steder. Eksempelvis rykker Teknisk Fakultet til SDU på Campusvej i 2015 og VUC samles på én adresse i centrum i slutningen af 2014. Dette betyder også, at arbejdspladserne på de berørte uddannelsesinstitutioner samles på færre steder i Odense.

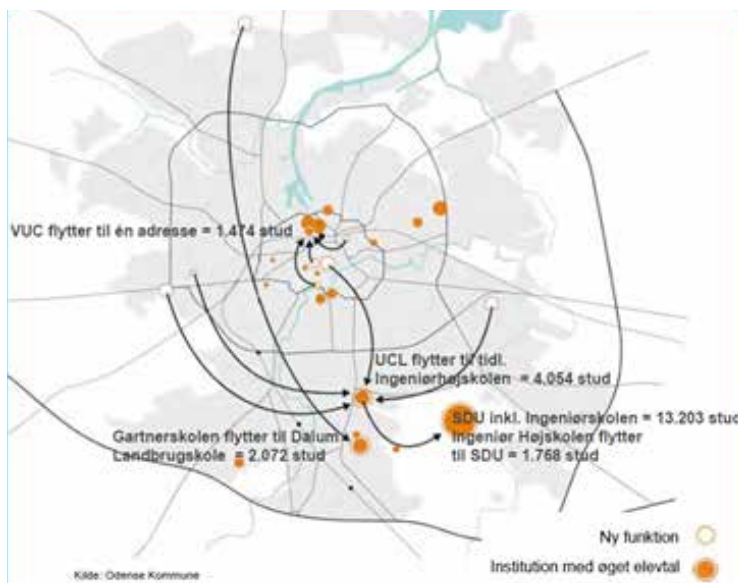
Frem mod 2020-21 skal der desuden bygges et nyt universitetshospital ved siden af SDU, og det gamle OUH ved Sdr. Boulevard skal afvikles. Dette betyder, at knap 7.000 arbejdspladser (jf. figur 6) vil flytte til området ved SDU og dermed øge koncentrationen af arbejdspladser i det område markant. At samle virksomheder og institutioner på få steder med mange arbejdspladser/uddannelser vil alt andet lige gøre den kollektive trafik mere attraktiv for pendlere.

³ <http://www.odense.dk/topmenu/borger/bymiljoe/byudvikling%20og%20trafik/strategier%20og%20planer/planer%20for%20bydele/kvarterplan%20by%20-%20havn/city%20campus%20med%20nye%20forbindelser>

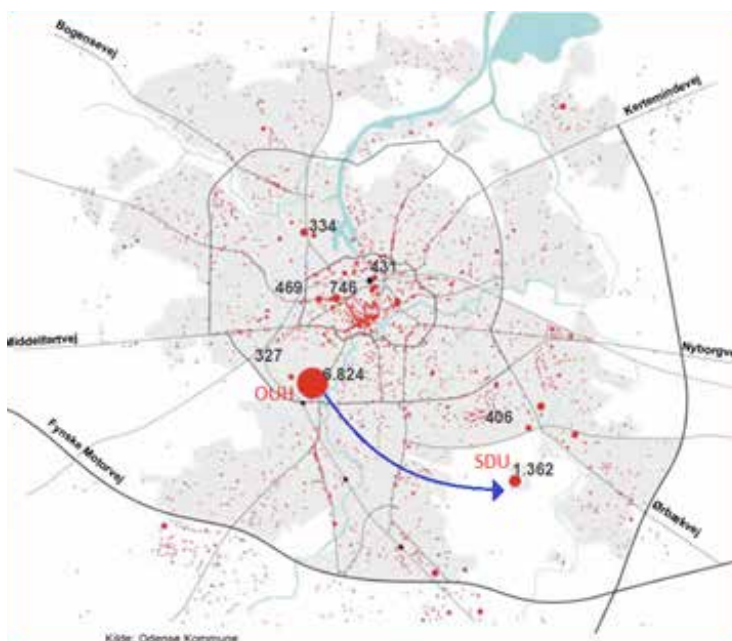
Til gengæld vil koncentrationen af uddannelser og arbejdspladser stille større krav til den kollektive trafik kapacitet. Det kan udmønte sig i hyppigere afgange, der kan indsættes busser med mange pladser, fx ledbusser, eller der kan indsættes flere busser på den samme afgang.

Generelt er den kollektive trafik mest attraktiv, når afgangshyppigheden er høj- større end 8 gange pr. time. Det er den erfa-

Figur 5: Lokalisering af uddannelser, Odense



Figur 6: Lokalisering af arbejdspladser, Odense



ringsmæssige grænse for, at kunderne ikke behøver at tænke på køreplanen, som de fleste også kender fra fx metrosystemer i storbyer.

Til gengæld udgør høj frekvens til løsning af kapacitetsproblemer ved store arbejdspladser og uddannelsessteder et dilemma for oplandstrafikken. For eksempel er 1 bus tilstrækkelig kapacitet fra oplandet til langt de fleste ungdomsuddannelser, og så vil flere afgange ikke være rentabelt. Det vil sige, at den forskydning af møde- og sluttider som høj frekvens ellers kunne indbyde til, kan være en rigtig dårlig løsning for de kunder, der kommer langvejs fra. De vil nemlig altid få den længste ventetid på skole eller arbejdsplads.

Odense Letbane

Et vigtigt element i Odenses byudvikling bliver etableringen af letbanen, der er planlagt til at køre samtidig med åbningen af Nyt OUH i 2020.

For den lokale og regionale busbetjening skal der derfor i den kommende trafikplanperiode arbejdes med, hvordan bussystemet og letbanen mest hensigtsmæssigt kobles sammen, og hvordan letbanen forberedes, da det store anlægsarbejde også vil påvirke busserne.

Sammenhængende trafiksystem ved Lillebælt

Fredericia og Middelfart er forbundet af de to lillebæltsbroer og den korte afstand betyder blandt andet, at mange pendler mellem de to byer, enten til arbejde eller til deres uddannelse. Dog tilhører de to byer hver deres trafik-selskaber – Sydtrafik og FynBus – og de ligger i hver deres kommune.

Der er enkelte busruter, der går over Lillebælt, og i efteråret 2013 startede et projekt, som skal undersøge, om et samarbejde om køreplanlægningen på tværs af Lillebælt i større udstrækning kan få området til at fremstå som et sammenhængende bybånd.

Figur 7: Skitse af letbanen i Benediktsgade, Odense



De to bysamfund har et tæt samarbejde fx omkring turistudvikling i **"Destination Lillebælt"**, erhvervsuddannelser, med mere.

De to byer er forbundet med lokal- og regionaltog, samt tre regionalt finansierede busruter. Herudover er der bybusser i både Middelfart og Fredericia.

Projektets formål er at undersøge, om der kan skabes bedre løsninger ved at se på den kollektive trafik i et samlet rutesystem og en samlet økonomisk ramme.

Uddannelse og skoler

Ca. 75 % af Fynbus' ruter er lokalruter. De udgør dog kun 20 % af det samlede antal køreplantimer.

Lokalruternes primære opgave er at betjene skoleeleverne i de enkelte kommuner. Derfor betyder ændringer i skolestrukturen nye forudsætninger for planlægningen af lokalruterne.

Skolestruktur

Tendensen på folkeskoleområdet har i den senere tid været, at man lukker små lokale afdelinger, og samler eleverne på færre, større skoler. Figur 8 viser Faaborg-Midtfyn kommune, hvor 6 afdelinger er blevet lukket – det giver nye rejsemønstre og giver nye forudsætninger for planlægningen af lokalruterne.

Alt andet lige vil færre afdelinger betyde mere kørsel og dermed større kørselsudgifter for kommunerne. For eksempel medførte ændringerne i Faaborg-Midtfyn indsættelse af 10 % flere køreplantimer og 15 % flere busser.

Som det fremgår af afsnittet om befolknings-sammensætningen kan udviklingen måske pege mod ændringer af skolestrukturen, men i skrivende stund har FynBus ikke kendskab til at nogen kommuner har konkrete planer om justeringer.

Figur 8: Skolenedlæggelser i Faaborg-Midtfyn kommune



SIGNATURFORKLARING

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| ★ Folkeskole 0.-6. klasse | ➔ 0.-6. klasse |
| ★ Folkeskole 0.-9. klasse | ➔ 7.-9. klasse |
| ★ Folkeskole 0.-10. klasse | ➔ 7.-10. klasse |
| ★ Folkeskole 7.-10. klasse | ➔ 10. klasse |

Folkeskolereform og heldagsskole

I juni 2013 er der indgået en aftale om reform af folkeskolen⁴

Reformen medfører en længere skoledag, og FynBus forventer, at de ny timetal får konsekvenser for skolekørslen.

Aftaleparterne har besluttet at:

Der indføres en skoleuge på:

- **30 timer for 0. til 3. klasse,**
- **33 timer for 4. til 6. klasse og**
- **35 timer for 7. til 9. klasse.**

I en overgangsperiode frem til næste folketingsvalg vil skoleugen dog forkortes, hvis eleverne fravælger tilbuddet om lektie-hjælp, således at skoleugen bliver:

- **28 timer for 0. til 3. klasse,**
- **30 timer for 4. til 6. klasse og**
- **33 timer for 7. til 9. klasse.**

Skolerne skal tilbyde lektiecafé i overgangsperioden, men det er frivilligt for eleverne at deltage.

De nuværende lokalbusser er i de fleste kommuner skolebusser, som er åbne for andre end skolebørn. Enkelte byer (Odense, Svendborg, Nyborg og Middelfart) har bybusser, men derudover udgør skolebusserne alene de lokale bustilbud i kommunerne.

Da heldagsskolen indføres fra skoleåret 2014-15 for hele landet, kan det medføre store om-lægninger af de nuværende køreplaner, fordi antallet af nødvendige afgangene kan reduceres, naturligvis afhængigt af den lokale rutekørsel kommunerne fortsat ønsker at tilbyde.

Tabel 5 viser en oversigt over de til- og hjem-kørsler de enkelte kommuner tilbyder i dag.

En tilpasning til heldagsskolen kan betyde mindre rutekørsel, og det er oplagt at forestille sig, at transportbehovet for ikke-skolebørn i dagtimerne skulle blive dækket af telekørsel.

Omlægningen af skolekørslen til heldagsskolen giver mulighed for at planlægge den samlede logistik på en ny måde, og i fx Middelfart, Assens, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner er det hensigtsmæssigt at planlægge en samlet betjening af både skoler og gymnasier.

Syddansk Uddannelsesaftale

Syddansk Uddannelsesaftale er et samarbejde mellem Region Syddanmark og flere parter i uddannelsessektoren og erhvervslivet som blev indgået i 2009.

Tabel 5: afgangene til og fra skole i overblik

	Lokalruter	Køreplan-timer	Afgangene Tilkørsler + hjemkørsler	
Assens	22	18.100	1+4	
Faaborg - Midtfyn	26	24.900	1+4	Ekskl. Fælleskommunale ruter
Kerteminde	9	9.300	1+4, 2+5 på Hindholm	Ekskl. Fælleskommunal ruter
Langeland	5	4.000	1+5	
Middelfart	10	9.200	1+4, på enkelte 3+4	Ekskl. 401 +402
Nordfyn	20	15.700	1+3	Ekskl. Fælleskommunal ruter
Nyborg	10	11.300	1+5	Ekskl. Fælleskommunal ruter, bybus og telebus
Odense*				
Svendborg*	15	9.300	1+3, 1+4	Ekskl. bybusser
Ærø*	1	7.000	Meget andet end skolekørsel	
I alt	118	108.800		

⁴ http://www.uvm.dk/l-fokus/Aftale-om-et-fagligt-loeft-af-folkeskolen/Overblik-over-reformen/~/_media/UVM/Filer/Udd/Folke/PDF13/130607%20Aftaleteksten.ashx

Et af hovedmålene i aftalen er, at minimum 95 % af en årgang skal have en ungdomsuddannelse. En lang række faktorer som spiller ind på, om unge vælger en ungdomsuddannelse (og gennemfører uddannelsen) undersøges, og en af disse faktorer er rejsetiden til uddannelsen. Jo mindre tid den studerende bruger på transport, jo mindre er sandsynligheden for at han/hun drop- per ud. Desuden er det nemmere at rekruttere unge til en ud- dannelses, hvis rejsetiden er overkommelig.

En undersøgelse i forbindelse med Syddansk Uddannelsesaftale konkluderede i 2012, at:

“14 % af de unge har mere end 90 min. transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse, mens knap 10 % har mere end 90 min. transporttid til en gymnasial uddannelse”⁵.

FynBus har i samarbejde med Region Syddanmark, Assens Kommune, Syddansk Erhvervsskole og Kold College lavet et forsøg med direkte uddannelsesruter fra Assens Kommune til afdelinger af erhvervsskoler i Odense. Udover busruter er forsø- get understøttet med teletaxi, som bringer de studerende hen til bussen.

Forsøget startede 5. august 2013.

I forlængelse af forsøget har Region Syddan- mark i budgetaftalen for 2014 besluttet:

“Der er enighed om, at trafikelskaberne anmodes om at intensivere indsatsen ved- rørende pendler- og uddannelseskørsel svarende til yderligere 2,0 mio. kr. i hvert selskab. Indsatsen prioriteres foreløbig in- denfor de eksisterende tilskudsrammer og det forudsættes, at der sker en samfinansie- ring med uddannelsessteder og kommuner i lighed med “Assensmodellen.”

Figur 10 viser pendlingsstrømme til ungdoms- uddannelser.

Der ligger flere uddannelser i Odense og Svendborg som ikke findes andre steder på Fyn. Eksempelvis er udbuddet af håndværksud- dannelser større på Syddansk Erhvervsskole i Odense, og derfor må studerende, enten pendle eller flytte til Odense.

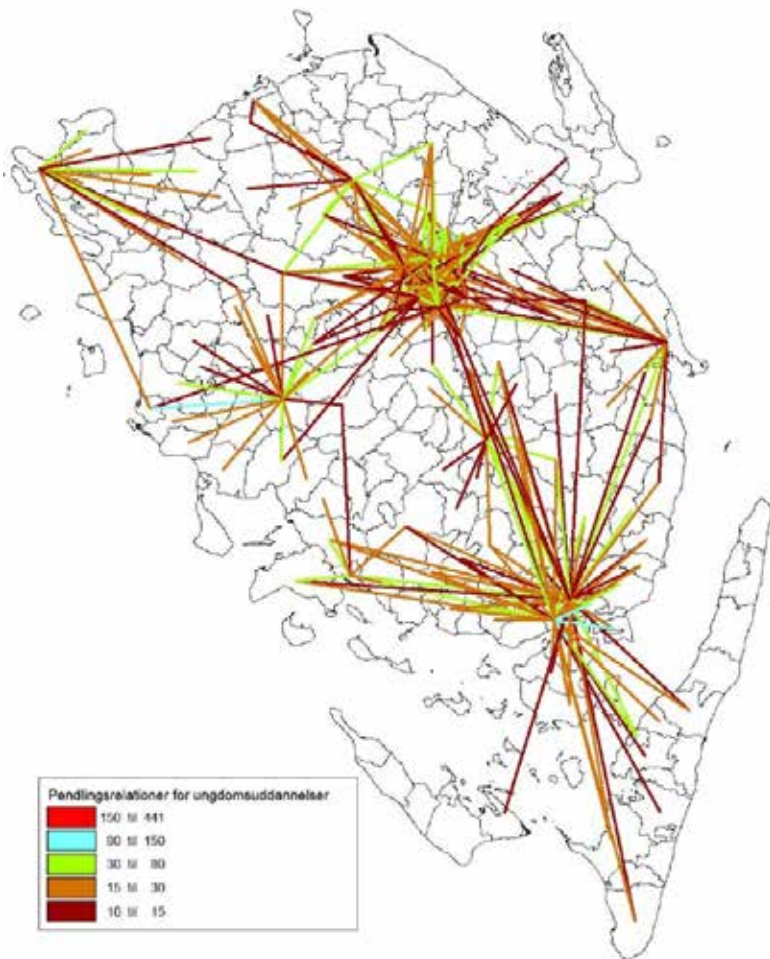
Gymnasier findes flere steder, og fx omkring Glamsbjerg eller Sønder sø kan ses, at de stu- derende i langt større grad kommer fra nærom- rådet.

Figur 9: Rejsetider til uddannelsesinstitutioner på Fyn

2012	Antal 15-19-årige	Andelen med en transporttid på over 60 minutter til					Andelen med en transporttid på over 90 minutter til				
		en teknisk erhvervs- faglig uddan- nelse	en merkantil erhvervs- faglig uddan- nelse	en erhvervs- gymnasial uddan- nelse	en almen- gymnasial uddan- nelse	både en erhvervs- faglig og en gymnasial uddan- nelse	en teknisk erhvervs- faglig uddan- nelse	en merkantil erhvervs- faglig uddan- nelse	en erhvervs- gymnasial uddan- nelse	en almen- gymnasial uddan- nelse	både en erhvervs- faglig og en gymnasial uddan- nelse
Assens	2.271	100,0%	81,0%	51,1%	52,5%	47,5%	52,9%	64,7%	30,7%	26,0%	17,5%
Faaborg-Midtfyn	2.898	80,6%	80,4%	61,3%	38,2%	27,1%	33,1%	42,5%	27,8%	16,5%	12,5%
Kerteminde	1.301	66,7%	42,7%	27,7%	26,6%	22,8%	18,4%	18,0%	10,8%	10,7%	10,0%
Langeland	576	57,3%	57,3%	72,2%	57,3%	57,3%	19,8%	19,8%	31,9%	19,8%	19,8%
Middelfart	1.962	85,6%	84,0%	69,7%	29,6%	10,7%	37,1%	38,0%	11,4%	17,8%	2,5%
Nordfyn	1.544	85,8%	78,4%	75,1%	61,0%	58,7%	46,2%	51,2%	39,2%	29,0%	26,7%
Nyborg	1.550	91,9%	11,1%	10,4%	22,5%	8,0%	22,3%	6,3%	4,5%	7,0%	4,4%
Odense	7.604	6,5%	12,5%	3,3%	1,9%	1,5%	2,4%	2,4%	2,2%	1,7%	1,4%
Svendborg	2.944	16,2%	16,7%	17,5%	14,1%	11,7%	13,5%	13,9%	12,3%	12,3%	11,0%
Ærø	344	100,0%	100,0%	100,0%	44,8%	44,8%	100,0%	100,0%	100,0%	44,8%	44,8%
Syddanmark	59.191	45,4%	34,4%	29,3%	23,1%	19,8%	23,0%	19,1%	15,0%	13,1%	11,5%

⁵ <http://www.uvm.dk/l-fokus/Aftale-om-et-fagligt-loeft-af-folkeskolen/Overblik-over-reformen/~media/UVM/Filer/Udd/Folke/PDF13/130607%20Aftaleteksten.ashx>

Figur 10: Pendling til ungdomsuddannelser



Gymnasieeleverne efterspørger gymnasierne i Odense og Svendborg, der ikke har kapacitet til at optage alle ansøgere. Derfor har Region Syddanmark nedsat et fordelingsudvalg, der fordeles de studerende hen hvor der er plads.

Omkring Odense medfører det, at en del unge fra det sydvestlige Odense skal til Vestfyns Uddannelsescenter i Glamsbjerg og en del unge fra det nordvestlige og nordlige Odense skal til Nordfyns Gymnasium i Sønderø.

Afslutningsvis skal nævnes, at regeringen i oktober 2013 har fremlagt forslag til reform af erhvervsuddannelserne⁶. Målet er, at 25 % af en årgang skal vælge en erhvervsuddannelse efter 9. eller 10. klasse i 2020 – i 2025 skal andelen være 30 %.

I reformen indgår desuden også krav til længere "skoledage".

Det er endnu for tidligt konkret at vurdere på reformens konsekvenser, men det bemærkes at en af forundersøgelserne til

Assensforsøget var et ønske om at etablere en afdeling af erhvervsskole i Glamsbjerg. Det blev vurderet ikke at være hensigtsmæssigt.

Denne konklusion antyder, at centrum for erhvervsuddannelserne fortsat vil være Odense, Svendborg og Erritsø, og skal reformens mål nås, stiller det krav til tilgængelighed, rejsetider og dermed logistikken.

Tog- og færgebetjening

Regionaltog på Fyn

Som tidligere nævnt etableres togstop i Lange-skov i løbet af efteråret 2014.

Transportministeriet har i marts 2014 udgivet rapporten "**Analyse af fremtidige modeller for lokaltogsbetjening på Vestfyn**".

Analysens kommissorium beskriver 4 betjeningsscenarier, hvor de mindste stationer Holmstrup, Bred, Skalbjerger og Kauslunde nedlægges:

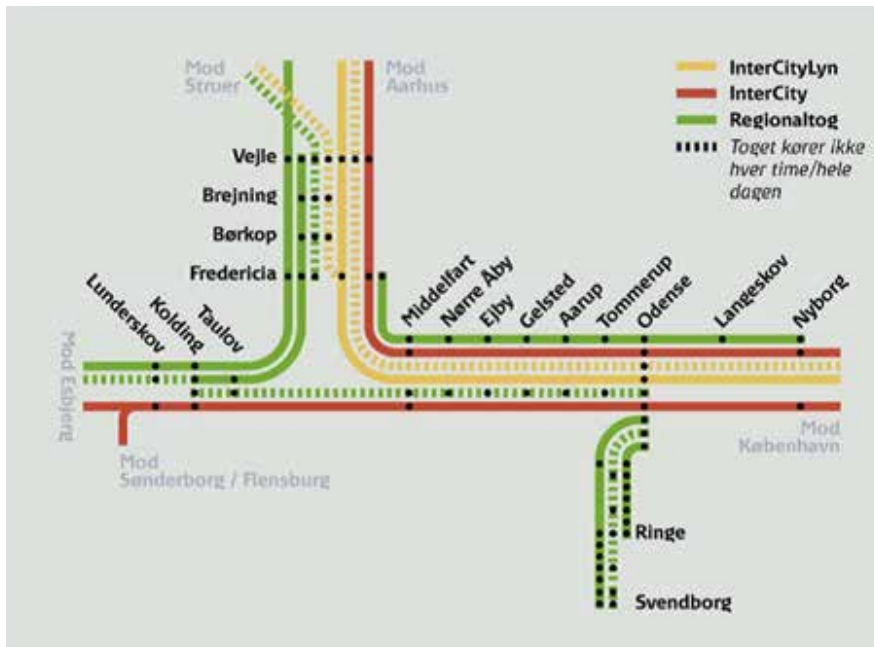
4 betjeningsscenarier

- 1. Fortsat togbetjening af de større stationer i kombination med busbetjening af de 4 mindste stationer.**
- 2. Ingen regionaltogsbetjening og fuld busbetjening.**
- 3. Fuld busbetjening suppleret af myldretidstog til de større stationer.**
- 4. Fuld busbetjening suppleret af togbetjening af de større stationer i dagstimerne.**

Arbejdsgruppen sammensat af repræsentanter fra Transportministeriet, DSB, Region Syddanmark og FynBus har desuden undersøgt perspektiverne i at indføre et ekstra regionaltog

6 http://www.uvm.dk/l-fokus/Faglaert-til-fremtiden/~/_media/UVM/Filer/l%20fokus/Tema/Faglaert%20til%20fremtiden/131002%20faglaert%20til%20fremtiden.ashx.

Figur 11



hver time, så de største stationer får halvtimesdrift. Dette scenarie er muligt, hvis de mindste stationer lukkes.

Rapporten er i skrivende i høring hos Region Syddanmark og de involverede kommuner.

De foreløbige politiske tilkendegivelser i dagspressen antyder, at togbetjening og de små stationer bevares. Det er også forudsætningen for trafikplanen, da nedlæggelse af togbetjening vil nødvendiggøre en revurdering af hele den vestfynske busbetjening.

Trafikstyrelsen har udgivet rapporten **"Optimering af stationsstrukturen"** ligeledes i marts 2014. Rapporten tager udgangspunkt i samfundsøkonomiske og statistiske analyser af befolkningstal, arbejdspladser, rejsetid med mere.

Rapporten berører de små stationer som Transportministeriets rapport, og peger på det hensigtsmæssige i nedlæggelse af stationerne.

På Svendborgbanen foreslår rapporten nedlæggelse af Fruens Bøge, Højby, Pederstrup, Rudme og Stenstrup Syd for at forkorte rejsetiden og optimere driftsøkonomien.

I FynBus driftsområde er analyseret på stationsåbning i Erritsø, hvor Trafikstyrelsen anbefaler yderligere analyser med henblik på en stationsåbning.

Tilsvarende er analyseret på Åløkke (Odense Vest), hvor det vurderes, at den er for tæt på Odense Station og Odense Sygehus Station, og området desuden ikke er et prioriteret byudviklingsområde for Odense Kommune.

Togfonden DK

I **"Det Grønne Transportforlig"** besluttede en bred forligskreds i Folketinget i 2009 at indføre en timemodel for de 6 største byer i Danmark.

Trafikstyrelsen har vurderet, at Danmark er for lille til egentlige højhastighedstog, som det kendes fx fra TGV-tog i Frankrig.

I foråret 2013 blev den endelige udmøntning af timemodellen påbegyndt, da Regeringen besluttede at oprette "Togfonden DK" med 27,5 mia. kroner målrettet til forbedring af den danske jernbane. En del af investeringerne skal efter planen bruges på ny baner langs motorvejen mellem Odense og Middelfart. Derudover skal der investeres i elektrificering af flere regionale strækninger for at målene for rejsetiden kan indfries.

Perspektiver for Fyn

FynBus deltager i forskellige udredningsarbejder om togfondens muligheder. Sammen med de øvrige trafikselskaber, Kommunernes Landsforening og Regionerne i Danmark analyseres på lokale og regionale konsekvenser og hvilken infrastruktur og busbetjening, der skal støtte op om superlyntogene.

Sideløbende har FynBus indledt et samarbejde med **"Strategi Fyn"**.

Strategi Fyn er et samarbejde, der skal udvikle en fælles fynsk planstrategi indenfor temaer som erhvervsudvikling, tilgængelighed og bosætning.

Som det fremgår af figur 12 bliver Odense helt central i superlyntogenes landsdelsbetjening.

Figur 12: Linjediagram for superlyn



Figur 13: Eksempel på korrespondancer mellem Superlyn og Svendborgbanen

L2	R	L3	R	R	L1		L1	R	R	L3	R	L2
	15				45	Kastrup	o	15				45
	24				54	o København H	o	06				36
08	30				00	o København H	o	00			30	52
06	28				58	o Odense	o	02			32	54
14	45	59				Odense	o	57	12			45
18		03				Odense Sygehus		53				41
		51	07			Fruens Bøge		51	07			
			09			Hjallese		48				
			13			Højby		44				
		59	17			Årslev		40	00			
			21			Pederstrup		37				
30	06	26				Ringe		33	53			29
34						Rudme						24
37						Kværndrup						20
43	15					Stenstrup			44			15
45						Stenstrup Syd						12
52	22					Svendborg Vest			35	05		
55	26					o Svendborg			32	02		

I rapporten "Togfonden.dk – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane" beskrives:

"Visionen er et sammenhængende togsystem, hvor der altid er sammenhæng til andre tog. Køreplanen forventes opbygget, så mindst 25 byer har prioriteret korrespondance til timemodellens superlyn."

For Svendborgtoget indeholder rapporten et eksempel på, hvordan det hurtigste Svendborgtoget kan få gode omstigningsmuligheder til superlyn, som vist i figur 13.

I tabel 6 vises forventningerne til passagerudvikling. Beregningerne er lavet i landstrafikmodellen, og modelleringen viser en vækst på 52 % af rejsende i Odense.

Tabel 6: Forventet passagerudvikling, "Togfonden.dk ... bilag 7"

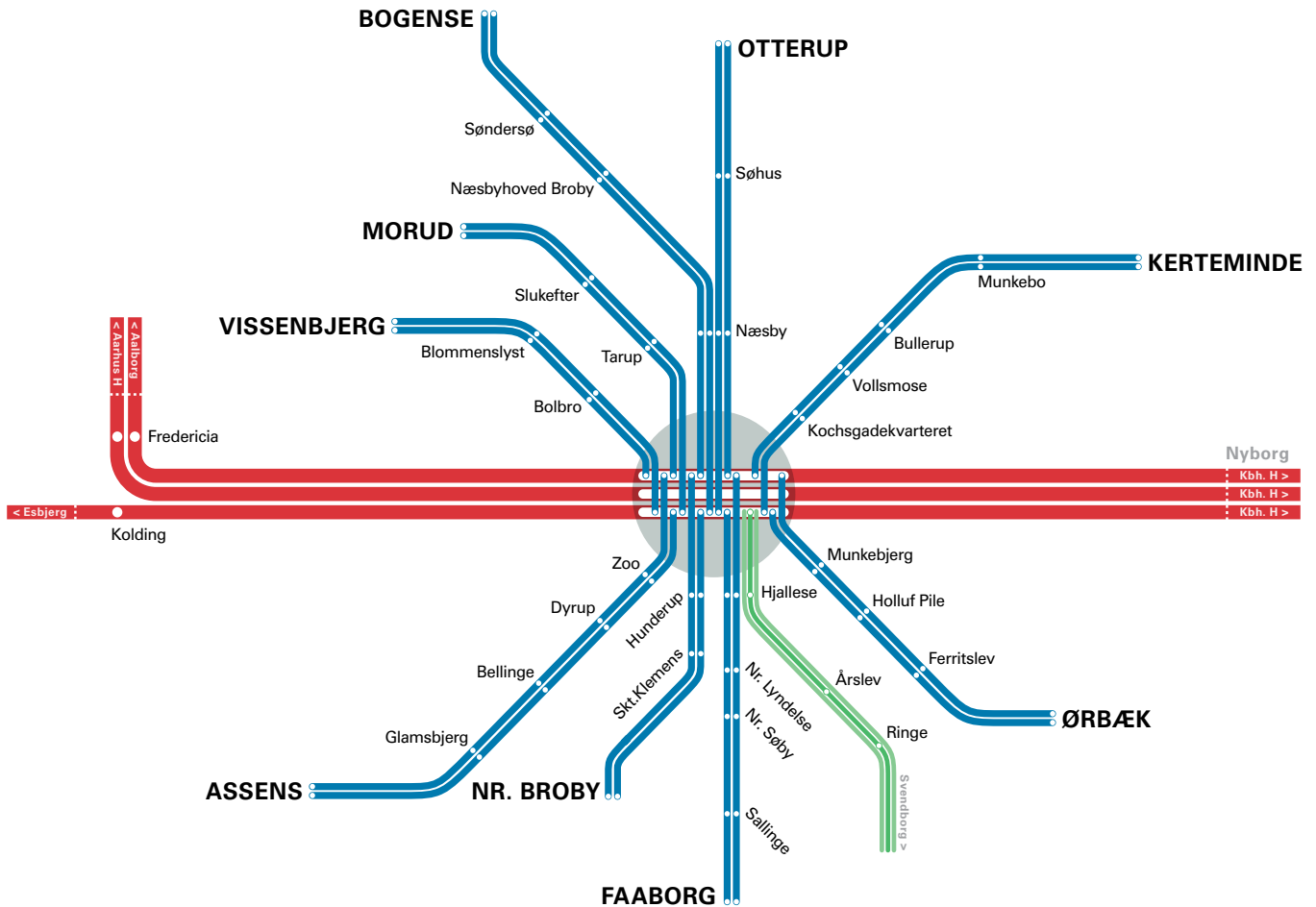
Afrejsende (mio.)	Nuværende	Timemodel	Ændring	Vækst i %
	2010	2030		
København H	3,4	5,0	1,6	47%
Odense	3,1	4,8	1,6	52%
Kolding	1,4	1,9	0,5	35%
Esbjerg	0,6	0,9	0,3	45%
Fredericia	1,3	1,6	0,3	20%
Vejle	1,4	2,0	0,6	39%
Horsens	0,9	1,1	0,3	31%
Aarhus H	2,7	4,3	1,6	60%
Randers	0,6	1,3	0,6	103%
Aalborg	0,9	1,5	0,7	79%
Sum	16,3	24,4	8,1	49%

FynBus vurderer, at hvis det samlede Fyn skal have glæde af timemodellens superlyn, så bør togetbetjeningen understøttes af et X-buslignende system til de købstæder, der ikke er forbundet til jernbanen.

Figur 14 viser en skitse til hvordan et X-bussystem kunne se ud. Tanken er at betjene større fynske byområder og forstæderne i Odense med et hurtigbussystem, der kun stopper ved de mest centrale stoppesteder.

Ud fra Trafikstyrelsens køreplanforslag for Superlyn, vil en optimal køreplanløsning for busserne være, at bussen bringer kunder til toget 6-7 minutter før togafgang og bussen henter

Figur14: Skitse af X-bussystem der understøtter superlyn



passagerer fra toget, med afgang 6-7 minutter efter toget er ankommet.

Hvis toget er forsinket venter bussen.

Løsningen medfører, at busserne får endestation på Odense Banegård, hvor de får et ophold på ca. 15 min..

Det er hverken den nuværende eller den kommende terminal, der inkluderer letbanen, indrettet til.

Som det fremgår af figur 15 skal busser og letbane være på sydsiden af Odense Banegård Center. Det vil sige, at biltrafikken skal gennem den nuværende busterminal. Busserne kommer til at holde ved 4 store stoppesteder, hvor der kan holde 2-3 busser ad gangen, og der ikke er plads til parkerede busser.

Der er derfor brug for et areal, hvor busserne kan holde, tæt på skinner og evt. den kommende stibro.

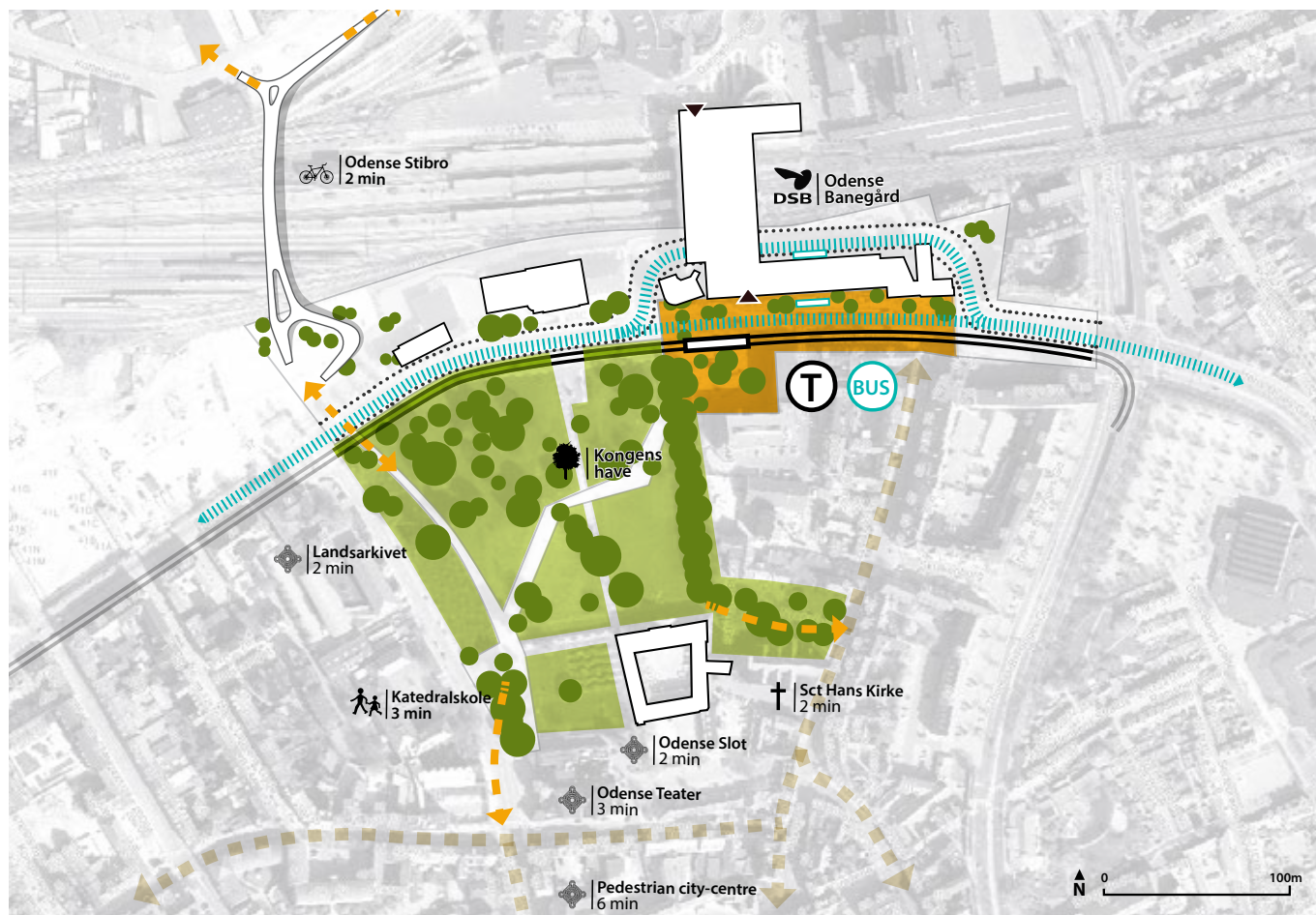
En optimal placering kunne være det resterende areal af den tidligere rutebilstation.

Et overslag på produktionen i den skitserede busløsning er vist i tabel 7.

Hvis der skal tilbydes buskørsel til de to tog med "regulære" afgangstider, 00 og 30 i myldretiden og timedrift i øvrige tidsrum, skal der bruges 30 driftsbusser yderligere, og den årlige produktion vil forøges med ca. 85.000 køreplantimer.

Ud fra FynBus' aktuelle kontraktudgifter for den regionale bustrafik og forudsat en selvfinansieringsgrad på 65 %, som er gennemsnittet på de regionale ruter, anslås nettoudgiften til at være 22 mio. kr. pr. år, som det fremgår af tabel 8.

Figur 15: Letbane og busser ved Odense Banegård



Tabel 7: Eksempel: Busser og køreplantimer til at understøtte timemodellens busløsning

Rute	Køreplantimer ½-timesdrift 5-8 og 13-19 hverdage	Køreplantimer timesdrift øvrige tidsrum hverdage og weekend	Driftsbusser
A Bogense - Odense	7.125	3.745	4
B Otterup - Odense	4.125	2.168	2
C Kerteminde - Odense	5.525	2.904	3
D Ørbæk - Odense	6.525	3.429	3
E Faaborg - Odense	9.125	4.796	5
F Nr. Broby - Odense	5.525	2.904	3
G Assens - Odense	9.125	4.796	5
H Vissenbjerg - Odense	4.725	2.483	3
I Morud - Odense	4.325	2.273	2
I alt	56.125	29.497	30
Køreplantimer		85.622	

Tabel 8: Udgifter til at understøtte timemodellens busløsning

X-bus	Kr. pr. år
Kørselsudgifter	61.983.339
Indtægter (65 % selvfinansiering)	40.289.170
Nettoudgift	21.694.169

Færger

Der er færgeforbindelse mellem landsdelene i Bøjden og i Spodsbjerg, som det fremgår af figur 16.

Figur 16: Færgeforbindelser til Als og Lolland



Passagertal og muligheden for at få sejlplan og køreplan til at passe optimalt sammen har medført, at færgerne i Spodsbjerg betjenes med teletaxi direkte til Rudkøbing og Svendborg – en løsning, der har fungeret siden køreplansskift i januar 2011 for både færgeskud og indbyggere samt turister i Spodsbjerg.

Sejladserne på Bøjden-Fynshav varierer over sæsonen, og der er også på denne rute kun få passagerer, der bruger færge og bus. Derfor overvejes der også teletaxi mellem Bøjden og Faaborg, da den kan tilrettelægges mere fleksibelt end buskørsel. Teletaxi vil være billigere og give bedre mulighed for omstigning til andre busser i Faaborg, da buskøreplan og sejlplan ikke passer helt optimalt for omstigning i Faaborg.

Desuden kan alle færgeafgange betjenes.

De lokale ruter håndterer skoletrafikken og betjeningen af de uddannelsessøgende på Horne Land, understøttet af det kommunale teletaxitilbud.

Figur 18: Færgeforbindelser til Ærø



Ærøfærgerne nedlagde i januar 2013 sejladserne mellem Rudkøbing og Marstal. De tilbageværende ruter er Svendborg-Ærøskøbing og Faaborg-Søby, som det fremgår af figur 18. Herudover sejles til Fynshav i Sydtrafikens område.

På Fynssiden betjenes færgerne med tog og bus i Svendborg, hvor der er forholdsvis kort gangafstand fra station og terminal til færgelejet. I Faaborg er færgelejet også nær rutebilstationen.

Ærø Kommune prioriterer sejladserne til Svendborg og fartplanen er i muligt omfang tilpasset tog.

Ærø Kommune har i 2013 fået penge fra pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder til forbedring af busbetjening af færgerne. Målet er en passagervækst på 10 % om året.

FynBus og Ærø Kommune har i samarbejde lavet en køreplan til et 2-årigt forsøg, hvor alle færgeafgange til og fra Ærøskøbing er busbetjent.

Økonomi

Vækstmål

Den daværende VK-regering indgik i 2009 en aftale med Dansk Folkeparti, SF, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om rammer og principper for **"En grøn transportpolitik"**⁷. Ud af denne aftale kom desuden nogle overordnede mål for væksten i kollektiv trafik frem mod 2030:

- **100 % vækst i togpassagerer**
- **50 % vækst i buspassagerer = 9 mio. flere passagerer i 2030 på Fyn.**

50 % ekstra buspassagerer i 2030 svarer til en årlig vækst på 2,5 %.

Den årlige vækst på 2,5 % afspejles i FynBus strategi fra 2010 om 15 % flere passagerer i 2015.

Vækstmålet på 2,5 % svarer desuden til Odense Kommunes mål for bustrafikkens udvikling frem til letbanens åbning i 2020, og forventningerne til vækst i Odenses kollektive trafik bliver endnu mere ambitiøse.

Hvad skal der til?

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og Trafikselskaberne i Danmark har udgivet rapporten **"Flere buspassagerer – hvad skal der til"**.

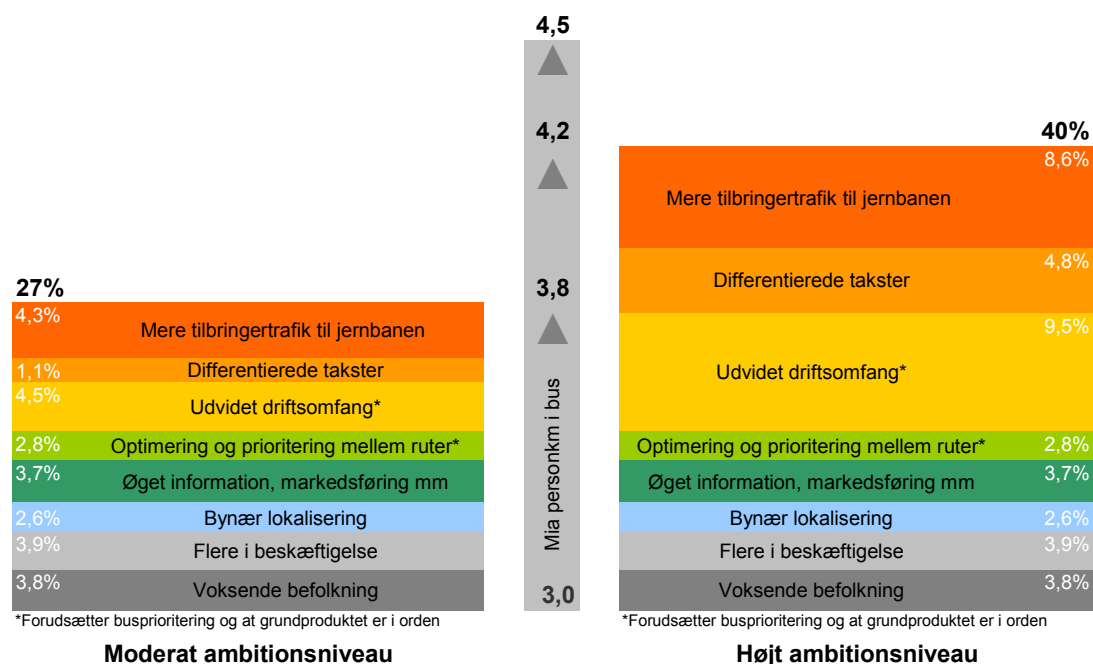
Rapporten giver et overordnet bud på virkemidler, hvor væksten kan forventes at finde sted og hvilke investeringer, der skal til.

I et vist omfang er rapporten også et grundlag for denne trafikplan, der på et mere regionalt og lokalt niveau udmønter rapportens anbefalinger.

Rapporten konkluderer, at målet stort set kan nås – men det er meget ambitiøst:

Det kræver dog, at bustrafikken på landsplan tilføres næsten 1,5 mia. kr. ekstra årligt. Med andre ord kræver det en markant øget økonomisk satsning, hvis man skal nå bare nogenlunde i mål med den grønne transportpolitik på busområdet. Realiseringen af

Figur 18: Virkemidler til vækst og deres bidrag



målet kræver en bevidst satsning fra alle parter: Trafikselskaber, kommuner, regioner og staten.

Figur 18 viser hvilke virkemidler, der skal til, og hvad de hver især forventes at kunne bidrage med.

Af figuren fremgår, at trafikselskaberne kun har direkte indflydelse på en lille del af væksten – information og markedsføring.

Størsteparten af væksten tilvejebringes ved at forbedre servicen, prioritere efter "mest for flest" i stedet for fladedækkende kørsel, samt justere taksterne – det er alle "værktøjer" for kommuner og region, der bestiller kørslen.

"Flere buspassagerer – hvad skal der til" prøver at sætte økonomi på vækstscenarierne. Som det fremgår af figur 20 kræver især takstnedsættelser og investering i forbedret service betydeligt flere penge.

Siden rapporten udkom har især takster været drøftet på den politiske arena, og fx "off-peak-rabatten" er et eksempel på en takstnedsættelse.

Det er nok vel tidligt at konkludere på effekten, men erfaringer

En særlig udfordring er "udvidet driftsomfang", for det medfører flere udgifter og forventeligt især i myldretiden, hvor muligheden for vækst umiddelbart er størst, da flest rejser.

Et eksempel på dette er det øgede dubleringsbehov i myldretiden på regionale afgang og bybusserne i Odense.

Myldretidstrafik går mod de store byer om morgenen og modsat om eftermiddagen. Det medfører, at der stort set kun er kunder med den ene vej, og bussen må køre tom tilbage – om eftermiddagen går strømmen den modsatte vej.

For eksempel medfører en ekstra tur fra Kerteminde til Odense om morgenen udgifter på knap 2000 kr. pr. dag.

Med en gennemsnitlig indtægt på 17,50 kr. i den regionale trafik svarer det til, at 110 passagerer skal tage bussen fra Kerteminde for at nå break-even – der kan være 50-75 i bussen alt efter bustype.

Figur 19: Udgifter ved højt ambitionsniveau

Højt ambitionsniveau	Mio. kr. pr. år		
	Udgifter	Indtægter	Tilskudsbehov
Tilskudsbehov 2010	6.730	2.850	3.880
Mere tilbringertrafik til jernbane	190	280	-90
Differentierede takster	0	-330	330
Udvidet driftsomfang	1.560	260	1.300
Optimering og prioritering	90	90	0
Øget information, markedsføring mm	130	130	0
Bynær erhvervslokalisering	60	90	-30
Voksende befolkning & flere i beskæftigelse	140	220	-80
Total	8.890	3.590	5.300
Ændring	2.160	730	1.430

fra 80'erne var tydeligt, at takstnedsættelser uden forbedret service ikke skaber vækst – men "Odense Rundt for 10 kr." og KVKKortets succes er måske eksempler på det modsatte.

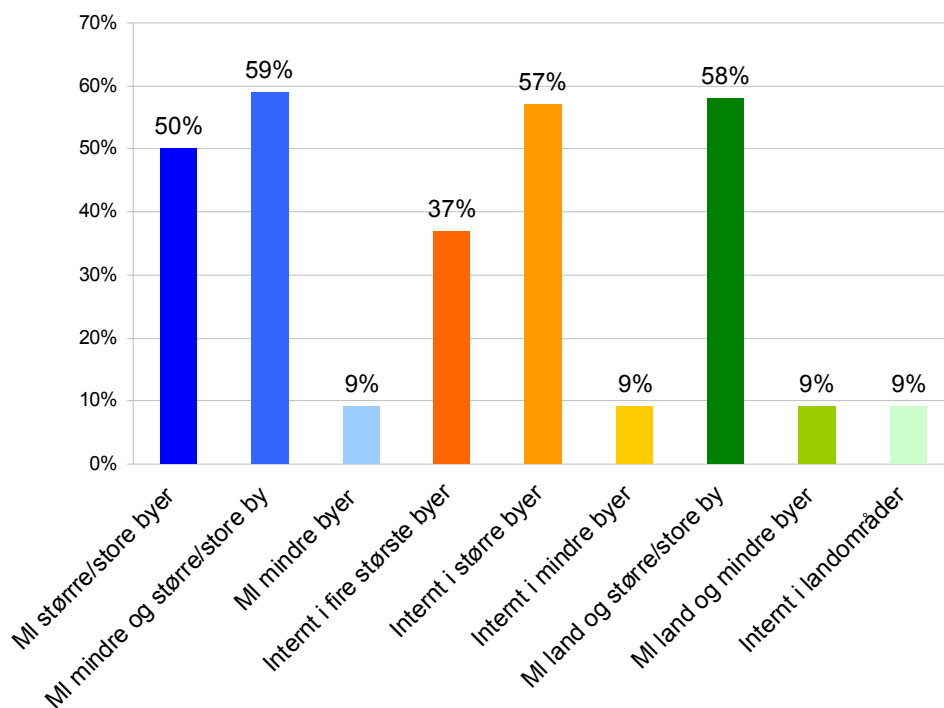
I bybustrafik skal der endnu flere passagerer til for at opnå økonomisk balance, omkring 280. Det skyldes, at den gennemsnitlige indtægt er mindre.

Det bemærkes, at regnestykket ikke nødvendigvis er helt retvisende for et præcist billede af et endeligt resultat, da nye kunder måske også bruger bussen på tidspunkter, hvor der er god plads. Derfor skal merudgiften i et vist omfang ses som en nødvendig investering for, at vækst kan opnås.

”Flere buspassagerer – hvad skal der til” peger også på, hvor potentialet for vækst er størst, som det er vist i figur 20. Figuren viser, at potentialet naturligt er størst, hvor der er flest, der bevæger sig. Det vil sige internt i de større byer, mellem de større sammenhængende bysamfund og oplandstrafikken til de store byer.

Rapportens anbefalinger om at køre hvor og når der er flest kunder bekræftes af FynBus’ erfaringer fra køreplanen i 2010, hvor det ud fra devisen ”mest for flest” er lykkedes at reducere kørslen med 35 %, og efter 2 år at have fået flere passagerer.

Figur 20: Vækstpotentiale



I følge Naturstyrelsen er:

Store byer = over 100.000 / større byer = 20.000-100.000 / mindre byer = 5.000-20.000

***Trafikken
skal tilpasses,
så efterspørg-
sel og frekvens
passer sam-
men.***

Poten- tiale og markeds- andele

Det er umuligt at forudsige den enkelte persons fremtidige rejsebehov fra dag til dag, men det er til gengæld muligt at vurdere transportbehovet for større grupper af kunder (og potentielle kunder), hvis man **segmenterer dem på en hensigtsmæssig måde.**

I det følgende er Fynbus' kunder inddelt i nogle overordnede kunde grupper. Der analyseres på bl.a. rejsemønstre og vækstpotentialer indenfor de enkelte grupper.

Skolerejser

Over de næste 4 år vil antallet af børn mellem 5 og 16 falde en anelse. Som det fremgår af nedenstående figur, så gælder det for alle kommuner at kunde grundlaget til skolebusserne falder, men kun marginalt.

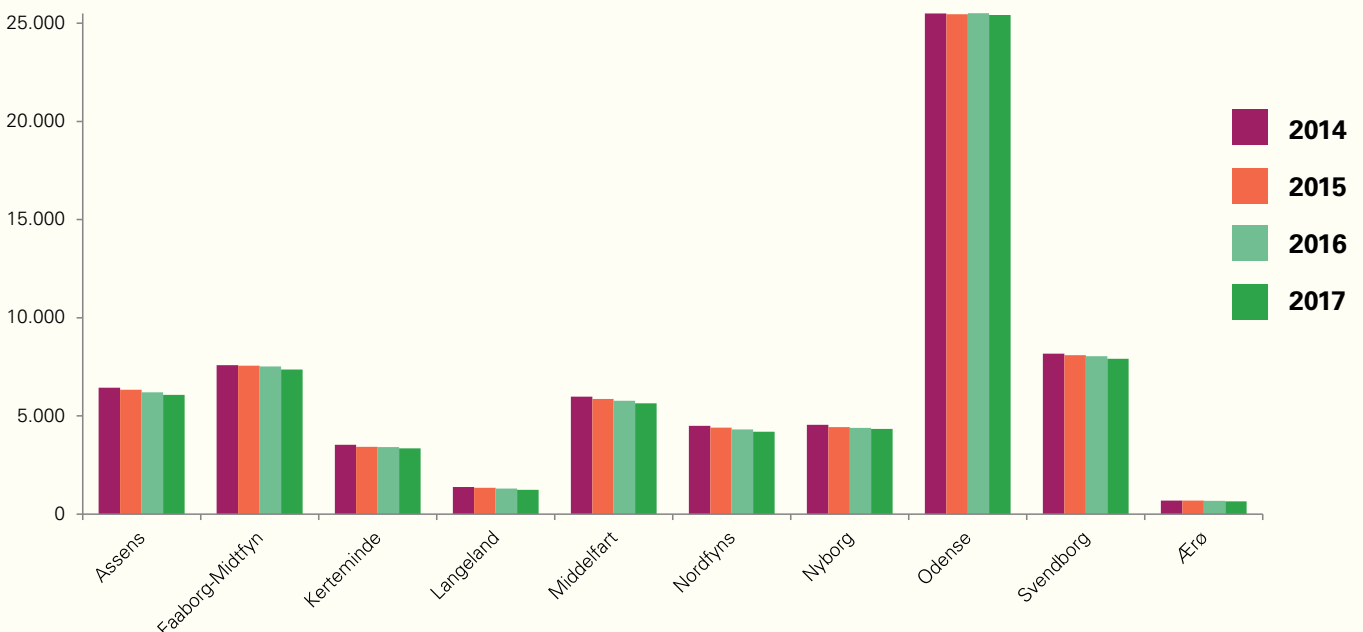
Det er dog ikke alle skolebørn der tager busen til og fra skole. Især i de større byer bor mange inden for gå- eller cykelafstand til skolen. Mange elever bliver desuden kørt i skole i bil af deres forældre. Lige så stor variation, der er i ovenstående tal, lige så stor er variationen i kommunernes serviceniveau og visitation af elever.

I Middelfart Kommune er visitationen centraliseret, mens Nordfyns Kommune har decentral

Tabel 1: Elever og skolekort fordelt på kommuner

	I alt		Skolekort	
	Folkeskole	Privatskole	Antal skolekort	Andel af elever
Assens	4.503	946	2.113	47%
Faaborg-Midtfyn	4.359	1.943	1.001	23%
Kerteminde	2.639	320	499	19%
Langeland	988	197	207	21%
Middelfart	4.141	851	466	11%
Nordfyns	3.366	347	1.352	40%
Nyborg	2.607	1.167	862	33%
Odense	17.107	3.864	301	2%
Svendborg	5.346	1.463	683	13%
Ærø	534	59		

Figur 1: Antal 5-16-årige



visitation af elever. I Assens Kommune får alle elever et buskort, hvis de ansøger om det.

På Ærø er der gratiskørsel og dermed ikke behov for skolekort.

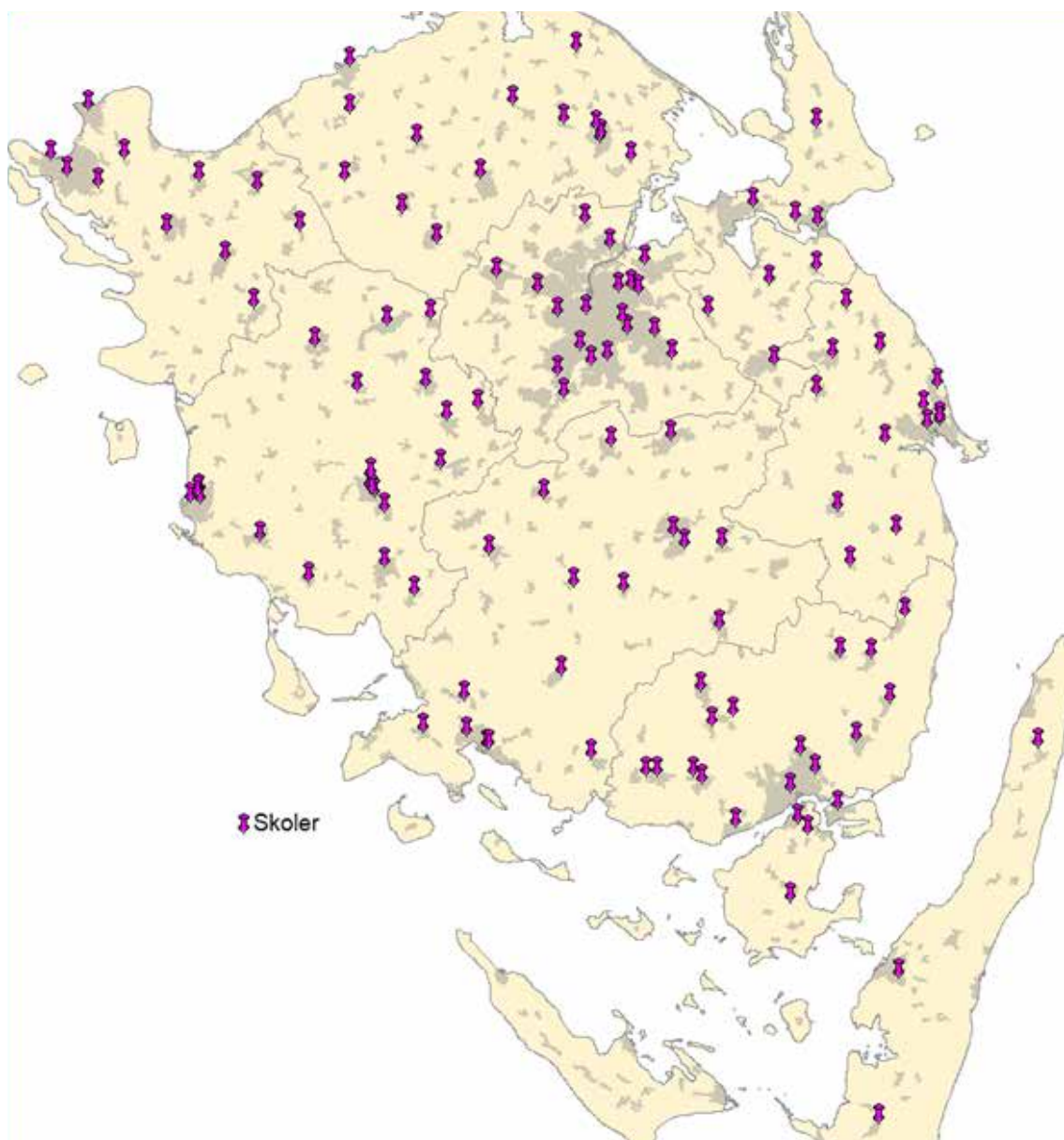
I Svendborg og i Odense findes der en del lukket kørsel som kommunen administrerer. Eleverne, der benytter disse ruter, har således ikke behov for at få udstedt skolekort. Dette er en del af forklaringen på, hvorfor så lille en andel af eleverne i disse kommuner har skolekort.

Elever fordelt på afdelinger og ruter

Tal fra Danmarks Statistik viser, at 61.485 børn gik på en af de fynske grundskoler i 2012. I figur 2 ses skolerens placering.

Kigger man på de områder (postnumre-figur 3), hvor der er udstedt flest skolekort, fremgår det også, at det er uden for Odense, der udstedes flest skolekort.

Figur 2: Fynske grundskoler



Figur 4 viser de ruter, der har haft flest passagerer med skolekort i 2013. Rute 31 er en bybusrute i Odense, mens resten er regionalruter (920, 151, 191, 268, 931, 111) og lokalruter uden for Odense.

Skolekørslen tilrettelægges med udgangspunkt i de kørselsberettigede elever, som kommunerne bevilger befordring til.

Herudover forsøges planlægningen tilrettelagt, så så mange elever som muligt kan bruge bussen. For eksempel tages der i størst muligt omfang også hensyn til fri- og privatskoleelever, der ikke bevilges kørsel bortset fra i Svendborg Kommune, hvor fri- og privatskoleelever køres på lige fod med folkeskoleelever.

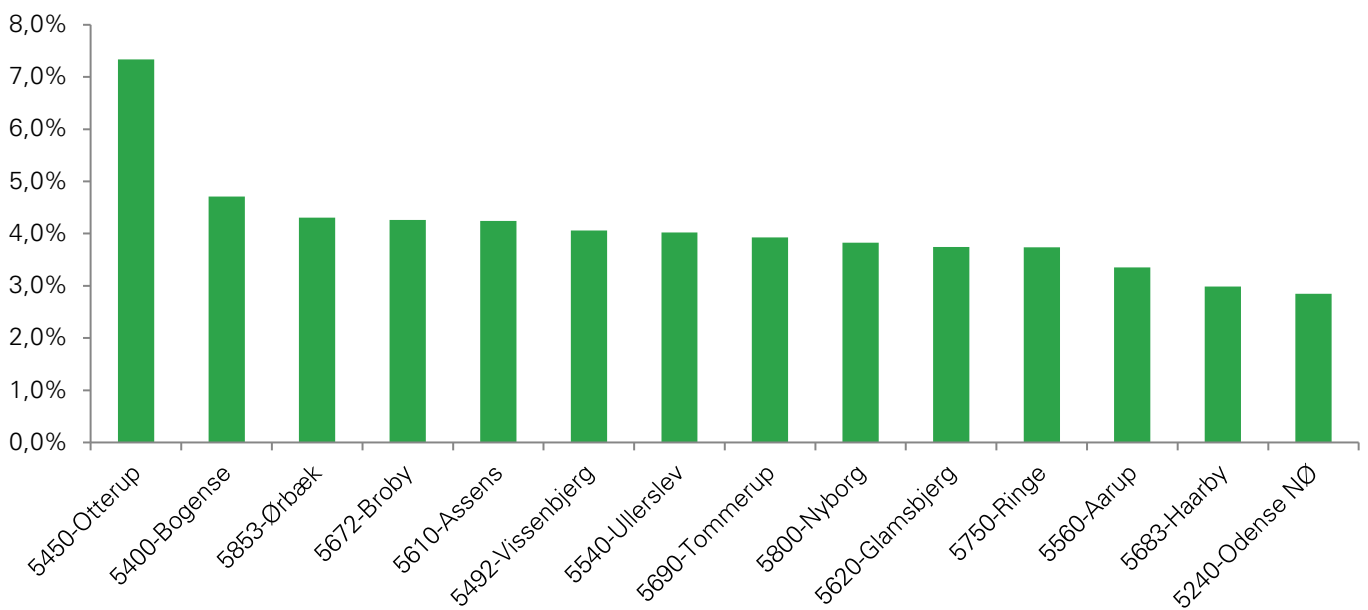
FynBus indsamler årligt elevlister via skoler og forvaltninger.

Elevlisterne geokodes, som vist i eksemplet i figur 5, og er central i planlægningen af kørslen på lige fod med skolernes møde og sluttider.

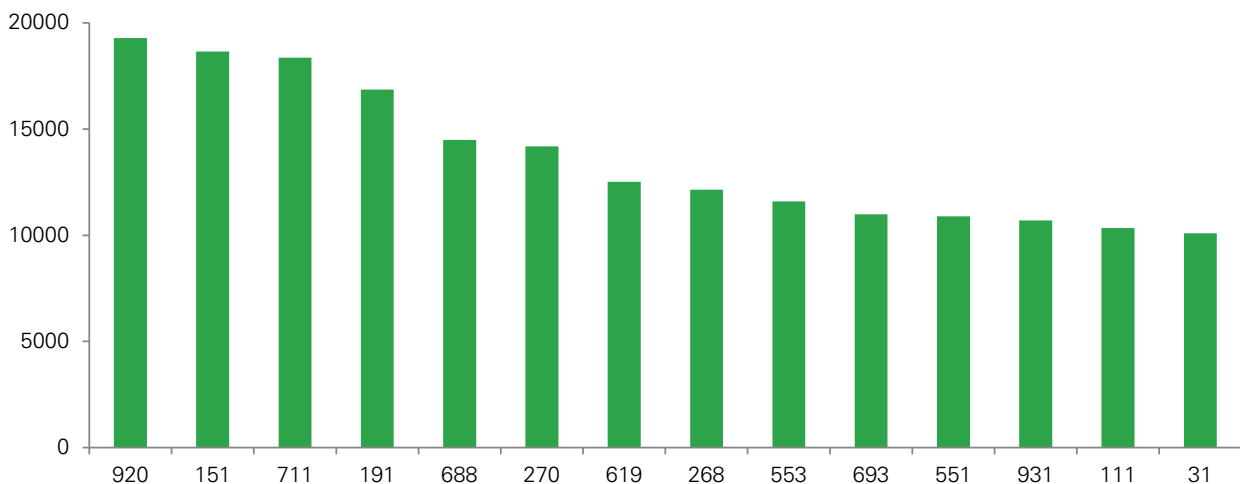
Øvrig brug af lokalruterne

Som det fremgår af figur 6, kører 88 % af kunderne i lokalruterne uden for Odense og Svendborg på en form for periodekort. 73 % af

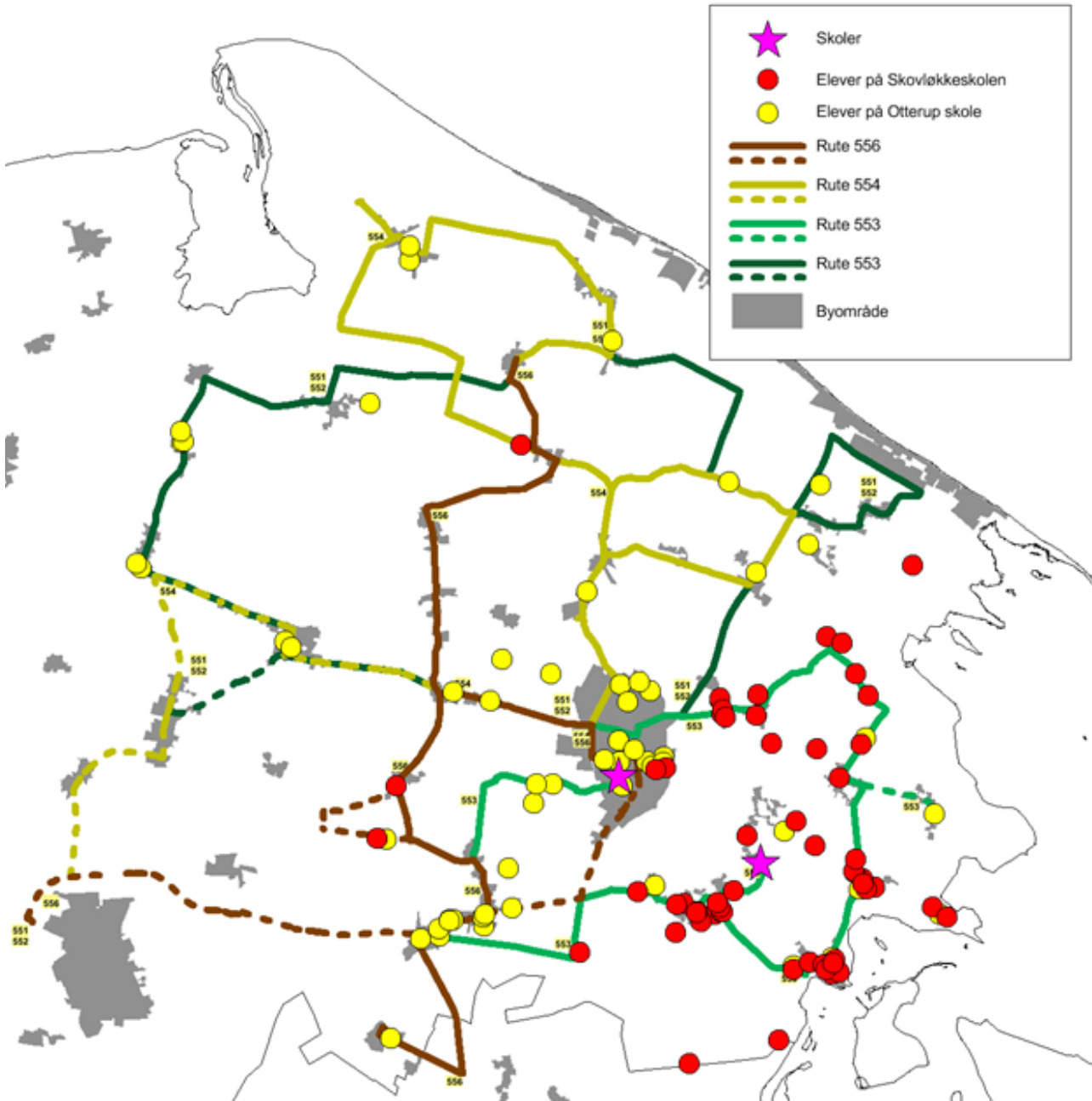
Figur 3: Udsnit af fordelingen af skolekort på postnumre (vist som andel af det samlede antal skolekortudstedelser)



Figur 4: Ruter med flest skolekort i 2013



Figur 5: Eksempel på planlægningsgrundlag fra Nordfyn Kommune



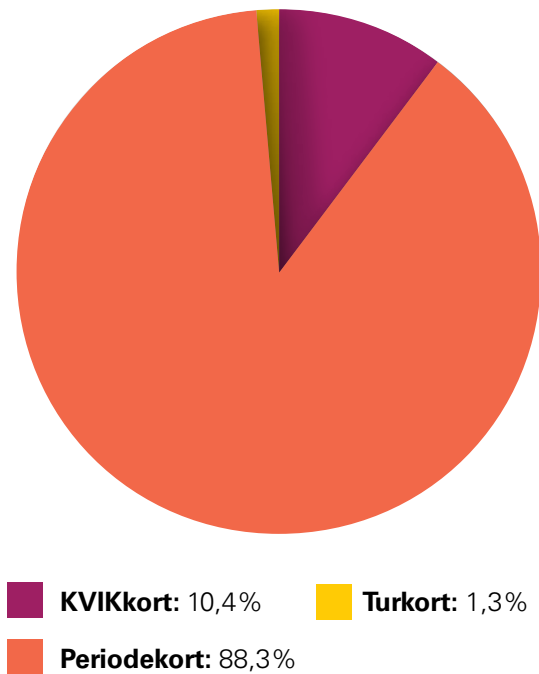
disse kortholdere er børn. Andelen af skolebørn varierer selvfølgelig meget fra rute til rute, men det illustrerer, at lokalruterne primært betjener grundskoleelever.

Med helddagsskolens indførelse vil der formentlig blive færre afgange om eftermiddagen. Mange steder vil det betyde, at man går fra 3-5 eftermiddagsafgange til måske kun 2.

Det forringer transportmulighederne for de borgere (udover skoleelever), der også benytter lokalruterne.

Som det ses af figur 6, så udgør periodekort 88 % af registreringerne og heraf er 73 % børn.

Figur 6A: Passagerer på lokalruter i 2013- fordelt på kortprodukt. Svendborg og Odense kommune undtaget.



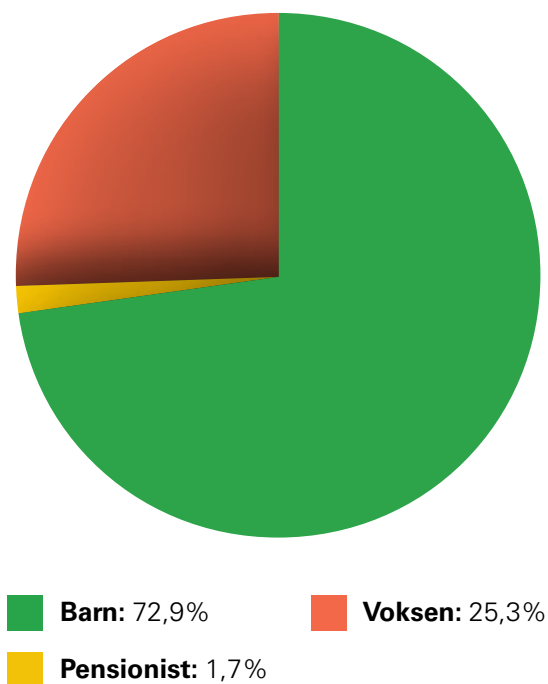
Herudover er 25 % henført under voksen, og de detaljerede data viser, at en stor del af disse har alder til at være ungdomsuddannelsessøgende.

I Nordfyns, Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner bruges lokalruterne både direkte til gymnasiet, men også til at komme til en regionalrute og videre til Odense.

Tilsvarende ligner en stor andel af KVIKkort-kunderne også uddannelsessøgende ud fra stikprøver af rejsemønstret.

Figur 6A og 6B udtrykker dog blot gennemsnittene af lokalruterne uden for Svendborg og Odense – der findes afgange på lokalruter (typisk i de større byer) som godt ville kunne opretholdes selv efter en skolereform, fx rute 551 omkring Otterup.

Figur 6B: Passagerer på lokalruter i 2013- fordelt på aldersgruppe. Svendborg og Odense kommune undtaget.



KONKLUSION

Samlet set medfører udviklingen i elevtal ikke en større efterspørgsel på skolekørsel.

Erfaringsmæssigt betyder selve skolestrukturen meget for antallet af elever. I Nyborg og Faaborg-Midtfyn kommuner er der lavet store ændringer i skolestrukturen med lukning af hhv. 4 og 6 skoler.

Det har medført stigninger i passagertallet på op til 30 %.

Indkøbs- og fritidsrejser

Antallet af potentielle buskunder midt på dagen afhænger til dels af antallet af personer uden for arbejdsmarkedet. På hverdage skal langt størstedelen af de beskæftigede/studerende primært til og fra arbejde/uddannelse om morgenen og sent om eftermiddagen.

Tabel 2 viser antallet af personer uden for arbejdsmarkedet i de enkelte kommuner.

Tabel 2: Antal voksne personer uden for arbejdsmarkedet

Område	Uden for arbejdsmarkedet ²
Assens	22.359
Faaborg-Midtfyn	28.275
Kerteminde	13.334
Langeland	7.786
Middelfart	19.851
Nordfyns	15.752
Nyborg	17.740
Odense	105.288
Svendborg	32.605
Ærø	3.947
Landsdel Fyn	266.937

Tabel 3: Bilrådighed³

Kommune	Familier uden bil		Familier med bil	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Assens	5.322	27%	14.671	73%
Faaborg-Midtfyn	6.898	27%	18.326	73%
Kerteminde	3.241	28%	8.354	72%
Langeland	2.441	34%	4.683	66%
Middelfart	4.800	27%	13.246	73%
Nordfyns	3.572	25%	10.505	75%
Nyborg	5.190	33%	10.579	67%
Odense	48.599	46%	56.070	54%
Svendborg	10.791	36%	19.298	64%
Ærø	1.614	43%	2.158	57%
Landsdel Fyn	92.468	37%	157.890	63%

Selvom det ofte kan være et billigere alternativ at tage bussen i stedet for at tage bilen (selv når man har anskaffet bilen allerede), så er bilen svær at konkurrere med, idet den jo betyder, at man selv bestemmer ruten og afgangstidspunktet. Derfor bør man også kigge på, hvor stor bilrådigheden er i de enkelte kommuner, for at kunne vurdere, hvor stort potentialet for nye kunder er.

Vælger man en repræsentativ hverdag, så fordeles kortkunderne sig over et døgn som vist i tabellen herunder. Onsdag d. 15. maj 2013 er valgt som eksempel.

Det ses, at det samlede antal kortkunder i tidsrummet 9-13 er knap 10.000 passagerer.

Hvis man korrigerer antallet af personer uden for arbejdsmarkedet med den gennemsnitlige bilrådighed på Fyn, så får man omkring 100.000 personer.

Umiddelbart virker det som om potentialet er stort, men man skal også tage højde for, at mange bor i cykel/gå-afstand til deres fritids-/indkøbsrejsemål, især i de større byer.

I landområderne er afstandene ofte store nok til, at det fordrer kollektiv trafik, men her kan forhindringen være, at busbetjeningen er meget begrænset. Lokalruterne er primært skoleruter de fleste steder på landet, og de kører som regel kun en gang om morgenen og nogle gange om eftermiddagen – og altså sjældent i tidsrummet 9-13.

Den demografiske udvikling medfører, at potentielle kunder til indkøbs- og fritidsrejser midt på dagen vil stige i de kommende 10 år, men for at sikre, at disse nye potentielle kunder ikke vælger bilen frem for kollektiv trafik kræver det, at den kollektive trafik er et attraktivt alternativ.

Indføres heldagsskolen, vil det sandsynligvis betyde færre eftermiddagsafgange for lokalruterne i landområderne. En løsning kunne dog

² Kilde: Danmarks statistik, RASU33, 2012. "Uden for arbejdsmarkedet" udgøres primært af pensionister, men også arbejdsløse, børn, folk midlertidigt uden for arbejdsmarkedet m.fl.,

³ Kilde: Danmarks statistik, BIL800, 2013.

være, at den øgede efterspørgsel efter transport midt på dagen blev varetaget af telekørsel.

Tabel 4: Antal kortkunder på en nogenlunde gennemsnitlig dag, hele Fyn

Periode	Kvikkort		Periodekort	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Morgen (5-9)	3.023	22%	10.204	31%
Formiddag (9-11)	1.657	12%	2.662	8%
Middag (11-13)	1.844	13%	3.569	11%
Eftermiddag (13-18)	5.820	42%	14.128	43%
Aften (18-24)	1.354	10%	1.900	6%
Nat (24-05)	10	0%	18	0%

KONKLUSION

Analysen viser, at der er betydeligt potentiale i indkøbs- og fritidsrejser.

Der kunne være et bidrag til passagervækst ved at forbedre betjeningen på større regionalruter, så der køres halvtimedrift i stedet for timedrift i formiddags- og de tidlige aftentimer på hverdage og måske i butikstiden i weekenden.

På R-busnettet i Region Sjælland kører busserne mindst halvtimedrift fra 6-20 på hverdage, og det har givet en passagervækst på 10-25 %.

En del af væksten er sket i formiddags- og de tidlige aftentimer, og Movia tillægger den "stive" køreplan stor betydning for det opnåede resultat. Derfor indgår udvidelse af halvtimedriften i Movias planer for de kommende år.

Se side 67, hvor forslag til lignende R-net beskrives.



Uddannelsespendling

Analysen fokuserer på pendling til ungdomsuddannelserne, da studerende traditionelt udgør en meget stor del af den kollektive trafikskunder. Desuden ligger voksenuddannelserne næsten udelukkende i de større byer og betjenes af bybusser.

Pendling på distriktsniveau

Figur 7 viser pendlingsstrømmene for personer, der går på en ungdomsuddannelse.

Det ses tydeligt, at det primært er Svendborg og Odense, som tiltrækker uddannelsespendlere fra andre kommuner. Det skyl-

des blandt andet, at Odense og Svendborg tilbyder uddannelser, som ikke findes andre steder på Fyn.

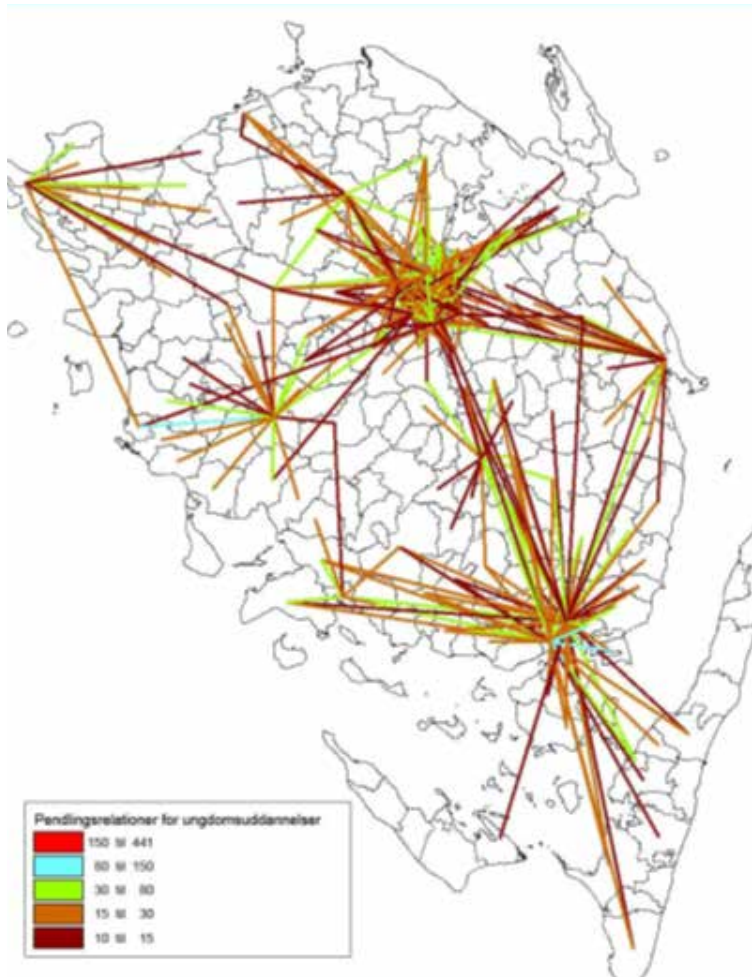
Andelen af elever med Hypercard (eller Ungdomskort) varierer meget – eksempelvis efter hvor skolen ligger (se tabel 5).

Andelen af elever med Hypercard (eller Ungdomskort) er typisk lavere på ungdomsuddannelser, der ligger i de større byer (hvor flere elever bor tættere på og kan gå/cykle eller anskaffelse af Hypercard ikke kan betale sig). Eksempelvis har kun hhv. 12 og 16 % af eleverne på Sct. Knuds Gymnasium og Kold College i Odense fået udstedt et Hypercard.

Tabel 5: Udvalgte ungdomsuddannelser med antal udstedte Hypercards

Udvalgte Ungdomsuddannelser	Antal elever	Udstedte Hypercards	Andel
EUC	1.134		
Faaborg Gymnasium	328	131	40 %
IBC International Business College	980		
Kold College	1.424	221	16 %
Middelfart Gymnasium og HF	542	243	45 %
Midtfyns Gymnasium	533	275	52 %
Mulernes Legatskole	870	292	34 %
Nordfyns Gymnasium	558	431	77 %
Nyborg Gymnasium	728	313	43 %
Nyborg-Kerteminde Handelsskole	221	86	39 %
Odense Katedralskole	822	253	31 %
Sct. Knuds Gymnasium	844	99	12 %
Svendborg Erhvervsskole	933	589	63 %
Svendborg Gymnasium	1.062	387	36 %
Svendborg Teknisk Skole	1.294	172	13 %
Syddansk Erhvervsskole	3.415	646	19 %
Tietgenskolen - Tietgen Handelsgymnasium	1.038	415	40 %
Tietgenskolen - Tietgen HG	1.106	239	22 %
Tornbjerg Gymnasium	549	186	34 %
Vestfyns Gymnasium	516	434	84 %
Vestfyns Handelsskole	232	158	68 %
I alt	19.129	5.570	32,7 %

Figur 7: Uddannelsespendling



Studerende på ruteniveau

Figur 8 viser de ruter som har haft flest studerende med Hypercard i 2013.

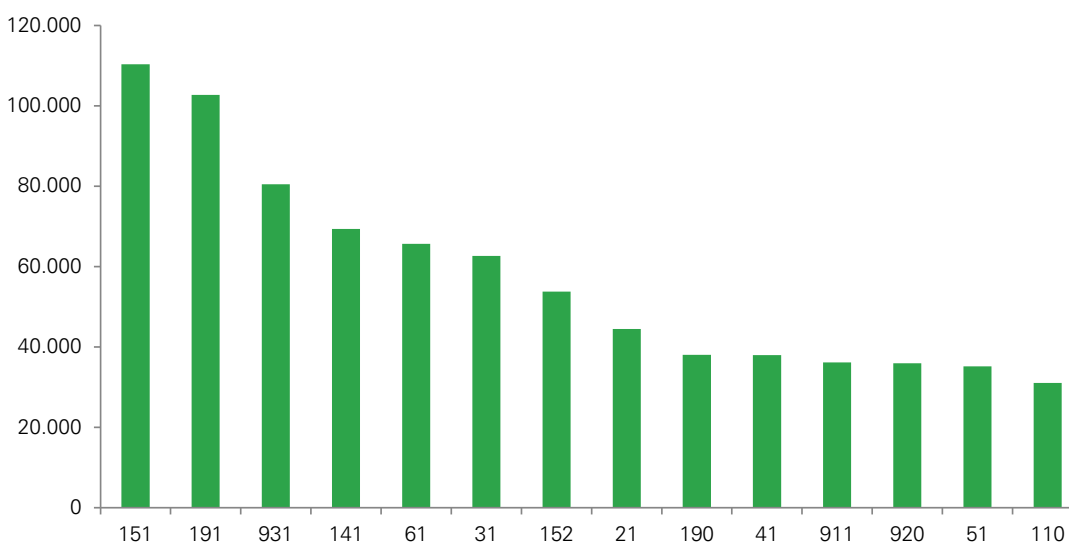
Ruterne som har været brugt mest af de studerende (både til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser) er udelukkende regionalruter samt bybusruter i Odense.

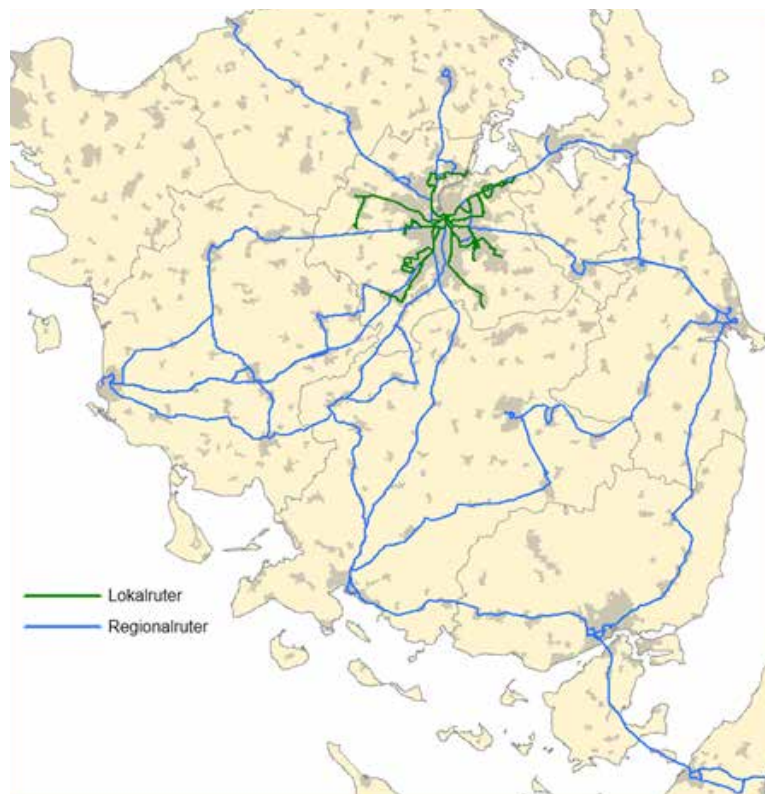
Kortlægning af studerende

FynBus indsamler oplysninger om de studerendes bopæl, med henblik på at kunne lave optimale ruter tilpasset uddannelsernes møde- og sluttider samt planlægge den nødvendige kapacitet.

Figur 10 viser en kortlægning af studerende, der går på Svendborg Gymnasium. Figuren viser, at mange bruger bussen, men der er et betydeligt potentiale i landområderne.

Figur 8: Antal studerende pr rute



Figur 9: Ruterne der har det største antal studerende

Ruterne 811, 812 og 813 er først oprettet efter sommerferien 2013, hvilket er grunden til, at passagertallene for de ruter er forholdsvis små. Ruterne er udformet som dedikerede uddannelsesruter for studerende som bor i Assens/ Glamsbjerg-området og går på Syddansk Erhvervsskole eller Kold College i Odense.

De øvrige ruter er ligesom 811-813 skræddersyede ruter, der betjener gymnasier i landområderne.

Hypercardkunders rejsemønster minder meget om andre pendlerkunders rejsemønster. De studerende rejser mest om morgenen før kl. 8, som er ringetiden på de fleste institutioner, og rejser også en del om eftermiddagen, særligt mellem 13 og 16.

KONKLUSION

Analysen viser, at der er noget potentiale i uddannelsesrejser, fordi 95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en uddannelse i 2020 og en større del skal være erhvervsuddannelser.

Syddansk Uddannelsesaftale har tilgængelighed til uddannelse med rimelig transporttid som indsatsområde. Region Syddanmark har prioriteret særlige uddannelsesruter i budgettet for 2014.

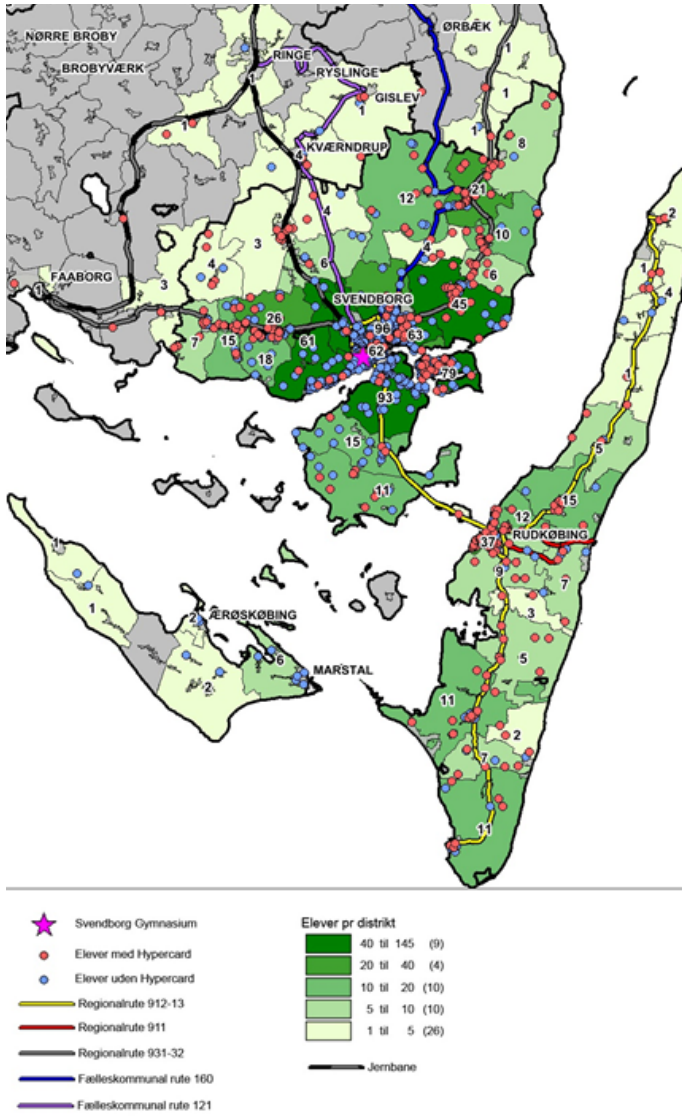
Hypercardkunders markedsandele på ruteniveau

Tabel 6 viser de 8 ruter, hvor Hypercardkunder udgør over 50 % af passagerantallet i 2013.

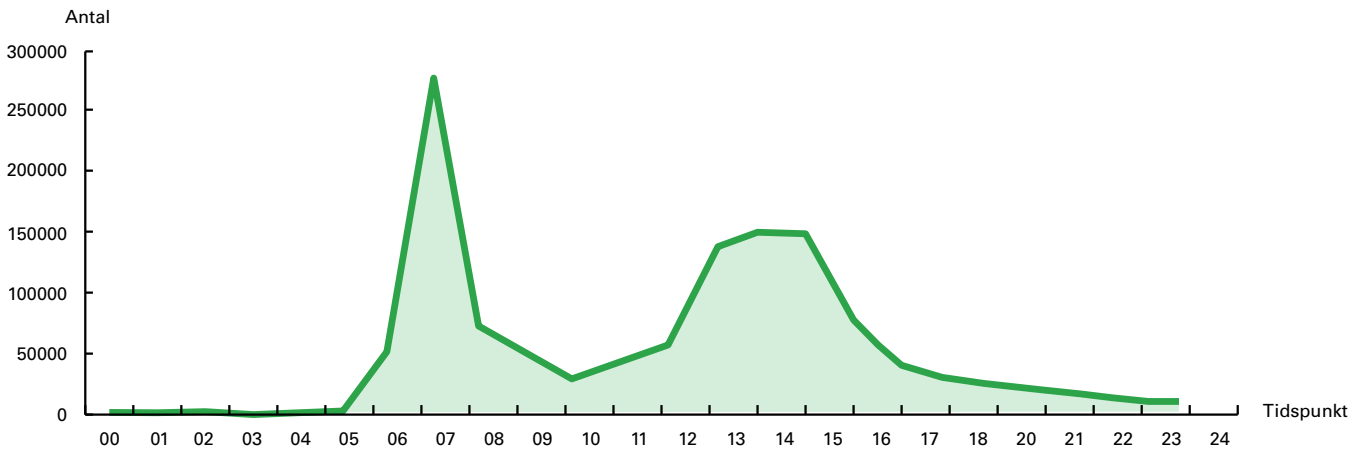
Tabel 6: Ruter hvor HyperCard-kunder udgjorde mere end 50% i 2013

Rute	Passagerer i alt	Passagerer med HyperCard	HyperCard andel
813	1.255	1140	91%
812	712	593	83%
811	986	808	82%
733	7.909	5620	71%
557	5.539	3919	71%
192	3.746	2398	64%
121	9.127	5718	63%
945	15.442	9098	59%

Figur10: Studerende til Svendborg Gymnasium



Figur 11: Antal rejser med Hypercard i 2013 fordelt over et døgn



ErhvervsPendling

Det følgende afsnit omhandler erhvervspendlere. En erhvervspendler er defineret som en person, der har arbejde på en anden adresse end bopælsadressen. Hvis en person bor i distrikt A og har job i distrikt B, så siges personen at pendle fra distrikt A til distrikt B.

Pendling på distriktsniveau

Figuren herunder viser antallet af personer, der pendler til det enkelte distrikt, og desuden er de regionale ruter vist med grønt. Jo mørkere farve, jo flere pendler til distriktet. Det ses, at de regionale ruter går igennem de fleste distrikter med mange arbejdspladser. Middelfart og Vestfyn betjenes af jernbanen, hvorfor der ingen regionalruter er mellem Odense og Middelfart.

Periodekortkunder på ruteniveau

Ruter med mange erhvervspendlere har typisk også mange uddannelsespendlere. Det er primært bybusruterne i Odense, der dominerer, samt enkelte af regionalruterne. Se figur 12.

Rejsemønster

Figur 13 viser antallet af rejser med periodekort (voksen- og erhvervs kort) i 2013 fordelt over et døgn.

Sammenligner man fordelingen af rejser over et døgn for erhvervspendlere med fordelingen af rejser over et døgn for uddannelsespendlere, så springer det i øjnene, at antallet af rejser er mere jævnt fordelt hen over dagen. Der er stadig mange passagerer mellem 7 og 8, men faldet i passagerantallet fra morgen til formiddag er ikke nær så drastisk som for uddannelsespendlerne. Det kunne skyldes, at mødetiderne varierer mere for erhvervspendlere end for studerende. Om eftermiddagen er der igen mange passagerer mellem 13 og 16.

Potentiale for regionale ruter

I forbindelse med projektet "Kundefokuseret samarbejde mellem FynBus og Arriva", er der foretaget en kortlægning af markedspotentialer for distrikter, der betjenes af de regionale ruter.

Et eksempel på et resultat er vist i figur 14. Af figuren fremgår, at Svendborg, Nyborg og Faaborg er "magneterne" på ruten.

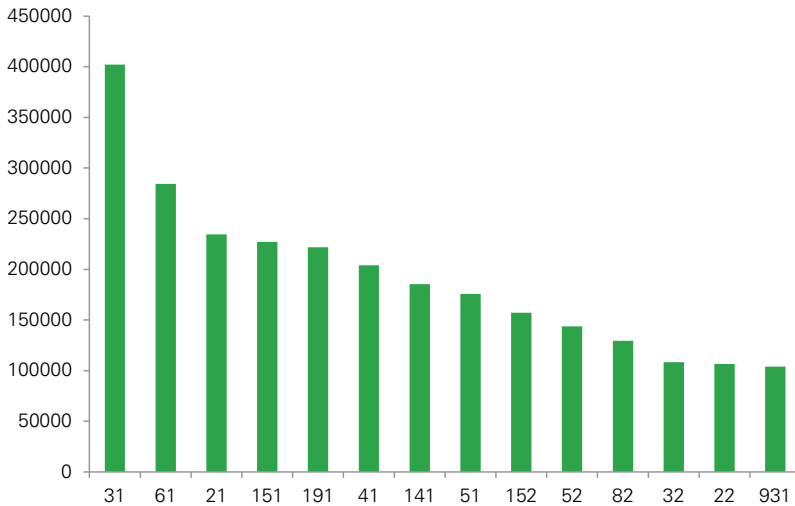
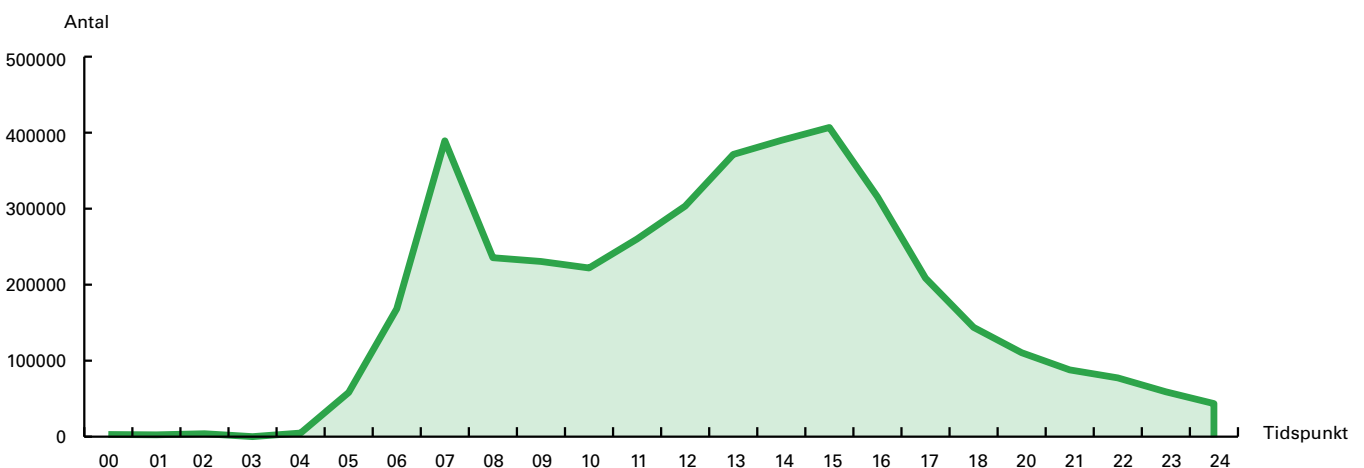
Eksempel: Pendling fra Vester Åby sogn

- Indbyggertal: 1.330
- Husstande: 720
- Antal uddpendlere: 322
- Husstande inden for 400 m fra ruten: 416
- Indbyggere pr. husstand = $1.330/720 \sim 1,85$
- Pendlere pr. indbygger = $322 / 1330 \sim 0,24$
- Indbyggere inden for 400 m = $1,85 \cdot 416 \sim 768$.
- Pendlere inden for 400 m = Antal potentielle kunder i sognet = $768 \cdot 0,24 \sim 186$
- Beregnet andel af bilpendlere i Faaborg-Midtfyns kommune = 43%.
- **Antal potentielle kunder i sognet = $186 \cdot 0,43 \sim 80$**

Dvs. antallet af potentielle kunder til FynBus i Vester Åby sogn er ca. 80.

Data fra billetsystemet viser, at der er 23 eksisterende kunder og herudfra kan en markedsandel på 29 % og et potentiale på 71 % beregnes.

Med den angivne fremgangsmåde er beregnet, at ca. 20.000 fynboer er potentielle kunder. Hvis de rejser 2 gange om dagen, 220 gange om året svarer det 9 mio. rejser pr. år, hvilket igen svarer til det samlede vækstsmål frem til 2030.

Figur 12: Ruter med flest periodekortkunder (erhvervspendlere) i 2013**Figur 13:** Erhvervspendling fordelt over et døgn

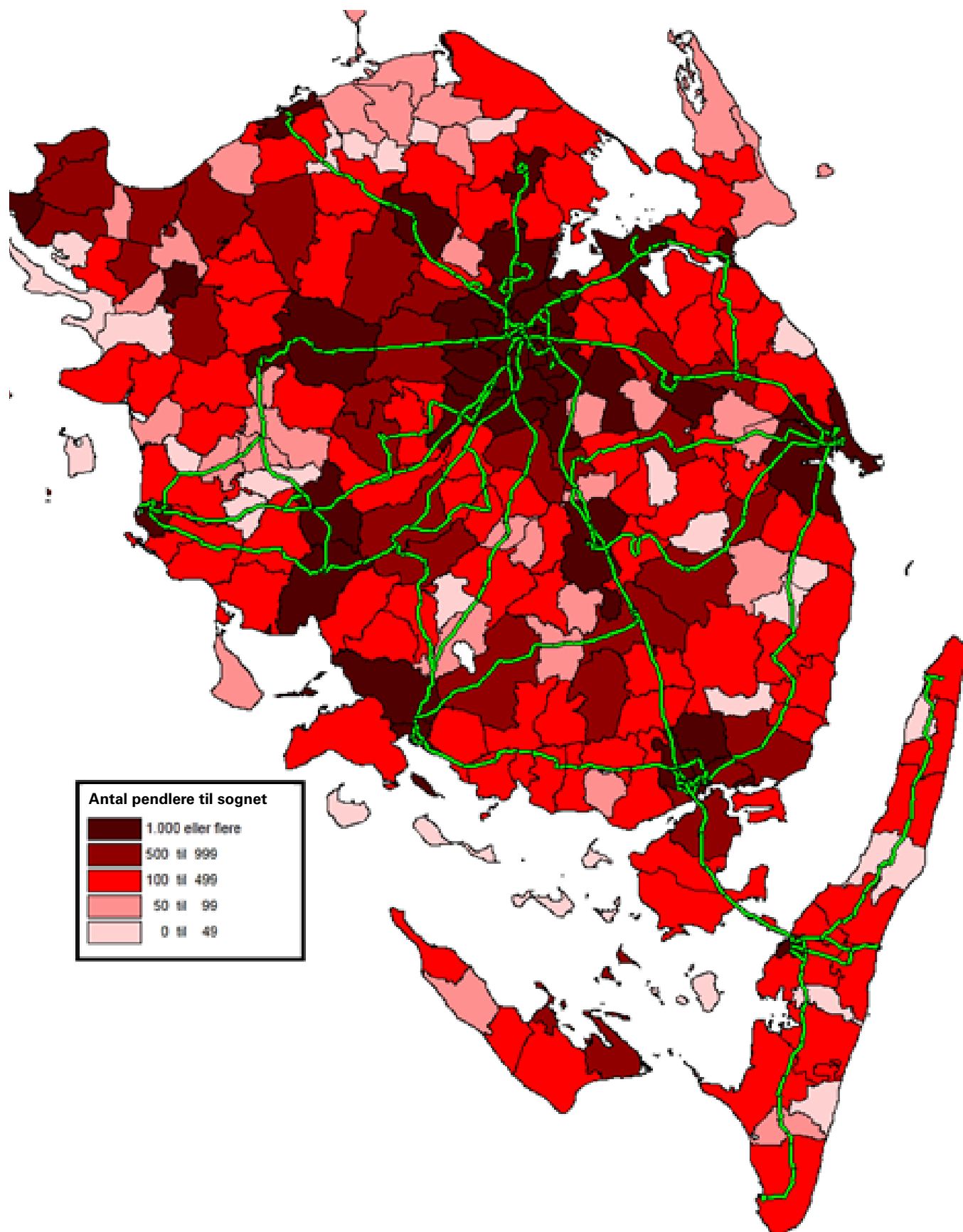
KONKLUSION

Analysen viser, at der er stort potentiale i erhvervspendling.

Hvis tilrettelæggelsen af ruter og køreplaner og markedsføring fungerer optimalt, er det beregnet, at der kan skaffes hen imod 9 mio. rejser om året.

Det svarer alene til vækstmålet for busserne fra transportforliget i 2009.

Figur 14: ErhvervsPendling til de fynske sogne



Odense

Markedspotentialet i Odense er opgjort i forbindelse med den trafikmodellering, der er foretaget af COWI til projekterne omkring omlægning af Thomas B. Thriges Gade og etablering af letbane.

Trafikmodelarbejdet er lavet med 2012 som referenceår og beskrives i et 2024-scenarie for Odenses byudvikling.

COWI har beregnet, at væksten i bustrafikken vil være fra 44.000 rejser i et hverdagsdøgn til 66.000. Det svarer til en vækst på knap 50 %.

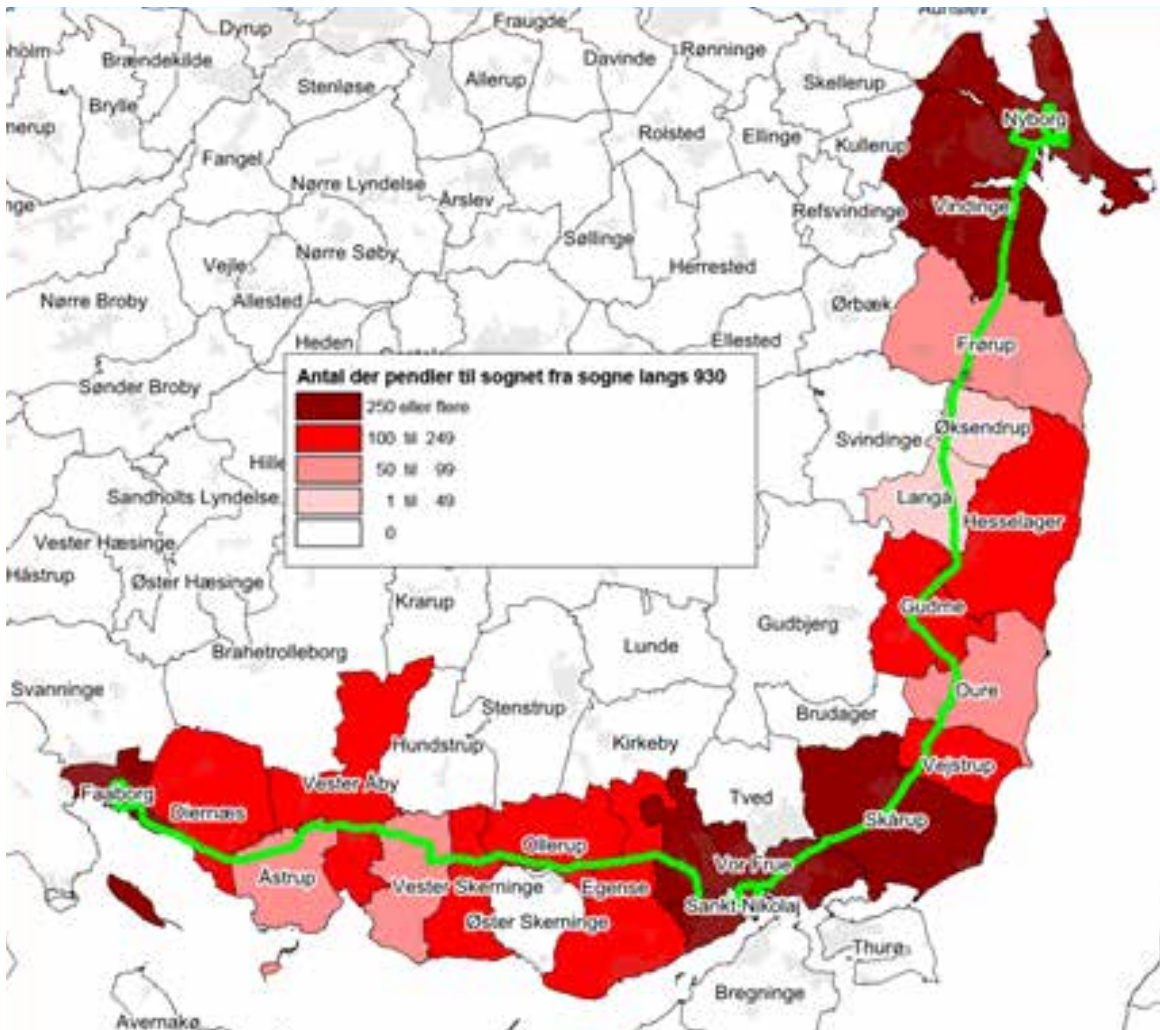
Når letbanen er etableret, erstatter den mange busser, og det er beregnet til at ca. 22.000 vil rejse med letbanen. Antallet af

tilbageværende rejser er derfor på niveau med 2012.

I beskrivelsen af busnettet til letbanen konkluderer COWI:

Antallet af køreplantimer svarende til referencebusnettet for 2024 (uden letbane) i 2012 er ca. 195.000. Det betyder at for at opnå vækstmålene i prognoserne for den kollektive trafik i Odense Kommune, skal udbuddet af køreplantimer øges med ca. 50 % frem mod 2024, dvs. en årlig vækst i udbuddet på ca. 3,5 %.

Figur 15: Potentialekort rute 930



Infra- struktur

En af den kollektive trafiks store udfordringer i konkurrencen med bilen er rejsetiden.

Et væsentligt parameter heri er, hvordan bussen kommer frem i gaderummet, samt hvor ofte den skal starte og stoppe.

I dette afsnit behandles planer for gaderum og fremkommelighed.

Herudover beskrives den forventede udvikling for stoppesteder og terminaler samt den trafikinformation, der er tæt knyttet hertil.

Tracéer og rettidighed

De tilbagevendende kundeundersøgelser viser, at rettidighed er et vigtigt element i kundernes opfattelse af bustrafikken. Kun-

dernes vægtning af elementerne fremgår af tallene i figur 1.

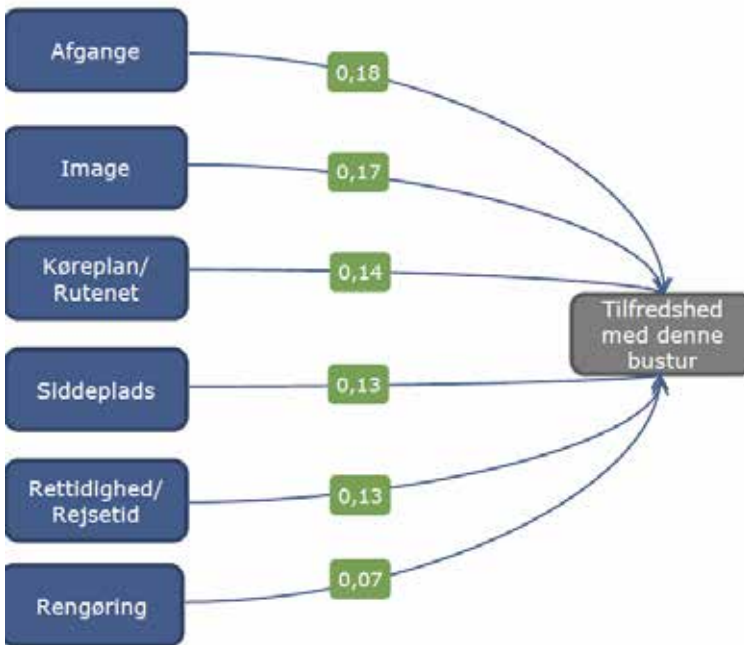
I samarbejde med chauffører og entreprenører prøver FynBus løbende på at forbedre kvalitet og præcision i køreplanlægningen. Udgangspunktet er data fra FynBus' realtidssystem, og gennem dialog med ruterepræsentanter kombineres data med chaufførernes kvalitative input.

Figur 2 viser, at rettidigheden er forbedret med køreplansskiftet i januar 2013. Desuden viser figuren, at der er en tæt sammenhæng mellem årstid, øvrig trafik og passagerbelastning. I juli



805

Figur 1: Passagertilfredshed (tallet er passagerernes vægtning), FynBus kundeundersøgelse 2013.



ses fx, at 96 % af alle stoppestedspasseringer var rettidige.

Ud over at tilrettelægge den mest muligt korrekte køreplan, er udfordringen at kunne gennemføre den i praksis.

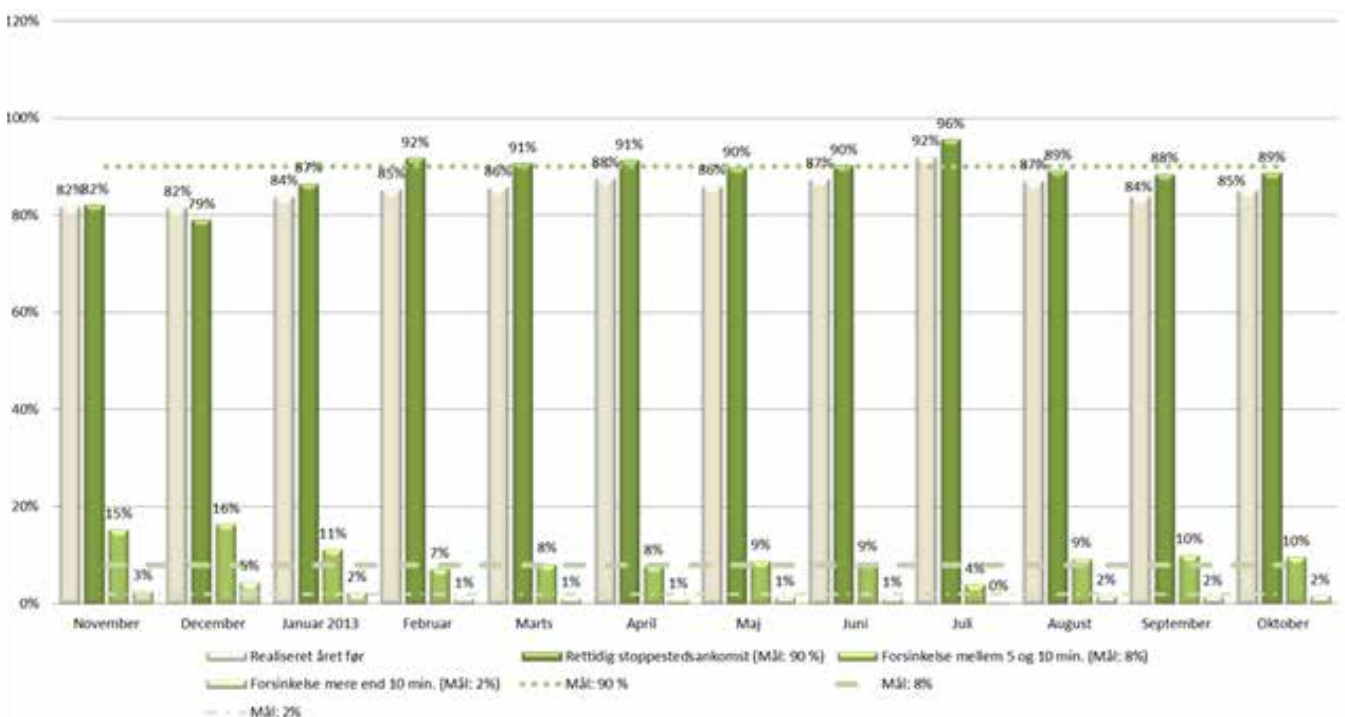
Odense by, og i mindre omfang Svendborg by, er helt centrale i det fynske bussystem. Det betyder, at driftsforstyrrelser, der opstår i disse byområder, forplanter sig til hele trafiksystemet.

De største problemer findes i Odense Kommune. Som det ses i figur 3 gennemføres der mange projekter, som forberedelse til omlægningen af Th. B. Thriges Gade.

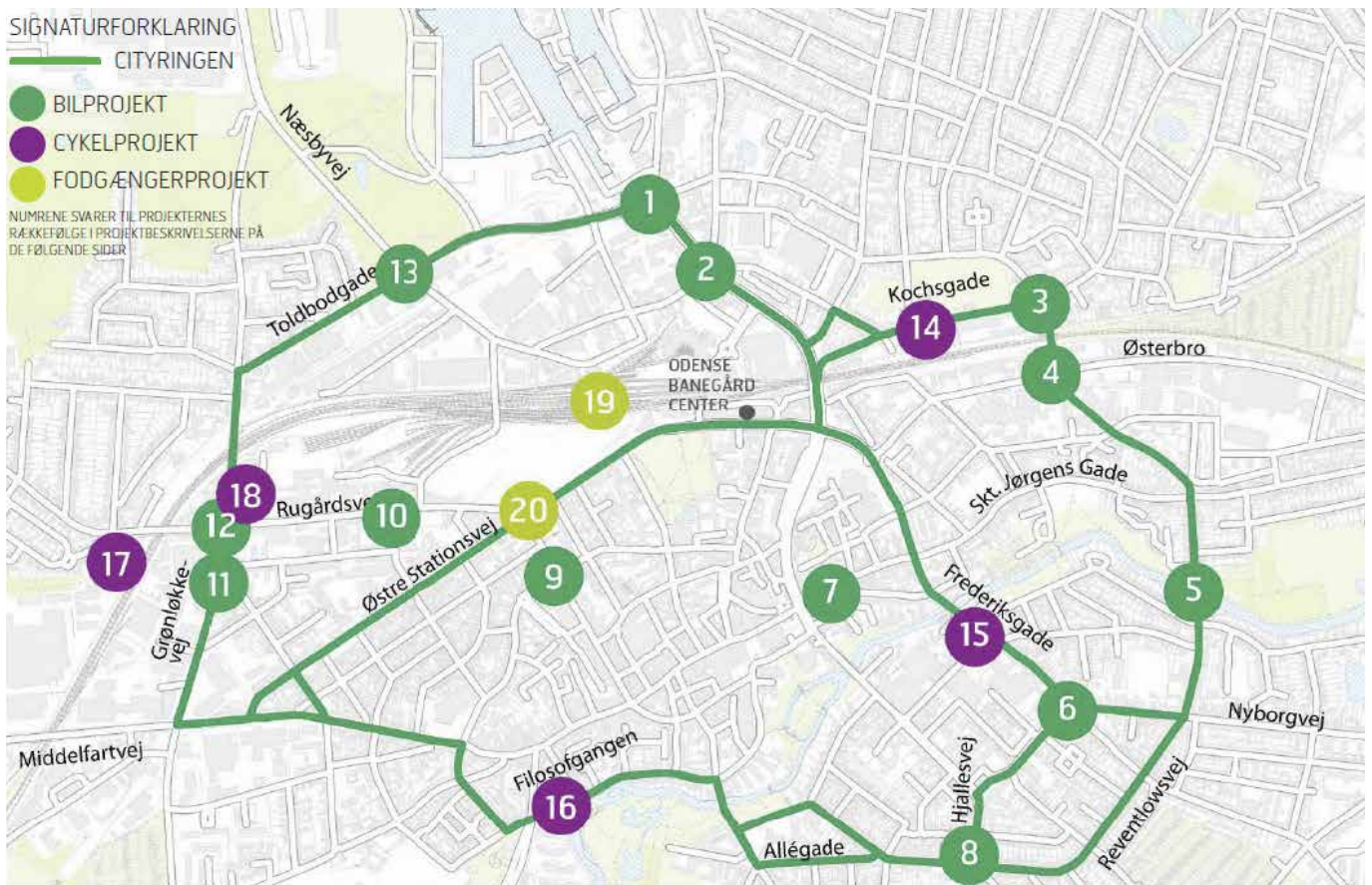
Ud over de viste projekter er der desuden lavet en del krydsombygninger på Ring 2.

Frem mod 2020 udfører Odense Kommune store anlægsarbejder i forbindelse med etableringen af Odense Letbane. Denne periode bliver derfor en særlig udfordring (for bustrafikken).

Figur 2, Udvikling i præcision



Figur 3: Projekter i bymidten, "Trafik i Odense 2013-15" s. 15



Figur 4 viser en skitse af de veje busser og letbane kommer til at køre ad i fremtiden. Som det fremgår af figuren, er der i anlægsperioden mange steder, hvor busserne skal køre samtidig med, at der lægges skinner.

Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i 2015, og der forestår altså et udfordrende samarbejde mellem Odense Kommune og FynBus for at sikre gaderum, så rettidigheden kan opretholdes og vækstmålene dermed nås.

I Svendborg har FynBus ikke kendskab til større anlægsarbejder efter at den nye terminal er taget i brug, og de store arbejder på Toldbodvej er afsluttet.

I det sydfynske område har bustrafikken været påvirket af broarbejder på Langelandsbroen og Svendborgsundbroen, som også er afsluttede.

Den kommende køreplan burde derfor medføre en større rettidighed i det sydfynske område.

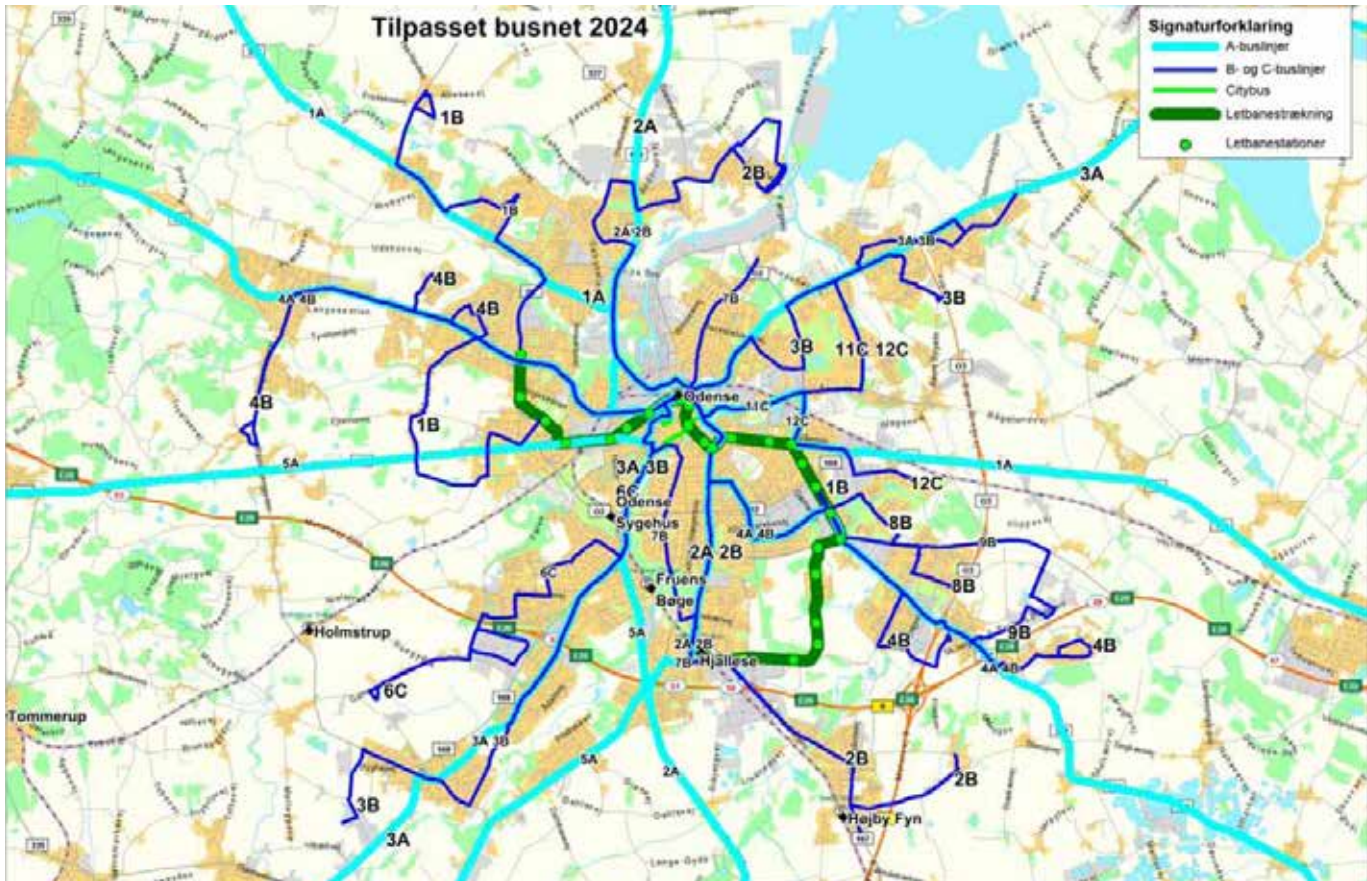
Fremkommelighed

For at opnå høj præcision og høj regularitet i køreplanen, er FynBus' eneste virkemiddel at øge køretiden. Det er især sket i Odense, fordi udviklingen i trafikken har medført en noget ringere fremkommelighed de seneste år.

Køreplanerne består af mange små justeringer fra gang til gang, både i køretider og tur-antal, så det er vanskeligt at beregne en præcis udvikling. FynBus vurderer dog, at køretiderne er blevet 2-4 % længere i myldretiden siden 2009. Den øgede køretid medfører alt andet lige enten øgede udgifter eller færre ture til rådighed for kunderne.

Samtidig betyder øget køretid at konkurrenceforholdet til anden trafik bliver dårligere.

Figur 4: Skitse af busruter og letbane



I Movias trafikplan 2013 nævnes, s 19:

Erfaringerne fra projektet "Fremkommelighed der batter" tyder på gevinster på op til 10-15 pct. kortere rejsetid i myldre-tiden samt 5-10 pct. flere passagerer som følge af forbedringerne. Investeringerne i bedre fremkommelighed tjener sig typisk hjem på højst fem år, på nogle linjer endnu hurtigere.

Der konstateres altså et betydeligt potentiale for passagervækst og lavere udgifter, hvis bussen kommer hurtigere frem.

Et resultat af transportforliget i 2009 var etablering af en fremkommelighedspulje. Finansieret af denne har FynBus deltaget i projekter sammen med Odense og Svendborg kommuner for at forbedre bussernes vilkår.

Den nye terminal i Svendborg er et synligt resultat, og der har været en tydelig forbedring af forholdene for de regionale busser og lidt mindre for bybusserne.

I Odense er Frederiksgade ombygget til bedre forhold for busserne. Der har dog været mange andre anlægsarbejder i området; færdiggørelse af ny museumsbygning og ombygning af

Hans Mules Gade. Det har derfor ikke været muligt at foretage en fuld effektmåling endnu.

Ombygning af terminalen på Odense Banegård Center er også delvist finansieret af fremkommelighedspuljen. Her må konstateres, at den massive trafik i området medfører, at forholdene for busserne ikke er forbedret.

Til gengæld er passagerernes omstigningsforhold mellem busser forbedret markant ved, at der ikke længere holder busser på Østre Stationsvej ved Kongens Have.

FynBus ønsker fortsat at kunne anvende "Kiss and Ride" parkeringslommerne ved OBC, men Odense Kommune vurderer, at det ikke er trafikteknisk muligt.

Der er gennemført 2 analyseprojekter på Odenses indfaldsveje i samarbejde mellem Odense Kommune, COWI og FynBus. De analyserede

strækninger er Faaborgvej og Sdr. Boulevard, samt Ørbækvej og Nyborgvej.

Projekterne er ikke realiseret endnu.

Strækningen Faaborgvej – Sdr. Boulevard indgår i Odense Kommunes anlægsprogram i 2014, og kommunen har budgetteret med en besparelse på 1,5 mio. kr. pr. år i driften.

Den samlede løsning er udarbejdet af COWI og er vist i figur 5.

COWI vurderer, at tidsgevinsten er 9 min. i myldretiden for bybusserne i retning fra Odense bymidte og en tilsvarende gevinst mod byen. I den endelige køreplan vurderes det, at det svarer til 5-7 min., da busserne i gennemsnit er 2-3 min. forsinkede ved ankomst til endestationen.

Køretiden på strækningen er 34 min. i den nuværende køreplan, så busprioritering forkorter rejsetiden mellem OBC og Bellinge med 15-20 %!

Uden for myldretiden vurderer COWI effekten til en tredjedel af myldretidens potentiale.

Projektet vil gavne alle de ruter, der benytter strækningen, så fra Bellinge vil regionalrute 151-153 også få fordele og tilsvarende fra Zoo (Dalumvej) hvor andre bybus- og regionalruter mødes.

COWI vurderer, at det økonomiske potentiale i sparede udgifter er 0,85 mio. kr. pr. år for Odense Kommune og 1,05 mio. kr. pr. år for Region Syddanmark.

Hertil kommer mulighederne for passagervækst, som følge af reduceret rejsetid.

Rute 151-153 havde i 2012, ca. 0,9 mio. passagerer på den berørte strækning. Køretiden på strækningen, hvor forbedringen sker, udgør ca. halvdelen af rutens samlede køretid.

Så hvis Movias erfaringer med en passagervækst på 5-10 % kan overføres direkte til Odense, er der et potentiale på 20-40.000 flere rejser pr. år på rute 151-153.

Bybusruterne, 51-53, havde 1,15 mio. passagerer i 2012. Her anslås gevinsten til at kunne blive den samme som for de regionale ruter.

Desuden gavnnes strækningens øvrige ruter, så potentialet kan samlet være op til 100.000 flere rejser, hvis Movias erfaringer kan generaliseres.

COWI's erfaringer med busprioritering er, at det er meget vigtigt, at en ny køreplan starter, samtidig med at anlægsprojektet

er færdigt. Ellers når kunder, chauffører og signalprogrammer at lære "nye vaner", så den mulige gevinst smuldrer væk.

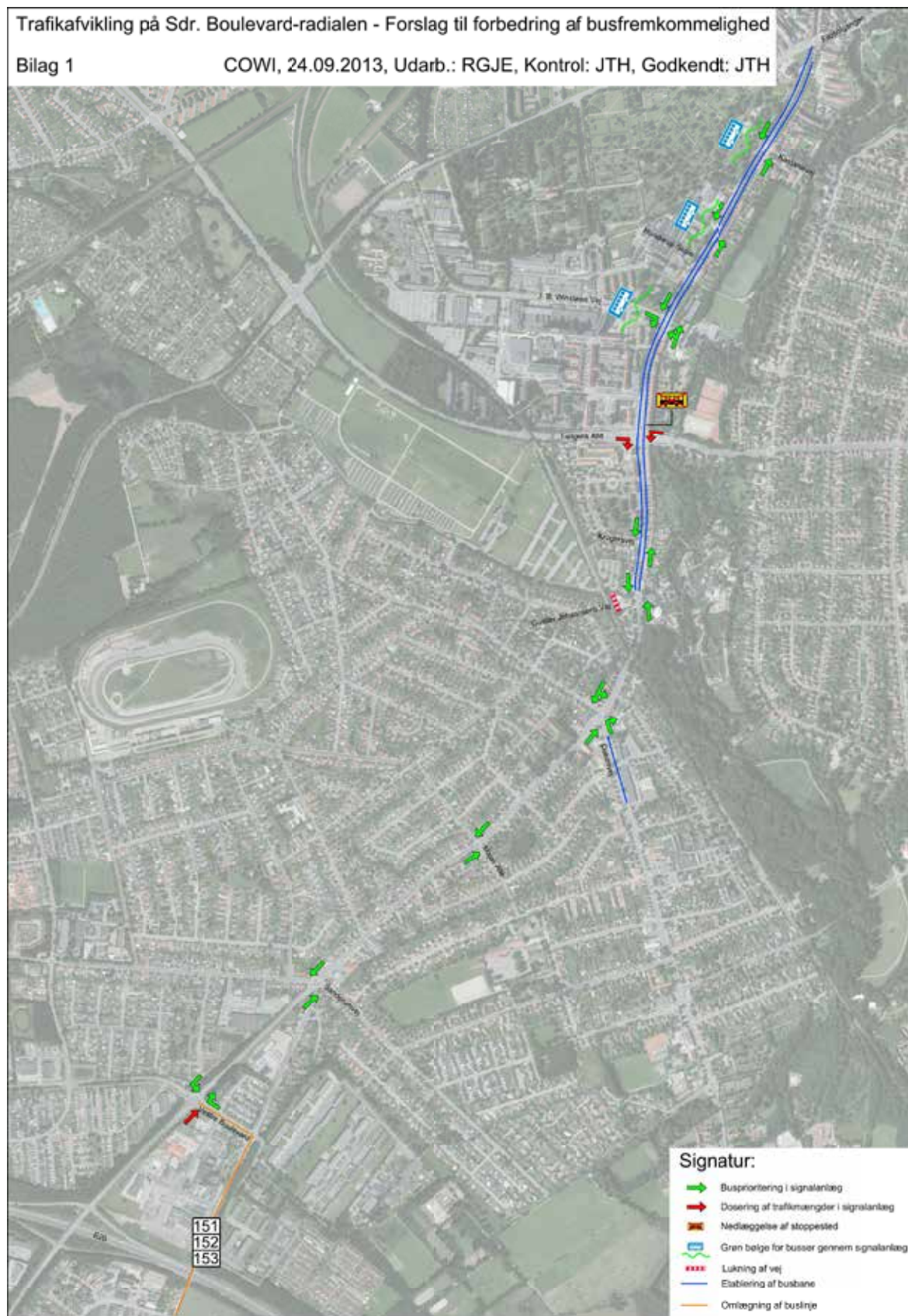
Når projektet på Faaborgvej og Sdr. Boulevard er afsluttet, har FynBus foreslået at nedenstående strækninger indgår i kommunens fremtidige prioritering:

- 1. Ørbækvej, Gørtlervej og Nyborgvej fra Holluf Pile / Universitetet til Odense Banegård Center.** Der kører 15 busser på strækningen i hver retning pr. time i myldretiden.
- 2. Kertemindevej, Risingsvej og Kochsgade, fra Agedrup til Th. B. Thriges Gade krydset.** Der kører 8 busser pr. time på strækningen i hver retning i myldretiden. Strategisk satses på pendlere fra Munkebo og Kerteminde, der er det største pendlingsopland til Odense.
- 3. Otterupvej, Næsbyvej, Wichmannsgade til OBC.** Fra Stige, Søhus og Otterup er pendlingen stor. Der kører 7 busser pr. time i hver retning på Otterupvej i myldretiden, på den inderste del kører 13 busser i hver retning.
- 4. Rugårdsvej, fra Slukefter til OBC, intern pendling i Odense Kommune og pendling fra Morud.** Der kører 4 busser pr. time i hver retning i myldretiden.
- 5. Svendborgvej og Hjallesøvej, fra Højby til Albani Torv.** Intern pendling i Odense, ruten flyttes til Frederiksgade, når Th. B. Thriges Gade lukkes. Der kører 4 busser pr. time i hver retning i myldretiden.

I takt med væksten frem mod 2020 forventes frekvensen øget til 6-8 afgang pr. time for pkt. 4 og 5.

Odense Kommune og FynBus laver i samarbejde en prioritering af lyssignaler som et del-element i busprioriteringsprojekterne. Som det fremgår af eksemplet fra Faaborgvej – Sdr. Boulevard, er det nødvendigt med mere vidtgående tiltag, der nødvendiggør indgreb i gaderummet.

Figur 5: Skitse af projekt på Faaborgvej – Sdr. Boulevard



Det skyldes, at prioritering i lyssignalerer er utilstrækkelig, når krydsenes kapacitet er brugt op og bilerne ender med at pakke krydsene til.

Så er det nødvendigt med foranstaltninger, så bussen hjælpes forbi bilkøerne og først over krydset, præcis som det kendes med cykelstier og "før-grønt" for cyklister, der holder forrest i krydset.

Stoppesteder og terminaler

"**Bedre stoppesteder**" er et projekt FynBus har fået finansieret af passagerpuljen - en af de statslige puljer, der blev resultatet af aftalen om "Grøn transportpolitik" i 2009.

Projektets formål var at skabe overblik over kvaliteten af stoppesteder og trafikinformation på Fyn og komme med forslag til forbedringer.

Projektet konkluderer, at serviceniveauet er meget forskelligt og i øvrigt stort set, som da de oprindeligt 31 kommuner forlod opgaven.

Lov om trafikselskaber er under revision, og et af punkterne er en mulighed for, i samarbejde med kommunerne, at ændre arbejdsdelingen omkring stoppesteder, så trafikselskaberne får et større ansvar.

En af slutrapportens konklusioner er (Bedre stoppesteder på Fyn og øerne, slutrapport august 2012 s. 8):

"Dog kan det fastslås, at den nuværende standard af terminaler og stoppesteder udenfor bybusområderne i Odense og Svendborg i bedste fald har en neutral indflydelse på passagertallet – i værste fald ligefrem en negativ indflydelse.

Den faste, trykte trafikinformation udgør kun en mindre delmængde af de mulige indsatsområder indenfor området "Trafikinformation og markedsføring" som omtalt i ovennævnte rapport.

Den faste, trykte trafikinformation i hele det fynske trafiknet i form af køreplantavler, supplerende opslag og skiltning er fortrinsvis orienteret mod kunder, som kender trafiksystemet i forvejen ..."

Rapporten anbefaler:

Potentialet for at tiltrække nye passagerer ved forbedringer af infrastruktur og trafikinformation vurderes derfor at findes på følgende områder:

- **Fjernelse af "sorte pletter"** på de fynske stoppesteder og terminaler.
- **Opgradering af trafikinformationen** på de mest brugte terminaler og stoppesteder.
- **Etablering af fælles fysiske anlæg** og fælles eller koordineret trafikinformation for bus og tog på busbetjente stationer.
- **Bedre kvalitet** af ventefaciliteter og trafikinformation på store omstigningssteder.
- **Implementering af graduerede minimumsstandarder** for terminaler og stoppesteder på hele trafiknettet.

Desuden berører rapporten vigtigheden af systematisk vedligeholdelse, tilsyn og rengøring. Dette er infrastrukturejernes opgave, og uddybes derfor ikke i trafikplanen.

FynBus arbejder hen imod at indføre graduerede minimumsstandarder for trafikinformation og en kategorisering af de enkelte stoppesteder i sommeren 2014. En af indsatserne er at koncentrere ressourcerne, hvor der er flest kunder.

I FynBus' rejseregler og instruktion til chaufførerne angives, at der er vinkeområde udenfor bymæssig bebyggelse, og bussen standser på anfordring, hvor det er muligt indenfor færdselslovens rammer.

Det medfører, at skønsmæssigt 1100 af de nuværende 3900 stoppesteder kan nedlægges. Det skal naturligvis ikke føre til nedlæggelse af stoppesteder, som det er hensigtsmæssigt at bevare, fx hvor ruter er rettet ud og mange cykler til landevejen som i Øster Hæsing.

Ud over nedlæggelse af stoppesteder foreslås følgende kategorisering:

Turpunkt

Turpunktet er et virtuelt stoppested, der kun findes i køreplanssystemet og bruges til at beskrive en rutes forløb på et kort, et zoneskift mv.. Der er omkring 2000 turpunkter på Fyn.

Stoppested:

Ministop

Ministoppet er et stoppested i bymæssig bebyggelse, hvor der skal være stoppestedsmarkering i henhold til færdselsloven.

Stoppestedet betjenes typisk af skole- eller lokalruter med højst 4-5 afgang pr. dag. Trafikinformation kan findes på FynBus' hjemmeside og kan scannes ved hjælp af QR-kode på standen til den gule fane, så der kan vises køreplan og realtidsinfo via Rejseplanens web-app. Der er omkring 1200 ministop fordelt på alle kommuner.

Almindeligt stop

Det almindelige stoppested knytter sig til bybus- og regionalruter. Der kan være fast belægning og evt. en læskærm og mindre cykelparkering. Der findes printet trafikinformation med oplysning om afgangstider og generel trafikinformation. Der er en QR-kode, så der kan vises køreplan- realtid via Rejseplanens web-app. Der er omkring 1000 almindelige stop fordelt på alle kommuner.

Store stoppesteder:

Superstop

Superstoppestedet er typisk i bymæssig bebyggelse, hvor der er mange kunder. Der er lys, læskærm og cykelparkering. Der er måske realtid, og der findes rutekort og udvidet trafikinformation fra FynBus. Der er afgangstavler med QR-kode. Der er omkring 300 superstop i Odense og Svendborg kommuner.

Knudepunkt

Et knudepunkt findes, hvor flere ruter mødes eller skift til teletaxi er udpeget. Stoppesteder, hvor der er by- eller pendlercykler, er også knudepunkter. Der er måske realtid, og der findes rutekort og udvidet trafikinformation fra FynBus. Der er afgangstavler med QR-kode. Der er omkring 400 knudepunkter fordelt på alle kommuner.

Terminaler:

Terminal

På terminaler mødes flere busruter, teletaxi og gadgetaxi. Der er ofte ventefaciliteter, parkering og cykelparkering samt vejvisning, så man kan finde rundt. Der er udvidet trafikinformation og rutekort fra FynBus samt afgangstavler med QR-kode. Der er måske realtid på skærme og information fra kommunen. De små terminaler findes i Assens, Ejby, Gelsted, Nr. Aaby, Bogense, Otterup, Kerteminde, Langeskov, Hjallesø, Faaborg, Ringe, Aarslev, Stenstrup og Svendborg Vest.

Trafikknudepunkt

På trafikknudepunkter mødes tog og busruter. Der er ventefaciliteter, mulighed for billetkøb, måske en kiosk med personlig betjening. Der er vejvisning så man kan finde rundt, bil- og cykelparkering samt måske by- og pendlercykler. Der er udvidet trafikinformation og rutekort fra FynBus samt afgangstavler med QR-kode. Der er måske realtid på skærme og information fra kommunen. Trafikknudepunkter findes i Nyborg, Middelfart, Svendborg og Odense.

Trafikinformation på stoppesteder

På Fyn har man kunnet SMS'ere sit stoppested siden 2007. FynBus indførte QR-koder på stoppesteder ved køreplansskiftene i 2013. Et eksempel er vist i figur 6.

Figur 6: Eksempel på QR-kode

Scan koden og se, hvornår de næste busser kører fra dette stoppested.



Har du ikke en smartphone, kan du sende en SMS med teksten: "bus stoppestedsnummer" til 1204. Du finder det 4-cifrede stoppestedsnummer nederst på denne tavle.

FYN BUS

FynBus Mobilbillet
Køb din mobilbillet nemt og hurtigt på din smartphone.
Se mere på mobilbillet.FynBus.dk

Hvis kunden har en smartphone og scanner koden ved stoppestedet, vises de næste busafgange via Rejseplanens web-app,

Figur 7: Viser et eksempel på et nyt layout.

Mandag-fredag	Lørdag	Søndag
05.17 161	01.12 161N	01.12 161N
05.27 161	02.62 161N	02.62 161N
08.32 161S	04.22 161	04.22 161
08.47 161S	08.32 161	08.32 161
07.17 162	07.32 162	32 162
07.53 162	08.32 162	10.47 162
08.02 161P	09.02 161	11.02 161
08.13 162	09.33 162	11.17 162
08.48 62	09.48 62	11.47 62
08.58 61	10.03 61	47 61
09.08 62	10.18 62	02 62
09.18 161	10.33 161	17 161
09.38 62	10.43 62	32 62
38 62	10.53 62	19.32 62
48 161	53 161	20.02 161
58 160	13 162	20.17 162
08 62	23 62	20.32 62
18 62	33 62	21.02 62
28 61	43 61	21.32 61
13.28 161	53 161	22.02 161
13.18 161	15.53 161	22.32 161
14.03 161S	16.03 161	23.02 161
...

51	151S	152	156	156
Bellinge	Assens	Hårby	Bellinge/Brændekilde	Brændekilde

51	52	151	151S	152	156	156
Agædrup	Bullerup	Lunden/Kerlemindevej	Seden Skole	Vollsmose Allé	Bauhaus	Kochsgade Runddel
Bredstedgade	OBC, Plads D	Vestergade	Klostertønden	OUIH	ZOO	Sanderumvej
Blåkløkkevej	Bellinge	Rasmus R. Skolen	Assens/Hårby	Agædrup		

enten som kørepland eller realtid, hvis busserne er udrustet til det.

Rapporten fra "Bedre stoppesteder"-projektet peger på, at den grafiske udformning af afgangstavler trænger til modernisering.

Ved vedtagelsen af budgettet for 2014 besluttede FynBus bestyrelse at bevillige penge til udvikling af et nyt layout og udskrivningssystem.

Der arbejdes sideløbende med hvilke andre informationer, der bør være på stoppesteder og terminaler. Et vigtigt element i dette arbejde er at finde løsninger, der både er individuelle, men også ressourcemæssigt overkommelige at vedligeholde.

For eksempel vil individuelle takstzonekort medføre, at der skal vedligeholdes over 90 varianter og desuden etableres ekstra ophængsplads ved et stort antal stoppesteder.

Herudover færdiggør FynBus et produktkatalog ved årsskiftet, som kommunerne kan gøre brug af, hvis den enkelte kommune ønsker der skal laves realtids- og dynamisk information ved stoppesteder eller på terminaler.

Fleere kommuner anvender skærmt teknologi til at fortælle om sine aktiviteter, og de kan fleksibelt kombineres med trafikinformation, fx som løsningen på terminalen i Svendborg.

Ud over at dokumentere de tekniske muligheder bliver der lavet forslag til en forretningsmodel, så arbejdsdeling og økonomi mellem kommune, trafik selskab og leverandør bliver lagt fast.

Rute- og tele- kørsel

*Udgangspunktet for videreudviklingen af rute- og telekørsel er etablering af **stærke brands bestående af: Togbetjening, basisruter, uddannelsesruter, skoleruter og teletaxi***

Disse brands fokuserer på veldefinerede målgrupper og tæt integrationen mellem telekørsel, bus og tog.

FynBus forventer, at telekørsel bliver ejernes generelle tilbud i de tyndt befolkede områder.

I den nuværende planperiode er den lokale rutekørsel blevet optimeret mere og mere mod befordring af skoleelever. I denne optimering er busafgange nedlagt, og nogle af ressourcerne

brugt til telekørsel, andre har kommunerne taget ind som besparelser.

Udgangspunktet for planlægningen af rutekørslen er stadig HITRANS-anbefalingerne (et EU "best practice"-projekt om, hvilke grundlæggende principper, der har haft størst succes)¹. Der vil fremover blive fokuseret på ruter, der er skræddersyet til at betjene skoler og ungdomsuddannelser, som det kendes fra Assensforsøget.

Det giver mulighed for mere enkle køreplaner på basisruterne, altså ruterne, der er ens over døgnet, ugen og året, men hvor frekvensen er tilpasset efterspørgslen.

I det følgende redegøres for de konkrete planer.

Togbetjening

Som nævnt i afsnit 1 om rammebetingelser har Transportministeriet analyseret på betjeningen af de vestfynske stationer.

Analysen fokuserer på konsekvenser af lukning af de små stationer Kauslunde, Skalbjerger, Bred og Holmstrup.

I et af Transportministeriets scenarier erstattes regionaltogetsbetjeningen af strækningen mellem Odense og Fredericia helt af busser- i andre scenarier delvist.

Trafikplanen er udarbejdet under forudsætning af, at togbetjeningen opretholdes i en eller anden form.

Afhængigt af, hvilken beslutning, der træffes for togbetjeningen af Vestfyn, skal bus- og tele-systemet tilpasses løsningen.

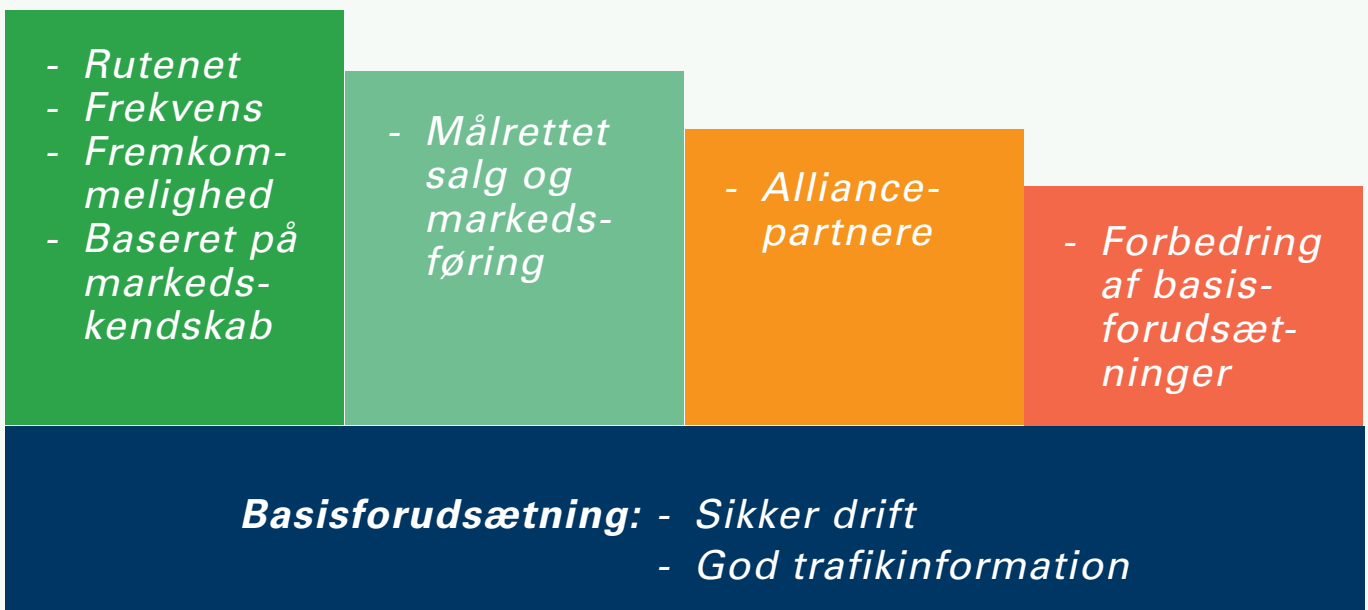
Der etableres IC-standsingssted i Langeskov i eftersommeren 2014, og det påvirker busruterne på Østfyn, som behandles nærmere i dette afsnit.

Økonomi og driftsomfang

Som nævnt i afsnit 1, rammebetingelser, vurderer rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til?"; at der skal investeres, hvis vækstmålene skal nås.

Figur 1 viser et forenklet billede af, hvad Fyn-Bus vurderer, der skal til.

Figur 1: Vejen til vækst



¹ http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=4404

Det store bidrag til vækst kommer fra trafiksystemet: Hurtige direkte busser, der kører ofte og hvor markedet er størst. Desuden fordrer vækst investeringer i salg og markedsføring for at få kunderne ind i busserne.

Trafikplanen indeholder ingen konkrete økonomiske vurderinger af den kommende planperiode. Denne opgave håndteres i de tilbagevendende budgetter og ejernes konkrete prioriteringer. Planen udtrykker, hvad FynBus vurderer, der skal arbejdes hen imod, for at målene i den opstillede vision kan indfries.

Det overordnede busnet

I det følgende beskrives det overordnede busnet, altså store dele af de nuværende regionale ruter, ruter med kommunalt tilkøb og fælleskommunale ruter, som vist i figur 2.

Ruteforløb er valideret med pendlingsanalyser, der bekræfter, at det eksisterende rutenet følger de store rejsestrømme for erhvervspendling – og hvor busserne ikke kører, men kunne have et potentiale fx i større landsbyer på Vest- og Midtfyn, kører regionaltoget.

FynBus foreslår, at det overordnede busnet udvikles hen imod de overordnede principper i det R-net, som Movia har haft succes med i Region Sjælland.

R-nettet er et højfrekvent rutenet med mindst ½-timesdrift i tidsrummet 6-20, hvor der desuden tilstræbes afgang på faste minuttal.

R-nettet er målrettet erhvervspendlere og indkøbs- og fritidsrejser, og kan naturligvis også bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og sluttider.

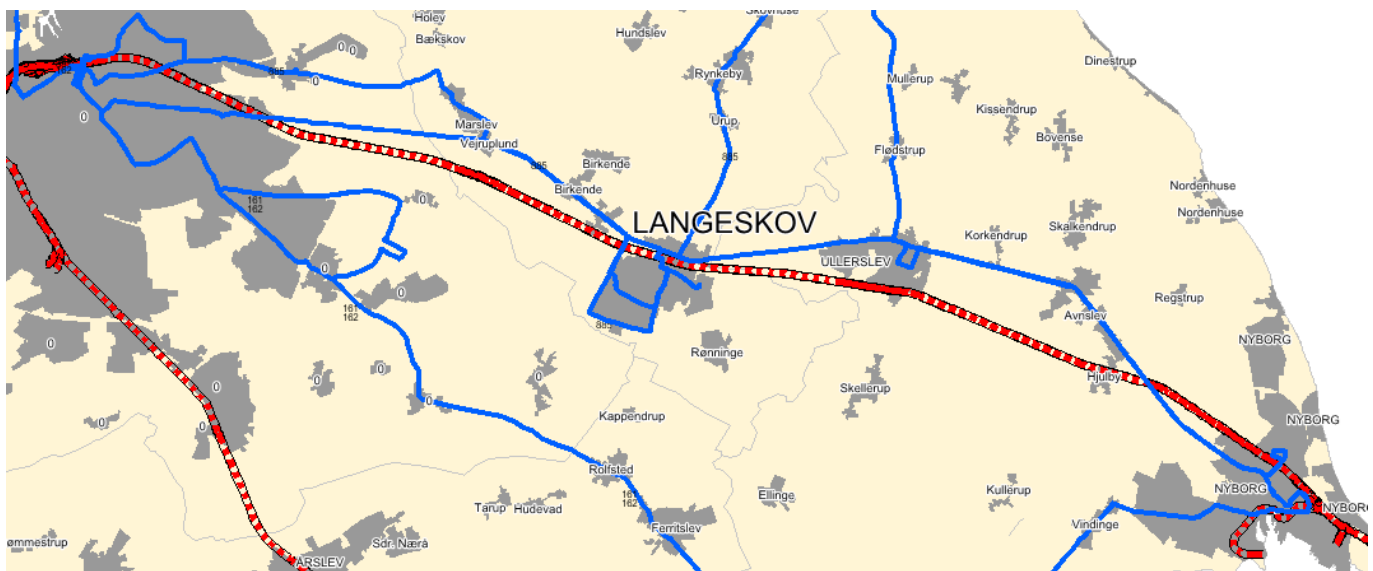
Køreplanernes udgangspunkt er at understøtte tog og arbejdspladser.

I forhold til det nuværende serviceniveau vil der være tale om en driftsudvidelse i formiddagstimerne og de tidlige aftentimer. Forbedret betjening i disse tidsrum angiver MOVIA som en af årsagerne til en passagervækst på op til 17 % i løbet af de seneste 2 år, da kunderne har fået et enkelt og genkendeligt servicetilbud.

Langeskov Station

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, forventes Langeskov Station at åbne i efter-sommeren 2014- figur 3.

Figur 3: Betjening af Langeskov Station





Figur 2: Busruter 2013

Så vidt FynBus har erfaret, vil stationen blive betjent af IC-toget mod Kolding. Det bemærkes, at FynBus ikke har modtaget DSB's køreplanforslag i skrivende stund.

Åbningen af Langeskov Station medfører, at den nuværende busbetjening på rute 195 skal ændres.

For det første er et af de regionale principper, at tog og bus skal understøtte hinanden – ikke konkurrere. For det andet vil rejsetiden mellem Odense og Langeskov på 6-7 min. med tog være langt mere attraktiv end 20-25 min. med bus.

Kerteminde Kommune har budgetteret 0,6 mio. kr. pr. år til at forbedre betjeningen af toget i Langeskov.

FynBus foreslår, at betjeningen på rute 885 forbedres, så den fra kl. 6-20 på hverdage bygges op om togets køreplan.

Ruten er fælleskommunal, men en opgradering vil også kunne gavne det østlige Odense- især området omkring Åsum. Derfor kunne Odense Kommune have en interesse i forbedret service, som en af de muligheder FynBus har foreslået Odense Kommune i forarbejdet til køreplanen, der skal træde i kraft i 2014.

Det skal nærmere analyseres, om der kan forventes basis for busdrift i butikernes åbningstid lørdag og søndag også, men herudover foreslås stationen understøttet af Kerteminde Kommunes almindelige telekørselstilbud.

Desuden foreslås, at rute 190 og 191 nedgraderes til timedrift mellem Odense og Nyborg, da toget overtager mange passagerer i Langeskov. Sammen med rute 885 sikrer det en stort set uændret betjening af strækningen mellem Langeskov og Odense, da der også foreslås en uddannelsesrute fra Ullerslev (Nyborg) til erhvervsskolerne i Odense.

Som et forsøg foreslås desuden en uddannelsesrute fra Marslev til Nyborg.

Ruten mellem Kerteminde og Nyborg foreslås opgraderet til halvtimesdrift, så Ullerslev oplever uændret betjening selv om 190-191 nedgraderes.

Rute 190-191 deles i Odense, så Odense-Bogense og Odense-Nyborg bliver selvstændige radialer.

Figur 4 viser forslaget til det overordnede rutenet ud fra R-netsbetjening, samt 3 supplerende ruter (blå) med minimum time-drift på hverdage i dagtimerne.

Tabel 1: R-net omkring Odense

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
110 R	Odense - Nr. Broby - Haarby - Assens	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Nr. Broby - Brobybværk - Faaborg	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Allested - Nr. Broby		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
120R	Odense - Morud - Haarslev		1 time				
	Odense - Morud	1 time	1 time	1 time	2 timer	1 time	2 timer
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
130 R	Odense - Vissenbjerg - Assens	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Vissenbjerg - Haarby	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Vissenbjerg - Brenderup		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
140 R	Odense (OUH) - Otterup	1 time	15 min.	1 time	1 time	½ time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
150 R	Kerteminde - Odense - Assens	1 time	½ time	1 time	1 time	½ time	1 time
	Kerteminde - Odense - Tommerup		1 time			1 time	
	Kerteminde - Odense		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
160 R	Odense - Ørbæk	1 time	1 time	2 timer		1 time	2 timer
	Odense - Ørbæk - Svendborg		1 time	1 time			
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
180 R	Odense - Nr. Lyndelse - Faaborg	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
190 R	Odense - Søndersø - Bogense	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time

Tabel 2: Øvrige oplandsruter til Odense

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
885	Odense - Langeskov - Kerteminde		1 time	1 time		2 timer	2 timer
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
191	Odense - Langeskov - Nyborg	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time

Tabel 3: R-net på Øst- og Sydfyn

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
920R	Nyborg - Ullerslev - Kerteminde	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
930R	Nyborg - Svendborg - Rudkøbing	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time
	Nyborg - Svendborg - Faaborg	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time
	Nyborg - Svendborg - Faaborg		1 time				

Tabellen på modsatte side viser, hvilket driftsomfang FynBus foreslår, at der arbejdes hen imod for R-busbetjeningen af Odense.

Som det fremgår af tabellen bliver der på ruternes mest centrale strækninger mindst halvtimesdrift fra kl. 6-20 – på nogle af ruteforgreningerne mindre frekvens. Ruter med stort kundepotentiale har højere frekvens i myldretiden, ligesom det kendes på strækningen Otterup-Odense eller Kerteminde-Odense, der begge har kvartersdrift i den nuværende køreplan.

Ud over R-nettet foreslås betjeningen af Odense suppleret med 190 og 885, som beskrevet omkring betjeningen af Langeskov Station.

Der foreslås også et R-bus-net omkring Nyborg, og Svendborg-Faaborg, som vist i tabel 3. Afslutningsvis foreslås den sydlige del af den eksisterende rute 920 videreført uændret, men med arbejdstitlen 921, da ruten deles i Nyborg.

Rejsemønstret på 921 skal dog analyseres nærmere- i øvrigt sammen med den nuværende 925, der ikke er medtaget i oversigten.

For 921 i weekenden og 925 hele ugen skal det analyseres, hvorvidt telekørsel kunne være et mere optimalt tilbud. Passagermængden er så beskeden, at "Spodsbjergløsninger", hvor færgen betjenes til ankomst og afgang med telekørsel, skal overvejes.

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
921	Nyborg -Ringe - Faaborg		1 time	1 time		2 timer	2 timer

Bybusser i Odense

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, påvirkes busserne i Odense af den store bymidteomdannelse og senere af anlægget af letbanen, der forventes påbegyndt i 2015-16.

Odense Kommune og FynBus skal planlægge en strategi for køreplanernes udvikling fra det nuværende trafiksystem og frem til letbanen kører, forventeligt i 2020.

Odense Kommunes målsætninger indebærer en årlig vækst i passagertallet, som COWI har beregnet til at nødvendiggøre et øget tilskud til busdrift på 3-4 mio. kr. hvert år- altså 20-25 mio. kr. mere i 2020 end i 2014.

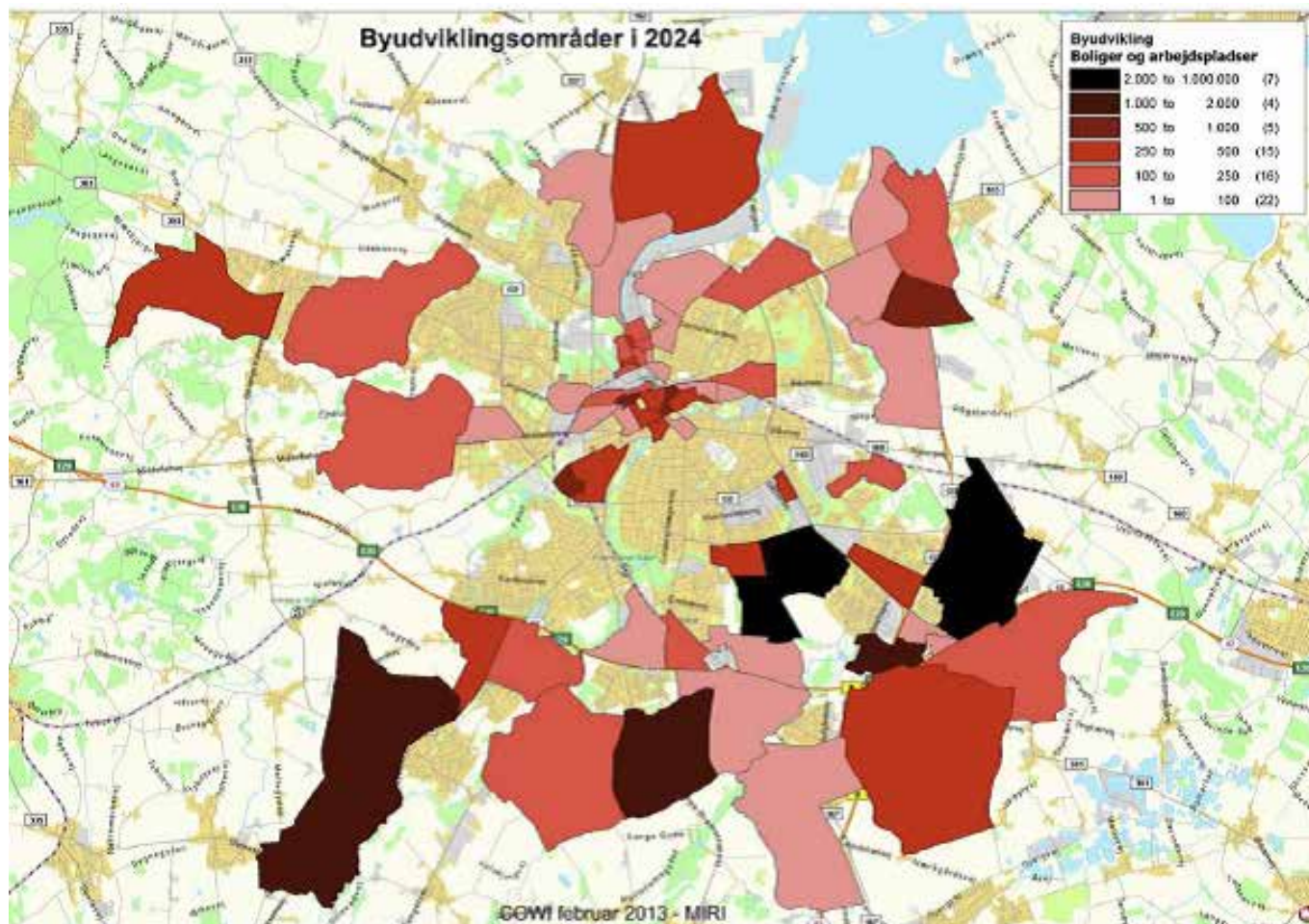
FynBus vurderer, at der næppe er brug for mere fladedækkende kørsel – bortset fra betjening af de områder, hvor der by-udvikles kraftigt og er "bar mark" uden busbetjening i dag. Byudviklingsområderne er vist i figur 5.

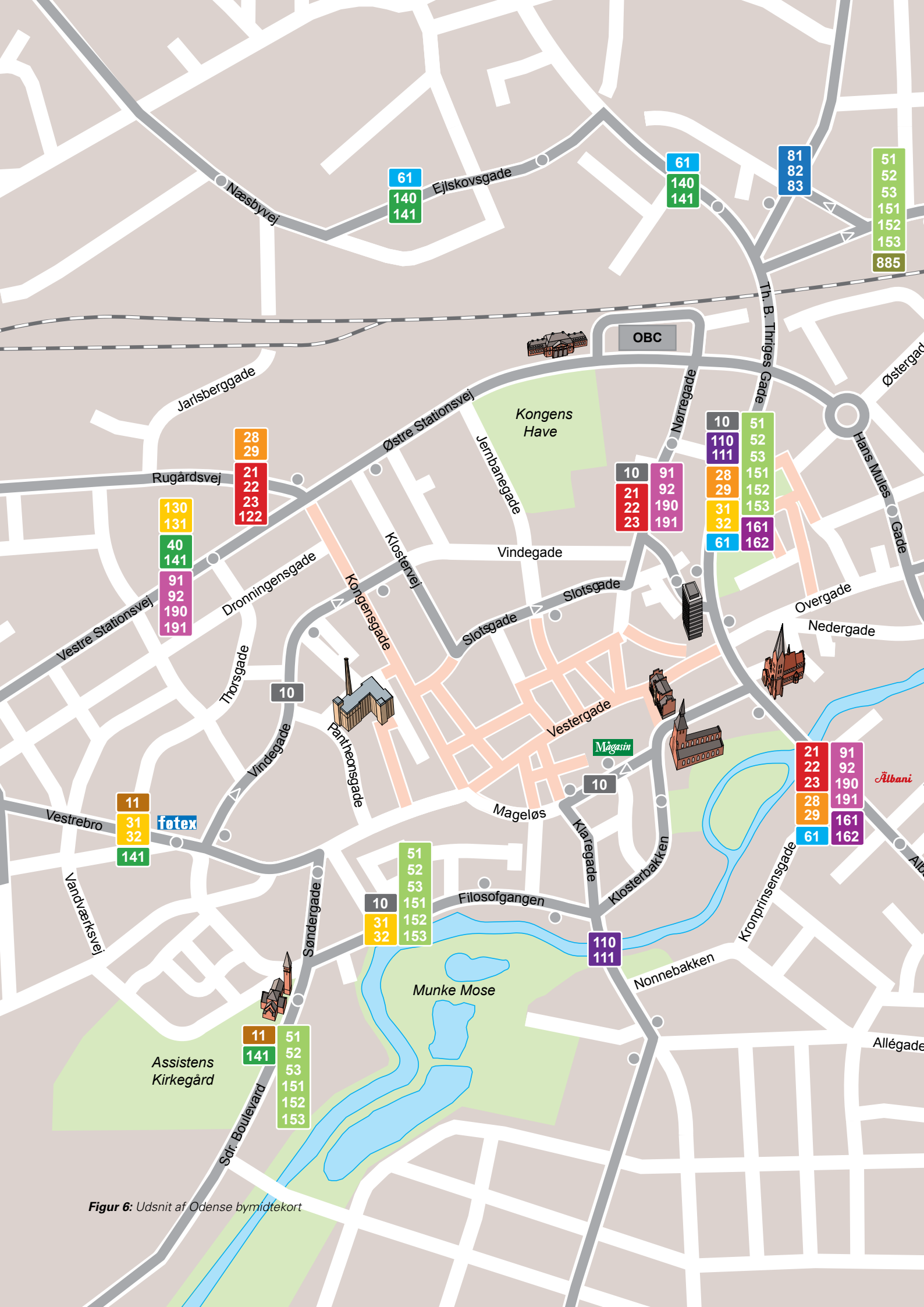
FynBus foreslår, at der i stedet skal der satses på "mest for flest" og høj frekvens, når der er efterspørgsel, som det også er beskrevet i COWI's beskrivelse af busnettet frem til letbanens start.

I juni 2014 begynder omlægningen af Th. B. Thriges Gade. Det medfører, at flere ruter skal køre ad Nørregade, og ruterne fra sydvest skal vest om bymidten ad Vindegade, det vil sige som rute 10 vist i figur 6.

I sommeren 2015 forventes muligheden for at køre i Nørregade også at ophøre, da byggeriet på Th. B. Thriges rykker mod syd og cyklistler skal ad Nørregade. Det medfører, at ruterne skal forlægges fra Nørregade til Frederiksgade.

Figur 5: Byudvikling i Odense





Figur 6: Udsnit af Odense bymidte kort

Herudover bliver det forventeligt i 2015 at de større omlægnin-
ger af bussystemet begynder.

Odense Kommune nævner i sin mobilitetsplan muligheden for
at indføre en "letbus"; altså en busrute, der kører i letbanens
tracé, som en tidlig reklame for det kommende projekt. Det
kunne give anledning til at det samlede bussystem, der skal
understøtte letbanen, introduceres i en eller form i 2015.

Når letbanen kører i 2020, bliver Hjallesø Station helt central. Da
omlægningen måske allerede begynder i 2015, har FynBus ret-
tet henvendelse til DSB for at få Svendborgtoget til at betjene
Hjallesø Station på alle togafgange i stedet for kun én gang i
timen, som i den nuværende DSB-køreplan.

En forbedret togdrift åbner for eksempel nye perspektiver for
betjening af SDU og ungdomsuddannelserne.

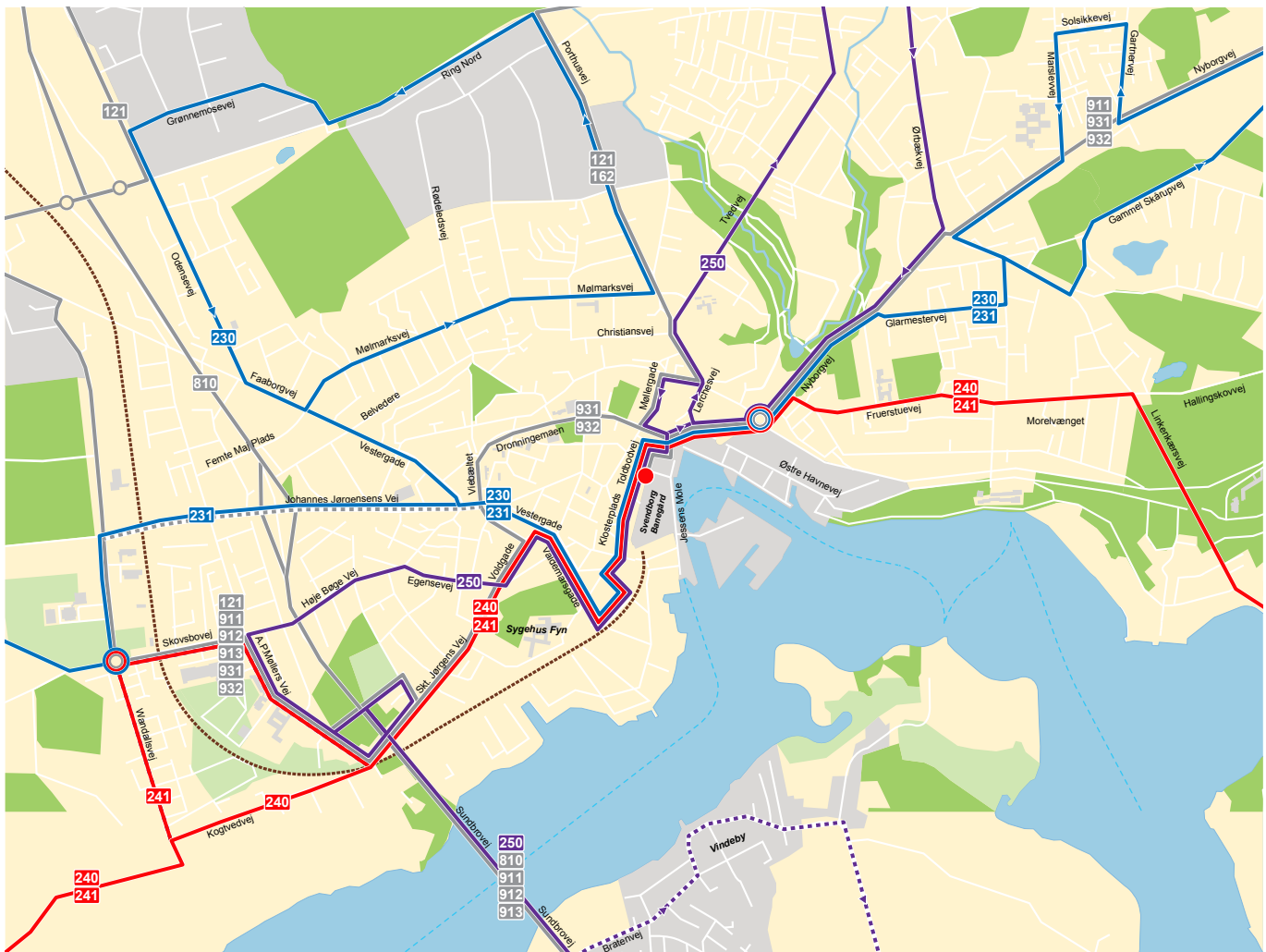
Kapacitetsstyring og kapa- citetplanlægning

Målet om passagervækst stiller krav til en meget
tæt opfølgning på om den indsatte kapaci-
tet er tilstrækkelig.

For de passagerer der foretager længere rejser,
skal der generelt altid være siddepladser, og
generelt skal kapaciteten være tilstrækkelig til,
at der er plads til alle kunder.

Ud over opfølgning på data fra billetsystemet
arbejder FynBus med forskellige initiativer,
der skal sikre at knap kapacitet opdages i tide.
Desuden indgås aftaler med entreprenørerne,
så yderligere busser kan indsættes med kort
varsel.

Figur 7: Bybusser i Svendborg



Knap kapacitet udløses ofte af møde- og sluttider på store rejsemål, og her udvikler FynBus løbende samarbejdet, så FynBus får nødvendige data (lister over studerende, møde- og sluttider med mere) og bedst kan planlægge den nødvendige kapacitet.

I den løbende køreplanlægning integreres kapacitetsbehov i anskaffelse af større busser, øget frekvens eller planlagt dubleringsindsats.

I 2014 etableres et forsøg med at vise ledige og belastede afgange på hjemmesiden, og i samarbejde med Rejseplanen indføres en tilsvarende funktionalitet i deres apps 2015-16.

Bybusser i Svendborg

Bybussystemet i Svendborg er lagt om i 2012. Ændringerne har betydet, at bybusserne er omlagt fra at dække et større område til at være koncentreret på færre centrale ruter.

Det har medført – og medfører – nogen kritik, og der er ændret i systemet flere gange, så systemet i dag fremstår mere fladedækkende end i starten.

Desuden er der med det nye bussystem indført en arbejdsdeling mellem bybusser og regionale ruter, så de ikke kører samme steder.

For eksempel har de regionale ruter overtaget betjeningen af Skaarup og Ollerup.

Det nye system har haft en lidt svær start på grund af store anlægsarbejder omkring den nye terminal og Toldbodvej. Desuden har vejarbejde på Svendborgsundbroen øget køretiden på rute 250 til Tåsinge. Dette arbejdet er nu afsluttet.

Mere stabile køretider til Tåsinge giver mulighed for at justere ruten enten i Troense eller omkring Bycentret i Svendborg.

Samtidig skal betjeningen i det nordlige Svendborg omkring Grønnemoseværkstedet og produktionsskolen endeligt lægges fast, og herefter skal systemet indarbejdes, da det endnu ikke helt har levet op til de passagermæssige forventninger.

Uddannelsesruter

Uddannelsesruterne er målrettede ruter, der fortrinsvis betjener ungdomsuddannelserne.

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, ønsker samarbejdspartnerne bag Syddansk Uddannelsesaftale bedre tilgængelighed til ungdomsuddannelserne. Derfor bliver uddannelsesruter et særligt fokus, som det også er afspejlet i Region Syddanmarks budget 2014.

På baggrund af oplysninger fra ungdomsuddannelserne har Fynbus geokodet områderne, de studerende kommer fra.

Gymnasiernes optag er i stor udstrækning unge fra lokalområdet. Figur 8 viser, at størsteparten af de studerende til Vestfyns Uddannelsescenter kommer fra Assens Kommune.

Figuren viser også, at ca. 80 studerende kommer fra det sydvestlige Odense – en del uden at have Ungdomskort.

Det er et eksempel på, at kapaciteten på de odenseanske gymnasier er utilstrækkelig, så nogle studerende må til andre gymnasier.

Derfor har Region Syddanmark nedsat et fordelingsudvalg, der fordeler de unge til oplandsgymnasierne, hvis de unges primære ønsker ikke kan opfyldes.

Herudover er der selvfølgelig nogle af de unge, der frivilligt søger gymnasierne i Sønderø og Glamsbjerg for STX eller HF-uddannelser, hvor der også er gode transportforbindelser.

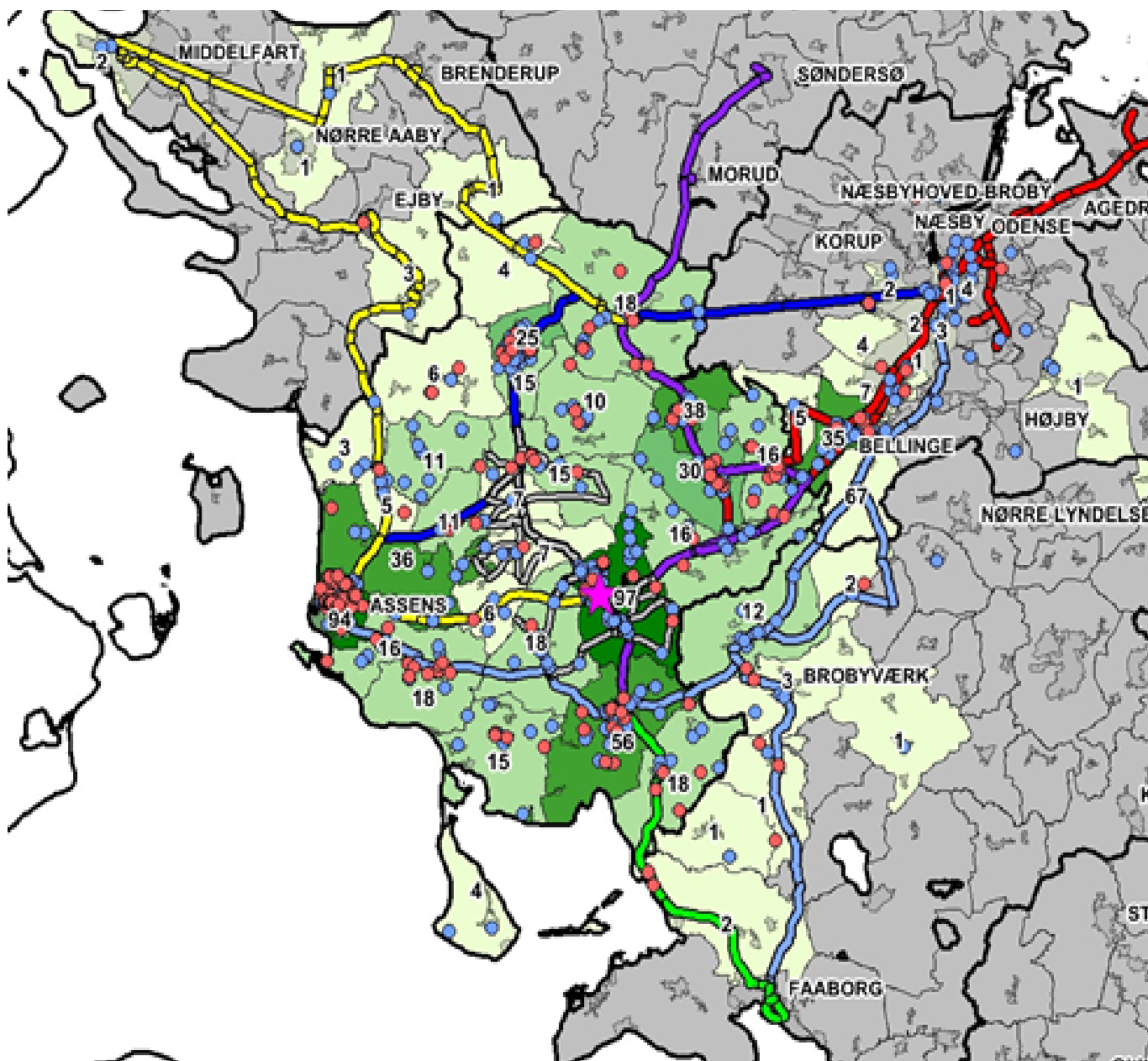
Figur 9 viser en tilsvarende kortlægning af Nordfyns Gymnasiums studerende.

Af figuren fremgår, at ca. 70 studerende fra Tarup og Korup skal til Nordfyns Gymnasium og ca. 100 studerende fra Næsby og Næsbyhoved-Brody skal samme vej. Hertil kommer 40 studerende fra Stige og Søhus.

For erhvervsskolerne ser billedet anderledes ud. Figur 10 viser for eksempel, hvor de studerende til Syddansk Erhvervsskole kommer fra.

Som det fremgår af kortet, optages studerende fra stort set hele Fyn – dog i mindre grad fra






Figur 8: Studerende til Vestfyns Uddannelsescenter



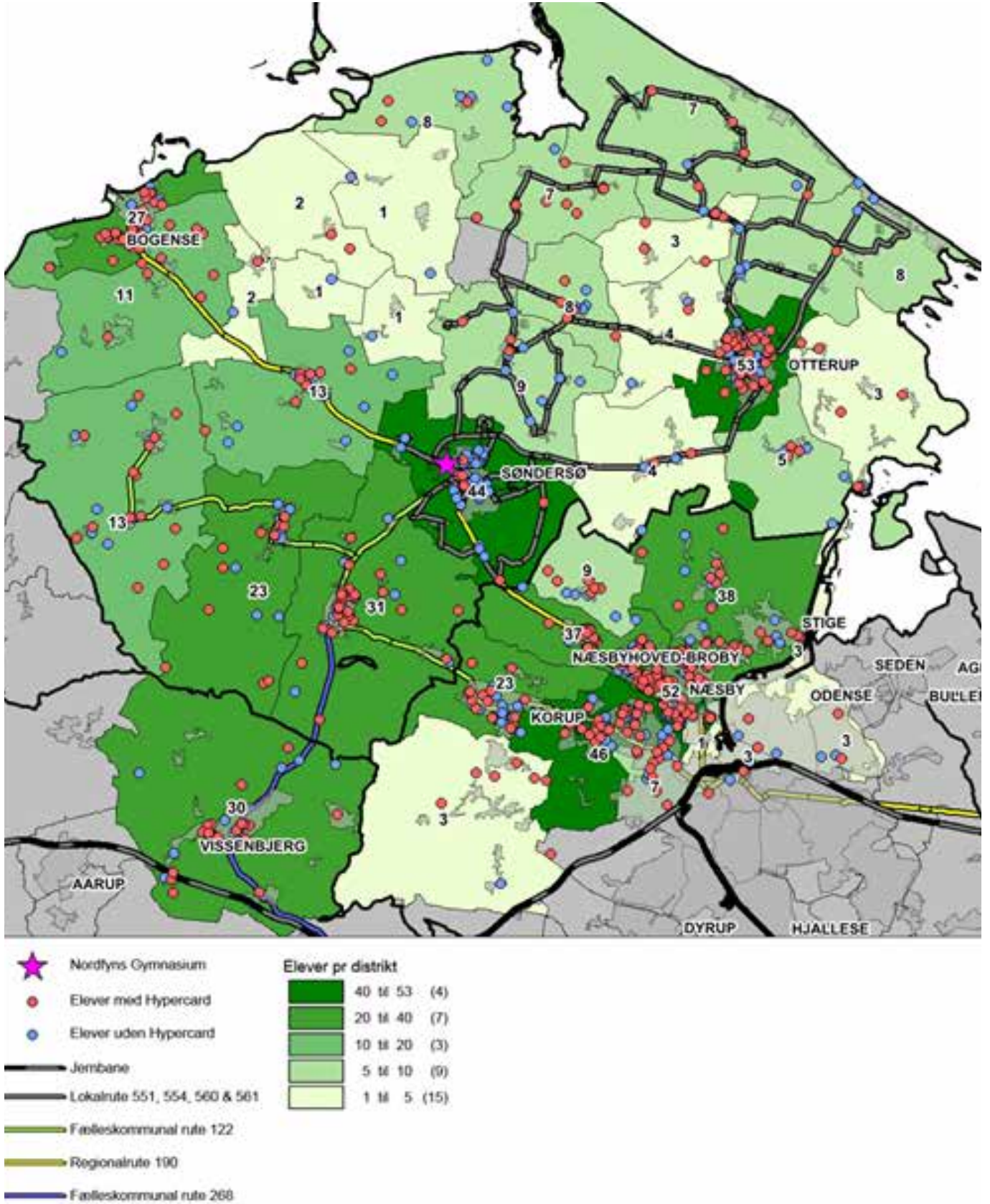
-  Vestfyns Gymnasium og Handelsskole
-  Elever med Hypercard
-  Elever uden Hypercard
-  Fælleskommunal rute 268
-  Fælleskommunal rute 825
-  Lokalrute 430, 431, 432 & 433

-  Regionalrute 935
-  Regionalrute 150
-  Regionalrute 130
-  Regionalrute 110

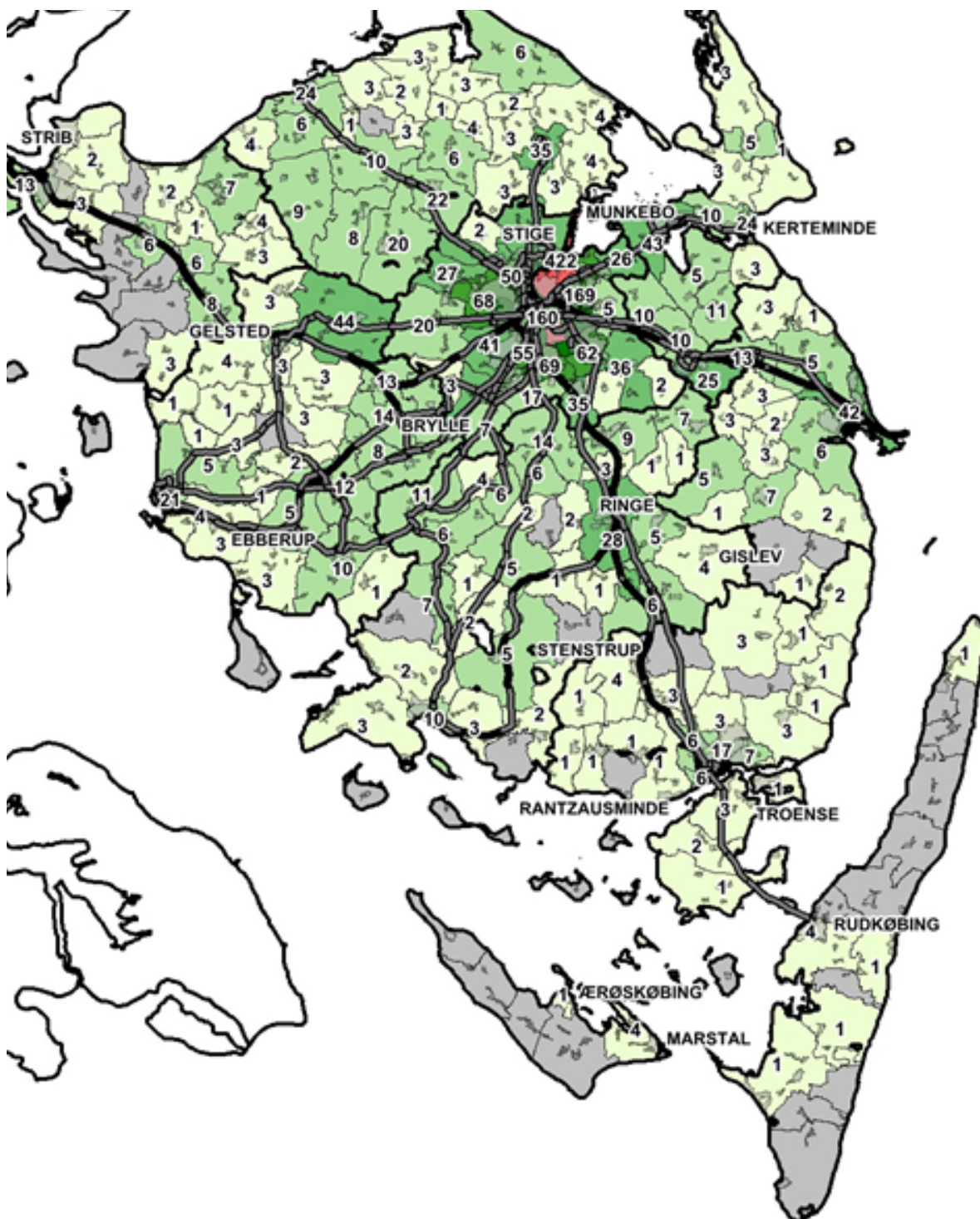
Elever pr distrikt

	70 til 97 (2)
	35 til 70 (4)
	20 til 35 (2)
	10 til 20 (14)
	1 til 10 (32)

Figur 9: Studerende på Nordfyns Gymnasium



Figur 10: Studerende på Syddansk Erhvervsskole








 Syddansk Erhvervsskole

 Regionalruter

 Jernbane

Elevér pr distrikt

	100 til 422 (9)
	50 til 100 (7)
	25 til 50 (16)
	5 til 25 (59)
	1 til 5 (97)

Syd- og Vestfyn, da der er erhvervsskoler i Svendborg og Erritsø også.

Det er dog ikke alle uddannelser, der findes på alle skoler – for eksempel er der guldsmedeuddannelsen i Erritsø, men ikke tømreruddannelsen- derfor det nuancerede billede som figur 10 viser.

Et tilsvarende billede gør sig gældende for handelsskolerne, som findes i Erritsø, Glamsbjerg, Svendborg, Nyborg og i Odense.

For både erhvervsskoler og handelsskoler gælder, at de har gymnasieuddannelser (HHX og HTX), der i strukturen ligner STX-uddannelserne og giver en forholdsvis stabil logistik på grund af de 3-årige forløb.

EUD og EUX-uddannelserne på erhvervsskolerne er strukturelt anderledes, da uddannelsen er en vekselvirkning mellem skole- og praktikophold. Det vurderes, at skoleopholdet udgør ca. 40 % af uddannelsen og praktikopholdet resten – lidt afhængigt af den enkelte uddannelse.

Der startes typisk med et forholdsvis langt grundløb på ca. 40 uger.

Med hensyn til transporten betyder det, at de unge i praktikperioderne har meget forskellige rejsemål, og der er ikke så stringente rejsemønstre, der kan kortlægges, som i skole-bopæl relationerne for de gymnasiestuderende.

Derfor udtrykker de tal, der ses på figur 10, ikke det antal studerende, der faktisk skal til skole. Det vil være noget mindre- et anslået gennemsnit ca. 40 %- men det vil variere både i geografi og hen over den enkeltes uddannelsesperiode.

Som det fremgår af indledningen til rapporten, er gymnasie- og erhvervsskolestuderende allerede flittige kunder i dag.

Assensforsøget, med uddannelsesruter der kører direkte til skolerne, peger på, at det kan lade sig gøre at samle en busfuld unge, og "isolere" dem fra det øvrige trafiksystem og dermed skabe plads til for eksempel erhvervspendlere.

Det foreslås derfor at etablere flere uddannelsesruter, enten ved helt nye tiltag eller ved klart at synliggøre de afgang, der allerede findes i dag.

Målrettede uddannelsesruter kan også overvejes udbredt andre steder, for eksempel ønsker Ærø Kommune forbindelse mellem

færgen i Ærøskøbing og navigationsskolen i Marstal.

I den gældende køreplan har FynBus indsat 12-14 dubleringsbusser til uddannelserne. De er alle udløst af mange studerende kunder på ungdomsuddannelserne, så denne ressource kan også delvist indgå i uddannelsesruterne.

I både Odense og Svendborg er trafiksystemerne i dag bygget op om, at busserne skal forbi den centrale terminal, både af hensyn til togforbindelser og fordi det giver mulighed for "at komme alle steder fra og rejse alle steder hen".

I myldretiden medfører det en stor belastning af infrastruktur, trængsel på grund af mange kunder og så videre. Det vil aflaste terminalerne betydeligt, hvis mange uddannelsessøgende i stedet bliver kørt direkte til uddannelsesinstitutionen.

Hvis ruter skal målrettes de enkelte institutioner, skal det ske i tæt samarbejde med disse, så møde- og sluttider, ruteforløb med mere nøje indrettes efter aktuel elevsammensætning og køreplan.

På baggrund af den foretagne kortlægning af de uddannelsessøgende kunne et "komplet" uddannelsessystem se ud som beskrevet på de følgende sider.

Det beskrevne system tager ikke stilling til, hvordan driften af uddannelsesruterne finansieres. I det eksisterende trafiksystem findes uddannelsesruter allerede som "almindelige" busruter. De er finansieret fælleskommunalt eller af Region Syddanmark for rejser, der krydser kommunegrænser eller fx kommunalt for ruter, der kun kører i Odense Kommune.



Figur 11

Uddannelsesruter til erhvervsskolerne i Odense

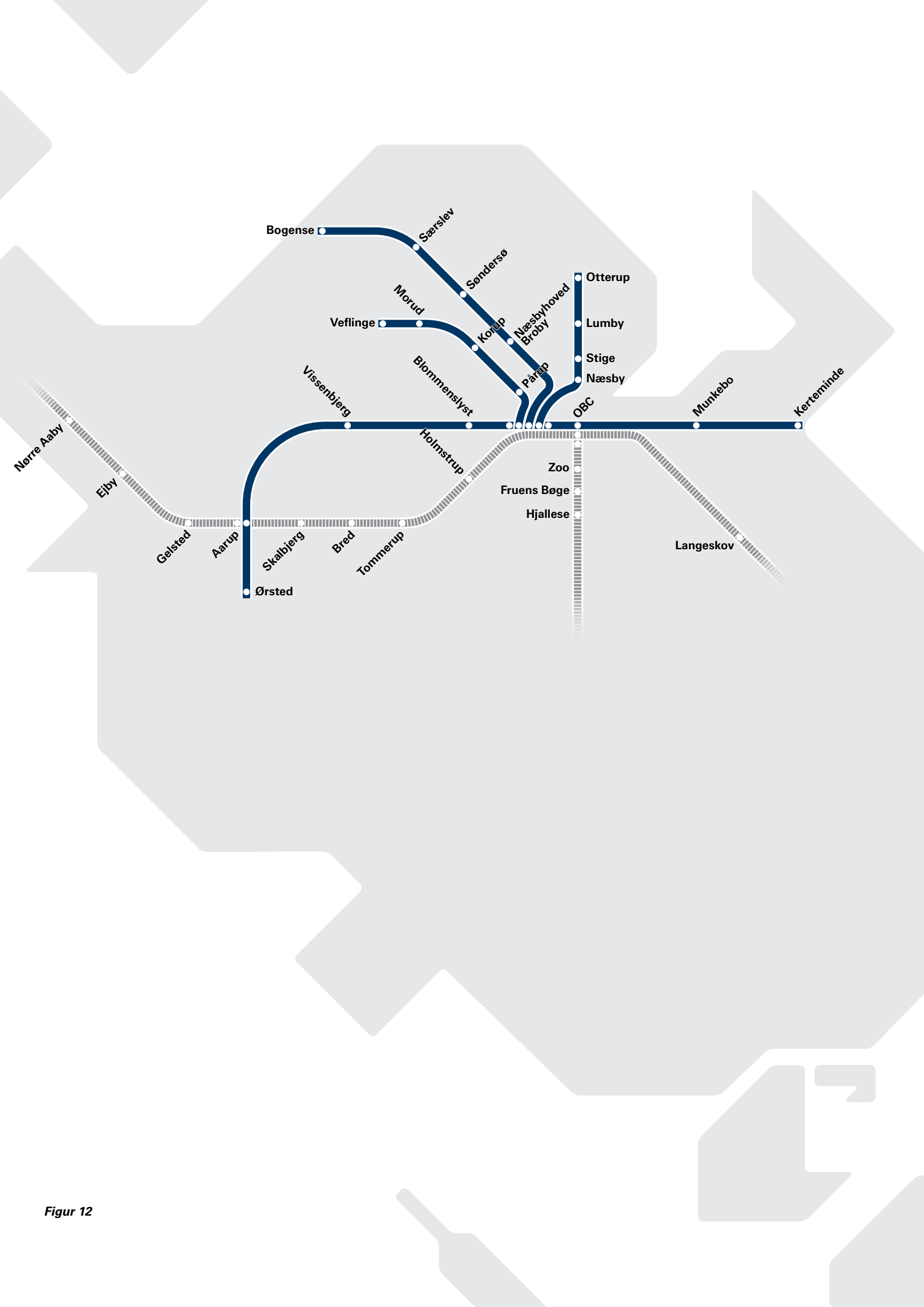
Figur 11 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Kold College, samt Syddansk Erhvervsskoles 3 afdelinger i Odense. Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og bybusserne i Odense.

Odins Bro forventes åbnet i sommeren 2014 og benyttes af uddannelsesruterne fra nord og nordvest.

Tabel 4 viser ruterne i oversigt.

Tabel 4: Oversigt over uddannelsesruter til Kold College og SDE

Kold College, Syddansk Erhvervsskole med mere:		Bemærkning:
810U	Rudkøbing - Svendborg - SDU - Kold - SDE	Erstatter 810P
811U	Assens - Glamsbjerg - Kold - SDE	Assensforsøget
812U	Ebberup - Haarby - Nørre Broby - Kold -SDE	Assensforsøget
813U	Ørsted - Vissenbjerg - Kold - SDE	Assensforsøget
814U	Bogense - Sønder sø - SDE - Kold	Via Odins Bro
815U	Uggerslev - Otterup - SDE - Kold	Via Odins Bro
816U	Hindsholm - Munkebo -Mulerne - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
	Kerteminde - Munkebo - Mulerne - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
817U	Kerteminde - Langeskov - Mulerne - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
818U	Ullerslev - Langeskov - Mulerne - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
819U	Faaborg - Nørre Søby - Nr. Lyndelse - Kold - SDE	Erstatter eksisterende morgenafgang



Figur 12

Uddannelsesruter til TietgenSkolen på Elmelundsvej i Odense

Figur 12 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Tietgen-Skolen på Elmelundsvej i Odense.

Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rute-net og bybusserne i Odense.

Tabel 5 viser ruterne i oversigt.

Tabel 5: Oversigt over uddannelsesruter til TietgenSkolen

TietgenSkolen, Elmelundsvej:		Bemærkning:
820U	Ørsted - Vissenbjerg - Tietgenskolen	Erstatter dubleringer på 130
821U	Morud - Korup - Tarup - Tietgenskolen	
822U	Bogense - Sønderød - Næsbyhoved Broby - Tietgenskolen	Erstatter eksisterende morgenafgang
823U	Otterup - Næsby - Tietgenskolen	Erstatter eksisterende morgenafgang



Figur 13

Uddannelsesruter til erhvervsskoler og gymnasium i Svend- borg

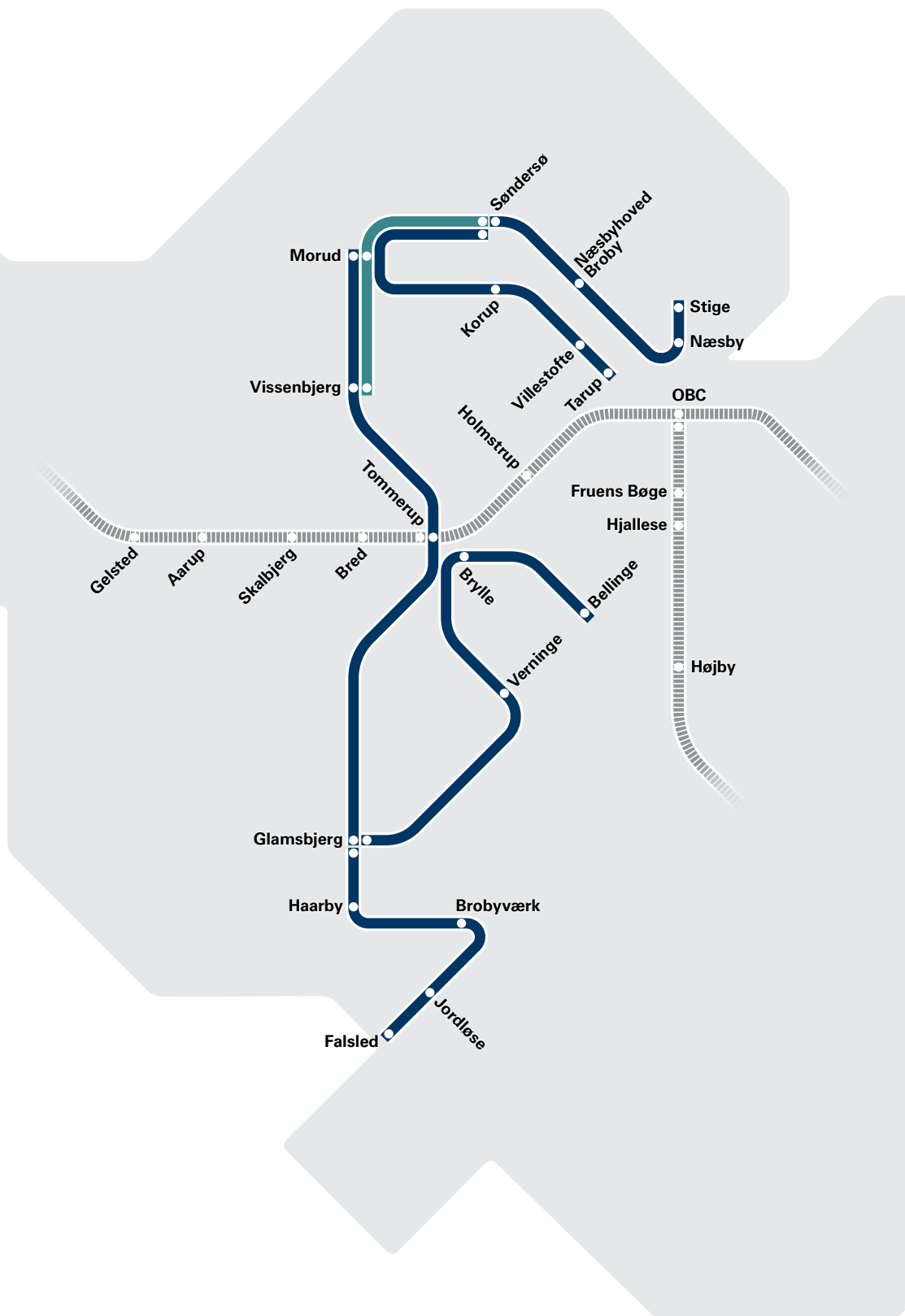
Figur 13 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Svendborg Gymnasium og erhvervsskolens 3 afdelinger i Svendborg.

Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rute-net og bybusserne i Svendborg.

Tabel 6 viser ruterne i oversigt.

Tabel 6: Oversigt over uddannelsesruter til uddannelsesinstitutioner i Svendborg

Gymnasium og Erhvervsskoler i Svendborg:		Bemærkning:
860U	Lohals - Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 913S
861U	Bagenkop - Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 912S
862U	Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 911S
863U	Horne - Faaborg - Vester Aaby - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter eksisterende afgang på 932P
864U	Nyborg - Hessselager - Skaarup - Porthusvej - Ryttervej	Erstatter eksisterende afgang på 932P
865U	Ørbæk - Gudme - Porthusvej - Ryttervej	
866U	Ringe - Ryslinge - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 121S



Figur 14

Uddannelsesruter til Vestfyns Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium

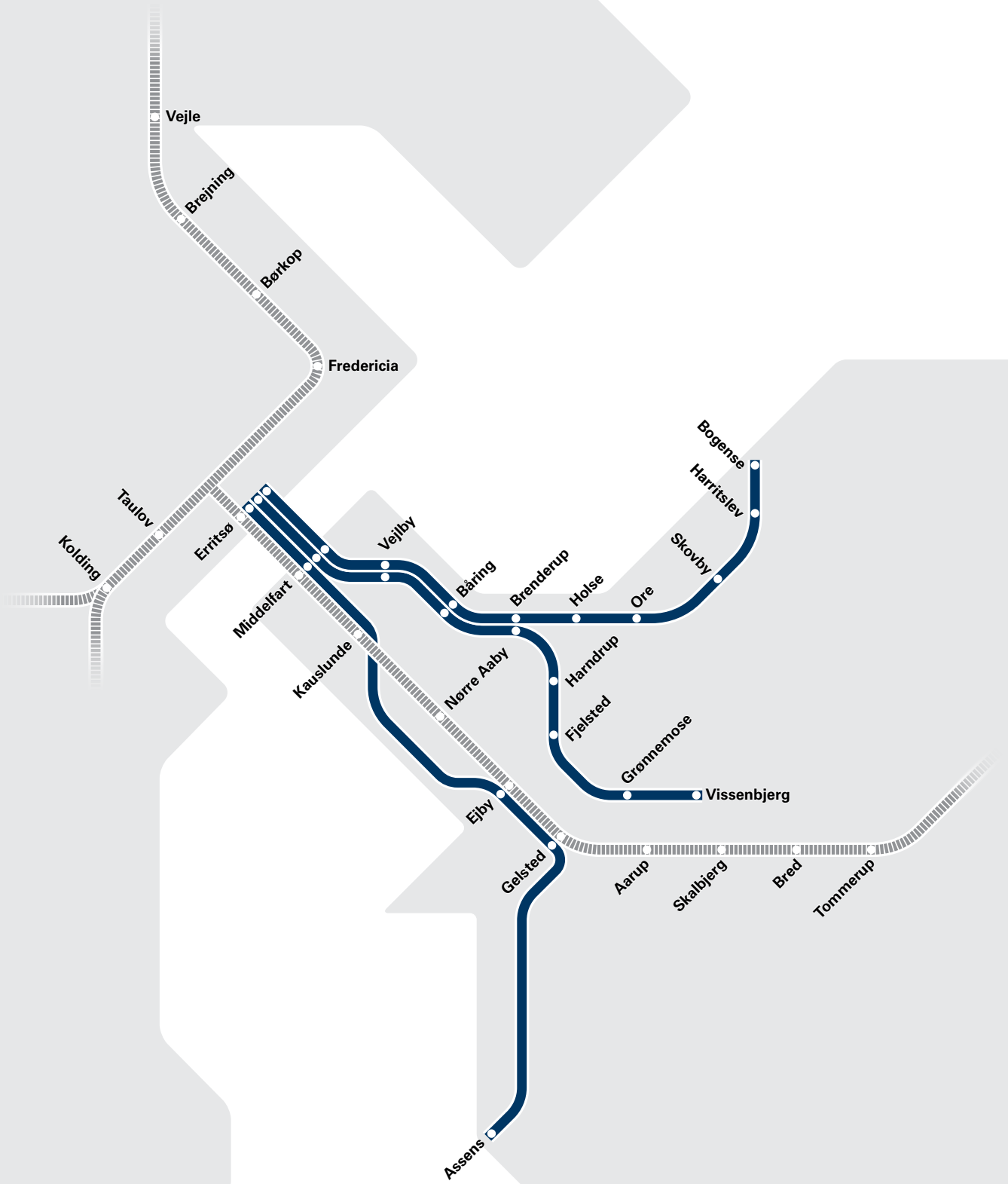
Figur 14 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Vestfyns Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium.

Vestfyns Uddannelsescenter huser også 10. klasse i Assens Kommune. Tilsvarende er 10. klassecentret i Nordfyns Kommune i Søndersø – dog ikke på gymnasiet. Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og lokalruterne i hhv. Assens og Nordfyns Kommuner.

Tabel 7 viser ruterne i oversigt.

Tabel 7: Oversigt over uddannelsesruter til Vestfyn Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium

Vestfyns- Gymnasium og Handelskole, Nordfyns Gymnasium:		Bemærkning:
850U	Morud - Vissenbjerg - Tommerup - Glamsbjerg	Erstatter 268
851U	Falsled - Brobyværk - Haarby - Glamsbjerg	Erstatter 935
852U	Bellinge - Brylle - Vervinge - Glamsbjerg	Erstatter dubleringer på 150
840U	Vissenbjerg - Morud - Søndersø	Erstatter 268
841U	Tarup - Korup - Søndersø	Erstatter 122S
842U	Stige - Søhus - Søndersø	Erstatter 190P



Figur 15

Uddannelsesruter til gymnasium i Middelfart og erhvervsskoler i Erritsø

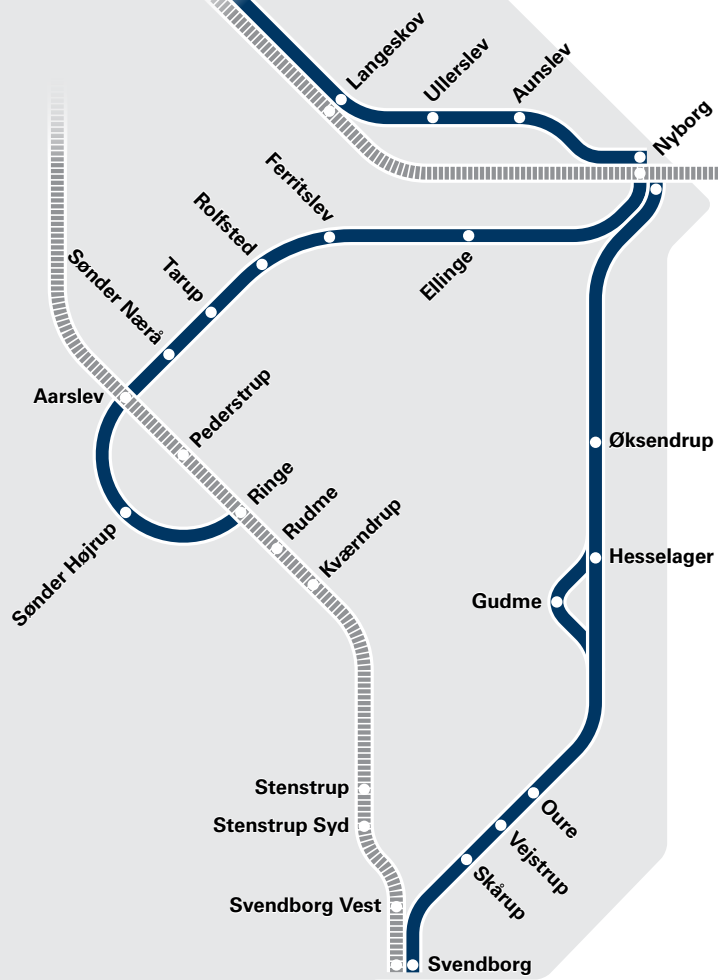
Figur 15 viser en stiliseret fremstilling af uddannelsesruter til Middelfart Gymnasium og skolerne i Erritsø.

Betjeningen svarer til rute 825 og 826 i den aktuelle køreplan. Lokalruterne i Middelfart søges også brugt til at understøtte betjeningen af gymnasiet sammen med bybussen.

Tabel 8 viser ruterne i oversigt.

Tabel 8: Oversigt overuddannelses ruter til gymnasiet i Middelfart og erhvervsskoler i Erritsø

Middelfart Gymnasium, ELC og IBC i Erritsø:		Bemærkning:
825U	Assens - Middelfart - Erritsø	Erstatter 825P
826U	Vissenbjerg - Brenderup - Erritsø	Erstatter 825P
827U	Bogense - Brenderup - Erritsø	Erstatter 826P



Figur 16

Uddannelsesruter til handelsskole og gymnasium i Nyborg

Figur 16 viser en stiliseret fremstilling af uddannelsesruter til Nyborg Gymnasium og handelsskolen.

Lokalruterne i Ørbæk og Ullerslev søges også brugt til at understøtte betjeningen af gymnasiet sammen med bybussen.

Tabel 9 viser ruterne i oversigt.

Tabel 9: Oversigt overuddannelses ruter til Nyborg Gymnasium og Handelsskole

Nyborg Gymnasium, TietgenSkolen i Nyborg:		Bemærkning:
830U	Marslev - Langeskov - Ullerslev - Nyborg	Erstatter eksisterende morgenafgang
831U	Ringe - Ferritslev - Nyborg	Erstatter 945
832U	Svendborg - Gudme - Hesselager - Nyborg	Erstatter eksisterende afgang på 932P

Skoleruter

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, træder en ny folkeskolereform i kraft med skoleåret 2014-15.

For skoleruterne forventer FynBus, at reformen medfører nye køreplaner, da skoledagen bliver længere.

Aftaleparterne bag forliget har besluttet at:

Der indføres en skoleuge på:

- **30 timer for 0. til 3. klasse,**
- **33 timer for 4. til 6. klasse og**
- **35 timer for 7. til 9. klasse.**

I en overgangsperiode frem til næste folketingsvalg vil skoleugen dog forkortes, hvis eleverne fravælger tilbuddet om lektie-hjælp, således at skoleugen bliver:

- **28 timer for 0. til 3. klasse,**
- **30 timer for 4. til 6. klasse og**
- **33 timer for 7. til 9. klasse.**

Skolerne skal tilbyde lektiecafé i overgangsperioden, men det er frivilligt for eleverne at deltage.

Det skal indpasses i en logistik, der mange steder består af, at overbygningsskolernes med 7.-9. klasseselever kommer fra en

eller flere skoler, der kun har elever fra 0.-6. klasse. Figur 17 herunder viser et eksempel fra Assens Kommune.

FynBus er i tæt samarbejde med fagforvaltning, skoleforvaltning og skoler begyndt at planlægge, hvordan de fremtidige køreplaner kan se ud.

Skemaerne kendes endnu ikke, men FynBus' erfaringer er, at de bedste resultater opnås, hvis skemalægning og transport tilrettelægges i tæt synkroniserede processer.

Svendborg og Odense Kommuner er begyndt på heldagsskoler for de mindste elever. Erfaringerne herfra er, at de har regelrette møde- og sluttider med mødetid kl. 8 og sluttid kl. 14 – det er derfor det teoretiske udgangspunkt for arbejdet.

Den nuværende betjening er mange steder indrettet således, at skemaet er forskudt, så afdelinger med 0.-6. klasse møder først, herefter fortsætter bussen til overbygningsskole og ungdomsuddannelse, hvor de findes.

Figur 18 illustrerer, hvordan FynBus forestiller sig, at dette princip kan videreføres. Konceptet anvendes delvist i dag omkring Faaborgs skoler og Faaborg Gymnasium.

Figur 17: Elevflows i Assens Kommune



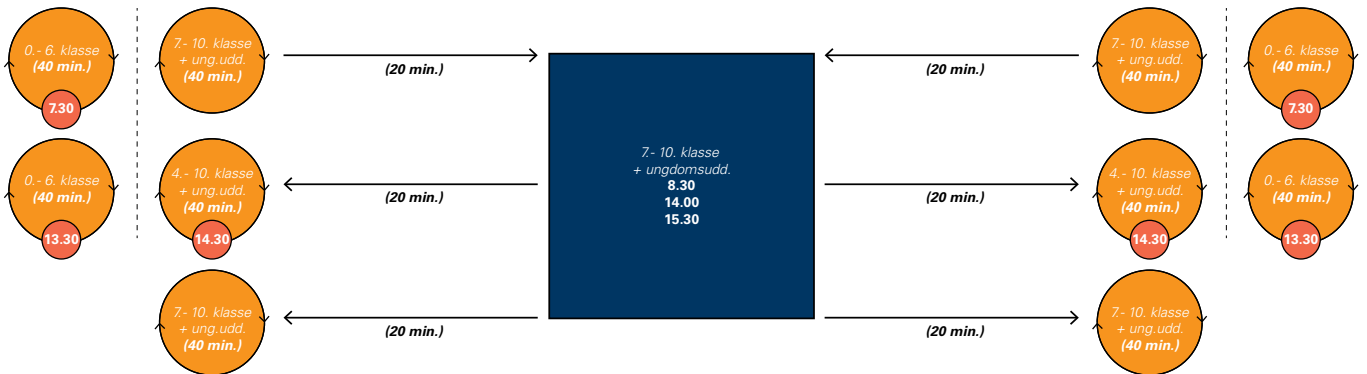
I modellen møder 0.-6.-klasserne på skolerne i oplandet først- i modellen beskrevet som at busserne er ved skolerne 07.30 efter at have været rundt og hente de mindste elever.

Busserne kører endnu en runde, og samler nu 7.-9. (10.-)klasseselever op sammen med de gymnasie-studerende.

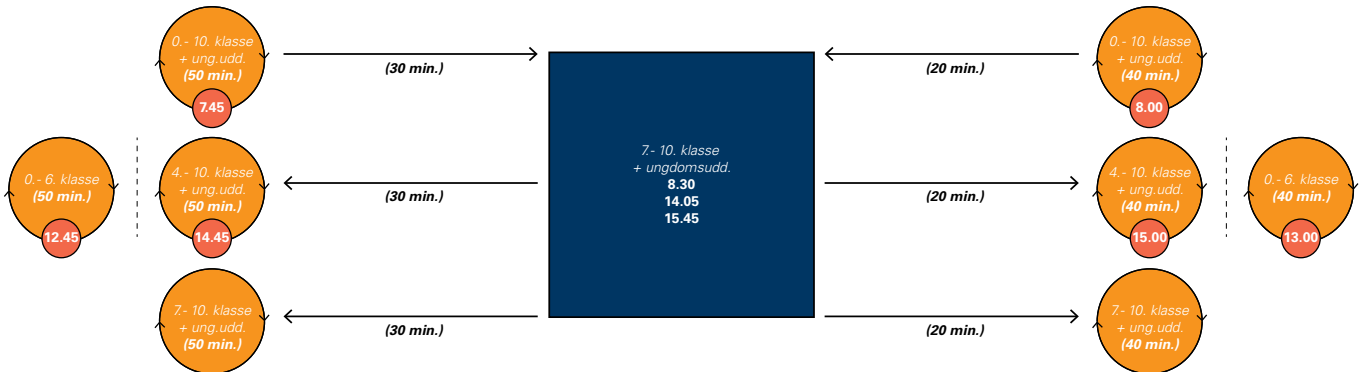
Herefter kører busserne til overbygningsskolen, 10.-klassescetret og gymnasiet. Busserne er ved skolerne kl. 08.30.

Afhængigt af kommunens ønskede service-niveau, gymnasiet's mødetider, præstekørsel med mere, kunne der køres yderligere en afgang om morgenen.

Figur 18: Stileret model for betjening af overbygningsskole med 0.-6. klassesafdelinger og forskudte mødetider



Figur 19: Stileret model for betjening af overbygningsskole med 0-6 klasseafdelinger og korte og lange dage



Kl. 13.30 køres 0.-3.-klasserne hjem fra oplandskolerne sammen med 4.-6.-klasseseleverne, hvis de har tidligt fri. Herefter kører busserne til gymnasiet og henter de studerende, der får tidligt fri – busserne er ved gymnasiet 14.10-14.15.

Busserne kører tilbage til oplandskolerne og henter 4.-6.-klasseseleverne, der får fri kl. 14.30, og bussen kører herefter 4.-6.-klasserne og "de tidlige gymnasieelever" hjem.

Kl. 15.30 skal "de sene gymnasielever" hjem og det passer med, at 7.-9.-klasserne også har fri. Der køres derfor endnu en omgang på ruterne og dagen er slut.

Modellen skal naturligvis kalibreres til de konkrete køretider, møde- og sluttider, samt tid til at komme fra bussen og ind i klassen og så videre, men princippet vurderes at ville kunne fungere mange steder med 5 ture om dagen.

Hvis ikke det er muligt at forskyde mødetiderne, er alternativet enten flere busser og mere kørsel eller en anden modulopbygning.

Modellen bygger i dette tilfælde på, at børnene i stedet går i skole lange og korte dage, så det ugentlige timetal i princippet

fordeles på 2 dage fra 8-13 og 3 dage fra 8-15 og fx ugen efter modsat eller anden periodevis udligning af normen.

Denne model medfører 4 ture om dagen. Der vil givetvis forekomme andre lokale varianter afhængigt af de specifikke forhold, så som nævnt, er det endnu for tidligt at vurdere på de ressourcemæssige konsekvenser.

Modellerne illustrerer dog, at kørselsmængden kan blive mindre end den er i dag. Desuden vurderer FynBus, at der er tilstrækkelig kapacitet i busserne de fleste steder – allerede i dag er det morgenen, der er dimensionsgivende for, hvor mange busser, der skal bruges, da stort set alle møder samtidig (men forskudt). Det vil derfor være morgenen, der "bestemmer" i næste skoleår, da eleverne om eftermiddagen bliver fordelt på flere sluttider.

Telekørsel

Efter en høring i kommunerne indføres et fælles teletaxi-koncept i de fynske kommuner.

Det fælles koncept indebærer:

- 1. Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af teletaxi.**
- 2. Ved indførelse og udbygning af teletaxi i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler, der indgår i det fælles koncept.**
- 3. Servicestandarder, priser, betaling og rejseregler fastsættes af FynBus' bestyrelse.**
- 4. Områdeinddeling og -størrelse besluttet af kommunen.**
- 5. Kørsel på tværs af kommunegrænser kan finde sted efter aftale mellem kommunerne.**

Der indføres 2 koncepter:

- 1. Telekørsel basis**, der håndterer individuelle "dør-til-dør" rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser.
- 2. Telekørsel pendler**, der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

Telekørsel basis

Der kan vælges mellem 4 moduler, afhængigt af det servicetilbud, som den enkelte kommune ønsker at tilbyde. Der gælder de samme retningslinjer for alle modulerne.

"Dør-til-dør"

Kunderne kan transporteres fra "dør-til-dør", dog med afhentning og afsætning på nærmeste offentlige vej.

Der indføres et geovisiteringsprincip, så der ikke kan bruges telekørsel, hvis der er et brugbart rutetilbud.

Der betales kontant i taxien. Prisen fastsættes til kr. 25,00 ved kørsel inden for ét takstområde. Ved kørsel i flere områder betales kr. 40,00 for 2 takstområder og kr. 50,00 for 3 takstområder.

Passagerer med månedskort eller Hypercard/ Ungdomskort skal ikke betale.

Omstigning fra og til anden kollektiv trafik er uden beregning, hvis passageren har en gyldig kontantbillet (incl. SMS-billet og Mobilbillet), print-selv billet, DSB-billet eller periodekort – skolekort dog undtaget.

Bestilling

Turen bestilles tidligst 14 dage før og senest 2 timer før afrejse.

Serviceniveau

Afhentningstidspunkt: 15 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt
Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 50 % af den tid, det tager at køre den direkte vej.

Afsætningstidspunkt: Tidligst 20 minutter før, og seneste 5 minutter før aftalt tidspunkt.

Moduler

Telekørsel Basis består af følgende moduler:

- **Modul 1: kl 09:00-12:00**
- **Modul 2: kl. 12:00-17:00**
- **Modul 3: kl.17:00-22:30**
- **Modul 4: kl. 22:30-02:00**

Tabel 10: Oversigt over Telekørsel Basis

Tidsrum	Telekørsel basis hverdage	Telekørsel basis weekend	Rejsehjemler	Takst	Bestilling
5-6					
6-7					App Internet Telefon
7-8					
8-9					
9-10	Modul 1	Modul 1	Kontant betaling Smartphone- og SMS -billetter Print-selv billetter Periodekort	25 kr. for 1 zone 40 kr. for 2 zone 50 kr. for 3 zoner	1 time før rejsens start på: Internet
10-11					
11-12					
12-13	Modul 2	Modul 2			
13-14					
14-15					
15-16	Modul 3	Modul 3			
16-17					
17-18					
18-19	Modul 4	Modul 4			
19-20					
20-21					
21-22					
22-23					
23-24					
00-01					
01-02					

Telekørsel Pendler

Telekørsel Pendler er et forsøg med at indføre rutebaseret kollektiv trafik som tilbringerkørsel til regionale ruter, jernbanestationer, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Telekørsel Pendler er nærmere beskrevet nedenfor.

Kundens rejse er planlagt på forhånd, og består af en udrejse om morgenen og en eventuel hjemrejse om eftermiddagen.

Tidsrum aftalens nærmere med den enkelte kommune, som også beslutter, om der skal være både ud- og hjemkørsel. Omfanget af hjemkørsel kan blandt andet afhænge af, om der er andre relevante tilbud, for eksempel Telekørsel Basis.

Telekørsel Pendler gennemføres som forsøg i Assens Kommune i forbindelse med indførelse af hurtigruter for uddannelsessøgende. Konceptet vil derfor kunne ændres, når der indhøstes erfaringer med sammenhængen mellem serviceniveau og omkostninger mv. Indtil videre gælder følgende regler:

Udrejse: Fra dør til punkt

Kunden afhentes på hjemadressen (nærmeste offentlige vej) og køres til et aftalt punkt, som

tilbydes af FynBus. Det kan være et stoppested, en station, en arbejdsplads eller en uddannelsesinstitution.

Hjemrejse: Fra punkt til dør

Hjemrejse foregår fra afsætningspunktet til hjemadressen.

Betaling

Transporten forudsætter, at kunden har et gyldigt månedskort eller Ungdomskort. Der kan ikke betales kontant eller benyttes nogen anden form for rejsehjemmel.

Bestilling

Der skal bestilles for en periode ad gangen (minimum 14 dage). Der skal bestilles senest dagen før første transport.

Kunden har pligt til at aflyse hurtigst muligt, hvis transport ikke ønskes.

Serviceniveau

- Afhentningstidspunkt: 15 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt.
- Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 50 % af den tid, det tager at køre den direkte vej.
- Afsætningstidspunkt: 7 minutter før bus- eller togafgang.
- Afhentningstidspunkt for returkørslen er koordineret med anden kollektiv trafik.
- Der er korrespondancegaranti mellem Tele Pendler og anden kollektiv trafik.
- Arbejdspladspendlere må acceptere et andet serviceniveau, da kørslen tilrettelægges i forhold til bus- og togkøreplaner.

Forsøg med Telekørsel Pendler

Der gennemføres i efteråret 2013 et forsøg med telekørsel i Assens Kommune, som har til formål at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, og som skal reducere den samlede rejsetid.

Forsøget består af nogle direkte regionale busruter fra forskellige områder i Assens Kommune til 2 uddannelsesinstitutioner i Odense (Syddansk Erhvervsskole og Kold College). Som føderute til ruterne etableres et antal lokale ruter, der forbinder forskellige områder i Assens Kommune med de regionale ruter.

Der er tale om lokal rutekørsel udført af taxibil-ler, hvor ruten tilrettelægges efter kundernes bopæl. Der er således tale om en løbende justering af ruteforløb i forhold til kundernes behov.

For størstedelen af kommunerne i FynBus' område består den kollektive trafik af regionale busser, der forbinder de større fynske byer, samt et lokalbussystem, der primært kører for at bringe skolebørn til og fra skole morgen og eftermiddag. Uden for disse tidspunkter kører der mange steder ikke længere lokalbusser.

Lokalbusserne er i stedet erstattet af Telekørsel om formiddagen, sidst på eftermiddagen eller om aftenen, da dette tilbud i nogle tilfælde er billigere end bus, og i alle tilfælde er til gavn for en større del af befolkningen i de tyndt befolkede områder.

Forsøget introducerer en ny form for kollektiv trafik tidligt om morgenen, på tidspunkter, hvor der normalt ikke har været et kollektivt trafiktilbud.

Telekørsel er behovsstyret kørsel. Det vil sige et kørselstilbud, typisk i en taxi, der kun aktiveres, når en borger har bestilt den på forhånd, i modsætning til bussen som kører uanset om der er passagerer eller ej.

Det nye telekørsels-tilbud er, at kunderne kan blive kørt fra hjem-adressen til stoppestedet, hvorefter bussen kan bringe dem ind til Odense. Om eftermiddagen eksisterer et lignende tilbud retur. Tilbuddet gælder personer, der har over 1 kilometer fra hjem til stoppested og man visiteres på forhånd, ligesom turene er bestilt på forhånd af kunderne.

Udvidet tidsrum

En af nyhederne i tilbuddet om telekørsel til uddannelsesruterne er, at der her tilbydes lokalkørsel før skolebusserne begynder at køre om morgenen, i et tidsrum, hvor der ikke tidligere har været kollektiv trafik.

Større målgruppe kan benytte ordningen

En anden nyhed er, at tilbuddet om telekørsel retter sig til pendlerne. Normalt har pendlerne selv måtte finde ud af at komme til stoppestedet om morgenen. FynBus vil gerne have afprøvet, om tilbringer-løsninger for pendlere i de tyndt befolkede områder kan øge antallet af faste kunder på de regionale ruter.

"Gratis" for faste kunder

Har man et personligt buskort med foto (fx periodekort eller Ungdomskort) kan den omtalte ordning benyttes "gratis". Hvis transporten i stedet forgik med bus, ville transporten også være "gratis". Turen er betalt via månedskortet.

Telekørsel IKKE taxi-kørsel

Telekørsel foregår som regel i taxier, men som erstatning for en bus. Igennem et udbud har trafikselskabet indgået samarbejde med en eller flere taxi-entreprenører, der udfører kørslen.

Kørslen foregår som samkørsel, der koordineres af FynBus, så der sikres en så høj grad af optimering som mulig. Fordelen ved denne løsning er lavere omkostninger end ved fx almindelige taxikørsel. Kunden skal acceptere at køre sammen med andre, og skal acceptere en vis omvejskørsel.

Tilbuddet om uddannelsesruter mellem Assens og Odense foregår i samarbejde med Trafikstyrelsen, Region Syddanmark, Assens Kommune og FynBus og har til formål at undersøge, om et

bedre trafiktilbud kan få flere unge mennesker til at gennemføre en ungdomsuddannelse.

Samtidig undersøges, om tilbringer-ordningen kan øge antallet af faste kunder. Forsøget løber i to år og evalueres løbende af projektets parter.



Bus 09:38

Linje Route	Til To	Plads Platform	Arriv Time
21	Ubberud	A	02
52	Bellinge	A	02
32	Seden Syd	B	02
81	Tornbjerg	B	02
82	Skibhusene	E	02
81	Stige	F	02
82	Fraugde	F	02
161	Ørbæk	F	02
41	Universitetet	B	07
162	Kortemünde	D	09
31	Bolbro	C	12
22	Højby	D	12
23	Morud	A	17
81	Allese	A	17
41	Universitetet	B	17
51	Agedrup	D	17
111	Faaborg	F	17
51	Bellinge	A	22
151	Assens	A	22
31	Seden Syd	B	22
40	Sanderum	E	22
41	Universitetet	B	27

Plads Platform



Trafik- informa- tion

*Vækst i den kollektive trafik forudsætter **kundefokus, og dermed stor opmærksomhed på trafikinformationen.***

Ud over en opgradering af informationen på de fynske stoppesteder, som er beskrevet i afsnit 3, er der flere nye tiltag, som der redegøres nærmere for i dette afsnit.

Strategi

FynBus har et veludbygget samarbejde med Rejseplanen. Samarbejdet er en naturlig forlængelse af FynBus' fokus på "den samlede rejse", det vil sige sammenhæng mellem teletaxi og busser, busser og tog og så videre. I mange lande lever de enkelte trafikarter og operatører i deres eget informationsunivers, hvor vi i Danmark har et helt unikt samarbejde omkring Rejseplanen.

Gennem forskellige projekter - SMS-billet, online-busser, diverse apps, elektronisk billettering, realtid med mere - har FynBus været blandt de første til at afprøve ny teknologi, og har gennem en årrække udviklet egne løsninger.

FynBus vurderer, at branchens generelle teknologiske udvikling nu gør, at tiden er moden til et strategiskifte.

FynBus har derfor besluttet, at der i fremtiden stort set udelukkende fokuseres på udvikling i samarbejde med Rejseplanen, og dermed de øvrige trafikskaber.

Fordelen for FynBus er sparede ressourcer og fordelen for kunderne er, at de i hele Danmark møder samme brugerflade.

Hjemmeside

FynBus lancerer en ny hjemmeside i starten af 2014. I den forbindelse er arbejdsdelingen mellem forskellige informationsplatforme fastlagt, som det fremgår af tabel 1.

Som nu vil hjemmesiden indeholde alle FynBus' køreplaner som pdf-filer. Men som noget nyt vil kunden også kunne tilgå køreplanerne via en ny visuel, kortbaseret tjeneste. Afhængigt af, hvad kunden søger på (rutenummer, adresse, interessepunkter, stoppested) har kunden mulighed for at danne sig et overblik over det samlede tilbud i netop kundens område. Kunden vil også finde oplysninger om afgangstavle, telekørsel mv.

Køreplaner og afgangstavler står i den forbindelse overfor nogle forandringer, da de skal optimeres til brug på hjemmesiden. Som det er nu, er køreplanerne ikke i et særligt printvenligt format.

Hjemmesiden udvikles i et responsivt design, hvilket vil sige, at den tilpasser sig forskellige skærmstørrelser, fx smartphones og tablets.

Realtid og korrespondancesikring

En forudsætning for at kunne levere troværdig information under rejsen er realtid, det vil sige at kunne informere præcist om hvornår bus eller tog faktisk kører, og ikke bare den cirketid, som køreplanen angiver, og hvor der ikke kan tages højde for forsinkelser og driftsforstyrrelser.

Det har man kunnet i Odense siden 2003 og i de regionale busser siden 2010.

I forbindelse med et forsøg på Sydfyn har FynBus afprøvet en helt ny teknologi baseret på en app, der downloades på en smartphone eller tablet, der er monteret i bussen.

Applikationen håndterer realtid via internettet og GPS. Ud over realtid indeholder applikationen funktionalitet til korrespondancesikring, så chaufførerne kan få besked om at vente på hinanden på udpegede afgange, når bussen er ved relevante terminaler eller knudepunkter.

3 andre trafikskaber (NT, BAT og Lollandsbanen) har også afprøvet systemet med succes. FynBus' bestyrelse har i forbindelse med budget 2014 besluttet, at systemet skal installeres i alle fynske busser.

Det kan desuden nævnes, at Sydtrafik overvejer at anskaffe den samme løsning til realtid og forventes at afprøve løsningen i ca. 60 busser, også i 2014.

Hidtil har realtidssystemerne været kravspecificeret af FynBus, men leveret integreret i busserne af entreprenørerne. Fremover bliver realtid en FynBus-leverance, og ansvarsfordelingen omkring bussens samlede IT-funktionalitet entydigt entreprenørens - også ved en evt. overgang til Rejsekort.

Chaufførerne får med det nye system nye muligheder, som skitseret i figur 1.

Tabel 1: Arbejdsdeling mellem informationsplatforme

Før rejsen:	Under rejsen:	Efter rejsen:
<ul style="list-style-type: none"> - Rejseplanlægning (køreplan v. kendt rute, Rejseplanen eller kort v. ukendt rute). - Billetter og priser (hvad koster rejsen, hvilke billetprodukter passer til mit behov, bestilling/fornyelse) - Nyheder (er der noget nyt til mig som kunde – fx billetprodukter eller andre tiltag). - Planlagte kørselsændringer (vejarbejde, omlægninger mv.) - Rejseregler 	<ul style="list-style-type: none"> - Aktuel trafikinformation (forsinkelser, aflysninger mm.) - Alternativer (v. driftsforstyrrelser) 	<ul style="list-style-type: none"> - Feedback (spørgsmål, ris og ros) - Tjek forbrug (fx KVIKkort) - Hittegods - Rejsetidsgaranti - Rejseregler
<p>Løses af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FynBus.dk og Rejseplanen.dk 	<p>Løses af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rejseplanen (app / mobil) 	<p>Løses af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FynBus.dk

Ud over en elektronisk arbejdsinstruktion for den aktuelle tur via realtidssdelen og sammenhængen med øvrige busser via korrespondancedelen, får chaufføren også mulighed for en kortfunktion, "live-map", hvor områdets andre busser kan ses. Chaufføren kan endvidere "klikke" på sin tur og se præcis, hvilken vej man skal køre på Google Maps.

På Bornholm anvendes funktionen ved busnedbrud, så app'en distribueres til fx en smartphone i en taxi i nærheden, der så med simple instruktioner gennemfører resten af turen.

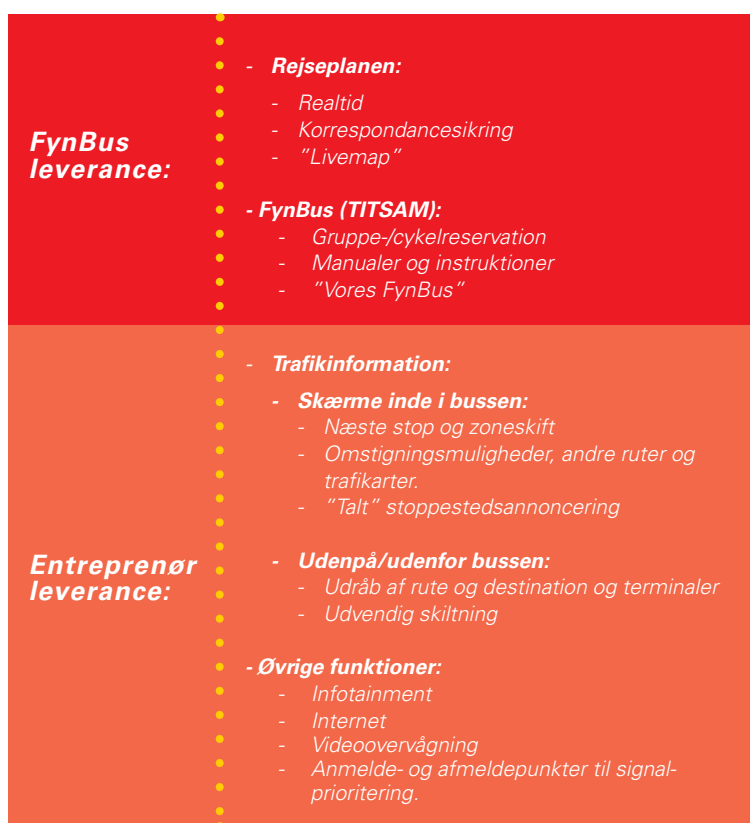
Herudover arbejder FynBus sammen med TIT-SAM (Trafikselskabernes IT-SAMarbejde) på et bestillings- og billet-reservationssystem til grupper. Dele af dette system bliver også et værktøj for chaufføren.

Endelig gøres manualer, rejseregler og andre nødvendige FynBus-arbejdsinstruktioner tilgængelige via tabletten. Det samme er tilfældet for FynBus og chaufførernes dialogforum

“VoresFynBus,” som chaufførerne så fx kan følge i pauser mellem turene.

Løsningen sikrer, at chaufførerne har mulighed for altid at være up-to-date med det grundlag, de skal bruge for at vejlede kunderne bedst muligt.

Figur 1: Ny realtidsløsnings sammenhæng med bussen



I forbindelse med kommende udbud vil kravene til busserne ændres.

Erfaringsmæssigt stiger udgifterne, hvis der stilles krav til, hvad busserne skal kunne, og det vil naturligvis fortsat være ejerne, der vælger hvor avanceret bussernes IT-plattform skal være.

Når systemet er fuldt implementeret, er Rejseplanen et af FynBus' datawarehouses – herfra hentes alle oplysninger om køreplan- og realtid til FynBus' ledelses- og informationssystemer.

Ikke alle informationer kan fanges automatisk via realtidssystemer, så nogle oplysninger indberettes af FynBus' driftspersonale til visning på diverse platforme – eksempler herpå er omlagte

ruter, busnedbrud, indstillet kørsel på grund af dårligt vejr med mere.

Disse informationer vedligeholdes og vises også fremtidigt via Rejseplanens løsninger.

Trafikinformation under rejsen

FynBus har indført digital trafikinformation på en række områder, bl.a. realtidsvisning på terminalerne på Odense Banegård Center (figur 2) og i Svendborg.

På terminalerne er placeringen af skærme desuden tænkt ind i passagerflowet, så trafikinformationen samtidig viser vej, understøttet af den mere statisk skiltede vejvisning.

Som nævnt i afsnit 3 har vi sat QR-koder på stoppestederne, så også her er informationen digitaliseret. Hvis kunderne har en smartphone og scanner koden, slås direkte op på Rejseplanens digitale afgangstavle for stoppestedet.

Desuden bruger FynBus Rejseplanens app, som vist i figur 3.

Figur 3: Eksempel på app fra Rejseplanen



Figur 2: Odense Banegård Center



App'en kan bruges til rejsesøgninger, som web-udgaven, men også til at finde stoppesteder i nærheden, vise driftsforstyrrelser og så videre. Ved opslag på "afgangstavler" på stoppesteder, nås præcis den samme information, som ved scanning af QR-koden på afgangstavlerne.

I første kvartal af 2014 opdateres app'en med såkaldte "push-notifikationer," så kunden kan abonnere på rejser og automatisk modtage besked, hvis realtidssystemet registrerer, at bussen er forsinket

Denne funktionalitet erstatter FynBus' Busalarm.

På længere sigt forventes yderligere funktionalitet, der opstår som følge af udviklingen af korrespondancesikring, indbygget i kommende opdateringer, så kunden får besked på, at busser rent faktisk venter på hinanden, og kunderne kan bede om, at busser skal vente med mere.

Det store mål er desuden, at integrere teletaxi/flextur så "den samlede rejse" bliver komplet. I samarbejde med de øvrige tra-

fikselskaber og Rejseplanen deltager FynBus i et udviklingsprojekt, der er finansieret af yderområdepuljen.

I løbet af 3-4 år bliver det muligt at bestille og betale rejser, der kombinerer teletaxi – bus- tog – bus – flextur og desuden modtage information om rejsen på hele turen.

Som et lille delprojekt håber FynBus at have teletaxi på den webbaserede Rejseplan allerede i 2014.

Trafikinformation på store rejsemål

Det baggrundssystem FynBus fik udviklet til terminalsystemerne i Odense og Svendborg,

Figur 4



er også udviklet til at kunne integreres i skærmløsninger, som er etableret i forvejen.

I øjeblikket kører FynBus test i samarbejde med Svendborg Erhvervsskoler, Svendborg Gymnasium og Vestfyns Handelsskole og Handelsgymnasium.

Mange steder er der receptionssystemer, og idéen er at bruge disse til også at vise realtids- og trafikinformation, bare ved at systemet i sin playliste tilgår en webadresse.

Dynamisk trafikinformation indgår også som en del af FynBus' alliancepartnerprojekter med Odense Universitets Hospital (OUH) og Syddansk Universitet (SDU).

SDU har indvilliget i at lade FynBus få adgang til godt 30 skærme centralt placeret på SDU's forskellige adresser. Derudover er SDU gået i gang med projektet "Mit Personlige Skema", som FynBus gerne vil deltage i et samarbejde om.

Det bliver en app med en fuld servicepakke til de studerende, hvor de kan blive guidet fra hjemadresse til det pågældende forelæsningssted den enkelte dag. Derudover skal den kunne håndtere adviseringer, aflysninger og al anden information, der kan være vigtig for den enkelte studerende.

Vejvisningsdelen er en opgave FynBus skal være med til at løfte, da vi via Rejseplanen kan medvirke til at få integreret trafikinformationsdelen.

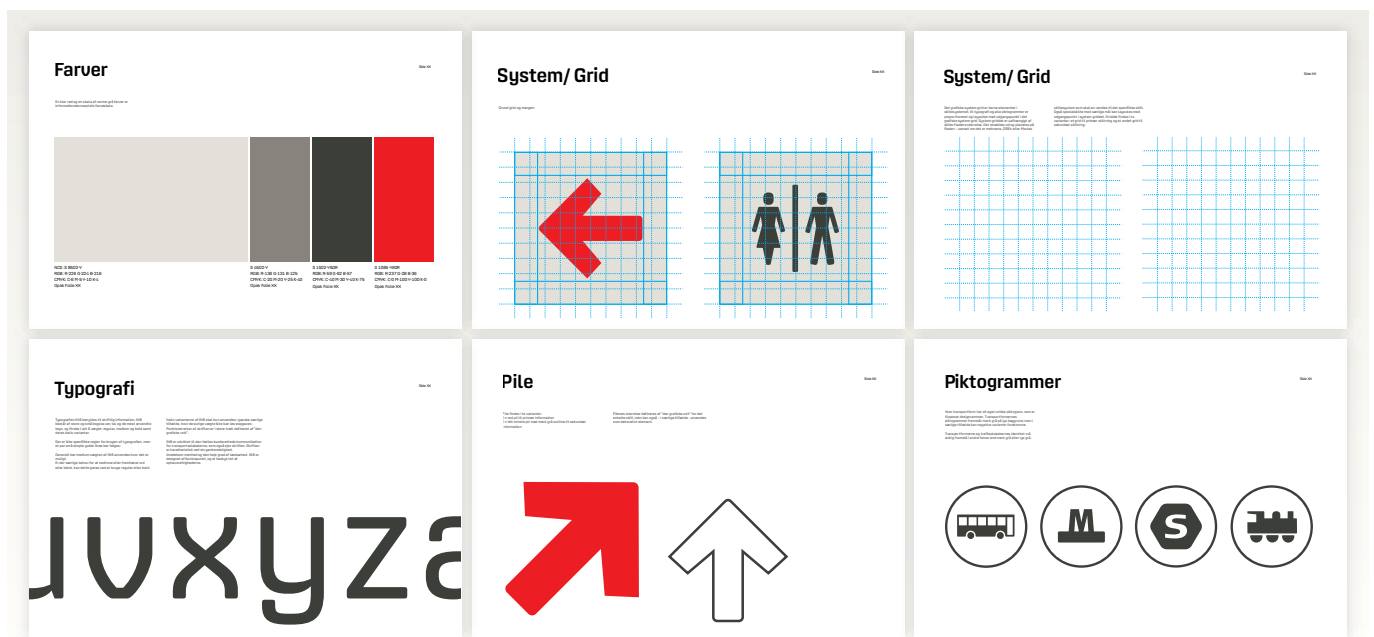
FynBus' bestyrelse har i forbindelse med budget 2014 vedtaget at afsætte 500.000 kr. til forbedring af trafikinformation på og ved OUH. Forventningen er, at Odense Kommune og Region Syddanmark tilsvarende investerer et større beløb, så kvaliteten af informationen om kollektiv trafik kan hæves markant og flere ansatte, patienter og besøgende benytter bus og tog.

Design

I hovedstadsområdet har trafikselskaberne etableret TUS – Trafikselskabernes Udviklings Samarbejde, som også Rejseplanen deltager i. Målet med samarbejdet er at lave fælles løsninger på tværs af trafikarter omkring design af statisk og dynamisk skiltning, ordvalg og grafiske udtryk i øvrigt.

Som en del af strategien om større sammenhæng i den kollektive trafik benytter FynBus de resultater, der tilvejebringes i TUS-samarbejdet – faktisk var Fynbus "first mover" på designet, da informationssystemet på OBC havde premiere lige før designet blev gennemtestet på Flintholm Station.

Figur 5



FynBus' tilgang til at bruge TUS' design er, at der er gennemført – og gennemføres – systematiske tests af, hvordan kunderne opfatter de forskellige elementer, og dermed er der empiri bag de valg, der endeligt implementeres.

På den måde skal FynBus ikke gøre sine erfaringer og foretage tilretninger, og i takt med at flere bruger designet, bliver kunder over hele landet fortrolige med, hvordan det virker.

Trykte køreplaner

FynBus vil i planlægningsperioden sikre en kombination af digital information og trykte køreplaner.

Den trykte køreplan er i sig selv en markedsføring af kollektiv trafik, og der vil løbende blive arbejdet på at forfine layout og indhold.

Et eksempel på dette er, at der i 2014 udvikles køreplaner målrettet de store rejsemål, som fx ungdomsuddannelser og skoler, så der gives et samlet overblik over hvilke ruter, der betjener en given skole.

En af de ændringer, der sker omkring trykte køreplaner, er, at Odenses samlede køreplan ikke udgives fra sommeren 2014. FynBus arbejder hen imod, at køreplanskift på enkelte ruter kan gennemføres med kort varsel, hvis marked eller fx store anlægsarbejder tilsiger det.

Den udvikling blokerer en samlet køreplan for, da der dels skal trykkes erstatningssider, når noget ændres, eller endnu værre; at kunderne agerer i forhold til forældede udgaver af køreplanen, de har liggende i skuffen.

Information og salg

I Rejseplanens strategi har kombination af rejseinformation og billetsalg indgået de seneste par år.

I forlængelse heraf indfører FynBus sin mobilbillet integreret på Rejseplanen, og der bliver samtidig mulighed for en integration af DSB billetter, såkaldte tog+billetter i løsningen også.

Rutekort

I løbet af 2014-15 fornys rutekortene.

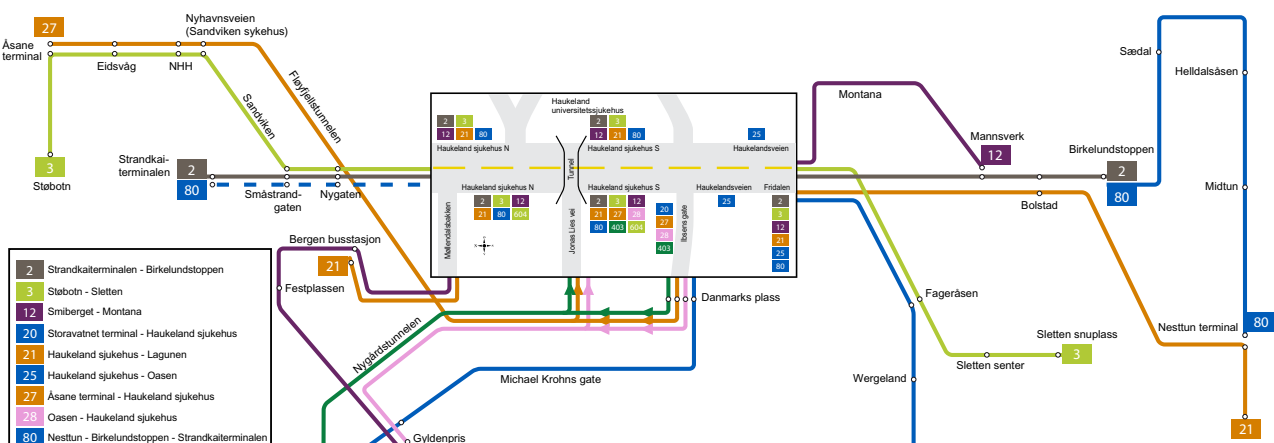
FynBus modtager af og til kritik af, at det nuværende kortmateriale er svært tilgængeligt. Derfor overgår vi til mere generaliserede kort, som det kendes fra andre trafikselskaber. Figur 6 viser et eksempel fra Bergen.

Eksemplet viser, hvordan bybanen – Bergens letbane – er integreret i det samlede trafiksystem som en rute 1, altså en rute på lige fod med den øvrige busbetjening.

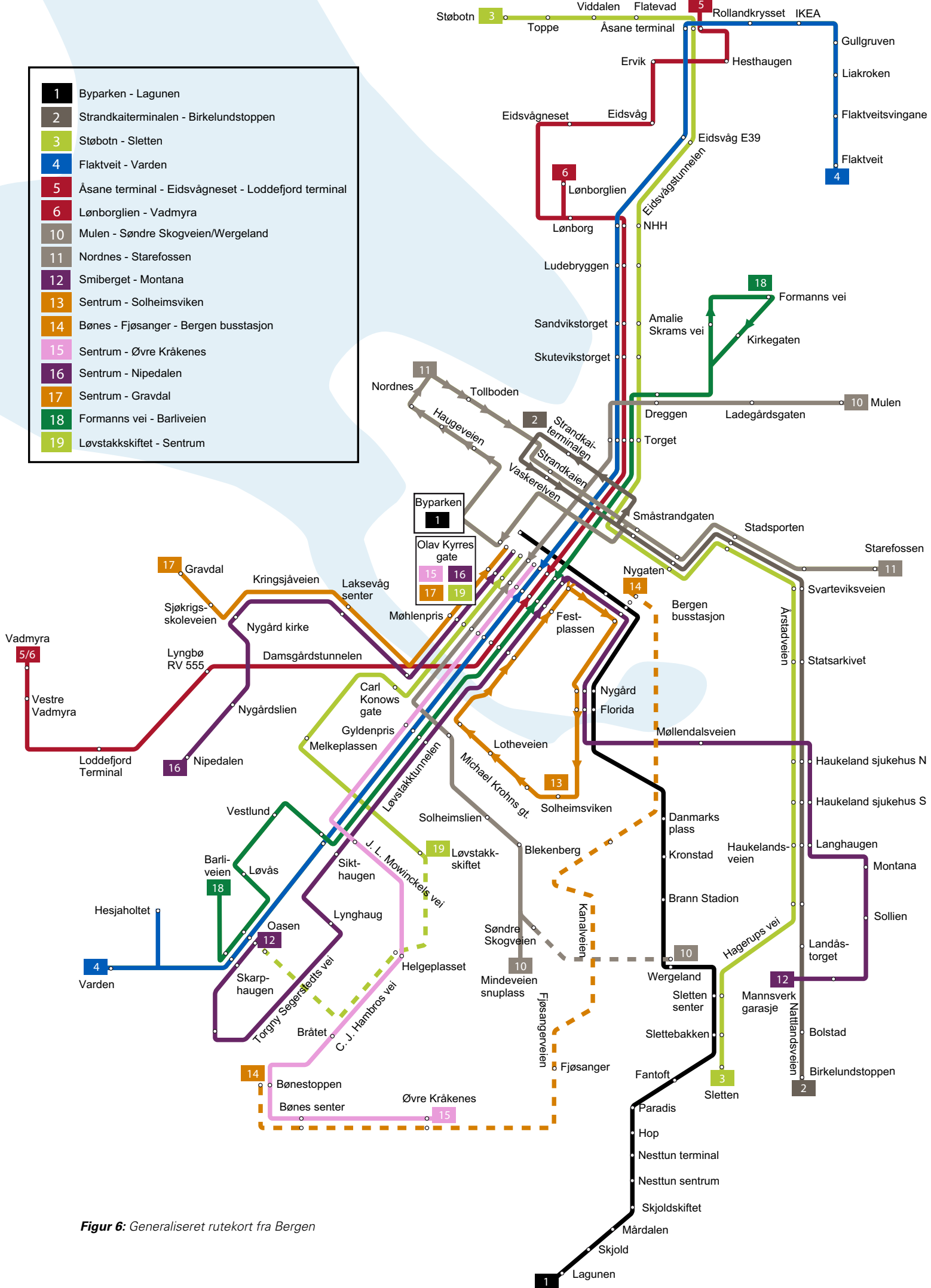
På lidt længere sigt vil rutekortene blive udvidet med oversigtskort på de store rejsemål. Figur 7 viser et eksempel fra Haugeland Universitetssykehus- også i Bergen.

Figur 7 viser, hvordan rutekort og oversigtskort kan kombineres.

Figur 7: Generaliseret rutekort - Haugeland Universitetssykehus



- 1** Byparken - Lagunen
- 2** Strandkai terminalen - Birkelundstoppen
- 3** Støbotn - Sletten
- 4** Flaktveit - Varden
- 5** Åsane terminal - Eidsvågneset - Loddefjord terminal
- 6** Lønborglien - Vadmyra
- 10** Mula - Søndre Skogveien/Wergeland
- 11** Nordnes - Starefossen
- 12** Smibergget - Montana
- 13** Sentrum - Solheimsviken
- 14** Bønes - Fjøsanger - Bergen busstasjon
- 15** Sentrum - Øvre Kråkenes
- 16** Sentrum - Nipedalen
- 17** Sentrum - Gravdal
- 18** Formanns vei - Barliveien
- 19** Løvtakskiftet - Sentrum



Figur 6: Generaliseret rutekart fra Bergen

Ind- dragelse

FynBus arbejder målrettet med at inddrage ønsker fra borgere, kunder, chauffører og andre interessenter i planlægningen af busdriften.

Mange mennesker i og omkring busserne har en viden, der kan bruges til at gøre det endelige produkt bedre. Borgere og kunder har ønsker og forslag til, hvor og hvornår busserne skal køre for at dække deres behov, mens chauffører og entreprenører har værdifuld viden om, hvordan fx køreplaner kan blive bedre, så forsinkelser undgås.

FynBus har i de senere år arbejdet med at give bedre mulighed for at dele sin viden og sine ønsker med organisationen, så alles ønsker kommer i betragtning, og så der hurtigt kan rettes op på fejl og u hensigtsmæssigheder. Samtidig arbejder vi med at reagere hurtigere på ønsker om ændringer, blandt gennem et tættere samarbejde med entreprenørerne.

Arbejdet med inddragelse er en integreret del af det løbende kvalitetsarbejde – blandt andet for at forbedre regulariteten og kapaciteten på de enkelte ruter.

Høringer ved omlægninger og til hverdag

Samtidig har FynBus i de senere år anvendt borgerhøringer i forbindelse med større ændringer i bustrafikken. Blandt andet har borgerne kunnet kommentere tidlige udkast til køreplanerne op til omlægningen af det regionale rute-

net i 2010, ændringerne i Odenses bybusnet i forbindelse med lukningen af servicebusruterne i 2011 og under udarbejdelsen af Svendborgs nye by- og lokalbusnet, der trådte i kraft i 2012.

Mange tusinde borgere har gjort brug af denne mulighed, og det er der blandt andet kommet nye ruter som 810P til Syddansk Universitet, rute 11 i Odense og rute 280 og 281 i Svendborg ud af.

Det er også FynBus' ambition, at borgere og andre interessenter i fremtiden skal inddrages, når der er større ændringer på vej, så brugere og medarbejderes input til trafiksystemet høres.

Også imellem køreplanskifter har brugerne mulighed for at komme med ønsker til ændringer – alle køreplaner kan nemlig kommenteres på FynBus.dk, så der enten kan tages øjeblikkelig aktion eller samles op til næste ordinære køreplanskifte.

Man kan også tage debatten med FynBus og andre passagerer på Facebook. Her har trafikskabet siden 2011 haft en populær tilstedeværelse, hvor man kan få svar på sine spørgsmål og komme med input til alle aspekter af et trafikskabs hverdag.

Input fra chaufførsædet

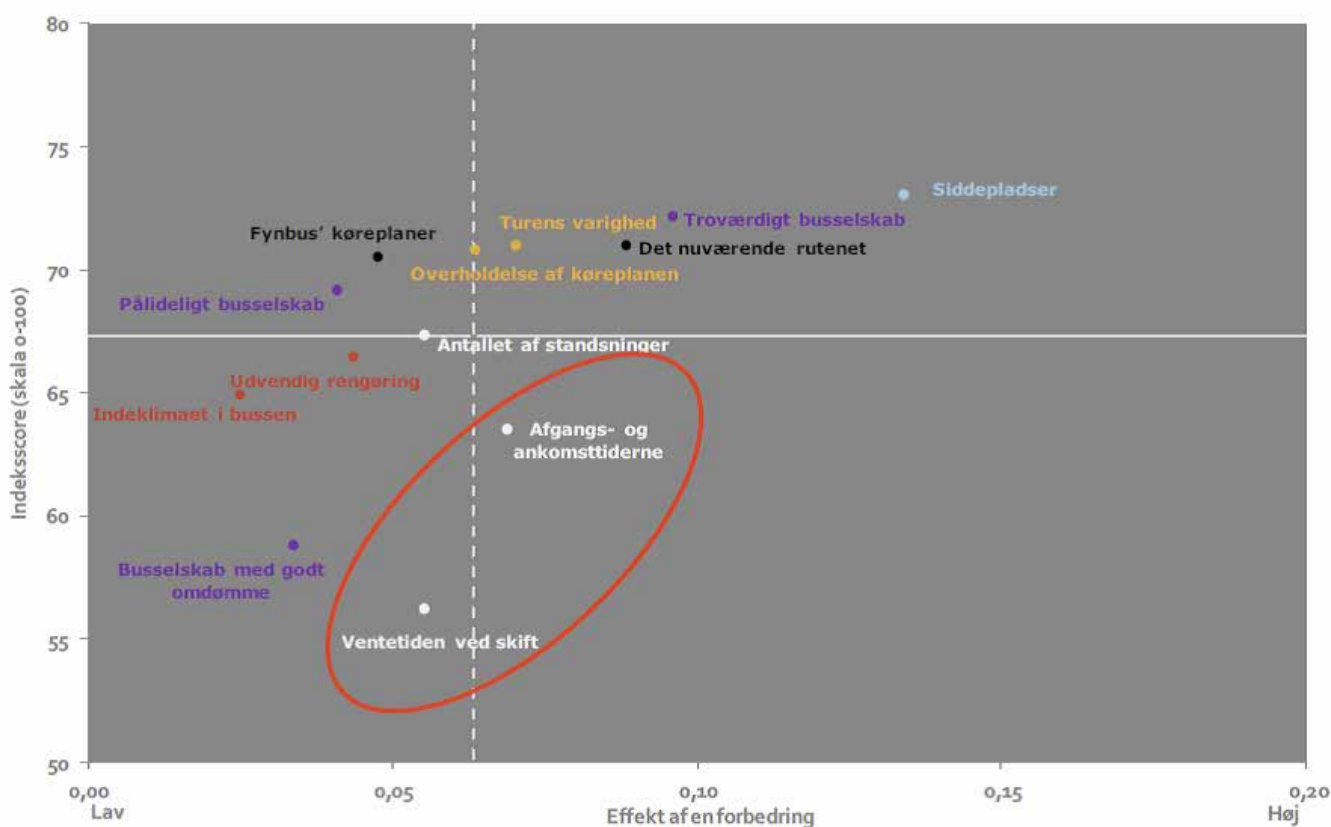
FynBus har også arbejdet målrettet med at inddrage chaufførerne bedre. Alle chauffører kan via webportalen VoresFynBus debattere, læse nyheder og teste deres viden, mens et panel af chauffører fra de større entreprenører kommer med input til kommende markedsføringskampanjer og produkter.

Næsten alle chauffører på Fyn har nu også været på kursus i kundeservice og billettering. Her har de også kunnet debattere FynBus' strategi med repræsentanter for ledelsen.

Måling af tilfredshed

En anden metode til at få et bedre billede af, hvor godt kundernes behov opfyldes, er ved løbende at foretage kvantitative tilfredshedsmålinger blandt passagererne.

Figur 1: Indsatskort_Tilfredshedsundersøgelse marts 2013



Disse målinger foretages hvert kvartal og er koblet til kontrakterne med de entreprenører, der kører efter incitamentskontrakter – dvs. at en del af entreprenørens betaling for buskørslen er afhængig af kundernes tilfredshed.

Hvert år i marts foretages desuden en større måling blandt passagererne, der giver et mere detaljeret billede af kundernes oplevelse af den leverede service på tværs af en række dimensioner.

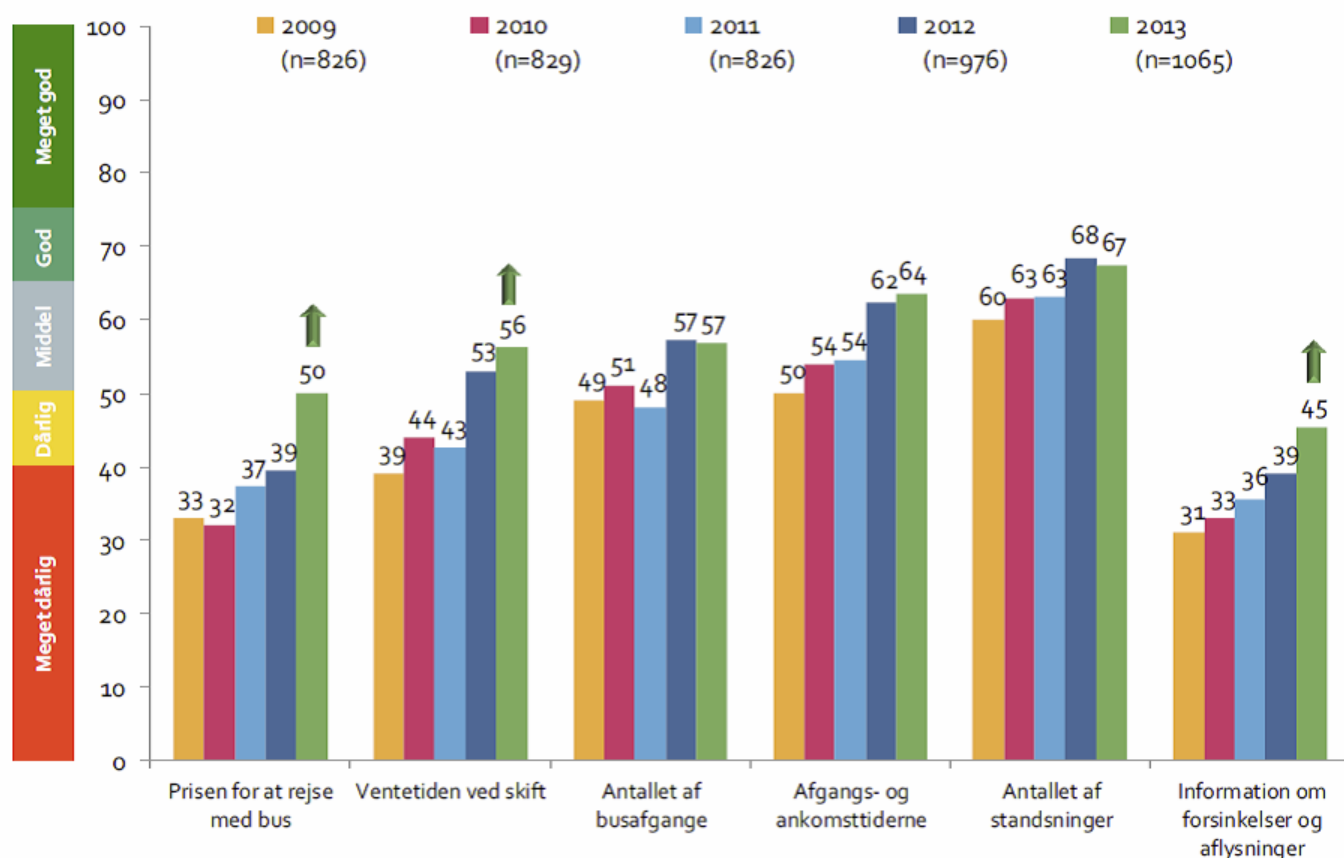
Tilfredsheden med FynBus tog et kraftigt dyk under strejken i 2008, men er siden da steget støt som resultat af et målrettet arbejde med at genvinde passagerernes tillid og overvinde imagetabet.

Den gruppe, der har været mindst tilfreds med FynBus har været de unge, men efter trafikkselskabet har etableret sig på Facebook, hvor der er bedre mulighed for at komme i dialog med

denne kundegruppe, er de unges tilfredshed steget mere end andre grupper.

Gennem disse målinger kommer FynBus tættere på, hvad der er vigtigt for kunderne, og der arbejdes målrettet med at sætte ind over for de parametre, der kan forbedre oplevelsen af busturen.

Figur 2: Tilfredshed med FynBus_Tilfredshedsundersøgelse marts 2013



Det er også FynBus' ambition, at borgere og andre interesser i fremtiden skal inddrages, når der er større ændringer på vej, så brugere og medarbejderes input til trafiksystemet høres.

Billettering

*Et af FynBus' styringshåndtag i forhold til kunderne er **takster og takspolitikken**. Dette afsnit beskriver FynBus' takst- og zonesystem og de hertil knyttede billetterings- og salgssystemer. Ligeledes beskrives FynBus' samarbejde med de øvrige trafikselskaber omkring bus og tog-samarbejdet og udrulningen af Rejsekortet.*

Takst- og zonesystem

FynBus er inddelt i 95 takstzoner, jf. figur 1, og prisen for en rejse bestemmes af antallet af zoner mellem start- og slutpunktet for rejsen.

Takstprodukter

FynBus har en række billetter, der kan **inddeles i følgende kategorier:**

BILLETTER:

- **Enkeltbilletter**
 - Kontantbillet
 - Gruppetilbillet
 - Straksgruppetilbillet
 - Tilkøbsbillet
 - SMS-billet
 - Mobilbillet
- **Flerturskort**
 - Turkort
 - Værdikort
 - KVIKkort
- **Periodekort**
 - Månedskort
 - Skolekort
 - Ungdomskort
 - Pensionistkort
 - Erhvervskort

SPECIAL-BILLETTER:

- **Eventbillet**
- **Attraktionsbillet**
- **1-dags billet (især til turister)**
- **Weekendbillet (kun sammen med gyldigt periodekort)**
- **Cykelbillet**

DSB (som del af det landsdækkende bus og tog-samarbejde):

- **Kontantbillet**
- **Klippekort**
- **Periodekort**

Takstdifferentiering

FynBus tilbyder prisdifferentiering i forhold til:

- **Mængde** (i forhold til både antal personer og antal rejser)
 - Grupper på over 15 rejsende får 50 % rabat på grupperejse.
 - Jo flere rejser på et KVIKkort, des højere rabat pr. rejse.
 - 10 måneders rejse på periodekort giver 2 gratis måneder (10+2).
- **Passagergruppe**
 - Børn under 16 år får 50 % rabat
 - Pensionister får 60 % rabat på KVIKkort i tidsrummene 9-13, 17-24 og hele weekenden.
- **Rejselængde**
 - Ved rejser udover 10 zoner betales for maksimalt 10 zoner.

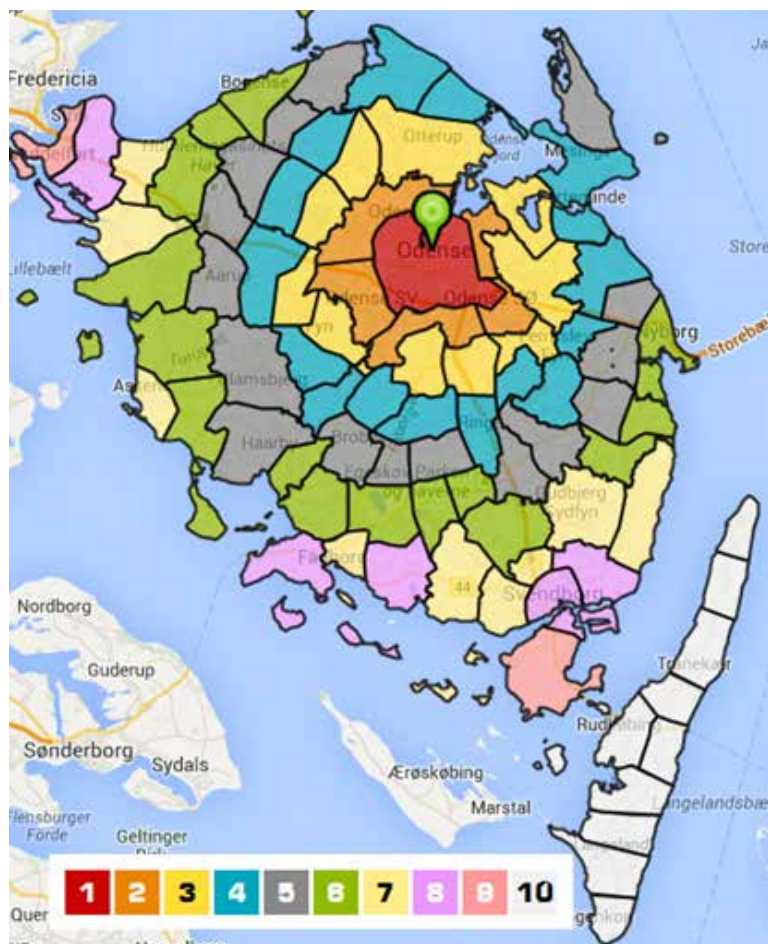
Tidspunkt på dagen

- I natbusser hæves prisen på enkeltbilletter med 50 %

Landsdækkende ordninger

- 1 betalende voksen kan tage 2 børn under 12 år gratis.
- 1 betalende barn under 16 år kan tage 1 barn under 12 år med gratis.
- 20 % rabat på rejser med KVIKkort udenfor myldretiden ("off-peak rabat").
- Ungdomskort til reduceret pris, der dækker hele FynBus' område.

Figur 1: Zonekort med oplysninger om antal zoner med udgangspunkt i Odense zone 01.



Takstrække

FynBus justerer normalt taksterne 1 gang årligt den 3. søndag i januar, samtidig med de øvrige trafikselskaber i Danmark. Den aktuelle takstrække for 2013 fremgår af figur 2.

FynBus' takstniveau varierer efter produkterne. I forhold til enkeltbilletter er rejser på turkort ca. 20 % billigere, KVIKKort er ca. 30-40 % billigere, mens rejser på periodekort er mindst 60 % billigere ved 40 rejser pr. måned.

Billetterings- og salgssystem

Billetteringsudstyr

FynBus har siden 2002 haft elektronisk billetteringsudstyr, der i al væsentlighed består af en billetmaskine til udstedelse af enkeltbillet, tilkøb, grupperejser mv. og en kortlæser til validering af turkort, KVIKKort og periodekort.

Det elektroniske udstyr er koblet sammen med kortudstedelsen i et centralt system, og sikrer udover billetindtægter omfattende data om kundernes rejseadfærd og bussernes driftsafvikling.

I 2009 indførte FynBus som det første trafikselskab i Danmark SMS-billetter, og fra 2011 har det også været muligt at købe Mobilbilletter via en smartphone-app. Alle elektroniske produkter produceres af FynBus.

Ca. 80 % af rejserne i FynBus registreres elektronisk. Øvrige rejser foregår især på DSB-produkter, men også som SMS/mobilbillet og medfølgende gratisbørn.

Salgskanaler

FynBus benytter sig af en række salgskanaler i forhold til de enkelte produkter:

- **Bussen:**
 - Kontantbilletter (på nær SMS- og Mobilbillet).
 - Salg og opfyldning af turkort
- **Salgssteder:**
 - Salg og opfyldning af turkort (FynBus kundecentre)
 - Udstedelse af periodekort (FynBus kundecentre).
 - Opfyldning af værdikort og periodekort (eksterne salgssteder).
 - Fælles periodekort (FynBus / DSB-kundecentre).
 - DSB-billetter (DSB-kundecentre og salgssteder).
- **Web:**
 - Bestilling af KVIKKort og periodekort (kortsalg.dk).
 - Bestilling af Ungdomskort (ungdomskort.dk).
 - Bestilling af erhvervskort (Work Plus portal).

- **Mobile enheder:**

- Køb af SMS-billet og Mobilbillet

Figur 2: Takstrække pr. januar 2013

TAKSTER

Gyldig fra 20. januar 2013

Kontant- og SMS-billetter*			10-turskort**			Periodekort						Natbustakster****			
Zoner	Voksen	Barn	Zoner	Voksen	Barn	Zoner	Voksen		Barn / pensionist		Skolekort		Zoner	Natbustakst	DSB-tillæg
							30 dage	Pris pr. dag	30 dage	Pris pr. dag	Voksen 30 dage	Barn 30 dage			
1	23,-		1			2	371,-	12,37,-	186,-	6,20,-	223,-	112,-	1	35,-	12,-
2	24,-	12,-	2	165,-	83,-	3	588,-	19,60,-	294,-	9,80,-	353,-	177,-	2	36,-	12,-
3	31,-	16,-	3	260,-	130,-	4	718,-	23,93,-	359,-	11,97,-	431,-	216,-	3	47,-	16,-
4	41,-	21,-	4	330,-	165,-	5	847,-	28,23,-	424,-	14,13,-	508,-	254,-	4	62,-	21,-
5	51,-	26,-	5	405,-	203,-	6	975,-	32,50,-	488,-	16,27,-	585,-	293,-	5	77,-	26,-
6	61,-	31,-	6	480,-	240,-	7	1.103,-	36,77,-	552,-	18,40,-	662,-	331,-	6	92,-	31,-
7	71,-	36,-	7	555,-	278,-	8	1.234,-	41,13,-	617,-	20,57,-	740,-	370,-	7	107,-	36,-
8	81,-	41,-	8	625,-	313,-	9	1.358,-	45,27,-	679,-	22,63,-	815,-	408,-	8	122,-	41,-
9	91,-	46,-	9	710,-	355,-	10	1.482,-	49,40,-	741,-	24,70,-	889,-	445,-	9	137,-	46,-
10	100,-	50,-	10	750,-	375,-	Partoutkort	1.782,-	59,40,-	891,-	29,70,-	1.069,-	535,-	10	150,-	50,-

Gruppenbilletter					KVIKkort voksen			KVIKkort barn			1-dagsbillet*****				
Zoner	Fra 15 personer****		Fra 8 personer		Zoner	Pris pr. tur		Pris pr. tur		Zoner	Fyn/Langeland	Odense			
	Pr. voksen	Pr. barn	Pr. voksen	Pr. barn		1-20 ture	21-40 ture	Over 40 ture	1-20 ture	21-40 ture	Over 40 ture				
1					2	14,00,-	13,30,-	12,60,-	7,00,-	6,65,-	6,30,-	Voksen	170,-	40,-	
2	12,-	6,-	16,-	8,-	3	21,20,-	20,14,-	19,08,-	10,60,-	10,07,-	9,54,-	Barn	85,-	20,-	
3	16,-	8,-	25,-	13,-	4	26,90,-	25,56,-	24,21,-	13,45,-	12,78,-	12,11,-	Rejsegods***			
4	21,-	11,-	32,-	16,-	5	33,10,-	31,45,-	29,79,-	16,55,-	15,72,-	14,90,-	Barnevogne		0,-	
5	26,-	13,-	39,-	20,-	6	39,30,-	37,34,-	35,37,-	19,65,-	18,67,-	17,69,-	Klapvogne		0,-	
6	31,-	16,-	47,-	23,-	7	45,50,-	43,23,-	40,95,-	22,75,-	21,61,-	20,48,-	Kørestole		0,-	
7	36,-	18,-	54,-	27,-	8	51,80,-	49,21,-	46,62,-	25,90,-	24,61,-	23,31,-	Cykler		25,-	
8	41,-	21,-	61,-	30,-	9	58,00,-	55,10,-	52,20,-	29,00,-	27,55,-	26,10,-	Tilkøb 1 zone			
9	46,-	23,-	69,-	34,-	10	64,20,-	60,99,-	57,78,-	32,10,-	30,50,-	28,89,-	Voksen			
10	50,-	25,-	73,-	36,-	Yderligere rabat			5,00%	10,00%	Værdikort Odense			Barn		
								5,00%	10,00%	Pr. tur			Nat		
								5,00%	10,00%	10,-					

*SMS-billetter: SMS-billetter udstedes til min. 2 zoner.

**10-turskort: 10-turskort er gyldige i 1 år.

**10-turskort udstedes til min. 2 zoner.

*FynBus tilgængelige ubeskrivede og genanvendelige elektroniske kort for rejser og ture.

*Ved førstegangssalg af de elektroniske turskort opkræves et gebyr på kr. 50,-.

***Rejsegods - cykler: Cykler medtages ikke i bybusser.

****Natbuser: I natbuser skal der foretages tilleg på enkeltbilletter og DSB billetter svarende til ca. 50 % af enkeltbilletsprisen.

*****1-dagsbilletter: Ved køb af 1-dagsbillet kan du rejse ubegrænset med rabat til en hel dag i Odense eller hele FynBus' område. 1-dagsbilletter er ikke gyldige i natbuserne.

*****Gruppenbilletter: Gruppenbilletter til 15 personer og opletter skal forebestilles minimum 7 hverdage inden rejsen, på www.FynBus.dk.

REJS ENDNU BILLIGERE MED DIT KVIKKORT

Rejs mellem 11.00 - 13.00 og 18.00 - 07.00 på hverdage, samt hele døgnnet lørdag, søndag og helligdage - så sparer du yderligere 20% på din KVIK kortrejse

BØRNERABAT

Husk gyldig legitimation (gygesikringsbevis)

REJS IKKE UDEN GYLDIG BILLET ELLER KORT!

Rejs du uden gyldig billet, koster det 750 kr. kontrolafgift.

Bus og tog samarbejdet

FynBus indgår i det landsdækkende bus og tog samarbejde, der sikrer fri omstigning mellem bus og tog med DSB-billetter og kort.

Der er fuldt samarbejde for de rejser, der går på tværs af FynBus' område, hvor FynBus accepterer gyldige DSB-billetter og kort i bussen.

For rejser med start og slut indenfor FynBus' område er der fuldt takstsamarbejde i forhold til fri omstigning mellem bus og tog i rejsens start og slutzone, de såkaldte omstigningsområder, ligesom der er fuldt takstsamarbejde for alle rejser på periodekort. Eneste undtagelse fra samarbejdet er klippekort og enkeltbilletter, hvor FynBus og DSB har forskellige takster, og hvor produkterne ikke er gensidige udover omstigningsområderne.

I samarbejdet er fordelingen af indtægterne frem til 2013 sket på baggrund af passagerinterview og tællinger i togene. Fremover sker fordelingen på baggrund af fast fordeling.

Takster som strategisk styringsværktøj

Taksterne fungerer hos trafikelskaberne som styringsværktøj i forhold til:

- At tiltrække nye kunder eller fastholde eksisterende.
- At påvirke passagerernes adfærd
- Øge indtægterne

Trafikelskaberne har selv takstkompetencen, men er overordnet bundet til et takststignings-

loft, der fastlægges af staten og som svarer til udviklingen i pris- og lønindekset.

FynBus har gennem en årrække arbejdet med at skabe flere selvbetjeningsløsninger for at give kunderne flere muligheder, samt for at nedbringe antallet af kontantbilletteringer i busserne og antallet af henvendelser i kundecentrene. Især indførelsen af KVIKkort har medført et markant fald af kontantbilletteringer i busserne. Siden KVIKkortets indførelse i 2009 er andelen af rejser, der betales kontant i bussen, faldet fra 23 % til 10 %, jf. figur 3.

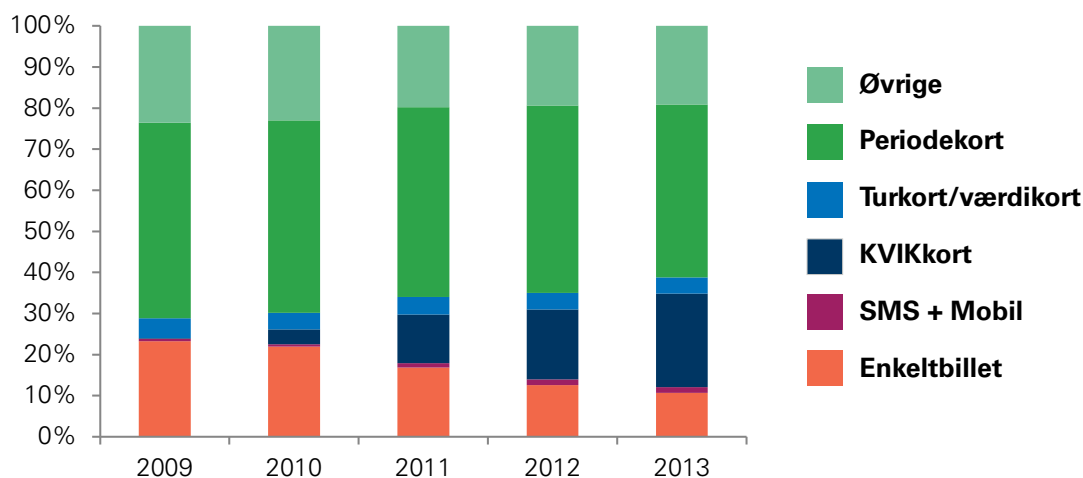
Færre kontantbilletteringer er samtidig med til at mindske billetteringstiden og dermed den samlede rejsetid.

Overgang til landsdækkende enkeltbillet og Rejsekort

I 2015 forventes indført en landsdækkende enkeltbillet, der sikrer ensartede billetteringsregler i hele landet. For FynBus' vedkommende vil det have begrænsede konsekvenser, der primært vil relatere sig til de længste rejser inden for Odense Kommune.

Det landsdækkende enkeltbilletsystem forventes at kunne implementeres i FynBus' nuværende billetmaskiner, men i en forenklet form i forhold til den nuværende kontantbillettering.

Figur 3: Fordelingen af antal rejser på billettyper



FynBus har målrettet markedsført selvbetjeningsløsninger og kombineret det med etablering af kundeambassadørkorps, der aktivt opsøger kunderne med henblik herpå. Som det fremgår af figur 4 er antallet af udstedte KVIKkort steget voldsomt fra 2009 til i dag, således at der nu udstedes over 30.000 nye KVIKkort årligt. Samlet er der udstedt over 100.000 KVIKkort siden 2009.

Antallet af rejser udført på KVIKkort udgør nu næsten 25 %.

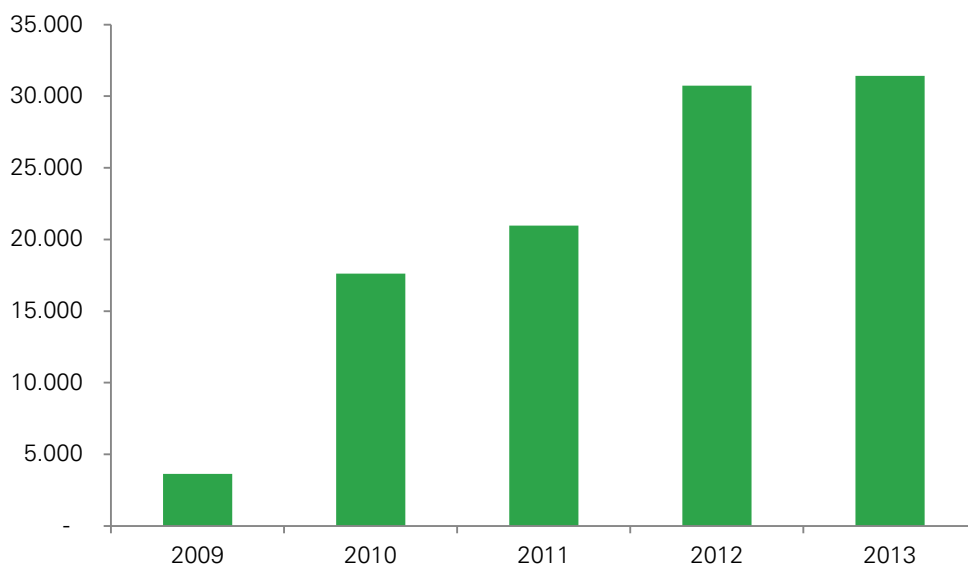
Rejsekortet er i gang med at blive udrullet i hele Danmark. FynBus og Bornholm har endnu ikke tilsluttet sig Rejsekortet, men FynBus forventer, at tilslutte sig senest når det nuværende system er teknisk forældet og afskrevet omkring 2017.

Både den landsdækkende enkeltbillet og Rejsekortet kan indføres med de nuværende takstzoner.

FynBus har lavet aftale med DSB om at tilpasse taksterne for KVikkort og periodekort til Rejsekortets takster med henblik på at sikre fuld takstharmonisering ved takstskiftet i januar 2016.

Såfremt FynBus indfører Rejsekortet, vil selve implementeringen skulle ske over en periode, hvorved både FynBus nuværende system og Rejsekortet vil skulle fungere parallelt. Ved en overgang til Rejsekortet er det ikke afklaret, i hvilke busser, der skal monteres fuldt udstyr, og i hvilke busser, der skal monteres et mere enkelt udstyr, et såkaldt "Rejsekort light".

Figur 4: Udstedte KVikkort



Flex- trafik

Formålet med flexkørsel er at medvirke til at reducere kørselsomkostningerne gennem effektiv bestillingshåndtering, kørselskoordinering, administration, rådgivning og planlægning samt varetagelse af udbud.

Opgaven er at understøtte processerne i kommuner og region, lige fra borgeren bestiller kørslen til den udføres som koordineret flextrafik.

Overordnet består flexkørsel af 4 kørselsordninger:

- **Teletaxi**
- **Kommunale kørselsopgaver** i henhold til sociallovgivning mv.
- **SBH-kørsel** - transport af særligt bevægelseshæmmede
- **Siddende patientbefordring** til behandling på sygehuse

Alle 4 kørselsordninger koordineres i et IT-logistiksystem, der sikrer en optimal kørselsplanlægning ud fra de aktuelle kørselsopgaver. Systemet matcher ud fra billigste pris de taxibilere, der aktuelt er til rådighed, med kundernes behov for den bestilte kørselsopgave, for eksempel en bil med lift til kørestolsbrugere.

Samkørsel af kunder i de fire kørselsordninger sikrer en omkostningseffektiv anvendelse af de offentlige udgifter til kørsel.

Det er lovbestemt, at trafikelskaberne skal varetage handicapkørslen.

Det er frivilligt for kommunerne, om de ønsker, at FynBus skal koordinere den øvrige kommunale kørsel, eller om kommunen selv vil håndtere opgaven.

FynBus har siden 2009 samarbejdet med kommuner vedr. varetagelse af kommunale kørselsordninger.

Tabel 1 viser en status for, hvilke kørselsordninger ejerne har bestilt FynBus til at varetage pr. januar 2014.

Tabel 1: Kørselsordninger i FynBus bestillingscentral

Kommune	Handicap kørsel	Læge kørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genop træning	Aktivitets dagcenter	Special skole	Paragraf kørsel	Elev kørsel	Tele kørsel	Siddende patientbef.
Assens	x	x	x	x		x		x	x	
Faaborg midtfyn	x	x	x	x	x			x	x	
Kerteminde	x	x	x	x	x	(x)	x	(x)	x	
Langeland	x	x	x	x			x		x	
Middelfart	x	x	x						x	
Nordfyn	x	x	x			x		x	x	
Nyborg	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	x	x	
Odense	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Svendborg	x	(x)							x	
Ærø	x	x	x						x	
Region									x	x

Krydser omsluttet af () viser kørsler på vej til kommunerne med rødt, og til FynBus med sort.

I daglig tale opdeles kørslen i to typer:

- **Fast kørsel**, som foregår i et fast mønster, for eksempel kørsel til aktivitets- og dagcentre eller skoler.
- **Variabel kørsel**, som er mere sporadisk, for eksempel lægekørsel.

Al kørsel udføres af private vognmænd med taxi eller minibuser. Vognmændene indgår rammeaftaler med trafikelskaberne gennem offentlige EU-udbud.

FynBus gennemfører løbende udbud af flexkørsel, i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik, for den variable kørsel.

For den faste kørsel sker udbud i tæt samarbejde med kommunerne, enten særkilt for en kommune eller samlet for flere kommuner med den samme kørselstype.

I slutningen af 2013 er FynBus, i samarbejde med blandt andet Odense Kommune, begyndt at undersøge mulighederne for at

integrere en del af rutekørslen for skoleelever i flexkørsel, for på den måde at sikre en bedre kørselsoptimering.

Dette udviklingsarbejde forventes udvidet i de kommende år, i tæt samarbejde med de enkelte kommuner.

Opgaverne i forbindelse med kommunal bestillingskørsel kan kort beskrives således:

- **Visitation og evt. bevilling**
- **Registrering af stamdata**
- **Bestilling**
- **Planlægning**
- **Gennemførelse**
- **Afregning**

Visitationsopgaven ligger altid i kommunerne, som ud fra lovgivning og de enkelte regelsæt tager stilling til, hvilke borgere, der er kørselsberettigede.

Registrering af stamdata foregår enten ved at FynBus indtaster data ud fra en mail eller kommuner og sygehuse registrerer online.

Bestilling foregår ved at kunderne ringer til FynBus, eller kommuner og sygehuse selv foretager bestillingen.

FynBus har i 2013 påbegyndt et arbejde med selvbetjeningsløsninger, og planlægger, at der i løbet af 2014 vil være selvbetjeningsløsninger for alle kørselstyper. Det vil betyde, at borgere eller kommunale institutioner og forvaltninger selv kan bestille kørslen online, hvis det ønskes.

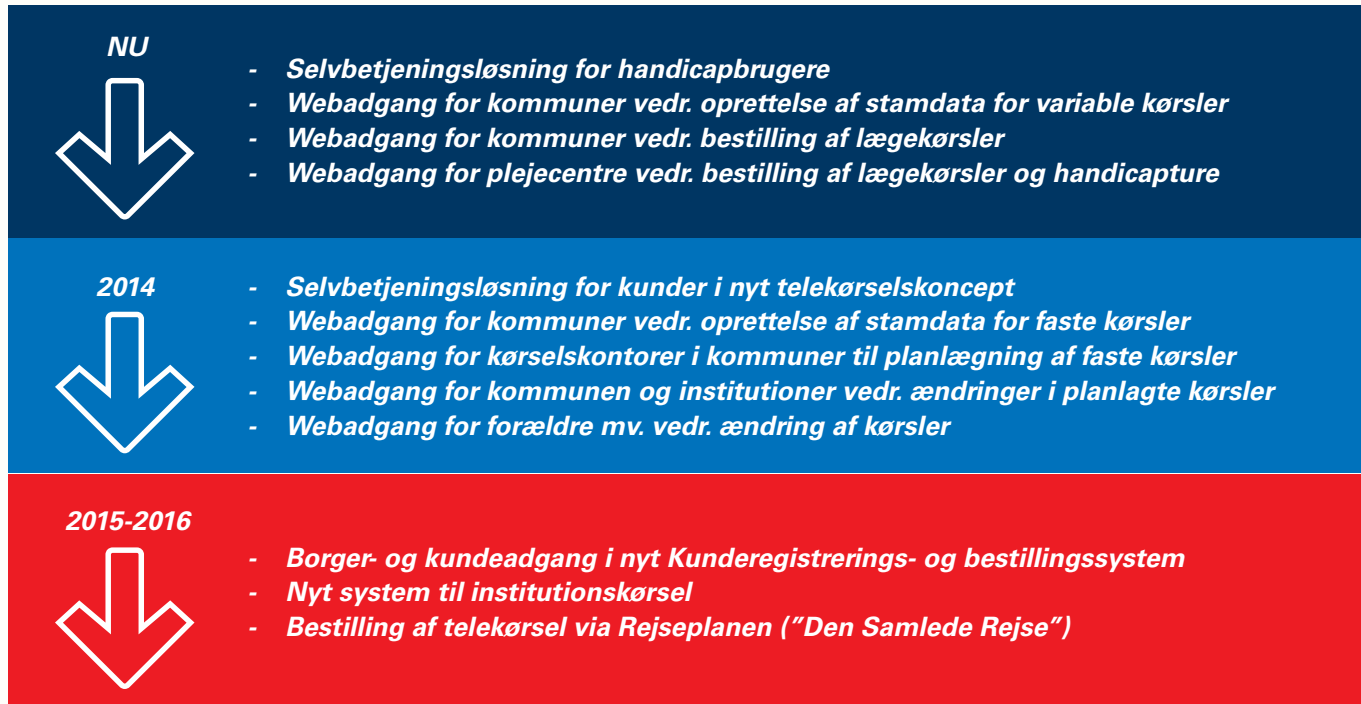
Derved kan de administrative udgifter til FynBus reduceres væsentligt. I løbet af 2015-2016 vil selvbetjeningsløsningerne forbedres yderligere.

tuelt skal foretages en investering i et landsdækkende system.

Planlægningen af kørslerne sker i IT-systemer som ud fra forskellige parametre, fx geografiske koordinater, vognkapacitet og beregnede køretider, tilrettelægger den mest optimale tur inden for de fastlagte serviceniveauer.

IT-systemerne udsender automatisk turene til bilerne hos den enkelte vognmand. De enkelte biler koordineres og overvåges via GPS, og en

Figur 1: Udviklingsplan for selvbetjeningsløsninger



Fynbus arbejder løbende med effektivisering af arbejdsprocesserne.

Fynbus arbejder med forbedringer, der teknisk understøtter effektiv bestilling og effektiv planlægning af kørslerne. Dette vil ske gennem løbende optimeringsprojekter og udvikling af nuværende og nye systemer.

For eksempel har FynBus eget system til planlægning af faste kørsler. Dette system vil blive udviklet, bl.a. med webløsninger, i samarbejde med kommuner, indtil det er afklaret, om der even-

døgnbemandet trafikstyring sikrer håndtering af uforudsete situationer og forsinkelser.

Trafikstyringen foretager endvidere kontrol med at vogne og chauffører overholder retningslinjerne i de indgåede kontrakter.

FynBus står for afregningen med taxi-selskaberne og dokumentationen overfor kommunerne.

Da alle ture afregnes efter en på forhånd planlagt pris, sker afregningen fra trafikskabet til vognmændene og dermed spares unødigt kontrol af fakturaer. FynBus sikrer, at eventuelle korrektioner i den planlagte kørsel afregnes med vognmændene og medvirker dermed til kvalitetskontrol af de udførte kørsler.

FynBus arbejder løbende på at styrke ledelsesinformationerne til kommuner og region i form af udvikling af nøgletal omkring effektivitet, økonomi og kvalitet. Både udviklingen af parametre og rapporteringen sker i tæt samarbejde med ejerne.

I 2013 er der påbegyndt et introduktionskursus for alle chauffører, der udfører flexkørsel. Uddannelsen vil løbende blive udviklet de kommende år med et modul 2 og 3.

Gennem løbende information og dialog med vognmænd og brancheorganisationer vil FynBus tilstræbe, at et godt og konstruktivt samarbejde opretholdes og styrkes.

Indtil nu har lokale kommunale opgaver i stort omfang været udført af lokale taxiselskaber i en fælles kørselskoordination, hvor de 4 kørselsordninger planlægges og udføres samlet.

Når trafikskaberne koordinerer kørslen, sker der en væsentlig påvirkning af strukturen i taxibranchen.

På tværs af kommunegrænserne opstår der en øget konkurrence, og lokale og regionale monopoler afvikles. Denne effekt forstærkes, når der også koordineres på tværs af regionsgrænser.

Den øgede koordination betyder en væsentlig reduktion af udgifterne for det offentlige. De fælles udbud betyder en hårdere konkurrence på enhedspriserne, kommuner og regioner har indført en strammere visitationspraksis, og endelig har finanskrisen medført et fald i privat efterspørgsel efter taxikørsel. Disse forhold betyder tilsammen, at der kan være et væsentligt omsætningsfald i taxibranchen, og antallet af bevillinger er som følge heraf faldende.

Man må derfor forvente, at denne voldsomme strukturalpasning på sigt kan føre til højere enhedspriser.

Kommunerne har en dobbelt interesse. På den ene side ønskes en omkostningseffektiv indkøb af kørsel. På den anden side har kommunerne opgaven og ansvaret for, at der er taxibil til rådighed i lokalsamfundet.

FynBus vil derfor, i samarbejde med taxibranchen og kommunerne, søge at finde løsninger, der tilgodeser begge hensyn og som gør det muligt at drive en fornuftig taxiforretning.

Service mål for alle ordninger

Udover effektivisering af visitering og koordinering af kørslerne er serviceparametre afgørende for kørselsomkostningerne.

Jo højere service – jo højere pris.

Service mål kan omfatte:

- **Bestillingstidspunkt** (åbningstid for bestilling).
- **Bestillingsfrist** (kort frist kan betyde dårligere koordinering).
- **Søgeinterval** (interval til brug for koordinering, typisk -15/+45 min.).
- **Service tider** (fastsættelse af hjælpemidler, afhentning ved entredør m.v.).
- **Afhentningstider** (tidsinterval af ventetid eks. før behandling og før hjemkørsel).
- **Omvejskørsel** (i % af direkte køretid)
- **Køretid** (hvor lang tid må borger/patient sidde i bilen).
- **Senest fremme** (+5 minutter i forhold til oplyst tidspunkt – Hvor lang tid før må de være fremme?).

Kommune og region har direkte indflydelse på service mål, der kan fastsættes efter kørselsstype, behov og ønsker fra den enkelte kommune. FynBus kan rådgive vedr. konsekvenser af de valgte service mål.

FynBus vil arbejde for at **øge kundetilfredsheden for kommunens borgere og regionens patienter** bl.a. ved:

- Opnåelse af en rettidighed på 95 % ved afhentning og aflevering
- Mål om, at 85 % af alle telefoniske bestillinger i bestillingscentralen besvares inden 120 sek.
- Reducering af klager og besvarelse med redegørelse inden 5 hverdage.
- Fra 2014 gennemførelse af tilfredshedsundersøgelse hos brugerne.
- Øge kendskab til Flexkørsel gennem markedsføring af kørselsordningerne i samarbejde med kommunerne.

Busser

I dette afsnit beskrives FynBus' forventninger til udviklingen i busflåden de kommende år.

Traditionelt er en ny kontraktperiode det tidspunkt, hvor det er optimalt at forholde sig til ændringer i busparkens teknologi og miljøstandard.

Udviklingen i Odense er dog et eksempel på, at det i en kontraktperiode er nødvendigt med fleksibilitet på materiel siden.

Der er i 2013 indsat ledbusser på ruten til Syddansk Universitet for bedre at tilpasse kapaciteten til efterspørgslen. Desuden er der indsat små busser på Cityruten for bedre at kunne betjene bymidten.

Busser

Som nævnt er udbud og ny kontrakt hensigtsmæssige tidspunkter til at tage stilling til krav til bussernes alder, indretning, kapacitet og miljøstandard.

Tabel 1 viser, hvornår kontrakterne udløber hos de enkelte ejere og entreprenører.

Erfaringerne fra de gennemførte processer omkring udbud, senest i Svendborg, er, at der er størst opmærksomhed omkring bustyper i de større udbud og ved kørsel, hvor der er mange kunder.

Til transport af skolebørn vælges typisk ældre turistbusser. Det indebærer både billige priser og mange siddepladser, der ofte er den optimale løsning i morgenmyldretiden.

Af hensyn til prisen vælges desuden, at busserne ikke behøver at fremstå som beskrevet i FynBus' designmanual.

Trafikstyrelsen har analyseret krav til brug af sikkerhedsseler i forbindelse med skolebuskørsel.

Styrelsen anbefaler brug af seler, men overlader det til kommunernes stillingtagen i forbindelse med udbud, og det indgår derfor i ejernes og FynBus fælles overvejelser, når udbud forberedes.



Tabel 1: Busser og kontraktudløb

EJER:	ENTREPRENØR:	KONTRAKT-UDLØB:	OPTION FORLÆNG.:
- Nyborg	- Nyborg Rejser	- Juni 2014	- Opbrugt
- Middelfart	- TIDEBUS	- August 2015	- Opbrugt
- Faaborg-Midtfyn	- TIDEBUS	- August 2015	- 2 x 1 år
- Kerteminde	- Bergholdt	- August 2015	- Opbrugt
- Svendborg	- ARRIVA	- August 2018	- 2 x 1 år
	- Vester Skærbjerg	- August 2018	
- Odense	- TIDEBUS	- Juni 2015	- Opbrugt
- Region Syddanmark	- ARRIVA	- August 2016	- 2 x 1 år
- Region Syddanmark	- TIDEBUS	- August 2016	- 2 x 1 år
- Assens			
- Nordfyn	- Kæmpe	- August 2016	- 2 x 1 år
	- Morud	- August 2016	- 2 x 1 år
- Ærø	- Ærø Bus	- August 2016	- 2 x 1 år
- Region Syddanmark	- Bergholdt	- August 2016	- 2 x 1 år
- Langeland			

FynBus forventer, at kravene til kapacitet vil ændres i forbindelse med de kommende udbud af bybuskørslen i Odense og den regionale kørsel.

Alene den nuværende efterspørgsel har medført et dubleringsbehov, hvor der er indsat 10-15 dubleringsbusser hhv. i den regionale trafik og bybusstrafikken.

Med den skitserede passagervækst vil det mange steder være optimalt med ekstra kapacitet, som for eksempel i en 18-20 m ledbus.

En 18 m ledbus, som vist i figur 1, har 54 siddepladser og 106 ståpladser. Til sammenligning har en 13,7 m bus 44 siddepladser og 53 ståpladser. Det vil sige, at ledbussens kapacitet er ca. 60 % større end den almindelige bybus.

I samarbejde med Odense Kommune er FynBus ved at kortlægge ruter, hvor ledbusser uden problemer kan tages i anvendelse, da den længere bus stiller lidt større krav til stoppestedarealer med mere.

Som nævnt i afsnit 4 er de fremtidige køreplaner og ruter endnu ikke detailplanlagt i Odense, men et groft overslag ud fra den vurderede efterspørgsel er, at det måske vil være hensigtsmæssigt med 20 ledbusser mere på gaden.

Ledbusser kan øge kapaciteten på en rute, men et alternativ kan være at vælge at indsætte flere almindelige busser for derved at tilbyde højere frekvens, som det kendes fra Københavns A-busnet. Bliver frekvensen høj nok, skal kunderne ikke forholde sig til en køreplan, men bare gå til stoppestedet og vente kort tid på næste bus.

Udfordringen er dog, at behovet for kapacitet på en rute sjældent er jævnt fordelt. Fx når en skole eller ungdomsuddannelse ringer ud, har mange passagerer behov for bussen samtidig, og her har ledbusserne en fordel frem for højfrekvent busdrift med almindelige busser.

Figur 1: Ledbus ved Syddansk Universitet



I den regionale trafik fokuseres der kapacitetsmæssigt især på rute 150 mellem Kerteminde og Assens. Her kunne større busser også være en løsning. Busfabrikanterne anbefaler dog ikke ledbusser til landevejskørsel, da det er svært at skaffe mange siddepladser, der giver den optimale komfort for kunderne ved længere rejser.

Omvendt kan højere busser ikke anvendes, da der er forholdsvis lave broer på ruten, så det skal analyseres nærmere, hvad den optimale løsning vil være.

For at tilbyde nem tilgængelighed for alle kundegrupper, foreslår FynBus fortsat, at både det overordnede rutenet og bybusru-terne betjenes med busser, der har lav indstigningshøjde.

Det giver optimalt flow og bedre mulighed for, at de mindst mobile kundegrupper kan være selvhjulpne i busserne.

Det kommende busmateriel til uddannelsesruterne bør ligesom skolebusser være med et stort antal siddepladser, i stil med de busser, der bruges i Assensforsøget.

Behovet for kapacitet er naturligvis størst i dagtimerne. Om aftenen kritiseres det til gengæld ofte, at store busser kører næsten tomme rundt, og mange mener, at der må være penge at spare ved at bruge mindre busser.

Argumentationen mod dette har hidtil været, at anskaffelse af dobbelt busmateriel og udgiften til tomkørsel ved at køre til garagen og bytte bus, slet ikke står mål med besparelsen ved at små busser bruger mindre brændstof.

I forbindelse med større integration af flex- og rutetrafik kunne der måske være et perspektiv i at bruge en bustype i stil med dem, der kører på cityruten i Odense – illustreret i figur 2.

Bussen fremstår meget mindre i gaderummet, og ifølge leverandørens oplysninger kører den 3 gange så langt på 1 liter brændstof som en traditionel bybus.

Figur 2: Citybus i Odense

En særlig udfordring er desuden billetudstyr og andre ting, der følger med bussens udrustning til rutekørsel.

På trods heraf kunne det, i forbindelse med udbud af bybus- og flextrafik i Odense, overvejes om relevante ruter skulle køres af små busser på ydertidspunkterne.

Det vil komplicere udbuddet, men det kunne have miljømæssige og måske også økonomiske fordele.

Miljøkrav til busser og chauffører

FynBus har forskellige slags værktøjer til at ændre på busdriftens påvirkning af miljøet. Det foregår primært ved at inkludere miljøkrav til entreprenørerne i udbuddet af fast rutekørsel, men der er også andre måder at mindske CO₂-udslip og forbedre nærmiljø på. Eksempelvis ved at anvende busser med alternative drivmidler, samt at tilpasse busstørrelsen til den enkelte routes efterspørgsel.

FynBus stiller præcise miljøkrav til entreprenørerne, som skal være opfyldt for at en entreprenør kan vinde et udbud af rutekørsel.

Nedenstående krav stammer fra seneste udbud af kørsel i Svendborg Kommune. For de resterende kommuner vil de kommende udbud indeholde samme krav, men næste gang der skal forhandles kontrakter er tidligst i sommeren 2014 (Nyborg Kommune). For de fleste resterende kontrakter er der genforhandling tidligst 2015 eller 2016.

Når disse kontrakter (med eventuelle forlængelser) er udløbet, vil den faste rutekørsel udbydes med samme miljøkrav som i Svendborg-udbuddet, hvor der bl.a. indgår følgende miljø-hensyn:

Brændstof

“Trafikselskabet har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Trafikselskabet kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) i hht. EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM10) eller andet brændstof, der totalt set forurener mindre end dette. Trafikselskabet kan kræve dokumentation herfor.”

Luftforureningscertifikat

“Ved indsættelse af nye busser skal busselskabet indsende en kopi af busmotorens luftforureningscertifikater som dokumentation for, hvilken euronorm (f. eks. EURO IV, EURO V, EEV osv.) busserne lever op til. Af dette skal fremgå, hvilke værdier motoren er testet til for de regulerede emissions typer (PM, NOX, HC og CO), eventuel inkl. partikelfilter og/eller katalysator. Værdierne skal i øvrigt fremgå af busoplysningskemaet, som skal indsendes hver gang en bus ind sættes”

Dokumentation for brændstofforbrug

Første skridt imod en mere miljøvenlig busdrift er at kunne dokumentere, hvor stort brændstofforbruget er for de enkelte entreprenører. Det gør det muligt at sammenligne økonomiske og miljømæssige gevinster/tab, hvis man fx skal udskifte de eksisterende busser med nye. Derfor stilles følgende krav til entreprenører i de kommende udbud:

“Ved indsættelse af busser skal entreprenøren indsende dokumentation for bussernes brændstofforbrug. For nye busser på 10 meter eller derovre, skal UITPs¹ SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal angives på busoplysningskemaet. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres. Dette gælder tillige for busser med alternativ drivteknologi (hybrid, hydrogen, ethanol m.v.), hvor i stedet dokumenterede erfaringsværdier kan anvendes indtil en passende certificeringsprocedure er tilgængelig.

Ved indsættelse af brugte busser skal der så vidt muligt vedlægges samme dokumentation, og forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 angives på busoplysningskemaet. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke eksisterer, eller udelukkende er udført uden eventuel eftermonteret emissionsreducerende udstyr, skal de brugte bussers hidtidige

gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses på busoplysningskemaet. Ligeledes skal det oplyses, hvad busselskabet forventer af bussernes brændstofforbrug ved den kørsel, som er omfattet af dette udbud.”

Uddannelse af chauffører

Fleere større entreprenører, fx TIDEBUS og ARRIVA, er begyndt at arbejde systematisk med chaufførernes kørsel. De har anskaffet systemer, der måler og overvåger den enkeltes kørselsmønster, og gennem synliggørelse og systematisk træning, er der opnået reduktioner i brændstofforbruget på 8-10 %.

Det er oplagt at indarbejde krav i fremtidige udbud eller incitamentskontrakter, der sikrer, at der arbejdes systematisk med at køre enerigtigt, da det gavner både miljøet og giver kunderne den bedste kørselsoplevelse.

Støj

FynBus ønsker, at busserne støjforurener nærmiljøet så lidt som muligt. Støj generer de udsatte umiddelbart, men det er påvist, at vedvarende støjgener over et vist niveau kan give sundhedsmæssige problemer som stress, forhøjet blodtryk mm.

Derfor inkluderes det i kontrakterne med entreprenørerne at støjniveauet højst må være følgende:

Udvendigt støjniveau

- **77 DB (A) for dieseldrevne busser.**
Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.

Indvendigt støjniveau:

- **72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t.**

Figur 3: Gasbus



Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.

Alternative drivmidler

Folketinget indgik i foråret 2012 en bred aftale om den danske energipolitik 2012-2020 med udgangspunkt i at sikre en energiforsyning dækket af vedvarende energi fremfor fossile brændstoffer. Dels for at sikre energiforsyningen på den lange bane, og dels for at sikre en grøn og bæredygtig energiforsyning.

Væsentlige elementer i aftalen er at sikre el og biomasse i transportsektoren. For tunge køretøjer som busser er der især fokus på at sikre infrastruktur for gas, herunder naturgas og biogas.

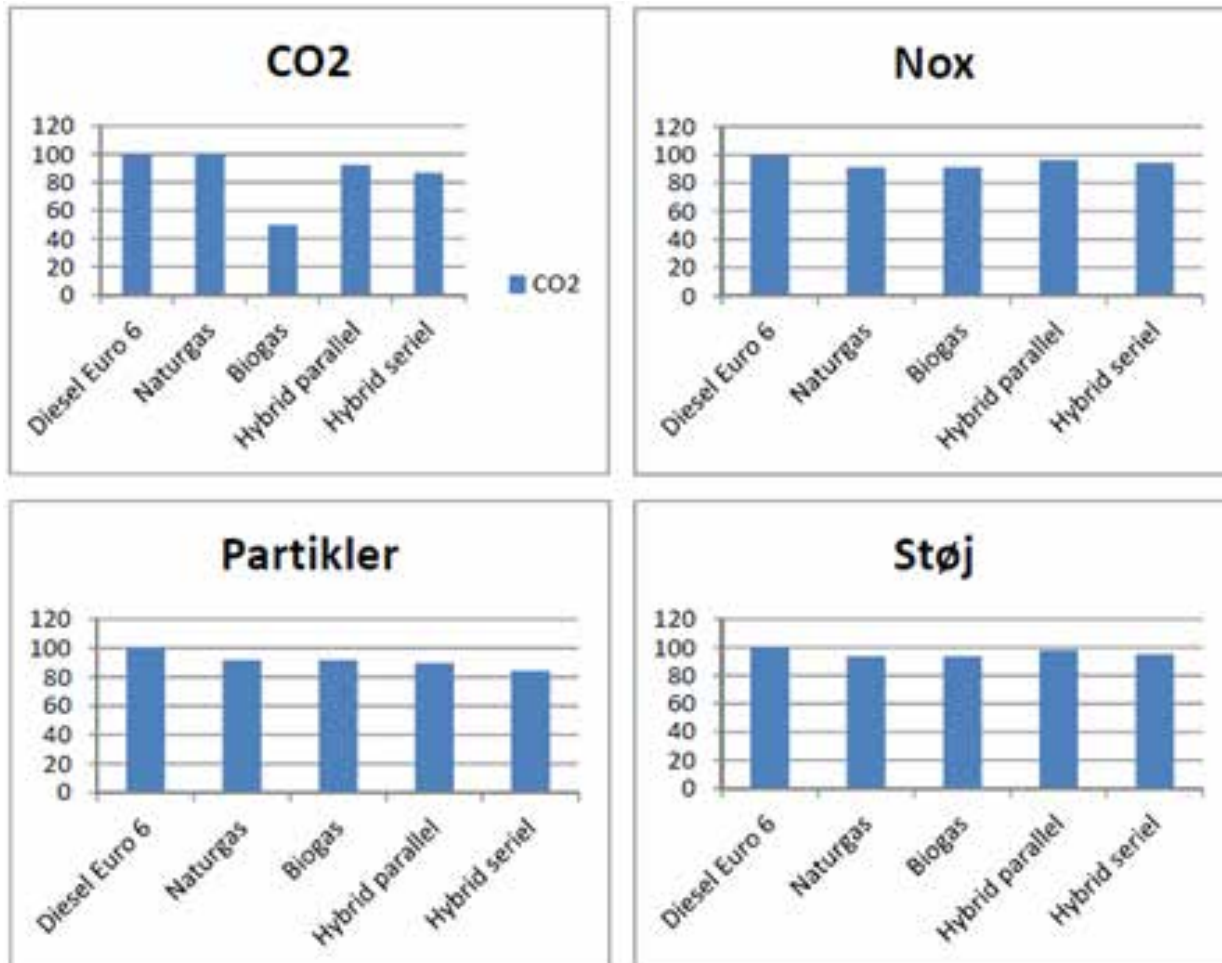
Specifikt vedrørende el og biomasse i transportsektoren er nævnt:

- At ladestandere til elbiler, infrastruktur til brint samt infrastruktur til gas i tung transport støttes med i alt 70 mio. kr.
- At der sikres iblanding af 10 pct. biobrændstoffer i 2020.

Specifikt vedrørende bedre rammevilkår for biogasudbygning er nævnt:

- At andre muligheder for anvendelse af biogas – i naturgasnettet, i virksomheders proces eller i transportsektoren – gøres økonomisk attraktive med en række nye tilskud.
- At anlægsstøtten forøges fra 20 til 30 pct.

Figur 4



I januar 2013 indsatte FynBus en gasdrevet bus på strækningen Højby-Slukefter/Ubberud på rute 21-22. Gas kan være et mere bæredygtigt drivmiddel end diesel, og oplevelsen for kunderne vil være nogenlunde den samme. I sidste ende er det op til Odense Kommune selv, om de vil skifte deres vognpark, eller dele af den, ud med gasbusser.

Rapport om busser med alternative drivmidler

I foråret 2013 udarbejdede FynBus en rapport, der sammenlignede de økonomiske og miljømæssige fordele og ulemper ved busser med forskellige drivmidler. De traditionelle dieselbusser blev sammenlignet med 2 forskellige slags hybridbusser, altså busser der kombinerer el- og dieseldrift, samt busser der kører på gas (biogas eller naturgas). Det gav følgende konklusioner:

CO₂:

I kontraktperioden vil indsættelse af naturgasbusser give uændret CO₂ udslip, omvendt vil brug af biogas medføre ca. 50 % reduktion af CO₂ udslippet, hvis der er tale om biogas produceret på f.eks. madaffald og husdyrgødning. Indsættelse af hybridbusser vil medføre en reduktion af CO₂ udslippet med 10- 15 %

NO_x:

Indsættelse af naturgas eller biogasbusser vil reducere NO_x udslippet med ca. 10 %, mens effekten ved hybridbusser vil være en reduktion på ca. 5 %.

Partikler:

Indsættelse af naturgas eller biogasbusser vil reducere partikeludslippet med ca. 10 %, mens reduktionen ved hybridbusser vil være 10- 15 %.

Støj:

Naturgas eller biogas vurderes at reducere støjbelastningen med 7- 8 %, mens hybridbusser vurderes at reducere støjbelastningen med 2- 5 %.

Konklusionen blev:

”Vurderet ud fra et miljømæssigt aspekt giver hybridbusser i næste kontraktperiode en generel reduktion på ca. 10-15 % på det samlede CO₂-, NO_x- og partikeludslippet samt en beskedent støjreduktion. Naturgasbusser reducerer NO_x- og partikeludslippet samt støj med ca. 10 %, men giver ingen reel forbedring på CO₂ belastningen.

Anvendes i stedet grøn biogas, der er helt CO₂ neutralt, reduceres CO₂ udslippet samlet set med mindst 50 %. I for-

hold til gasbusser opnås således først en markant miljøforbedring ved anvendelse af biogas. Et eventuelt skifte til naturgas kan derfor ses som vejen til, på sigt, at overgå til grøn biogas. Naturgas Fyn oplyser at de forventer at have opgraderet biogas klar ultimo 2014.”

Der er nogen usikkerhed omkring forskellen i udgifterne til anskaffelse og drift af busserne ved valg af forskellige teknologier, og der er også usikkerhed om hvorvidt det er muligt – og optimalt – at bruge grøn gas i transportsektoren. Desuden udvikles der på forskellige hybridkoncepter, for eksempel køres der et forsøg i Göteborg, hvor kombinationen af hybridteknologi og genopladning af batterier på endestationerne medfører, at bussen kan køre 70-90 % af turen på strøm.

I forbindelse med udbuddet i Odense er det derfor besluttet, at tilbudsgiverne som optioner, skal byde med alternative drivmidler og nye teknologier, for i praksis at få afprøvet den reelle prisforskel og miljøeffekt.

Første skridt imod en mere miljøvenlig busdrift er at kunne dokumentere, hvor stort brændstofforbruget er for de enkelte entreprenører.

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

Sagsansvarlig:
Jens Kimer-Jørgensen
Tlf. 6333 7150
E-mail: 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



LANGELAND
KOMMUNE

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.

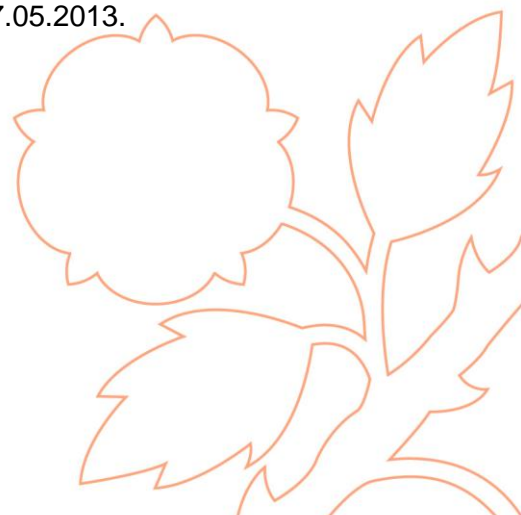
Langeland Kommune ønsker visionen revideret, så serviceniveauet i de tyndt befolkede områder tilgodeses.

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



**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 hørings svar 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 hørings svar 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 hørings svar 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 afgangene 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 løbeperiode, 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

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



ÆRØ KOMMUNE

Anne Bille, Afdelingsleder
Sekretariat og borgerservice
Tlf. +45 63 52 50 05, 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.



25. februar
Fynssekretariatet
Flakhaven 2
5000 Odense C.

Kontaktperson
Henrik S. Bernberg
Plankonsulent
hesb@odense.dk
Telf.: 4029 0389

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



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> 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 spørgsmålstejn 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
Bedre korrespondancer	Busserne bør vente på hinanden, så en lille forsinkelse ikke gør, at man mister 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 Trafikvagten, 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.
Rute 920 kan forbedres	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.
Rute 161-162 bør køre aften og weekend, som i oplæg i trafikplanen	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.
Telebusserne i Ørbæk bør bevares	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.
Rejsekort bør indføres hurtigere	Rejsekortet bør indføres i 2015, ikke først i 2017.	1	
Bedre kollektiv trafik i Harndrup og Fjelsted	Den kollektive trafik, både bus og teletaxi, i området kan forbedres.	1	Borgergruppe har sendt detaljeret problembeskrivelse/forslag, der tidligere er forelagt Middelfart Kommune.
Bedre forbindelse til arbejdspladser uden for normal arbejdstid	Kommentar handler om Svendborg Sygehus og muligheden for at komme til og fra Faaborg, men problematikken er generel. Køreplanerne har flest afgange, når de fleste mennesker rejser, og der kan være længe mellem afgange på ydertidspunkter	1	Forslag til R-net forbedrer i nogen grad servicetilbuddet uden for myldretiden med afgange i fast interval mellem 6 20 på mange ruter.
Busser passer dårligt til tog i Svendborg	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..
Nye takster på KVikkort gør det dyrere, når man rejser sjældent.	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.
Servicebusserne i Odense er savnede	Ældre i Tarup-området savner servicebusserne, der nu er nedlagt.	1	
Telekørsel på Nordfyn bør udvides	Ønske om flere afgange tidligt om morgenen og om aftenen.	1	Nyt forslag om forbedret teletaxi skal aftales med kommunerne.
Forslag om ny teletaxi-ordning er positiv	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 2.1

Notat

Rammer for EU-udbud af dele af bybuskørslen i Odense Kommune

Baggrund

Dele af bybuskørsel i Odense Kommune skal i udbud med henblik på kontraktstart ved køreplansskifte august 2015.

Den bybuskørsel Odense Bybusser udfører, er ikke en del af udbuddet.

Kontrakten udløb oprindeligt i sommeren 2013, hvorefter optionen på 2 x 1 års forlængelse blev udnyttet.

Bestyrelsen for FynBus vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud.

I henhold til FynBus udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

I de nedenstående afsnit stilles konkrete forslag til, hvordan udbud af dele af bybuskørslen i Odense Kommune skal tilrettelægges.

Politisk proces i Odense Kommune

FynBus' administrationen har løbende været i dialog med Odense Kommune om rammerne for udbuddet.

By- og Kulturudvalget i Odense Kommune besluttede den 12. november 2013, at der skal indhentes tilbud på kørsel med dieselbusser, gasbusser og hybridbusser.

Udbudsform

Ved udbud i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet er det muligt at anvende udbudsformerne offentligt udbud, begrænset udbud og udbud efter forhandling.

Ved "Offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgiver, der er konditionsmæssige, afgive tilbud.

Ved "Begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "Udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Til forskel fra de to øvrige udbudsformer, er det muligt ved "Udbud efter forhandling" at indlede forhandlinger med de prækvalificerede om eventuelle ændringer i deres tilbud. Det er således muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgiverens tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus har tidligere med succes udbudt buskørsel efter "Udbud efter forhandling", ligesom andre trafiksselskaber med fordel har udbudt buskørsel efter denne udbudsform.

Direktøren indstiller, at udbuddet i Odense Kommune udbydes efter "Udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet kan udbydes efter tildelingskriterierne "Laveste pris" eller "Økonomisk mest fordelagtige tilbud".

Ved tildelingskriteriet "Laveste pris" konkurreres udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "Økonomisk mest fordelagtige tilbud" konkurreres ud over prisen også på elementer som kvalitet, kvalitetssikring, busudskiftningsplan m.m. Der skal desuden opstilles og vægtes underkriterier.

FynBus anvender følgende underkriterier med den angivne vægtning:

- Pris (60-70 %)
- Drift og organisation (15-25 %)
- Busmateriel (10-15 %)

Ved "**pris**" forstås prisen for udført kørsel, herunder priser for "chaufføromkostninger", "øvrige omkostninger" og "busafhængige omkostninger".

Ved "**drift og organisation**" skal tilbudsgivers beskrive den tilbudte kvalitet af drift samt tilbudsgivers organisation, herunder

- Tilbudsgivers egenkontrol af den leverede samlede ydelse
- Tilbudsgivers procedurer for håndtering af interne fejl og klager
- Tilbudsgivers sikring af forsyningssikkerhed i forhold til udførelse af kørslen
- Tilbudsgivers arbejdsmiljøforhold

Ved "**Busmateriel**" skal tilbudsgiver beskrive det tilbudte busmateriel, herunder

- Fremsende oversigt over det tilbudte materiel, samt oplysninger om kapacitet, komfort og tilgængelighed, sikkerhed og miljø.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtige tilbud" anvendes.

Kontraktlængde

På baggrund af etablering af letbanen med forventet opstart i 2020 vil den mest hensigtsmæssige kontraktlængde gå udover dette tidspunkt.

Direktøren indstiller en kontraktlængde på 8 år med option for forlængelse i 2 x 2 år.

Kravspecifikation

I det følgende beskrives fremtrædende delelementer af kravspecifikationen.

Sideordnede bud

Udbuddet gennemføres med 3 sideordnede bud, hvor tilbudsgiver skal afgive tilbud på tre forskellige bustyper til kørslen.

- Bud 1 er kørsel udelukkende med dieselbusser.
- Bud 2 er kørsel med en kombination af dieselbusser og gasbusser.
- Bud 3 er kørsel med en kombination af dieselbusser og hybridbusser.

Odense Kommune og FynBus vil herefter på baggrund af de indkomne tilbud og i forbindelse med tilbudsevalueringen beslutte, hvilken bustype eller kombination af bustyper, der skal være gældende. Denne beslutning vil blive truffet på baggrund af en vurdering af eventuelle meromkostninger ved at vælge kørsel med en kombination af dieselbusser og gasbusser eller hybridbusser fremfor kørsel udelukkende med dieselbusser.

Entrepriseopdeling

Udbuddet omfatter størstedelen af bybuskørslen i Odense Kommune, med undtagelse af den kørsel der udføres af Odense Bytrafik. Da bybuskørslen i Odense er et sammenhængende trafiksystem finder administrationen, at det ikke er relevant at entrepriseopdele kørslen.

Udsvingsbånd

I alle kontrakter indbygges et udsvingsbånd, som regulerer størrelsen på ændringer, som entreprenør er forpligtet til at tåle på uændrede vilkår i kontraktperioden. Ændringer udover udsvingsbåndet skal forhandles med entreprenør. FynBus forventer at indbygge et udsvingsbånd på op til 10 %.

Serviceniveau

Kørselsomfanget er opgjort til ca. 178.000 køreplantimer, fordelt på 70 driftsbusser i 2015.

Det bemærkes at kørselsomfanget forventes at være stigende i kontraktperioden frem mod opstart af letbanen.

Forøgelsen af kørselsomfanget betyder samtidig en løbende forøgelse af driftsbus antallet som i 2020 forventes at være på 90 driftsbusser.

Efter opstarten af letbanen vil køreplantimer og driftsbusser bliver tilpasset daværende behov.

Busoverdragelse

Det pålægges den kommende entreprenør, at overtage i alt 41 busser fra nuværende entreprenør.

Incitamentsaftale

I kontrakten med en kommende entreprenør er der indbygget incitamentsaftale samt bodsbestemmelser, som incitament til at entreprenøren levere den kontraktmæssigt fastsatte ydelse.

Garageanlægget på Gammelsø

Det pålægges den kommende entreprenør, at leje og benytte garageanlægget på Gammelsø til stationering af og vedligeholdelse af de busser, der er omfattet af udbuddet.

Direktøren indstiller, at kravspecifikationen indeholder ovennævnte delelementer.

Medarbejdere

Såfremt der hos nuværende entreprenør er medarbejdere, som skal overføres til en eventuel ny entreprenør, vil dette ske efter reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.

Herudover udlånes 6 tjenestemænd til den kommende entreprenør. De 6 tjenestemænd er ansat hos FynBus og er på nuværende tidspunkt udlånt til nuværende entreprenør.

Direktøren indstiller, at 6 tjenestemænd, ansat hos FynBus, udlånes til den kommende entreprenør.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

- Offentliggørelse af udbudsbekendtgørelse samt prækvalifikationsmateriale om udførelse af buskørsel i Odense Kommune 11. april 2014
- Frist for anmodning om prækvalifikation 5. maj 2014
- Fremsendelse af opfordring til at afgive tilbud og offentliggørelse af udbudsmateriale 20. maj 2014
- Frist for afgivelse af tilbud 18. august 2014 kl. 12.00
- Forhandlingsperiode September/oktober 2014
- Forventet accept og afslag November 2014
- Dato for kontraktstart Køreplanskifte august 2015

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Udbudsformen er "Udbud efter forhandling".
- Tildelingskriteriet er "Økonomisk mest fordelagtige pris".
- Der indgås en 8 årig kontrakt med option på 2 x 2 års forlængelse.
- Kravspecifikationen indeholder ovennævnte delelementer.

- Såfremt der hos nuværende entreprenør er medarbejdere, som skal overføres til en eventuel ny entreprenør, vil dette ske efter reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.
- 6 tjenestemænd, ansat hos FynBus, udlånes til den kommende entreprenør.
- Sagen forelægges bestyrelsen på møde i november 2014 med henblik på valg af entreprenør.

Bilag 5.1

Notat
DSB's og FynBus' regler for kompensation ifm. aflyste tog

Herunder i skema 1 beskrives i detaljer DSB's og FynBus' regler for kompensation i forbindelse med aflyste tog.

Skema 1.

	Hvilke kort kompenseres?	Aflyst tog mellem Fredericia og Odense	Aflyst tog mellem Middelfart og Odense	Forskel, om kortet er købt ved hhv. DSB eller FynBus?
DSB	<ul style="list-style-type: none"> • DSB Pendlerkort til Standard og DSB 1' • Periodekort til lokale rejser • Rejsekort personligt med minimum rabattrin 5 • ½ hhv. 1/1 Bus & Tog Årskort til Standard og DSB 1' • Ungdomskort • ErhvervsKort • Øresundskort udstedt i Danmark til rejsende med dansk CPR-nummer 	<p>Kompensationen fra Pendler Rejsetidsgarantien (1) bliver beregnet ud fra den gennemsnitlige rettidighed og pålidelighed på målestrækningen over hele døgnet, i den periode kortet gælder. Målestrækningen er her Fredericia – Odense (2).</p> <p>For hver 1 % dårligere rettidighed/pålidelighed end det lovede niveau, kompenserer DSB med 1 % af prisen på togkortet udregnet i 30-dages perioder.</p>	<p>Kompensationen fra Pendler Rejsetidsgarantien (1) bliver beregnet ud fra den gennemsnitlige rettidighed og pålidelighed på målestrækningen over hele døgnet, i den periode kortet gælder. Målestrækningen er her Middelfart – Odense (2).</p> <p>For hver 1 % dårligere rettidighed/pålidelighed end det lovede niveau, kompenserer DSB med 1 % af prisen på togkortet udregnet i 30-dages perioder.</p>	<p>Kompensation gælder kun for kort udstedt af DSB</p>
FynBus	<ul style="list-style-type: none"> • Periodekort, herunder <ul style="list-style-type: none"> - Pendler- / månedskort, - Pensionistkort - ErhvervsKort 	<p>Godtgørelsen beregnes forholdsmæssigt: Der ydes tilbagebetaling i forhold til antallet af dage med forstyrrelser i driften på den relevante rute.</p> <p>Der ydes kun tilbagebetaling, hvis tilbagebetalingskravet udgør mindst 50,00 kr. Kravet om tilbagebetaling kan først indgives, når periodekortet er udløbet, og skal fremsættes skriftligt inden seks måneder efter kortets udløbsdato.</p> <p>Se (3) nedenfor vedr. FynBus' Rejsetidsgaranti.</p>	<p>Godtgørelsen beregnes forholdsmæssigt: Der ydes tilbagebetaling i forhold til antallet af dage med forstyrrelser i driften på den relevante rute.</p> <p>Der ydes kun tilbagebetaling, hvis tilbagebetalingskravet udgør mindst 50,00 kr. Kravet om tilbagebetaling kan først indgives, når periodekortet er udløbet, og skal fremsættes skriftligt inden seks måneder efter kortets udløbsdato.</p> <p>Se (3) nedenfor vedr. FynBus' Rejsetidsgaranti.</p>	<p>Krav om godtgørelse vedrørende periodekort udstedt af DSB rettes til DSB.</p>

(1) Kunden skal på forhånd tilmeldes DSB's Pendler Rejsetidsgaranti på DSB's hjemmeside. DSB oplyser følgende:

Er du pendler og rejser med fjerntog, regionaltog eller S-tog med et kort, som gælder i mindst 30 dage, så gælder DSB Pendler Rejsetidsgaranti for dig. Det betyder, at du kan få kompensation, når vi ikke lever op til vores mål på din strækning.

Rejser du på et rejsekort personligt med minimum rabattrin 5, har du også mulighed for at tilmelde dig DSB Pendler Rejsetidsgaranti. Du tilmelder dig din faste pendlerstrækning og kan stadig søge kompensation via DSB Basis Rejsetidsgaranti for dine andre rejser.

Bus & Tog Årskort er også omfattet af DSB Pendler Rejsetidsgaranti, hvis du har valgt en målestrækning, som passer til dit rejsemønster.

(2) DSB oplyser i mail, at målestrækninger kan være lig den kørte strækning, men ikke er det altid, idet det ikke er muligt teknisk at få tal for alle rejsekombinationer. DSB forklarer:

Eksempel: Hvis du rejser mellem Holbæk - Nørreport, så vil målestrækningen være Kalundborg - København H. Du kompenseres altså også for tog mellem Kalundborg - Holbæk, men ikke for tog mellem København H. - Nørreport

(3) Rejsetidsgaranti

FynBus' Rejsetidsgaranti går ud på, at du kan tage en taxa og få regningen refunderet af FynBus, hvis betingelserne for Rejsetidsgarantien er opfyldt.

Hvornår må du tage en taxa?

- Hvis bussen er mere en 20 minutter forsinket
- Hvis bussen er kørt for tidligt
- Hvis bussen kører forbi dig, og der er mere end 20 minutter til næste afgang

Hvornår gælder Rejsetidsgarantien ikke?

- Når FynBus ikke har en reel chance for at overholde køreplanerne, fx under ekstreme vejrforhold (sne, isslag, kraftig blæst e.l.)
- Hvis der er arbejdsnedlæggelse
- Når FynBus har meldt ud på hjemmesiden og evt. via lokale medier senest 24 timer før, at der vil være forsinkelser på en eller flere ruter
- Hvis du kommer for sent fra eller til andre transportformer. Rejsetidsgarantien gælder ikke den del af din rejse, du ville have udført med busser fra andre trafikselskaber, fjernbusruter, tog, fly eller færger
- Hvis I som en gruppe på mindst 15 passagerer ikke har anmeldt jeres rejse i henhold til rejsereglerne for grupperejser. Refusionsskema med oplysning om tid, sted og rutenummer samt taxaregning indsendes til FynBus senest 2 uger efter rejsen