

Øvrige bilag

Indhold:

- | | |
|-----------|--------------------------------|
| Bilag 2.1 | Notat om ny turistbillet. |
| Bilag 5.1 | FynBus arbejdsklausul |
| Bilag 5.2 | FynBus administrationsgrundlag |
| Bilag 5.3 | Højesterets dom i NORTRA-sagen |
| Bilag 7.1 | Passagerudvikling 2013-2014 |

Bilag 2.1

NOTAT

NY TURISTBILLET

Resumé:

FynBus vil gerne have flere turister til at benytte den kollektive trafik, men har måttet konstatere en ringe interesse for de tilbud, som trafikselskabet har haft til denne målgruppe. På bestyrelsesmødet den 20. november 2014 besluttede bestyrelsen på baggrund af en evaluering af en række turistprodukter, at nedlægge billettyperne 1-dags-billet Fyn og attraktionsbilletten og bede administrationen om at komme med oplæg til andre billettyper målrettet turisterne.

Sagsfremstilling:

FynBus vil gerne have flere danske og udenlandske turister på Fyn og øer til at benytte den kollektive trafik.

Skal man som turist overhovedet overveje at bruge den kollektive trafik som en del af ferien, kræver det at produktet er nemt at forstå og købe, og samtidig er prismæssigt attraktivt. Disse krav opfylder FynBus' tilbud til turisterne ikke.

Kommer man fx med sejlbåd til Assens og beslutter sig for at tage en tur til Odense og retur med bussen, koster en rejse for to voksne og to børn op til 350 kroner, hvilket vurderes at være for dyrt. Dertil kommer at man også skal have kendskab til produktet, for at kunne efterspørge det.

FynBus foreslår derfor introduktionen af en helt ny turistbillet, der skal være nemt at købe og som markedsføres til turist- og havnekontorer i en flyer på dansk, tysk og engelsk.

Overvejelser bag turistbilletten

Forud for en endelig produktbeskrivelse ligger en række overvejelser, som skal sikre at turistbilletten rent faktisk bliver benyttet.

Hvor skal billetten købes?

FynBus har tidligere udbudt en billet til turister som en sms-billet. Problemet med dette medie er imidlertid, at udenlandske turister ikke kan købe en dansk sms-billet. FynBus har nemlig kun aftale med de nationale teleselskaber og vil derfor ikke kunne få pengene for billetterne ind for udenlandske billetter. FynBus har derfor overvejet at give mulighed for at turisterne kunne benytte FynBus' eksisterende mobilbillet. Skal dette kunne lade sig gøre skal applikationen udvides med flere sprog, men det overvejende problem er dog, at det ikke vurderes at særlig mange udenlandske turister vil være trygge ved at skulle indlæse kreditkortoplysninger i en ukendt applikation.

Det nemmeste og mest naturlige sted at købe en billet er i bussen, hvorfor det anbefales at blive stedet, hvor de udenlandske turister vises hen, når de vil købe en turistbillet. Til de indenlandske turister kan tillige tilbydes at købe billetten som sms-billet, for dermed at reducere mængden af potentielle kontanter i busserne.

Hvad skal billetten koste?

Det vil være meget afgørende for turistbilletten at den er nemt at forstå og billig at købe. Erfaringerne fra

udlandet viser, at en endags-billet, der giver en dags ubegrænsede rejser i et område er nemme at formidle og forstå. FynBus foreslår derfor at Turistbilletten bliver en endags-billet, som vi kender fra tidligere tider, men til en konkurrencedygtig og budgetvenlig pris. Skal billetten slå an bør den være billig, dog uden at underminere FynBus' nuværende takster for enkeltbilletter. Man kan vælge at begrænse brugen af billetten til definerede perioder, som sikrer at den ikke kan benyttes hele året, men kun i definerede ferieperioder, hvor busserne i forvejen har ledige pladser. Her kunne en afgrænsning se ud som følger:

Ferie	Dato-afgrænsning
Vinterferie	Fredag den 6. februar til og med søndag den 15. februar 2015
Påskeferie	Fredag den 27. marts til og med mandag den 6. april 2015
Sommerferie	Fredag den 22. juni til og med søndag den 16. august 2015
Efterårsferie	Fredag den 9. oktober til og med søndag 18. oktober 2015
Juleferie	Fredag den 18. december til og med søndag den 3. januar 2015

I overvejelserne om prisen ligger også overvejelserne om billettyper. Tidligere i dette notat nævnes erfaringer fra udlandet vedr. turistbilletter, og her ser man ofte et begreb som familiebilletter eller "lillegruppebilletter" dukke op. Det kræver som minimum otte personer at udløse en gruppebillet i FynBus, men det foreslås at turistbilletten sælges som både enkeltbillet, dvs. til enkeltpersoner, og som lille-gruppebillet, dvs. til maksimalt 4 personer.

Hvordan markedsføres billetten?

Skal Turistbilletten slå an blandt såvel danske som udenlandske turister, skal kendskabet til billetten udbredes. FynBus foreslår at der produceres en simpel flyer på dansk, engelsk og tysk, som distribueres til turistkontorer, campingpladser, havnekontorer, hoteller, kroer, vandrehjem og turistattraktioner. Herudover skal tilbuddet tydeliggøres på hjemmesiden og FynBus' egne kanaler.

Forslag:

Turistbilletten træder i kraft den 1. maj og vil kunne sælges som sms-billet og som kontantbillet i de fynske busser.

Turistbilletten sælges som en endags-billet og gælder således hele den dag, den er udstedt.

Turistbilletten kan købes som en enkeltbillet eller som en lillegruppebillet (max 4 personer). Turistbilletten skelner ikke mellem børn og voksne, udelukkende mellem antallet af personer.

Turistbilletten sælges udelukkende i ferierne og ferieperioderne defineres af FynBus og koster:

Enkeltperson: Kr. 50,- / Lillegruppebillet: Kr. 150,00

Bilag 5.1 – Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus.

I. Forpligtelsen

Entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser) og ansættelsesforhold, der ikke er mindre gunstige løn- og ansættelsesforhold end de, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige områdes mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

I.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af entreprenøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Entreprenøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

I.2 Krav til godkendelse af underentreprenører samt krav til skiltning

FynBus skal skriftligt godkende, hvilke underentreprenører entreprenøren anvender i forbindelse med opfyldelsen af kontrakten, ved angivelse af navn og CVR.nr./RUT.nr.

FynBus kan konkret stille krav til, at entreprenøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde for FynBus.

I.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Entreprenøren er forpligtet til at sikre, at såfremt entreprenøren eller dennes underentreprenører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til FynBus straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

2.1. Dokumentation

Entreprenøren har bevisbyrden for, at forpligtelsen jf. klausulens afsnit I er overholdt, og FynBus kan på forlangende kræve at se dokumentation for entreprenørens og dennes underentreprenørers overholdelse heraf. FynBus kan kræve dokumentation direkte fra entreprenørens eller dennes underentreprenørers medarbejdere.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme, entreprenøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan FynBus i den konkrete sag anmode entreprenøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

2.2. Redegørelse

Såfremt FynBus har en mistanke om overtrædelse, skal entreprenøren efter påkrav fremsende en fyldestgørende redegørelse.

FynBus kan i den konkrete sag anmode entreprenøren om at uddybe andre relevante forhold.

2.3. Frister

Dokumentationen skal være FynBus i hænde senest fem arbejdsdage efter påkravets modtagelse. Redegørelsen skal være FynBus i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

2.4 Videregivelse af dokumentation

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Ifalder entreprenøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

3.1. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse til klausulens afsnit 1

FynBus er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra entreprenørens eller underentreprenørers ansatte.

Entreprenøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

3.2. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. afsnit 2.3., udgør 1000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Entreprenørens eller dennes underentreprenørers væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen vil altid berettige FynBus til at ophæve kontrakten helt eller delvist.

4. Kontrolforanstaltninger

FynBus eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenøren samt i vogne/busser, for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

FynBus' kontrol af taxi-vognmænd på flex-området

		Kontrol i forbindelse med kontraktstart	Kontrol i kontraktperiode (ud over generel mulighed for ad hoc stikprøvekontrol)	Særlig sanktionsmulighed (ud over advarsel og ophævelse ved væsentlig misligholdelse)
	Chauffør			
1	Erhvervskørekort (iht. taxilov)	Tro og love erklæring	Fast stikprøvekontrol Mulighed for fuld kontrol ved mistanke <i>(Politiet: Stikprøvekontrol)</i>	Udelukkelse af chauffør/ Bod Særlige tilfælde: Politianmeldelse
2	Kursusbeviser (førstehjælp, relevante AMU-kurser), ID, uniformering, servicekrav mv.	Tro og love erklæring Dog fuld kontrol ved garantivogne	Fast stikprøvekontrol	Udelukkelse af chauffør indtil dokumentation forevises/ Bod
3	Straffeattest (indhentes af vognmand med accept fra chauffør)	Tro og love erklæring	Årlig indhentelse af ny tro og love erklæring	Udelukkelse af chauffør/ Øjeblikkelig ophævelse
4	Børneattest (indhentes af vognmand med accept fra chauffør)	Tro og love erklæring	Årlig indhentelse af ny tro og love erklæring	Udelukkelse af chauffør/ Øjeblikkelig ophævelse
	Virksomhed			
1	Arbejdsklausul – løn- og arbejdsvilkår. 2015: De fynske kommuners standard-arbejdsklausul Fra 2016: FynBus arbejdsklausul tilpasset branchen	Ved lave priser: Varsling af vognmand om undersøgelse	Stikprøvekontrol efter nærmere fastsatte kriterier samt ved mistanke	Bod
2	Bevilling (taxi-, OST- og busbevilling)	Orientering af kommune/Trafikstyrelse ved varsling af vognmand om undersøgelse	Videregivelse af oplysninger til kommune/Trafikstyrelse ved særlig mistanke	Ved manglende eller inddragelse af bevilling: Hel eller delvis øjeblikkelig ophævelse
3	Arbejds miljø		Korrespondance mellem virksomhed og Arbejdstilsyn skal iflg. kontrakten sendes til FynBus	Videregivelse af oplysninger til Arbejdstilsyn ved mistanke om overtrædelse
	Vogne			
1	Indretning, vedligeholdelse, førstehjælpskasse, ildslukker, skiltning, vinterdæk, mv.	Kontrol af alle garantivogne	Stikprøvekontrol efter skema af ca. 50% af variable vogne samt kontrol af alle garantivogne 3 gange årligt, samlet set 500 kontroller. <i>(Lovpligtige årlige syn)</i>	Bod Særlige tilfælde: Politianmeldelse

HØJESTERETS DOM

afsagt onsdag den 4. februar 2015

Sag 146/2013

(1. afdeling)

Vognmandsforeningen NORTRA ved formand Lars Hirsch

som mandatar for Jørn Færch

(advokat Nikolaj Nikolajsen)

mod

Trafikstyrelsen

(Kammeradvokaten ved advokat Niels Banke)

I tidligere instans er afsagt dom af Vestre Landsrets 12. afdeling den 18. april 2013.

I pådømmelsen har deltaget syv dommere: Poul Søgaard, Niels Grubbe, Thomas Rørdam, Jon Stokholm, Vibeke Rønne, Michael Rekling og Jens Kruse Mikkelsen.

Påstande

Appellanten, Vognmandsforeningen NORTRA som mandatar for Jørn Færch, har nedlagt påstand om, at indstævnte, Trafikstyrelsen, skal anerkende,

- 1) at styrelsens afgørelse af 17. juni 2010 er ugyldig,
- 2) at styrelsens afgørelse af 28. april 2011 er ugyldig,
- 3) at Jørn Færch ved at følge overenskomst af 1. marts 2010 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA har overholdt vilkårene for de udstedte – nu ombyttede – tilladelser til offentlig servicetrafik, udstedt i henhold til buslovens § 18, stk. 2,
- 4) at Jørn Færch ved at følge transportoverenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening, herunder det mellem foreningerne indgåede protokollat

- af 10. februar 2011, har overholdt vilkårene for de udstedte – nu ombyttede – tilladelser til offentlig servicetrafik, udstedt i henhold til buslovens § 18, stk. 2, og
- 5) at Jørn Færch ved at følge transportoverenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening, herunder det mellem foreningerne indgåede protokollat af 10. februar 2011, har overholdt vilkårene for de udstedte tilladelser til offentlig servicetrafik, udstedt i henhold til taxilovens § 5, stk. 5.

Trafikstyrelsen har påstået principalt afvisning, subsidiært frifindelse, for så vidt angår påstand 1 og 2, der svarer til de subsidiære påstande 2 og 3, der blev afvist ved landsrettens kendelse af 2. oktober 2012, og stadfæstelse for så vidt angår påstand 3, 4 og 5, der svarer til henholdsvis påstand 1, 2 og 4 i landsrettens dom.

Anbringender

Vognmandsforeningen NORTRA som mandatar for Jørn Færch har supplerende anført, at bestemmelserne i buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, udgør delegation af lovgivningskompetence til private i strid med grundloven. Bestemmelsernes henvisning til ”de pågældende kollektive overenskomster” er endvidere uklar og lever ikke op til den danske og EU-retlige grundsætning om retssikkerhed, da Trafikstyrelsen ikke har offentliggjort oplysninger om, hvilken kollektiv overenskomst, som efter styrelsens opfattelse skal lægges til grund.

Ugyldighed, jf. påstand 1 og 2, må være den relevante reaktion, hvis Trafikstyrelsens afgørelser er truffet på grundlag af lovgivning, der strider mod grundloven, eller hvis Jørn Færch anses for at have overholdt vilkårene for sine tilladelser.

Trafikstyrelsen har supplerende anført, at bestemmelserne i buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, alene henviser til en norm og ikke er udtryk for delegation af lovgivningskompetence, og bestemmelserne er dermed ikke i strid med grundlovens § 3. Bestemmelserne er endvidere ikke i strid med EU-retten, herunder det EU-retlige retssikkerhedsprincip.

Jørn Færch har ikke den fornødne aktuelle, retlige interesse i at få prøvet påstand 1 og 2. De afgørelser, påstandene angår, drejer sig om Jørn Færchs tilladelser til offentlig servicetrafik i henhold til busloven, og disse tilladelser har han tilbageleveret til Trafikstyrelsen i 2012 i for-

bindelse med udstedelse af nye tilladelser i henhold til taxiloven. En eventuel dom i overensstemmelse med påstand 1 og 2 vil ikke have betydning for Jørn Færchs retsstilling.

Supplerende om retsgrundlaget

Godskørselslovens § 6, stk. 3 (tidligere stk. 2 eller stk. 5), taxilovens § 5, stk. 5, og buslovens § 18, stk. 2 (tidligere stk. 3), indeholder følgende identiske bestemmelse:

”Indehaveren af en tilladelse [...] skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.”

Bestemmelsen er indsat i godskørselsloven ved lov nr. 293 af 23. maj 1973. Forarbejderne til den oprindelige bestemmelse (§ 6, stk. 2), der er gengivet i landsrettens dom, fremgår af Folketingstidende 1972-73, tillæg A, sp. 5727 og 5736. Forarbejderne til den nugældende, uændrede bestemmelse (dengang § 6, stk. 5, nu § 6, stk. 3), der også er gengivet i landsrettens dom, fremgår af Folketingstidende 1988-89, 1. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 52, sp. 1561.

Bestemmelsen er indsat i busloven ved lov nr. 364 af 6. juni 1990. Forarbejderne til bestemmelsen, der er gengivet i landsrettens dom, fremgår af Folketingstidende 1989-90, tillæg A, lovforslag nr. L 120, sp. 3253.

Bestemmelsen er indsat i taxiloven ved lov nr. 329 af 14. maj 1997. Forarbejderne til bestemmelsen, der er gengivet i landsrettens dom, fremgår af Folketingstidende 1996-97, tillæg A, lovforslag nr. L 141, sp. 3146.

Højesterets begrundelse og resultat

Efter buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, skal indehaveren af en tilladelse efter de to love følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i ”de pågældende kollektive overenskomster”. Sagens hovedspørgsmål er, om Jørn Færch overholdt disse lovbestemmelser ved at følge overenskomsten mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA (NORTRA-overenskomsten) og bestemmelserne om provisionsslønnede taxichauffører i transportoverenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening (KRIFA-overenskomsten).

Af de grunde, som landsrettens mindretal har anført, finder Højesteret, at Jørn Færch både ved at følge NORTRA-overenskomsten og bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i KRIFA-overenskomsten har opfyldt kravene i buslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5.

Højesteret tager herefter Jørn Færchs påstand 3, 4 og 5 til følge.

Der er endvidere spørgsmål om, hvorvidt Jørn Færch har fornøden interesse i en prøvelse af, om Trafikstyrelsens afgørelser af 17. juni 2010 og 28. april 2011 er ugyldige (påstand 1 og 2).

Ved afgørelserne af 17. juni 2010 og 28. april 2011 fastslog Trafikstyrelsen, at Jørn Færch ikke overholdt buslovens § 18, stk. 2, ved at følge NORTRA-overenskomsten og bestemmelserne om provisionslønnede taxichauffører i KRIFA-overenskomsten. Disse afgørelser bygger på Trafikstyrelsens fortolkning af buslovens § 18, stk. 2, der tillige er prøvet ved Højesterets stillingtagen til påstand 3 og 4. Herefter, og idet afgørelserne angår tilladelser udstedt i henhold til busloven, som senere er annulleret i forbindelse med, at der er givet Jørn Færch tilladelser efter taxiloven, vil en stillingtagen til påstand 1 og 2 være uden betydning for hans retstilling, og Højesteret afviser derfor påstand 1 og 2.

Sagsomkostningerne er fastsat til dækning af advokatudgift for begge instanser med 200.000 kr. og af retsafgift for begge instanser med 5.500 kr., i alt 205.500 kr.

Thi kendes for ret:

Trafikstyrelsen skal anerkende,

- at Jørn Færch ved at følge overenskomst af 1. marts 2010 mellem Vognmandsforeningen NORTRA og Chaufførforeningen NORTRA har overholdt vilkårene for de udstedte – nu ombyttede – tilladelser til offentlig servicetrafik, udstedt i henhold til buslovens § 18, stk. 2,
- at Jørn Færch ved at følge transportoverenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening, herunder det mellem foreningerne indgåede protokollat af 10. februar 2011, har overholdt vilkårene for de udstedte – nu ombyttede – tilladelser til offentlig servicetrafik, udstedt i henhold til buslovens § 18, stk. 2, og

- at Jørn Færch ved at følge transportoverenskomsten mellem Kristelig Fagforening og Kristelig Arbejdsgiverforening, herunder det mellem foreningerne indgåede protokollat af 10. februar 2011, har overholdt vilkårene for de udstedte tilladelser til offentlig service- trafik, udstedt i henhold til taxilovens § 5, stk. 5.

Påstand 1 og 2 fra Vognmandsforeningen NORTRA som mandatar for Jørn Færch afvises.

I sagsomkostninger for landsret og Højesteret skal Trafikstyrelsen betale 205.500 kr. til Vognmandsforeningen NORTRA ved formand Lars Hirsch som mandatar for Jørn Færch. Det idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne højesteretsdoms afsigelse og forrentes efter rentelovens § 8 a.



PASSAGERUDVIKLING

2013-14

FYNBUS / MARTS 2015



FYNBUS

Indhold

1.	Baggrund	1
2.	Resume	2
3.	Passagerudvikling.....	3
3.1	<i>Hovedtal for FynBus</i>	3
4.	Kundegrupper udvikling	4
5.	Den detaljerede passagerudvikling	7
6.	Regionale ruter	8
7.	Bybusser i Odense Kommune.....	10
8.	Uddannelsesruter	12
9.	Eksterne faktorer	16
10.	Bilag	17
10.1	<i>Bilag – Rutegrupper i Odense</i>	17
10.2	<i>Bilag – Lukningen af Thomas B. Thriges Gade</i>	18
10.3	<i>Bilag – Zonekort, passagerændring i %, fra 2013 til 2014.</i>	19
10.4	<i>Bilag – Korttyper</i>	20
10.5	<i>Bilag – Ændring i indtægtsfordeling</i>	21
10.6	<i>Bilag – Eksterne faktorer</i>	22

1. Baggrund

FynBus' strategi 2010-15 opstiller et vækstmål på 15 % flere passagerer i perioden, svarende til en gennemsnitlig vækst på 2,5 % om året.

Måltallet er opstillet for de regionale ruter, samt bybusserne i Odense og Svendborg. Denne sondring er foretaget, fordi markedet for de resterende ruter i stor udstrækning, er bestemt af udviklingen indenfor skoleområdet, det vil sige strukturudvikling og senest folkeskolereformen.

De sidste år har FynBus oplevet en markant passagerfremgang, i 2012 og 2013 var passagerfremgangen på henholdsvis 6,5 % og 3,5 %.

I løbet af 2014 har der været tegn på en stagnation, da der i 2014 er en samlet passagerfremgang på 1,6 %.

Nærværende rapport har derfor til formål, at give en beskrivelse af FynBus' passagerudvikling fra 2011 til 2014, med særligt fokus især på passagerudviklingen fra 2013 til 2014.

Udviklingen 2013-14 er særlig interessant, fordi det er året for udmøntningen af en stor del af FynBus' trafikplan 2014-17.

I juni 2014 påbegyndte Odense Kommune den store transformation af bymidten, og Th. B. Thriges Gade blev lukket med omlægning af mange ruter i Odenses bymidte til følge.

Det var ventet, at omlægningen i Odense måske kortvarigt kunne påvirke passagertallet.

I juli-august blev 30 uddannelsesruter føjet til de 3 forsøgsruter i Assens og Odense kommuner, så ungdomsuddannelserne på Fyn og Erritsø i større omfang betjenes af målrettede ruter, tilpasset bedst muligt til de institutionernes møde- og sluttider.

For lokale uddannelsesrejsende i Assens, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommune er lokalruterne tilpasset gymnasierne, så de unge får et direkte transporttilbud.

Det var ventet, at de mere direkte ruter ville fremstille passagertallet som faldende.

Der måles på antallet af registreringer i billetsystemet, og det vil sige at når færre skal stige om – som netop er målet med direkte ruter – vil det have den bivirkning, at antallet af "bip" falder.

En del af satsningen på direkte ruter er sket for at skabe bedre plads i de almindelige regionale ruter, og dermed kombineret med uddannelsesruterne bidrage til vækst.

I løbet af 2014 har flere og flere kommuner tilsluttet sig det fælles teletaxikoncept.

Assens, Faaborg-Midtfyn og Nyborg kommune besluttede fra august 2014 at understøtte uddannelsesruterne med TelePendler – en tilbringerløsning, der bringer de unge fra hjem til stoppested – og Nordfyns og Svendborg kommune er kommet til siden.

Bortset fra Odense, Langeland og Ærø kommuner er TeleBasis indført i de øvrige kommuner.

Selv om passagertallet i telekørslen er lille i forhold til rutekørslen, er der alligevel sket en vækst på 76.000 rejser fra 2012 til 2014, og en stor del af disse kommer fra nedlagt lokalkørsel.

Rapporten indeholder hovedtal for FynBus, samt en mere specifik vurdering af regionale ruter, uddannelsesruter samt bybusserne i Odense.

2. Resume

FynBus har fra 2011 til 2013 haft en årlig passagerfremgang som lå over vækstmålet på 2,4 % pr. år.

Antallet af passagerer steg fra 16,4 mio. til 18,1 mio., i alt 1,7 mio. passagerer svarende til 4 års vækst eller en fremgang på over 10 %.

Passagerfremgangen fra 2013 til 2014 var på 0,3 mio. (1,6 %) og derfor stagnerende.

FynBus har siden 2010 arbejdet med udgangspunkt i en årlig strategi- og handlingsplan for flere passagerer med udgangspunkt i sikker drift, bedre trafikinformation, bedre kundeservice og målrettet markedsføring. Strategien for 2014 har i vidt omfang været en videreførelse af de aktiviteter, der er gennemført de tidligere år.

Strategierne har givet flere passagerer - for hver yderligere passagerer FynBus skal hente til kollektiv trafik, kræver det en større indsats end tidligere. Med udgangspunkt i strategiplanen, er der ikke igangsat flere nye tiltag i 2014 end i 2013. I 2015 vil et væsentligt strategipunkt være en kraftig markedsføringsindsats med hovedoverskriften Målrettet markedsføring. 2014 har været kendetegnet af store omlægninger i trafiksystemet med indførelsen af Trafikplan 2014-17.

I landdistrikterne er dårligt benyttet rutekørsel blevet erstattet af TeleBasis fra FynBus fælles telekørselskoncept.

Som forventet har indførelsen af uddannelsesruter i 2014 yderligere medvirket til en stagnerende passagerfremgang. Sammenlignes et kalenderår uden uddannelsesruter, med et kalenderår med nuværende omfang af uddannelsesruter, mangler der op i mod 150.000 passagerer på grund af færre omstigninger, hovedsagligt i Odense (zone 1).

Forklaringen er statistisk, idet passagertal måles på antal påstigninger i bussen, hvorved ændringer i omstigningsantallet påvirker passagertallet, når 1 rejse, der tidligere har medført 2 billetteringer, kan gennemføres med 1.

På trods af de mistede omstigninger er antallet af rejser på Ungdomskort steget markant, mest i 2. halvår.

Antallet af rejser foretaget på billet-, tur- og periodekort er fortsat vigende, og modsvares ikke af væksten i rejser på KVIKKort. Voksengruppen har en vækst på linie med de opstillede mål, men især pensionistgruppen er vigende.

Denne gruppe er erfaringsmæssigt, mest følsom overfor store ændringer, som der har været i Odense Bymidte, og det kan måske være en forklaring på stagnerende vækst.

Eksterne forhold som vejr, demografi, bilrådighed og antal månedlige arbejdsdage skal også nævnes. Det vurderes at vejr og bilrådighed har påvirket passagerfremgangen i negativ retning, dog i mindre grad.

Vejret i 2014 har været mere mildt end 2013, og det medfører at tilbøjeligheden til at vælge cyklen frem for bussen er større.

Bilrådigheden på Fyn stiger da flere familier får bil nr. 2 og nr. 3. Bilrådigheden for bil nr. 2 er steget med 1.292 biler svarende til 3,8 %. Hvis det antages at FynBus mister en kunde ved bilejerskab nr. 2, vil det med udgangspunkt i adfærden for en gennemsnitlig pendler i alt betyde ca. 500.000 færre busrejser.

3. Passagerudvikling

3.1 Hovedtal for FynBus

Der er i analysen set bort fra 2010.

I 2010 skete en stor omlægning af den kollektive trafik, hvor kommunernes trafiksystemer fik en større rolle, da nye regionale principper for kollektiv trafik resulterede i en reduktion af antallet af køreplantimer med 35% for de regionale ruter.

Kommunerne valgte at videreføre den mest rentable del af kørslen som fælleskommunale ruter, derfor blev den samlede reduktion af servicetilbuddet ca. 25 %.

2011 er medtaget selvom Odense Kommune gennemførte en stor reduktion af kørselsomfanget ved at nedlægge servicebusserne.

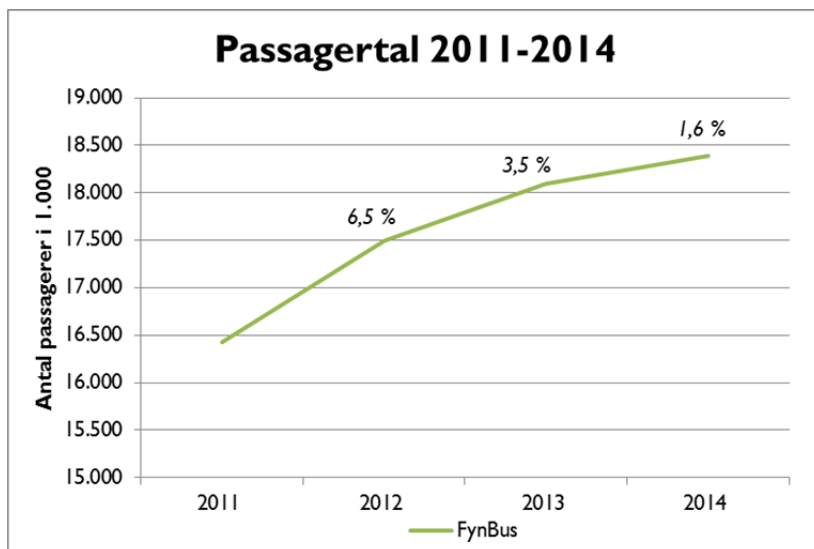
Året er medtaget, da servicebusserne ikke var særligt benyttet og dermed ikke påvirker hovedtallene.

Passagertal i dette afsnit, samt nøgletalstabeller 7 og 8, er baseret på passagertal fra FynBus perioderegnskaber.

Passagertal i afsnit 4, kundegrupper, og zonekort i afsnit 5, 6 og 8 er baseret på registreringer foretaget i billetsystemet. Der kan derfor ikke sammenlignes direkte med passagertal i FynBus perioderegnskaber, da de er inklusiv øvrige rejsehjemmeltyper (bus og tog rejser, gratis børn, SMS-billetter mm), som ikke registreres i billetsystemet,

Fra 2011 har der været vækst i passagerudviklingen. Nedenstående figur og tabel viser hovedtallene for busdriften.

Figur 1: Hovedtal for FynBus, antal passagerer



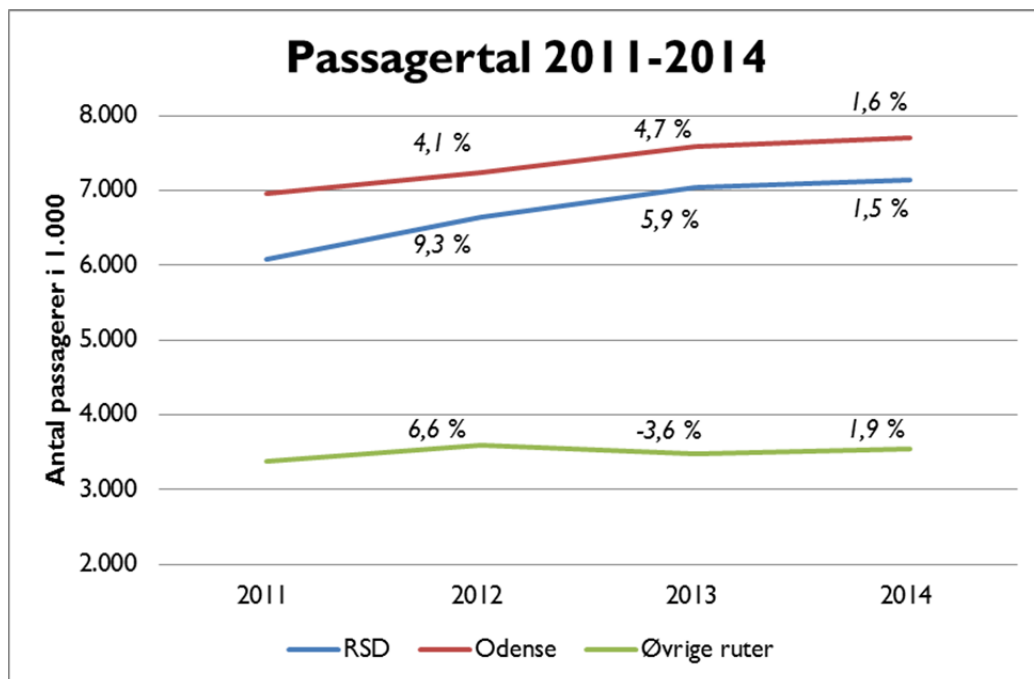
Tabel 1: Nøgletal for FynBus

FynBus	2011	2012	2013	2014
Passagertal (1.000)	16.422	17.496	18.100	18.389
Ændring i %		6,5%	3,5%	1,6%
Køreplantimer (kpt)	623.904	610.640	612.097	610.415
Passagertal/kpt	26,3	28,7	29,6	30,1

Det fremgår, at der er en stagnation fra 2013 til 2014, der også slår igennem på passagerer pr. køreplantage i tabel 1, hvor der fra 2012 til 2013 var en vækst på 0,9 passager pr. køreplantage, der aftager til 0,5 fra 2013 til 2014

FynBus' busdrift kan opdeles i tre hovedgrupper; regionale ruter, bybusser i Odense og øvrige ruter, som vist i figur 2.

Figur 2: Hovedtal for FynBus opdelt på regionale ruter, bybusser i Odense og øvrige ruter



Figuren viser, at passagertallet for øvrige ruter er forholdsvis stabilt – i absolutte tal omkring 3,5 mio. passagerer, og som nævnt i afsnit er udviklingen på disse ruter overstående bestemt af forhold omkring folkeskolen.

Figur 2 viser en stagnation i passagerfremgangen, på både de regionale ruter og bybusruterne i Odense.

4. Kundegrupperes udvikling

Tabel 2 på næste side, viser udviklingen fra 2013 til 2014 i passagerer fordelt på rejsehjemmeltype og passagerkategori.

En del af den udvikling tabellen beskriver, skyldes den underliggende positive passagerfremgang på 1,5 %.

En sammenligning af 2014 med 2013 viser, at flere fortsat rejser med ungdomskort og kvikkort, mens færre rejser på de dyrere kontantbilletter og turkort.

Som det fremgår af tabellen, har ungdomskort og kvikkort haft en fremgang på henholdsvis 9 % og 10 %.

Tabel 2: Påstigninger fordelt på rejsehjemmeltype, 2013-2014

Produkt	2013	2014	Ændring	i %
Kvikkort	3.789.161	4.147.250	358.089	9,5%
Skolekort	1.089.316	1.115.400	26.084	2,4%
Turkort	122.453	91.670	-30.783	-25,1%
Ungdomskort	2.037.179	2.214.774	177.595	8,7%
Værdikort	522.302	537.040	14.738	2,8%
Øvrige Periodekort	3.787.000	3.543.663	-243.337	-6,4%
Billet	1.678.934	1.569.735	-109.199	-6,5%
Total	13.026.345	13.219.532	193.187	1,5%

Note: Passagertal er for perioden feb-dec 2013 og feb-dec 2014, da køreplanerne er ændret væsentligt i januar 2013
 Tal ekskl. SMS-billetter er ikke korrigeret for børn, bus/tog passagerer.

Rejser på kontantbillet er faldet med ca. 7 %. Turkort er faldet med 25 %.

I bilag 10.4 fremgår fordelingen på rejsehjemmeltype for Odense zoner og øvrige zoner.

Flere eksisterende kunder skifter fra dyrere til billigere produkter. Det er en udvikling, der hænger sammen med større fokus på, at tilbyde billigere rejseformer med henblik på, at gøre kollektiv trafik mere attraktiv. Større prisbevidsthed hos kunder og bedre produktinformation formodes at spille en rolle.

FynBus har i flere år markedsført kvikkortet og der er introduceret en prisberegner på Fynbus.dk, der sammenligner prisen for en rejse med forskellige produkter.

Udviklingen for Ungdomskort er lidt overraskende.

Som nævnt i afsnit 1, kunne der forventes et fald i registreringer på Ungdomskort, fordi uddannelsesruterne har medført, at der i mindre omfang skal skiftes bus, da busserne kører mere direkte fra hjem til skole.

Stigningen er derfor lidt overraskende, især set i lyset af udviklingen der er vist i tabel 3.

Tabel 3: Ungdomskort pr. måned 2014

	2014-01	2014-02	2014-03	2014-04	2014-05	2014-06	2014-07	2014-08	2014-09	2014-10	2014-11	2014-12	Total
Ungdomskort	256.173	223.904	278.162	210.267	221.836	124.543	39.563	182.042	289.058	262.571	288.348	217.863	2.594.330
Gns. repr. måneder	238.068					264.460							
Vækst	26.392												
Relativ vækst	11%												

Tabel 3 viser at gennemsnittet af rejser på Ungdomskort i 2014's sidste 4 måneder, er 11 % højere end gennemsnittet af 2014's første 5 måneder.

Det tyder altså på, at rejser på Ungdomskort bliver stadig mere populært.

Hvorvidt det skyldes de direkte ruter, eller at kunden har mulighed for ubegrænset transport i hele Fynbus' område er endnu for tidligt at svare på.

Det vil blive belyst i den kvalitative analyse i forbindelse med afrapporteringen af Assensforsøget.

Tabel 4 viser udviklingen indenfor øvrige periodekortets forskellige passagertyper.

Tabel 4: Øvrige periodekort fordelt på passagertype, 2013-2014

Type	2013	2014	Ændring	i %
Barn	517.644	513.655	-3.989	-0,8%
Efterlønskort	769	627	-142	-18,5%
Erhvervskort	23.978	20.227	-3.751	-15,6%
Voksen	2.315.590	2.142.652	-172.938	-7,5%
Pensionist	1.200.628	1.090.768	-109.860	-9,2%

Tabellen viser et frafald på ca. 173.000 voksenkortrejser og 110.000 pensionistkortrejser.

Herudover viser tabel 4, at antallet af rejser på barnekort er stort set uændret.

Barnekort bruges typisk til og fra skole fx af børn fra fri- privatskoler, der ikke er kørselsberettigede i henhold til folkeskoleloven.

Udviklingen i brug af efterløns- og erhvervskort er uden betydning for det store billede.

Tabel 5 illustrerer udviklingen i KVIKkort rejser.

Tabel 5: Rejser på KVIKkort fordelt på passagertype, 2013-2014

Type	2013	2014	Ændring	i %
Barn	28.354	16.189	-12.165	-42,9%
Voksen	3.835.269	4.231.799	396.530	10,3%
Pensionist	290.398	336.567	46.169	15,9%

Tabel 5 viser en vækst i rejser for både voksne og pensionister. Tabellen viser en vækst på ca. 397.000 voksenrejser og 46.000 pensionistrejser.

Nedenstående viser tabel 6 en sammenstilling af de to passagertyper voksen og pensionist.

Af tabellen fremgår, at der i 2014 har været en vækst på 224.000 voksenrejser – svarende til en vækstrate på 3,6 % fra 2013 til 2014.

Der har været et fald i pensionistrejser på 64.000 rejser.

Konklusionen er altså, at det i en vis udstrækning er udviklingen i pensionistsegmentet, der resulterer i, at 2014 ikke har kunnet leve op til 2,5 % vækst i forhold til 2013 resultatet.

Tabel 6: rejser fordelt voksen og pensionist, 2013-2014

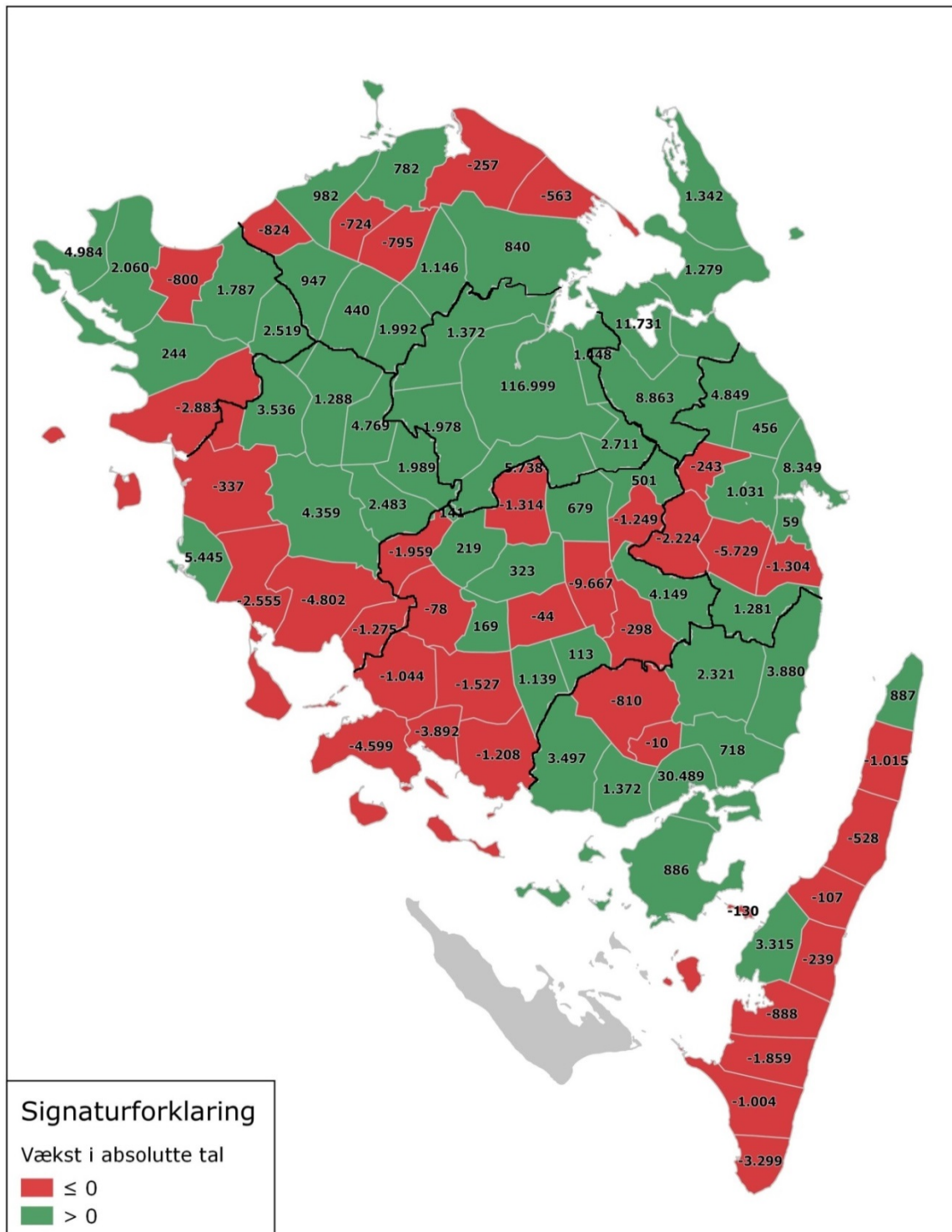
Kategori	Type	2013	2014	Ændring	i %
Periodekort	Voksen	2.315.590	2.142.652	-172.938	-7,5%
	Pensionist	1.200.628	1.090.768	-109.860	-9,2%
KVIK-kort	Voksen	3.835.269	4.231.799	396.530	10,3%
	Pensionist	290.398	336.567	46.169	15,9%
Samlet	Voksen	6.150.859	6.374.451	223.592	3,6%
	Pensionist	1.491.026	1.427.335	-63.691	-4,3%

I følgende afsnit fremgår nøgletal for de regionale ruter og bybusserne i Odense.

5. Den detaljerede passagerudvikling

Figur 3 viser passagerudviklingen fordelt på de fynske takstzoner. Grønt markerer en fremgang fra 2013 til 2014, rødt markerer tilbagegang. Den relative passagerudvikling for de enkelte takstzoner fremgår af bilag 10.3

Figur 3: Zonekort med passagerændring, 2013-2014



Note: Passagertal for perioden feb-dec 2013 og feb-dec 2014.

For at sætte tallene i perspektiv, svarer en ændring på 432 rejser til, at en pendlerkunde er holdt op med tage bussen til og fra arbejde, da Danmarks Statistik har opgjort antallet af arbejdsdage til 216 i gennemsnit. For skole- og uddannelsessøgende er tallene lidt mindre, da der kun er 200 skoledage om året.

Alene for pendlerrejser vil det altså sige, at bare 2-3 kunder mere eller mindre kan betyde en forskydning på ca. 1.000 rejser.

Som det nævnes i bilag 10.6, vil fx alene udviklingen i bilrådighed, hvor 1,292 flere familier har anskaffet bil nr. 2, kunnet anledning til at 500.000 rejser er gået busserne forbi.

Der er mangeartede og modsatrettede forklaringer på passagernedgang i nogle zoner:

- Efter det sidste køreplansskift er lokalruterne tilpasset folkeskolereformen samtidig med, at de i højere grad understøtter ungdomsuddannelserne. Folkeskolereformen medfører generelt færre ture om eftermiddagen. Det gælder især Faaborg-Midtfyns Kommune, Assens Kommune og Nordfyns Kommune.
- Da de lokale ruter kører mere direkte til uddannelsesstederne mangler der omstigninger i enkelte zoner - i Faaborg-Midtfyn kommune er der registreret op i mod 50 % flere passagerer med ungdomskort på lokale ruter. Et andet eksempel er Haarby, hvor betjeningen er overtaget af lokalruter, og der ikke længere skiftes bus.
- Et andet eksempel er en ændret sammensætning af kørslen, hvor fx rute 925 mellem Bøjden og Faaborg er blevet erstattet af telekørsel.
- Zonekorridoren med en negativ passagerudvikling sydvest for Nyborg skyldes fx også at en telebus er erstattet af teletaxi.
- Telekørsel benyttes i større omfang end tidligere. 35.000 passagerer i 2012, 80.000 i 2013 og 101.000 i 2014 – telekørsel passagererne er ikke inkluderet i ovenstående figur.
- På Langeland er der indsat 2 skolebusser, hvor eleverne tidligere delvist har brugt den regionale trafik. Da de lokale busser på Langeland ikke har billetudstyr, registreres børnene ikke.

Zoner med passagerfremgang skyldes først og fremmest en videre udvikling af FynBus strategiplan for flere passagerer.

6. Regionale ruter

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

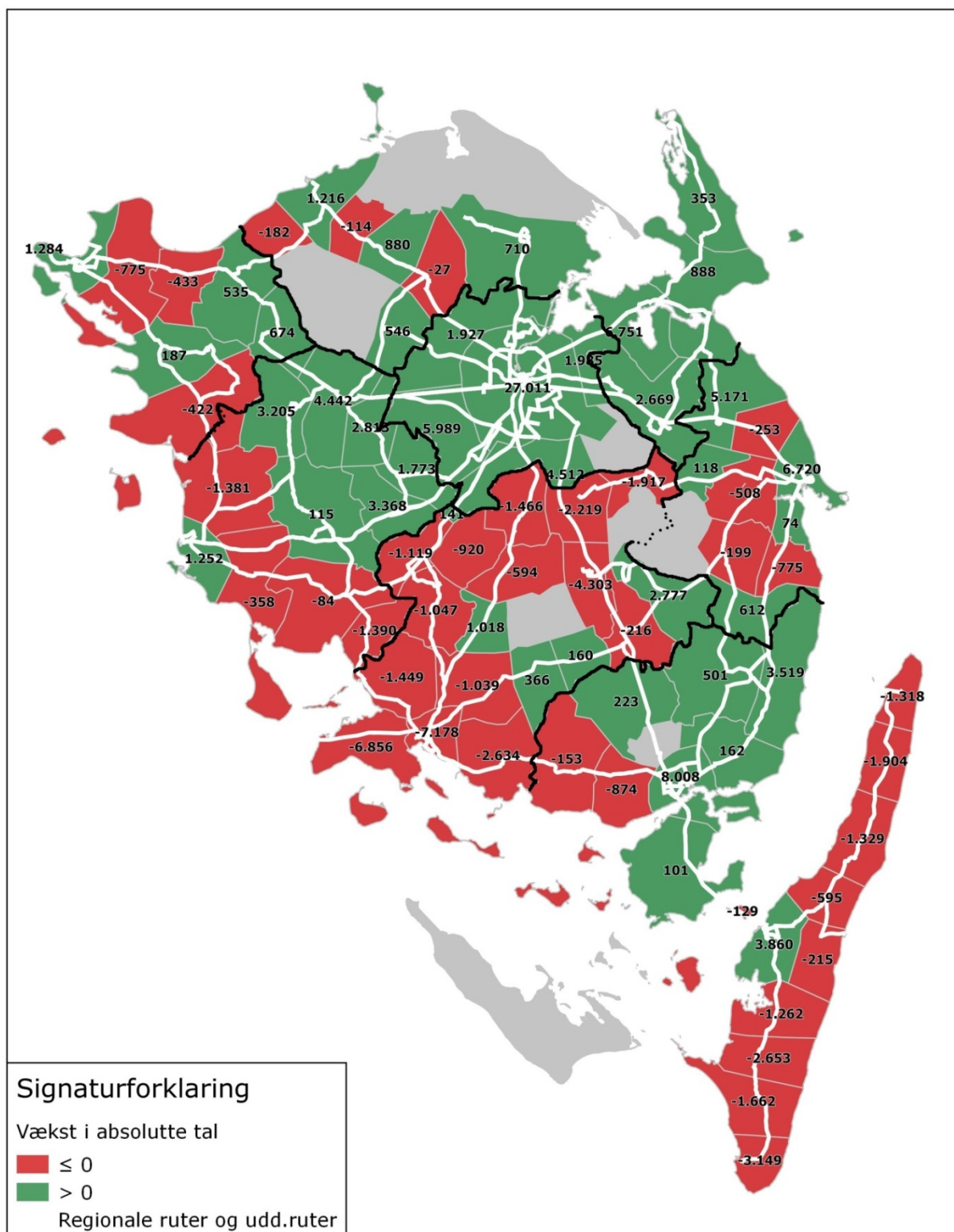
Tabel 7: Nøgletal for de regionale ruter – inkl. uddannelsesruter

RSD	2011	2012	2013	2014
Passagertal (1.000)	6.084	6.647	7.039	7.143
Ændring i %		9,3%	5,9%	1,5%
Køreplantimer (kpt)	248.309	248.797	249.591	252.843
Passagertal/kpt	24,5	26,7	28,2	28,3

Passagerfremgangen er aftagende. Det samme er gældende for passagerer pr. køreplantage, da produktionen er øget, og det ikke modsvares af væksten på 1,5 %.

Figur 4 viser et kort over passagerudvikling i de regionalt finansierede ruter på Fyn, fordelt på takstzoner. På kortet er med grønt angivet, hvor væksten har fundet sted – de røde zoner viser, at antallet af rejser i regionalt finansierede ruter er faldet.

Figur 4: Zonekort med passagerændringen på de regionale ruter inkl. uddannelsesruter, 2013-2014



Som nævnt i afsnit 1 og 5, er der sket forholdsvis store ændringer i trafiksystemet, der også kan genfindes i figur 4.

Især er lokalruterne overtagelse af befordringen af uddannelsessøgende tydelig i Faaborg-Midtfyn kommune, idet passagerfaldet bliver endnu større i figur 4 end i figur 3.

Kortet viser passagerændringen fra 2013 til 2014 for regionale ruter og uddannelsesruterne. Det fremgik af tabel 7, at de regionale ruter og uddannelsesruter, samlet set har haft en passagerfremgang på 1,5 %. Fremgangen er sket på trods af færre omstigninger ved indførelsen af uddannelsesruterne.

7. Bybusser i Odense Kommune

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 8: Nøgletal for bybusserne i Odense

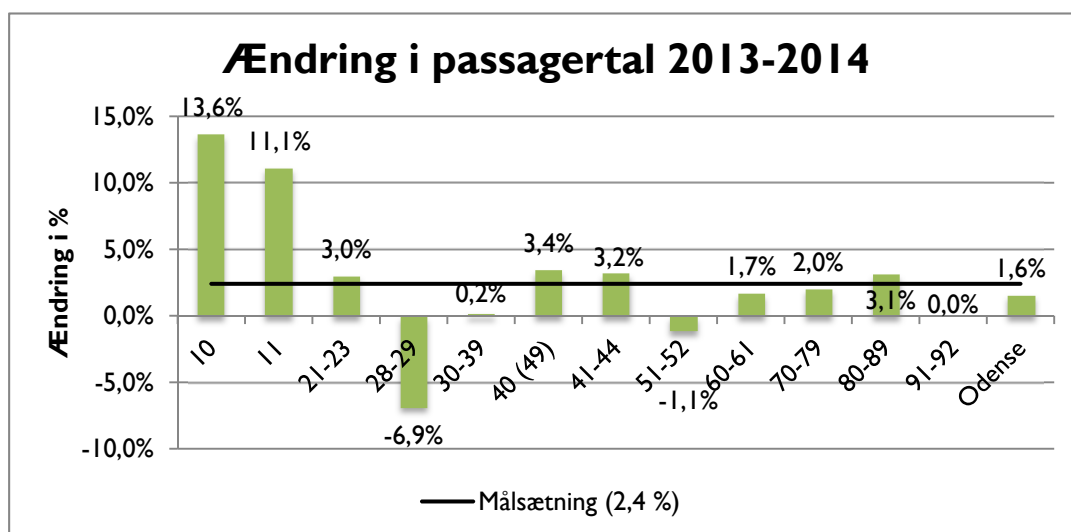
Odense	2011	2012	2013	2014
Passagertal (1.000)	6.959	7.246	7.588	7.707
Ændring i %		4,1%	4,7%	1,6%
Køreplantimer (kpt)	187.770	187.964	188.001	189.361
Passagertal/kpt	37,1	38,6	40,4	40,7

Note: Ekskl. fælleskommunale ruter 122, 161-162 og 885.

Passagerfremgangen er aftagende. Det samme er gældende for passagerer pr. køreplantime.

Bybus-rutegrupperne¹ i Odense oplever en varierende passagerudvikling i perioden 2013-2014. Ændringen i passagertallet fremgår i nedenstående figur og viser, at der både er rutegrupper med passagerfremgang, ligesom der er rutegrupper med passagernedgang.

Figur 5: Passagerudvikling på rutegrupper, i %



¹ En rutegruppe indeholder ruter, der tilnærmelsesvis har samme køreplan. Ruterne har numre der er kontinuerlige, som f.eks. rutegruppe 21-23.

Antallet af passagerer i de enkelte rutegrupper er meget forskellige.

Rute(gruppe) 10 og 11 er mindre ruter med lave passagertal. Rute 10 og 11 blev etableret som erstatning for servicebusserne i 2012. Rute 10 er en gratis citybus, rute 11 kører 4 gange om dagen fra nogle forstæder til lokalecentre og bymidte.

Rutegruppe 21-23, 30-39 og 51-52 har over 1,0 mio. passagerer og skal tillægges stor vægt.

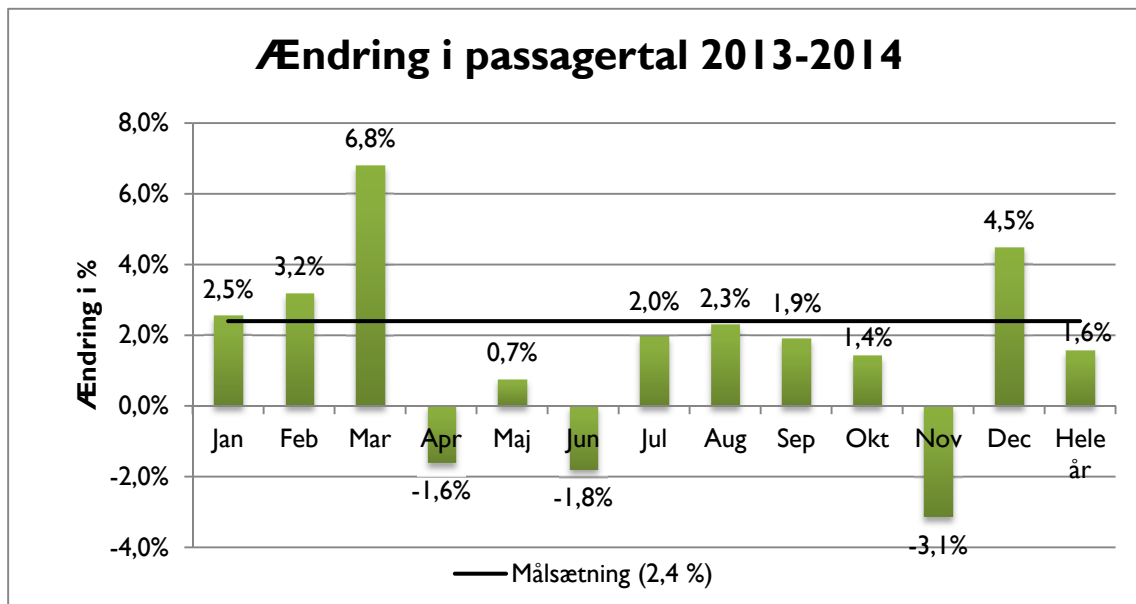
Specifikation pr. rutegruppe:

Enkelte rutegrupper har store passagerændringer. Nedenfor er de væsentlige fremdraget.

- **10:** Der har løbende siden starten været en stille vækst i passagertallet. I forbindelse med lukningen af Thomas B. Thriges Gade ændres ruteforløbet, så museumskvarteret ved Overgade betjenes samtidig med ruten kommer tættere på bymidten ved Slotsgade.
- **21-23:** Driften øges fra 15 min's til 10 min.'s drift i eftermiddagstimerne, desuden indføres flere afgange i de tidlige aftentimer.
- **28-29:** Ruten mister passagerer til uddannelsesruterne ved Syddansk Erhvervsskole på Munkebjergvej, desuden flyttes centrale eftermiddagsafgange, der passer til sluttiden til rute 61.
- **51-53:** Passagernedgang i 2. halvår 2014. Ruten mister passagerer til uddannelsesruter ved SDE Risingsvej og Mulernes Gymnasium.
- **91-92:** Passagernedgang i 2. halvår. Det formodes, at den nye køreplan har medført mindre attraktive afgangstider til og fra bymidten i samspillet med rute 190-191. Desuden kommer ruten ikke længere tæt på bymidten, som følge af lukningen af Thomas B. Thriges Gade og uddannelsesruter til Nordfyns Gymnasium indsættes fra det nordlige Odense.

Den månedlige passagerudvikling er også varierende i perioden 2013-2014, og fremgår nedenfor.

Figur 6: Passagerudvikling månedsvis, i %



Specifikation pr. måned:

Enkelte måneder har store passagerændringer. Nedenfor er de væsentlige fremdraget.

- **Marts:** Passagerfremgang på de fleste ruter. Det skyldes at påskeferien var i marts i 2013, og i april i 2014.
- **April:** Passagernedgang på de fleste ruter – modsat effekt af marts
- **Juni:** Passagernedgang på de fleste ruter. Mindre nedbør i 2014 og varmere temperatur, måske usikkerhed som følge af det store køreplansskifte 29. juni 2014.
- **November:** Passagernedgang på de fleste ruter. Mindre nedbør i 2014 og varmere temperatur.
- **December:** Passagerfremgang på de fleste ruter. Større mængde nedbør og koldere temperatur.

De overordnede grunde til den varierende udvikling, hvad angår rutegrupper og månedsudviklingen skal bl.a. findes i opstart af uddannelsesruter, nye køreplaner, vejrforhold, ferie/helligdage mm.

En detaljeret tabel, der sammenholder figur 5 og 6 kan findes i bilag 10.1.

Lukningen af Thomas B. Thriges Gade (TBT-gade) i juni 2014, har givet ændringer i påstignings- og rejsemønstre på få ruter i ugerne efter lukningen, dog er der ikke fundet tegn på, at det har påvirket passagertallet betydeligt.

I bilag 10.2 er der givet en nærmere forklaring på lukningen af TBT-gade.

8. Uddannelsesruter

I august 2013 startede uddannelsesruterne op, som et projekt der skulle vise, om det var muligt at fastholde flere unge i uddannelse ved hjælp af mere direkte offentlig transport mellem bolig og uddannelsessted. Projektet kombinerede telekørsel og direkte buslinjer, som et åbent servicetilbud med FynBus takster målrettet mod transport fra Assens Kommune til tre uddannelsessteder i Odense, der tilbyder uddannelser, der ikke fandtes lokalt.

De første erfaringer med uddannelsesruterne viste sig at være positive. Kapaciteten i busserne blev hurtigt nået. Uddannelsesstederne oplevede ruterne som et løft, der både havde betydning for fremmødet og i at fastholde eleverne på de enkelte uddannelser. De studerende udtrykte også glæde ved ruterne, da de oplevede en væsentlig reduktion i rejsetiden.

I august 2014 blev konceptet udbredt til flere ruter og uddannelsessteder på Fyn. Ruterne kører morgen og eftermiddag, og er tilpasset mødetiderne på de uddannelser, de kører til og fra. På følgende side fremgår en oversigt over uddannelsessteder, med mere direkte ruteføring.

Tabel 9: Uddannelsessteder med tilhørende uddannelsesruter i Odense Kommune

Uddannelsessted (Odense)	Lokalitet	Uddannelsesrute (2013)	Uddannelsesrute (2014)
Cold Kollege	Odensevej og Landbrugsvej	811U, 812U, 813U	808U, 811U, 812U, 813U, 814U, 815U, 816U, 817U, 818U, 819U
Syddansk Erhvervsskole	Munkebjergvej	811U, 812U, 813U	808U, 810U, 811U, 812U, 813U, 814U, 815U, 816U, 817U, 818U, 819U
Syddansk Erhvervsskole	Risingevej og Petersmindevej	811U, 812U, 813U	808U, 809U, 811U, 812U, 813U, 814U, 815U, 816U, 817U
Mulernes Legatskole	Gillestedvej		814U, 815U, 816U, 817U
Tietgenskolen	Elmelundsvej		820U, 821U, 822U, 823U, 824U

Tabel 10: Uddannelsessteder med tilhørende uddannelsesruter i det resterende Fyn

Uddannelsessted (resterende Fyn)	Lokalitet	Uddannelsesrute (2013)	Uddannelsesrute (2014)
Middelfart Gymnasium, ELC og IBC	Middelfart og Erritsø		825U, 826U, 827U
Nyborg Gymnasium og Tietgenskolen	Nyborg		830U, 831U, 832U, 833U
Vestfyns Gymnasium, Handelsgym. og Handelsskole	Glamsbjerg		851U
Faaborg Gymnasium	Faaborg		852U
Nordfyns Gymnasium	Søndersø		841U, 842U
Uddannelserne i Svendborg	Svendborg		860U, 861U, 863U, 864U, 865U, 866U

I Odense kører mange af ruterne uden om OBC, så der ikke skal skiftes bus. Flere af ruterne tager også Odins Bro for at komme hurtigere fra f.eks. Otterup til Syddansk Erhvervsskole og Mulernes Legatskole.

Nogle af de nye uddannelsesruter erstatter ruter, der kendes i forvejen – andre er helt nye. Uddannelsesruterne kan bruges af alle, også hvis man ikke er studerende. Udover at de nye ruter giver hurtigere rejsetid for mange, forventes også, at der er blevet bedre plads i de eksisterende regionale ruter.

FynBus' passagertal er påvirket af uddannelsesruterne. Mange studerende er ikke nødsaget til at foretage en omstigning, især på OBC. I zone 1, der omfatter det meste af Odense by, er der i 2014 estimeret op mod 60.000² manglende omstigninger i forhold til 2013. I 2014 har de fleste uddannelsesruter kun kørt i 2. halvår, hvilket medfører, at der i 2015 vil mangle op mod 120.000 omstigninger i forhold til 2013.

Passagerfremgangen ville i zone 1, uden uddannelsesruterne, fra 2013 til 2014 have været ca. 2,2 % i stedet for 1,5 % (for hele FynBus ville passagerfremgangen have været 1,9 % i stedet for 1,6 %). Den økonomiske konsekvens af de manglende omstigninger fremgår af bilag 10.5

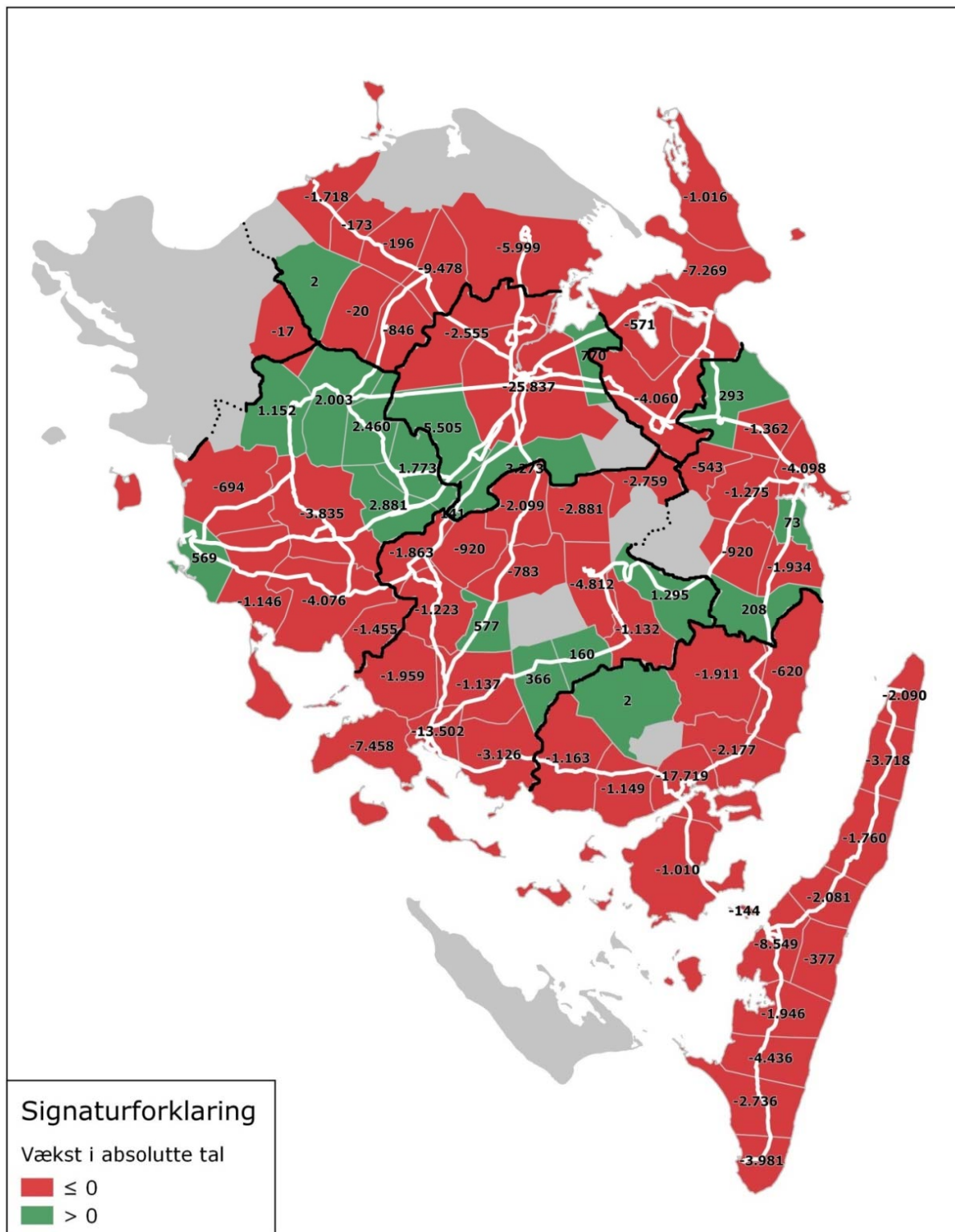
Sammenlignes et kalenderår uden uddannelsesruter, med et kalenderår med nuværende omfang af uddannelsesruter mangler der op i mod 140.000 omstigninger i zone 1. Inkluderes alle fynske zoner vil der mangle op i mod 150.000.

F.eks. er passagertal i Haarby (zone 75) og Nørre Broby (zone 77) også påvirket. Dette skyldes de direkte uddannelsesruter til hhv. Vestfyns- og Faaborg Gymnasium.

² I beregningen medtaget, at tre af uddannelsesruterne har kørt i 2. halvår af 2013 og at de resterende ruter kun har kørt i 2. halvår af 2014. Yderligere er der ikke taget højde for, at nogle unge vil have fundet andre transport muligheder end bus og evt. valgt anden uddannelse i deres nærrområde, i tilfælde af, at uddannelsesruterne ikke var oprettede – det eksakte estimat på manglende omstigninger må derfor formodes at være under 60.000.

Nogle få ordinære afgange på de regionale ruter er blevet fjernet eller ændret, som konsekvens af uddannelsesruterne.

Figur 7: Zonekort med passagerændringen på de regionale ruter ekskl. uddannelsesruter, 2013-2014

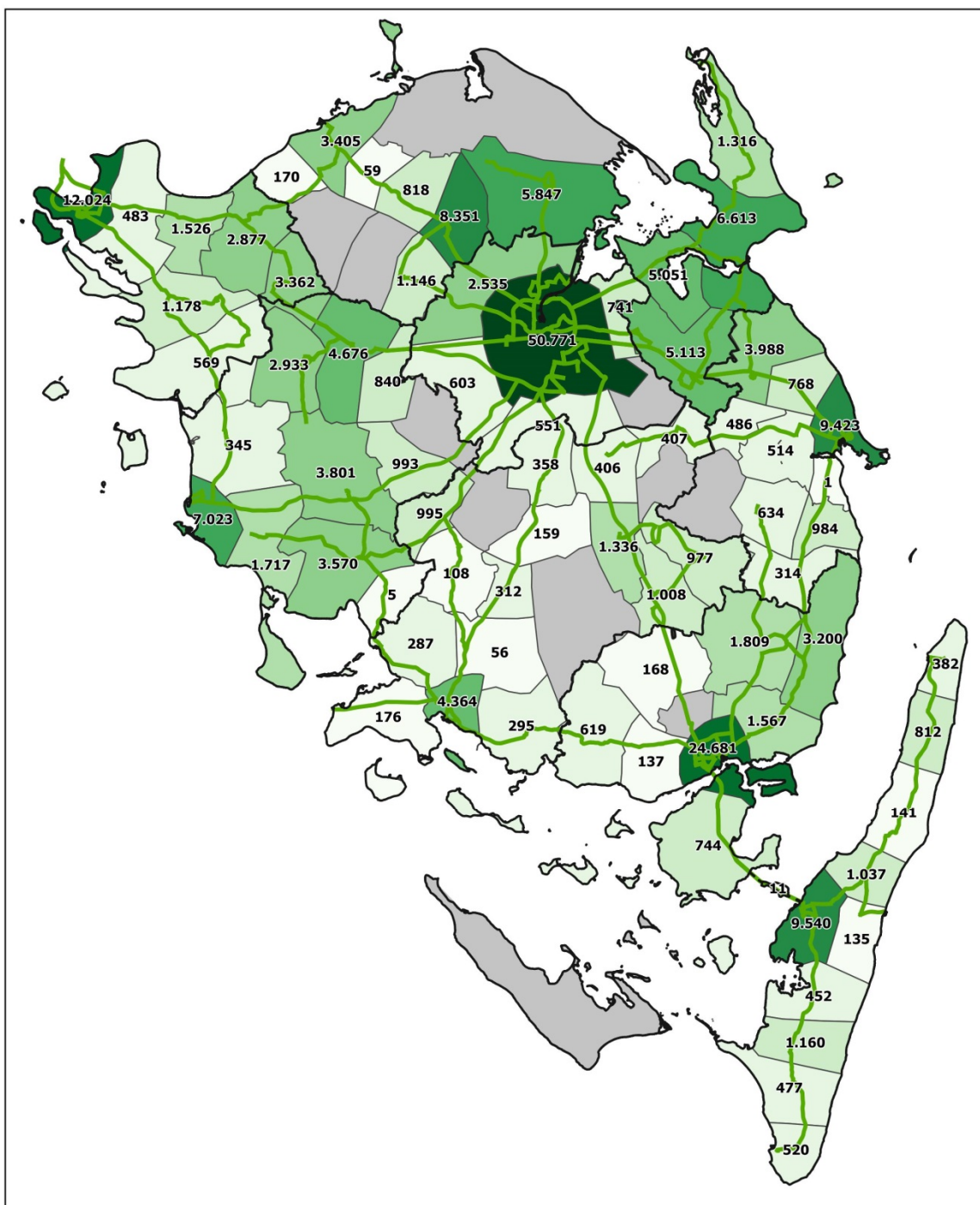


Figur 7 viser den zonefordelte passagerudvikling på de regionale ruter efter starten af uddannelses-ruterne. Ikke overraskende viser figur 7 stor tilbagegang efter uddannelsesruterne er startet.

Da ungdomskortrejser udgør 17-18 % af de samlede rejser, er det helt naturligt. Kortet er medtaget som illustration af, hvor der er et stort potentiale og kapacitet for nye kunder.

Nedenstående kort i figur 8 adskiller sig fra de andre, og viser ikke ændringen fra 2013 til 2014, men i stedet passagertallet i 2014 for uddannelsesruterne – de fleste uddannelsesruter starter op medio 2014. Kortet viser, hvor kunder med ungdomskort rejser til og fra.

Figur 8: Zonekort med passagertal for uddannelsesruter, 2014 (jo mere grøn en zone er, jo flere påstigninger i zonen)



9. Eksterne faktorer

I tidligere afsnit blev det berørt, at eksterne faktorer kan have en påvirkning på passagertallet. Et kalenderår er sjældent ens to år i træk. Antal årlige arbejds- og skoledage ændres, i forhold til placeringen af helligdage og ferieuger. Vejret har en betydelig indflydelse på, hvornår offentlig trafik vælges til og fra. Der kan også trækkes paralleller til den demografiske udvikling eller til de økonomiske konjekturer. En bedre økonomisk tid kan få flere familier til at investere i nr. to bil – en minibil – de sidste år er antallet af minibiler steget, i takt med at prisen er faldet.

Nedenfor er der taget udgangspunkt i fire eksterne faktorer der kan have en påvirkning på passagertallet. Hypoteserene er formuleret i forhold til, at passagertallet forøges.

- **Arbejdsdage:** Flere arbejdsdage på ét kalenderår, større passagertal. Tommelfingerreglen siger, at det månedlige passagertal skal korrigeres med 3 %, ved én arbejdsdag mere i måneden. Derudover skal der tages forbehold for, om der er arbejdsdage der ligger i forlængelse af helligdage mm.
- **Vejret:** Koldere temperatur og mere nedbør, større passagertal. Vejret kan være afgørende for, hvornår der er mere/mindre tilbøjelighed for offentlig trafik. Vejret har især stor indflydelse på lokale byruter, da cykel ofte er en substitut til bussen.
- **Demografi:** Større befolkningstal, større passagertal. Det samlede befolkningstal kan være uændret over flere år, men befolkningsgrupper og dermed kundegrupper, kan ændre afhængende af generationsstørrelser. Det kan medføre ændrede rejsemønstre – rejse hyppighed.
- **Bilrådighed:** Færre familier med én eller flere biler, større passagertal. Antallet af familier med én eller to biler er især interessant, da disse overvejende kan være potentielle kunde.

I bilag 10.6 er de eksterne faktorer uddybet. Den overordnede konklusion er beskrevet nedenfor.

Tabel 11: Eksterne faktorer påvirkning på passagertallet fra 2013 til 2014

Faktor	Påvirkning på passagertal	Forklaring (alle værdier er baseret på Fyn)
Arbejdsdage	Ingen	Antallet af arbejdsdage er ens i 2013 og 2014
Vejret	Negativ	Middeltemperaturen er 1,6 C varmere i 2014, samme nedbørs mængde
Demografi	Ingen	Tilnærmelsesvis samme befolkningstal, dog ændring i befolkningsgrupper. Færre potentielle ungdomskort kunder (- 2,5 %), flere potentielle pensionist-/Kvikkort kunder (+ 3,2 %).
Bilrådighed	Negativ	Antallet af familier med mindst én bil er steget med 2,0 %. Familier med 2 biler er steget med 3,8 %

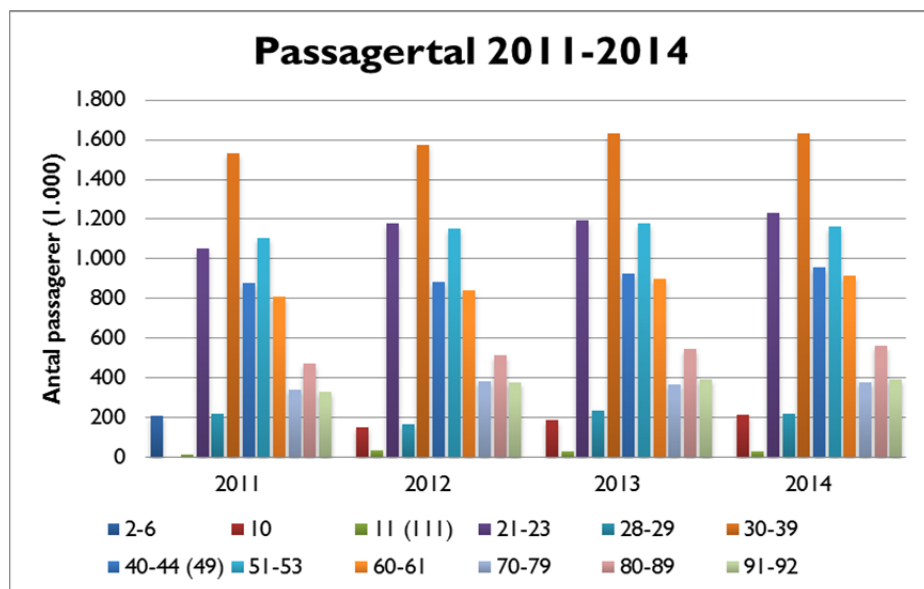
Fra 2013 til 2014 formodes det, at vejret og bilrådighed har en negativ påvirkning på passagertallet, mens de to resterende faktorer ikke påvirker passagertallet i en betydelig positiv eller negativ retning.

Derudover kan de nævnes, at der i perioden 2011-2013 er blevet færre beskæftigede og færre pendlere på Fyn – hhv. -2,1 % og -2,5 % (bilag 8.6). Tal for 2014 er ikke offentliggjort endnu. Tendensen tyder dog på, at mængden af potentielle pendlerkunder aftager.

10. Bilag

10.1 Bilag – Rutegrupper i Odense

Figur 9: Antal passagerer pr. rutegruppe i Odense



Note: Rute 112 er ikke medtaget, rutegrupper 40 (49) og 41-44 er illustreret som en rutegruppe.

Rutegruppe 21-23, 30-39 og 51-53 har mere end 1,0 mio. passagerer.

Nedenfor fremgår passagerudviklingen fra 2013 til 2014 opdelt på måneder og rutegrupper.

Tabel 12: Passagerudvikling fra 2013 til 2014

Rute	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Hele år
10	8,2%	15,5%	14,4%	-9,2%	-7,6%	-19,3%	30,9%	21,5%	26,4%	24,1%	20,0%	43,6%	13,6%
11	5,5%	12,6%	23,1%	7,8%	18,1%	9,9%	-3,3%	4,0%	1,9%	35,7%	-5,3%	28,9%	11,1%
21-23	10,6%	4,2%	7,8%	-1,5%	1,7%	0,9%	1,9%	2,1%	0,9%	5,0%	-2,3%	4,2%	3,0%
28-29	-20,2%	-12,6%	-4,5%	-17,3%	-6,9%	-7,3%	-0,3%	0,8%	5,6%	-4,8%	-4,1%	-0,3%	-6,9%
30-39	0,7%	1,2%	5,7%	-0,4%	1,0%	-2,8%	-3,1%	2,4%	0,8%	-1,3%	-4,9%	1,8%	0,2%
40 (49)	12,5%	-3,3%	6,8%	6,8%	3,9%	7,0%	3,7%	9,5%	8,1%	-0,8%	-10,7%	0,5%	3,4%
41-44	-1,2%	15,4%	16,8%	-6,4%	1,1%	-3,0%	8,9%	4,4%	2,2%	-0,4%	-1,3%	6,1%	3,2%
51-53	2,9%	2,5%	7,6%	1,8%	1,7%	-0,2%	-5,9%	-3,4%	-4,8%	-4,9%	-9,8%	-1,9%	-1,1%
60-61	5,2%	1,0%	6,6%	-2,4%	-0,8%	-5,0%	-1,1%	2,8%	4,7%	3,8%	-0,2%	2,9%	1,7%
70-79	-5,0%	4,0%	10,9%	1,0%	0,2%	-4,3%	4,7%	-3,5%	4,2%	3,2%	-2,8%	12,2%	2,0%
80-89	3,0%	0,3%	-0,9%	-1,4%	2,1%	2,1%	15,2%	8,6%	3,0%	3,9%	-1,8%	9,0%	3,1%
91-92	3,2%	3,2%	0,4%	0,9%	0,9%	1,9%	-2,3%	-5,6%	-2,8%	-0,7%	-2,3%	2,2%	0,0%
112													
I alt	2,5%	3,2%	6,8%	-1,6%	0,7%	-1,8%	2,0%	2,3%	1,9%	1,4%	-3,1%	4,5%	1,6%

10.2 Bilag – Lukningen af Thomas B. Thriges Gade

Den 28. juni 2014 lukkede TBT-gade for gennemkørende trafik. Gaden skal omdannes til en grøn bydel med boliger, erhverv, byrum og parkeringskælder. Gaden er kun lukket på en del af strækningen (mellem Østre Stationsvej og Hans Jensens Stræde) og nogle ruter kan stadig køre igennem Nørregade, mens andre ruter er flyttet til veje vest eller øst for TBT-gade.

Nedenfor er de ændrede ruter vist.

Tabel 13: Ruter der har fået ændret linjeføringen pga. lukningen af TBT-gade

Rute	Ændring
51-53, 151-153, 141	Kører fra Sdr. Boulevard via Vindegade og Jernbanegade til OBC. Busserne stopper bl.a. ved Kongensgade, så man stadig kan komme tæt på gågadeområdet fra nord
31-32	Kører som rute 130-131 ad Vestre Stationsvej
61, 28-29	Kører via Nørregade
110-112, 161-162	Kører fra OBC via Jernbanegade og Slotsgade til Fisketorvet. I retning mod OBC kører begge ruter ad Nørregade
91-92, 195	Kører ad Frederiksgade, så der ikke kommer for mange busser i Nørregade
Citybussen (10)	Kører via Hans Mules Gade og Overgade, hvor kørselsretningen er vendt

Lukningen af TBT-gade har medført gennemgribende ændringer i køreplanerne. Dog er større ændringer i passagertallet på ovenstående ruter udeblevet.

10.4 Bilag – Korttyper

Rejser fordelt på korttyper Odense zoner.

Tabel 14: Rejser fordelt på korttyper i Odense, 2013-2014

Produkt navn	2013	2014	Ændring	i %
Kvikkort	2.798.986	3.046.942	247.956	8,9%
Skolekort	112.596	123.706	11.110	9,9%
Turkort	34.027	29.097	-4.930	-14,5%
Ungdomskort	1.027.317	1.157.733	130.416	12,7%
Værdikort	521.613	535.930	14.317	2,7%
Øvrige Periodekort	2.998.725	2.778.570	-220.155	-7,3%
Billet	922.278	871.099	-51.179	-5,5%
Total	8.415.542	8.543.077	127.535	1,5%

Note: Passagertal for perioden feb-dec 2013 og feb-dec 2014.

Tal ekskl. SMS-billetter og ikke korrigeret for børn og bus/tog passagerer

Rejser fordelt på korttyper øvrige zoner.

Tabel 15: Rejser fordelt på korttyper på øvrige ruter, 2013-2014

Produkt navn	2013	2014	Ændring	i %
Kvikkort	983.269	1.093.833	110.564	11,2%
Skolekort	971.225	985.952	14.727	1,5%
Turkort	87.988	62.287	-25.701	-29,2%
Ungdomskort	1.003.984	1.051.060	47.076	4,7%
Øvrige Periodekort	781.643	759.698	-21.945	-2,8%
Billet	742.710	694.904	-47.806	-6,4%
Total	4.570.819	4.647.734	76.915	1,7%

Note: Passagertal for perioden feb-dec 2013 og feb-dec 2014.

Tal ekskl. SMS-billetter og ikke korrigeret for børn og bus/tog passagerer

10.5 Bilag – Ændring i indtægtsfordeling

Indtægten på ungdomskort beregnes efter princippet om, at den finansierings enhed der betaler delrejsen skal have indtægten. Dvs. efter uddannelsesruters opstart mister Odense Kommune indtægter når der ikke foretages en omstigning til bybusser i zone 1.

Det estimeres, at Odense Kommune på årsbasis vil miste ca. 235.000 kr. i ungdomskortindtægter, fordi omstigningen ikke finder sted i samme omfang som tidligere.

Beregningsforudsætninger er vist nedenfor og omhandler et kalenderår uden uddannelsesruter (f.eks. 2012) sammenholdt med et helt kalenderår med uddannelsesruter i nuværende omfang.

Forudsætninger:

Elever på uddannelsesruter rejser i gennemsnit 3,75 zoner. Det svarer til ca. 720 kr. pr. ungdomskort inkl. refusion fra stat.

Yderligere er det svært at estimere, hvor mange der stiger om til hhv. bybus og regionalbus i zone 1. Anslået fordeling ca. 70 % - 30 %.

Fordeling af indtægter før uddannelsesruters opstart:

3,25 zoner til Region: $720 * (3,25/3,75) = 624$ kr.

0,5 zoner til Odense: $720 * (0,5/3,75) = 96$ kr.

(note: omstigningszone skal ikke afregnes – det er ejeren af strækningen der skal afregnes)

Fordeling af indtægter efter uddannelsesruters opstart:

Alle zoner til Region: 720 kr.

Med indførelsen af uddannelsesruter vil der på årsbasis mangle op mod 140.000 omstigninger.

$140.000/400$ (ca. 200 skoledage x 2 rejser pr. dag) = 350 elever.

350 elever * 96 kr. * 10 måneder = 336.000 kr.

Hvis 70 % omstiger til bybusser $329.000 * 0,7 = \underline{235.200}$ kr.

10.6 Bilag – Eksterne faktorer

Arbejdsdage: Antallet af arbejdsdage er 219 i både kalenderåret 2013 og 2014 (taget højde for weekender, helligdage og feriedage).³

Vejret: Kan have en afgørende rolle for, hvornår der er mere eller mindre tilbøjelighed for offentlig trafik.

I tabellen nedenfor er middeltemperaturen og mængden af nedbøre vist for 2013 og 2014.

Tabel 16: Middeltemperatur og nedbør i 2013 og 2014

Alder	Kundegruppe	Antal i 2013	Antal i 2014	Ændring 2013-2014
0-5		30.915	29.864	-3,4 %
6-15	Skolekort	56.729	56.488	-0,4 %
16-18	Ungdomskort	19.262	18.776	-2,5 %
19-65	Periodekort	291.103	291.554	0,2 %
66+	Pensionistkort	87.449	90.253	3,2 %
I alt		485.458	486.935	0,3 %

Tabel 13 viser, at middeltemperaturen i 2014 er 1,6 grader højere end i 2013, mens nedbørsmængden er den samme. Alt andet lige, vil vejrforholdene have medvirket til et lavere passagertal i 2014, da flere vil vælge cykel fremfor offentlig transport i bedre vejr.

I tre af de tolv måneder er vejrforholdene iøjefaldende forskellige mellem de to årstal. September og november er i 2014 både varmere og har mindre nedbør, mens december i 2014 er både koldere og har mere nedbør.

Demografi: Den demografiske udvikling på Fyn i perioden 2013-2014 er vist nedenfor.

Tabel 17: Demografi på Fyn opdelt i aldersgrupper

Vejrforhold	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Hele år
Middeltemp. 2013	0,5	-0,1	-0,5	5,8	12,1	14,6	17,9	17,6	13,4	11,3	6,2	5,2	8,7
Middeltemp. 2014	1,9	4,1	5,9	8,8	12,0	15,3	19,8	16,4	15,0	12,3	7,7	3,6	10,2
Forskel (2014-2013)	1,4	4,2	6,4	3,0	-0,1	0,7	1,9	-1,2	1,6	1,0	1,5	-1,6	1,6
Nedbør mm. 2013	60	23	9	22	82	76	15	35	97	76	68	74	53
Nedbør mm. 2014	69	40	20	30	59	35	30	90	52	82	29	117	54
Forskel (2014-2013)	9	17	11	8	-23	-41	15	55	-45	6	-39	43	1

Befolkningstallet er steget med 0,3 %, hvilket ikke er en væsentlig ændring. Dog er der sket større ændringer i bestemte befolkningsgrupper. Antallet af personer i aldersgruppen 16-18, og dermed potentielle ungdomskortkunder, er faldet med 2,5 %, mens antallet af pensionister er steget 3,2 %.

³ 1. maj og Grundlovsdag vægter hver ½ arbejdsdag.

Bilrådighed: Familiernes bilrådighed på Fyn i perioden 2013- 2014 er vist nedefor.

Tabel 18: Bilrådighed på Fyn, 2013-2014

Antal biler	Antal i 2013	Antal i 2014	Ændring 2013-2014
Familier med 1 bil	118.891	120.462	1,3 %
Familier med 2 biler	34.412	35.704	3,8 %
Familier med 3 biler	3.902	4.164	6,7 %
Familier med bil (1-3)	157.205	160.330	2,0 %

Antallet af familie med mindst én bil er steget med 2,0 %, mens befolkningstallet tilnærmelsesvis er uændret. Hvis det antages, at FynBus mister én potentiel periodekort kunde for hver gang én familie køber nr. to bil, så har FynBus fra 2013 til 2014 mistet 1.292 kunder eller mere end 500.000 potentielle rejser.

Beskæftigelse og pendling: Antallet af beskæftigede og pendlere er aftagende i perioden 2011-2013. Tal for 2014 er ikke offentliggjort endnu. Tendensen tyder dog på, at mængden af potentielle pendlerkunder aftager.

Tabel 19: Pendling og afstande, 2011-2013

Landsdel	2011	2012	2013	Ændring 2011-2013 i %
Fyn				
Pendling i alt	209.445	205.976	204.212	-3 %
Ingen pendling	15.332	15.449	15.519	1 %
Indtil 5 km	70.521	69.435	68.008	-4 %
5-10 km	41.022	39.924	39.044	-5 %
10-20 km	37.960	37.138	36.561	-4 %
20-30 km	18.870	18.841	18.877	0 %
30-40 km	9.328	9.151	9.367	0 %
40-50 km	5.860	5.930	6.172	5 %
Over 50 km	10.549	10.108	10.664	1 %

Tabel 20: Beskæftigede, 2011-2013

Beskæftigede	2011	2012	2013	Ændring 2011-2013 i %
Hele landet	2.676.095	2.673.552	2.660.349	-1 %
Landsdel Fyn	221.206	218.253	216.470	-2 %