

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Onsdag den 7. september 2016

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Planchef Søren Junker

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Udmøntning af takstændringer i 2017	3
2. Forventet regnskab 2. kvartal 2016 og Budget 2017	6
3. Rammer for udbud af buskørsel i Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Kerteminde kommuner	11
4. Fælles Rejsekort Rejseregler	14
5. Fastlæggelse af gebyr - Rejsekort.	17
Sager til drøftelse:	18
6. Modeller for administration af flexkørsel	19
7. Stopmønstre for R-busnettet.....	25
8. Høring om Byregion Fyns Infrastrukturstrategi 2017-2035.	29
Sager til orientering:.....	31
9. Drift af regionalbaner i Nordjylland.....	31
10. Anvendelse af betalingskort som Rejsekort	32
11. Meddelelser	33
12. Eventuelt.....	33

Sager til beslutning:

I. Udmøntning af takstændringer i 2017

Sagsnummer:

201608-15032

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2017, herunder forslag til rejsekorttakster tilpasset Takst Vest i FynBus' takstområde.

Sagsfremstilling:Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste gang er 15. januar 2017.

Generelt forventes det, at de trafikselskaber som deltager i Takst Vest vil udskyde de fleste takstændringer indtil en fælles implementeringsdato i 2017. Dette er u hensigtsmæssigt for FynBus' kunder, fordi de så vil opleve 2 takstændringer i løbet af 2017. Først ved implementeringen af Rejsekortet i januar og igen ved overgang til Takst Vest.

Efter aftale med DSB har FynBus derfor forespurgt Transport- og Bygningsministeriet om muligheden for, at FynBus sætter taksterne i Takst Vest i drift for buskunder allerede fra januar 2017. Samlet set har forslaget den fordel, at både bus og tog kunder kun oplever én ændring af taksterne i 2017.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2017 et takststigningsloft på 0,0 %. Implementeringen af Rejsekortet og Takst Vest medfører, at der skal foretages tilpasninger af FynBus' 2016 takster. De økonomiske og passagermæssige konsekvenser er indregnet som forudsætning i budget for 2017.

De væsentligste ændringer i taksterne er beskrevet nedenfor. Bilag I.I beskriver ændringerne i detaljer.

Zoneoptælling

Princippet for optælling af zoner ændres fra den eksisterende model med trafikalt forbundne zoner til Rejsekort systemets model med luftlinje baseret optælling. Det betyder, at en mindre del af især de regionale passagerer vil kunne spare en zone på deres rejse.

Enkeltbilletter

Taksten på enkeltbilletter og SMS tilpasses, så den er billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse.

- Enkeltbilletter til voksne på 6 og 8 zoner sættes ned til henholdsvis 60 og 80 kr.
- Zonerækken forlænges som konsekvens af Takst Vest til 14 zoner med en pris på 140 kr.

Taksten for 6 og 8 zoner kan implementeres på det eksisterende billetudstyr, hvorimod de ændrede takster for 11 til 14 zoner først kan træde i kraft ved ibrugtagning af rejsekortudstyret.

KVIKkort/turkort

Taksten på KVIKkort og turkort foreslås fastholdt indtil det gamle billetudstyr udfases i løbet af foråret 2017.

Takster på Rejsekort

I Takst Vest er det foreslået at foretage en forenkling af taksterne, som skal være med til at lette kundernes forståelse af systemet:

- Takstområderne indenfor trafikelskaberne nedlægges. Der vil herefter kun være 1 takstområde på Fyn mod 3 i dag.
- Antallet af rabattrin reduceres fra de nuværende 8 rabattrin til 4 rabattrin.
- Der indføres fælles rabatter uanset trafikelskab.

Det er fortsat det enkelte trafikelskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for den første rejse på Rejsekortet.

Rabatoptjeningen er fortsat fælles i busser og tog. Rabat optjent i bussen vil kunne anvendes til at få den samme rabat på en togrejse i Takst Vest.

I tabel 1 nedenfor vises rabatten i FynBus' nuværende 2016-takster sammen med de foreslåede fælles rabatter i Takst Vest.

Tabel 1 - Fælles rabat på Rejsekortet i Takst Vest

	Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Type	Rabattrin, Takst Vest	0	1	2		3			
Personligt rejsekort - voksen og barn	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	0%	10%	25%		40%			
Personligt rejsekort - pensionist	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	25%	25%	25%		40%			
Rejsekort - anonym og flex	2017	0%	5%	15%		25%			

Rejsekortets rabatter på trin 2 og 3 medfører isoleret set et mindre provenu. Derfor er det nødvendigt at hæve taksterne for kunder, der ikke rejser så ofte, så det sikres, at det samlede 2017-provenu så vidt muligt er provenu-neutralt.

Tabel 2 herunder viser ændringerne i enkeltbilletsprisen pr. zone for en rejse uden nogen form for rabat.

Tabel 2 - Prisen for den første rejse på rejsekortet i Takst Vest

Standardpris - voksen personligt			
Zoner	2016	2017	Ændring i %
1	15,00	18,00	20,0%
2	15,00	18,00	20,0%
3	23,50	27,00	14,9%
4	30,00	36,00	20,0%
5	39,00	45,00	15,4%
6	45,00	54,00	20,0%
7	54,00	63,00	16,7%
8	60,00	72,00	20,0%
9	72,00	81,00	12,5%
10	75,00	90,00	20,0%
11	75,00	99,00	32,0%
12	75,00	108,00	44,0%
13	75,00	117,00	56,0%
14	75,00	126,00	68,0%

Den ændrede pris for første rejse på rejsekortet sammen med den ændrede rabatstruktur i Takst Vest medfører en samlet forøgelse af rejsekort-taksterne i forhold til 2016 på 1,5 %.

De gennemsnitlige ændringer dækker over større individuelle forskelle afhængigt af rejse-længde og rabattrin.

Den gennemsnitlige ændring på de enkelte trin:

- Nyt trin 0 (0-3 rejser): En gennemsnitlig stigning på 18,8 %.
- Nyt trin 1 (4-9 rejser): En gennemsnitlig stigning på 6,9 %.
- Nyt trin 2 (10-27 rejser): En gennemsnitlig ændring mellem -10,7 % til 5,2 %.
- Nyt trin 3 (28-39 + rejser): En gennemsnitlig ændring af prisen for de højfrekvente kunder på - 4,4 %.

Under forudsætning af positiv tilbagemelding fra Transport- og Bygningsministeriet foreslås det, at FynBus' rejsekorttakster ændres fra januar 2017.

En detaljeret gennemgang af FynBus' takster til Takst Vest er vist i bilag I.1.

Periodekort:

I Takst Vest er prisen for periodekort ens for bus og tog, og den fælles gyldighed fastholdes.

Der etableres et fast prisforhold mellem den billigste rejse på Rejsekortet og periodekort. Kunderne vil som følge af det faste prisforhold nemmere kunne gennemskue, hvornår periodekort er billigere end Rejsekort.

For at kunne etablere det faste prisforhold falder taksterne på periodekort med i gennemsnit 3,5 %. Takstrækken på Fyn forlænges i denne sammenhæng fra 10 til 14, svarende til DSB's maksimale rejse-længde på Fyn.

Tabel 3 viser ændringerne i periodekort takster fra 2016 til 2017.

Tabel 3 - Periodekort takster 2016 og 2017

Zoner	Periodekort - voksen		
	2016	2017	Ændring i %
1	374	372	-0,5%
2	374	372	-0,5%
3	625	555	-11,2%
4	786	740	-5,9%
5	928	850	-8,4%
6	1.068	1.000	-6,4%
7	1.207	1.200	-0,6%
8	1.351	1.350	-0,1%
9	1.487	1.500	0,9%
10	1.623	1.700	4,7%
11	1.923	1.850	-3,8%
12	1.923	2.050	6,6%
13	1.923	2.200	14,4%
14	1.923	2.350	22,2%

Periodekort taksterne til og med 10 zoner kan ændres på det eksisterende billetudstyr. De ændrede takster for 11 til 14 zoner først kan træde i kraft ved ibrugtagning af rejsekortudstyret.

Økonomiske konsekvenser af takstændringerne

Implementeringen af rejsekort systemer ændrer lidt i principperne for optælling af zoner, og dette vil sammen med de viste takstændringer medføre et provenutab på 4 mio.kr. i 2017 og 3 mio.kr. i de efterfølgende år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til takster for 2017.
- At ændringer træder i kraft 15. januar 2017, idet rejsekorttaksterne og takster for mere end 10 zoner implementeres i takt med udrulningen af rejsekortet hos Fyn-Bus.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1: Notat: Forslag til takster for 2017.

2. Forventet regnskab 2. kvartal 2016 og Budget 2017

Sagsnummer:

201608-15033

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til budget for 2017, og budgetoverslag for årene 2018-2020 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2016 til orientering.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger det forventede regnskab for 2016 til orientering, og fremsætter budget 2017 med budgetoverslag for 2018-2020 til godkendelse.

Budgettet indeholder forslag til udmøntning af anlæg, som der skal tages særskilt stilling til.

BusdriftenHovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 373,1 mio. kroner i 2016. Det er en merudgift på 17,1 mio. kroner og 4,8 % i forhold til budgettet. Ejerbidraget for budget 2017 forventes at udgøre 363,3 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift i forhold til forventet 2016 på 9,8 mio. kroner og 2,6 %.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016
Indtægter	235.268	237.178	235.970	233.231	226.898	-2.739	-6.333
Bruttoudgifter	510.718	515.349	499.007	509.521	489.999	10.514	-19.522
Busdrift netto	275.450	278.170	263.037	276.290	263.101	13.253	-13.189
Fællesudgifter	62.887	63.629	70.031	72.456	75.962	2.425	3.506
Ejerbidrag busdrift	338.337	341.799	333.068	348.746	339.064	15.678	-9.682
Ejerbidrag telekørsel	11.515	12.078	22.951	23.593	24.252	641	659
Ejerbidrag	352.873	360.086	356.019	373.086	363.315	17.066	-9.770

2016

Den samlede stigning i ejerbidrag på 17,1 mio. kroner dækker over øgede bruttoudgifter hovedsageligt hos Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyn og Odense Kommune.

Desuden konstateres mindre indtægter til Region Syddanmark og Svendborg end budgettet.

Hertil kommer øgede fællesudgifter som følge af påbegyndelse af implementering af Rejsekort i overensstemmelse med budget 2016.

2017

Ændringen fra Forventet 2016 til budget 2017 med et fald på 10,8 mio. kroner skyldes mindre indtægter som følge af indførelsen af Takst Vest, overgang til Rejsekort og bortfald af "Odense for 10 kr.". Det medfører et mindre provenu på 6,3 mio. kroner

Det modsvares af mindre bruttoudgifter primært på grund af helårsvirkning af ny og billigere kontrakt til Region Syddanmark og Nordfyns Kommune på 19,5 mio. kroner.

Fællesudgifterne øges som følge af merudgifter ved overgangen til Rejsekort på ca. 9,2 mio. kroner

Anlægsudgifter

2016

For 2016 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,5 mio. kroner. Rammen blev udmøntet med 1,2 mio. kroner for 2016. De resterende 2,3 mio. kroner udnyttes ikke i 2016. Der er overført anlægsprojekter fra 2015 for i alt 2,6 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2016 udgør herefter 3,8 mio. kroner.

Projekterne forventes gennemført, dog udskydes anlægsprojektet på 0,1 mio. kroner til 2017 vedr. Økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, da Region Syddanmark har udskudt nyt økonomisystem til foråret 2017.

2017

Rammen for anlægsbudgettet for 2017 er fastlagt med baggrund i rammen for 2016 og er pristalsreguleret. I forbindelse med indtrædelse i rejsekortet, reduceres rammen på 3,6 mio. kroner med 50 % svarende til 1,8 mio. kroner. Direktionen indstiller at bestyrelsen godkender følgende 4 anlægsprojekter på i alt 1,3 mio. kroner:

1. Udskiftning af biler – 0,3 mio. kroner
2. Opgradering af APP(mobilbilletten) - 0,5 mio. kroner
3. Opgradering af terminaler på OBC – 0,3 mio. kroner
4. Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kroner (udskudt fra 2016)

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 2.2.2-2.2.5. Forskel mellem rammen og investeringsansøgningerne på 0,5 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2017.

Flextrafik

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 2.

Tabel 2: Hovedtal for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	68,5	64,9
Flex udgifter netto	113,2	90,0	59,1	61,5	57,9
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,1	20,5
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	82,6	78,4

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgøre 82,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,5 mio. kroner eller 3,0 % i forhold til budget 2016.

De primære årsager til merudgiften er mere aktivitet i Assens og Nordfyns kommuner og mindre i Faaborg – Midtfyn.

2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgør 78,4 mio. kroner. Det er 4,2 mio. kroner eller 5,1 % mindre end forventet 2016. Mindreudgiften skyldes primært mindre aktivitet i Assens og Kerteminde kommuner.

Middelfart og Nyborg kommuner ønsker at udbyde kørsel selv.

Entreprenørudgifter2016

Entreprenørudgifterne i 2016 forventes for handicap og anden kørsel at udgøre 68,5 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 2,6 mio. kroner i forhold til budget 2016. Dette svarer til en stigning på 4,0 %. Ændringen kan primært henføres til ændringerne i aktiviteten.

2017

Entreprenørudgiften forventes i 2017 at være 64,9 mio. kroner, hvilket er en forventet mindreudgift på 3,6 mio. kroner eller 5,3 % i forhold til 2016.

I nedenstående tabel 3 er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 3: Udvikling i entreprenørudgifter

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Handicapkørsel	206	206	199	200	200
Anden kørsel	155	141	140	139	139
Handicap og anden kørsel	163	153	157	156	158
Telekørsel	109	110	111	109	108
I alt	157	146	144	143	142

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2016 at være 143 kroner.

Produktiviteten i Flextrafiks administration er stort set konstant fra 2014-17:

Tabel 4: Udvikling i produktivitet

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	842.084	824.534
Medarbejder normering	34,3	32,7	28,11	28,05	27,8
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.440	29.025	30.021	29.659

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Udviklingen afspejles også fordelingen af fællesudgifter pr. persontur vist i tabel 5.

Tabel 5: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Faste Fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,7	25,1
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	25,7	26,6
Variable Fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,6	10,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,6	6,4
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,9	7,7
	Specialscolekørsel	17,8	14,6	13,2	12,9
	Telekørsel	21,3	17,5	15,8	15,4

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Det fremgår af tabellen, at de faste fællesudgifter pr. persontur forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end 2015, mens samtlige variable fællesudgifter forventes at være lavere end budgetteret. Stigningen i de faste udgifter pr. tur fra 2015 til 2016 skyldes et stort fald i antallet af ture. Der arbejdes løbende på at tilpasse fællesudgifterne.

I 2017 forventes en stigning i de faste fællesudgifter pr. persontur, da der er en forventning om et mindre fald i antal af ture og en lille stigning i udgiftsniveauet bl.a. på grund af IT-revisions opgave og udvikling af CPlan.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2017 og budgetoverslag 2018-20 herunder:
 - de 4 forelagte anlægsinvesteringer.
- Tager forventet regnskab for 2016 til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 2.1: Notat Internt forventet regnskab 2016 og budget 2017 hovedtal.
 Bilag 2.2: FynBus forventet regnskab og budget 2017.
 Bilag 2.2.2-2.2.5: Anlæg 2017 – samlet oversigt.

3. Rammer for udbud af buskørsel i Faaborg-Midtfyn, Middelfart og Kerteminde kommuner

Sagsnummer:

201608-15034

Resumé:

Kontrakterne om buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udløber alle ved køreplansskiftet i august 2017.

Sagen beskriver konkrete forslag til, hvordan udbuddet for Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune tilrettelægges, idet bestyrelsen for FynBus skal fastsætte rammerne for udbuddet.

Sagsfremstilling:

Kontrakterne om buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udløber alle ved køreplansskiftet i august 2017. I de tre kontrakter er alle muligheder for forlængelse 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.

Efter FynBus' udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne "offentligt udbud", "begrænset udbud" og "udbud efter forhandling".

Ved "offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgivere 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 forhandle med de prækvalificerede om ændringer i deres tilbud. Det er 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 gode erfaringer med at udbyde buskørsel efter "udbud efter forhandling", ligesom andre trafikkselskaber med fordel har udbudt buskørsel efter samme model.

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "omkostninger" vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes.

FynBus forventer at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Ét udbud omfattende alle kommuner

Tidligere har de tre kontrakter været udbudt i tre udbud. FynBus vil denne gang anbefale at udbyde de tre kontrakter i ét udbud.

FynBus vurderer, at der er mulighed for at skabe stordriftsfordele, hvis tilbudsgiverne har mulighed for at vinde alle tre kontrakter.

Der vil kunne skabes stordriftsfordele f.eks. i forhold til en samlet driftsledelse og driftsovervågning. Dette kan være attraktivt for de større entreprenører.

Udbuddet vil være opdelt i tre kontrakter, så fleksibiliteten og udsvingsbåndet i den enkelte kontrakt bevares.

Der er to modeller for at afgive tilbud.

Model 1

Tilbudsgiverne vil få mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter.

Det vil ikke være muligt at lave samlede tilbud på 2 eller 3 kontrakter.

Model 2

Tilbudsgiverne vil få mulighed for både at afgive tilbud på den enkelte kontrakt, to kontrakter samt samlet på alle tre kontrakter.

Der vil ikke blive stillet krav om, at der skal bydes på alle tre kontrakter. Mindre entreprenører har således stadig mulighed for at byde ind på kun én kontrakt.

Hvis der bydes på kontrakterne samlet, skal der også bydes på kontrakterne enkeltvis.

Dette kan dog betyde, at tilbuddet med "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" bliver et samlet bud fra én tilbudsgiver, men hvor det for en af de tre kommunerne ville have været et tilbud med "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" fra en anden tilbudsgiver, hvis det var blevet vurderet individuelt pr. kommune. En kommune kan derfor risikere at få en højere pris, når der afgives samlede bud.

Direktøren indstiller Model 1, hvor buskørslen i de tre kommuner udbydes i ét udbud og tilbudsgiverne kun får mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter.

Kontraktlængde

De sidste kontrakter FynBus har udbudt, har haft en kontraktlængde på 8 år med mulighed for forlængelse i op til 2 x 2 år. Disse udbud har været større kontrakter, hvor der skulle indkøbes nyt materiel og infotainmentsystem. Her har erfaringen vist, at man får et billigere tilbud, når tilbudsgiver har mulighed for at indregne fuld afskrivning på busserne i kontraktperioden.

Den kørsel der skal udbydes nu omfatter lokalkørsel, hvor kørslen erfaringsmæssigt ofte ændres, fx i forbindelse med skolestruktur ændringer. Derfor anbefales en kortere kontraktlængde.

Direktøren indstiller en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse i op til 2 x 1 år.

Fleksibilitet i kontraktperioden

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 entreprenøren. FynBus forventer et udsvingsbånd på 20 %.

Erfaringerne har vist, at med graden af produktudvikling på busområdet, er det nødvendigt med en vis fleksibilitet i kontraktperioden, herunder at det skal være muligt at skifte bustyper eller drivmiddel i kontraktperioden.

Udbudsmaterialet vil derfor sikre muligheden for fleksibilitet i kontraktperioden, f.eks. ved at tillade et antal lidt ældre busser i kontraktens første år. Dette sikrer en indbygget og naturlig busudskiftning i kontraktperioden, hvor det vil være muligt at indføre nye bustyper eller drivmiddel, hvis det skønnes relevant på det tidspunkt.

Kravspecifikation og serviceniveau

FynBus er i dialog med de tre kommuner om fastlæggelse af krav og serviceniveau.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet medio oktober 2016
- Frist for afgivelse af 1. tilbud ultimo november 2016
- Forhandlingsperiode december 2016
- Bestyrelsesbeslutning januar 2017
- Forventet accept og afslag ultimo januar 2017
- Dato for kontraktstart august 2017

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Buskørslen i de tre kommuner udbydes i ét udbud, hvor tilbudsgiverne kun får mulighed for at afgive tilbud på de enkelte kontrakter (jf. Model 1).
- Udbudsformen er "udbud efter forhandling".
- Tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2 x 1 års forlængelse.
- Sagen forelægges bestyrelsen januar 2017 med henblik på valg af entreprenør.

Vedtagelse:

4. Fælles Rejskort Rejseregler

Sagsnummer:

201608-15035

Resumé:

Fælles rejseregler for trafikselskaberne er en del af den strategiske ramme for samarbejdet i regi af Bus & Tog. Der foreligger nu forslag til fælles rejseregler til beslutning i trafikselskaberne med henblik på endelig godkendelse i Bus & Tog den 4. oktober 2016.

Der kan stadig forekomme individuelle forskelle, hovedsageligt begrundet i forskelligt udstyr selskaberne imellem.

Sagsfremstilling

Direktørgruppen i Bus & Tog besluttede i marts 2014 en samlet strategisk ramme for samarbejdet. Et af punkterne i strategien var at udarbejde et sæt fælles landsdækkende rejseregler. Målet for de landsdækkende rejseregler er et sæt fælles rejseregler for den kollektive trafik, som er enkle at opdatere og vedligeholde.

Alle trafikselskaberne har deltaget i arbejdet med de landsdækkende rejseregler, og der foreligger nu et forslag hertil.

Den videre proces er, at forslag til de landsdækkende rejseregler godkendes i trafikselskaberne, således at Direktørgruppen kan godkende de landsdækkende rejseregler endeligt på

et møde den 4. oktober 2016. De landsdækkende rejseregler indstilles til at træde i kraft til takstskiftet 17. januar 2017.

Væsentligste ændringer

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafiksekskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder kan rejsereglerne ikke gøres ens, især da trafiksekskaberne kører med forskelligt materiel. Derfor henvises der i de landsdækkende rejseregler til trafiksekskabernes hjemmesider og Rejseplanen. Via Rejseplanen vil kunderne kunne finde oplysninger om, der på den søgte afgang fx kan medtages cykler eller kørestole.

Kontrolafgifter

Hos FynBus er prisen for en kontrolafgift 750 kr., uanset om man er voksen eller barn. Kan kunden efterfølgende vise dokumentation for fx betalt periode ved glemt kort, kan kontrolafgiften ændres til et administrationsgebyr på 100 kr.

De landsdækkende rejseregler indeholder forslag om, at prisen på kontrolafgifterne gøres ens. Indstillingen er, at kontrolafgiften for en voksen er på 750 kr., mens et barn vil få en kontrolafgift på 375 kr. Kontrolafgift for en kunde, der ikke har gyldig billet til sin cykel, foreslås fastsat til 100 kr.

Administrationsgebyr

Administrationsgebyret indstilles i de landsdækkende rejseregler til at blive på 125 kr. mod FynBus' nuværende 100 kr. Endvidere giver de landsdækkende rejseregler mulighed for at opkræve billetens pris af kunden, fx hvis en 16-årig har købt en barnebillet. Derudover ændres betegnelsen fra administrationsgebyr til ekspeditionsgebyr.

Kontrolafgifter til børn

I de landsdækkende rejseregler indstilles det, at en kontrolafgift til et barn kan bruges resten af trafikdøgnet. Det skyldes, at man herved undgår, at barnet ikke kan komme hjem fra skole, hvis kontrolafgiften er givet om morgenen.

Mad og drikke i bussen

I FynBus' rejseregler gælder følgende vedrørende mad og drikke i bussen:

"Du må ikke spise eller drikke i bussen. Du må ikke medbringe åbne mad- og drikkebeholdere i bussen".

I de landsdækkende rejseregler foreslås følgende i forhold til mad og drikke:

"I tog, i Metro samt busser i Midttrafiks område er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang tilladt.

I alle øvrige busser må mad og drikkevarer ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg."

Direktørgruppen i Bus & Tog har bedt selskaberne om at afklare, om der må indtages alkohol i busserne.

FynBus' indstilling er, at det fortsat ikke skal være tilladt at indtage alkohol i busserne. FynBus indstiller derfor til Bus & Tog, at det i 2. afsnit i citatet ovenfor ("I alle øvrige busser ...") gøres helt klart, at alkohol ikke tillades.

Erstatning ved skade af personlig bagage

Direktørgruppen har besluttet at indlede drøftelser vedrørende et maksimumbeløb i forbindelse med erstatning ved skade af personlig bagage, da grænserne varierer.

FynBus' indstilling er, at der ikke fastsættes en maksimumgrænse.

Proces for efterfølgende ændringer af fælles rejseregler

Bus & Tog samarbejdet er baseret på konsensus, og det vil kræve enighed at ændre det fælles sæt af rejseregler.

Processen for ændringer af de landsdækkende rejseregler vil være følgende:

1. Et selskab anmoder Bus & Tog om, at man gerne vil ændre en rejseregel. Vedrører ændringen kun det pågældende selskab, og vurderes det i øvrigt ikke at have indflydelse på øvrige rejseregler, foretages ændringen umiddelbart. Vurderes ændringen at berøre andre trafikselskaber eller kræver en ændring af indhold i andre rejseregler, kræver det en fælles vedtagelse af de ønskede ændringer. Bus & Tog forestår høringsprocessen.
2. Når der foreligger enighed om justering af de fælles rejseregler, opdaterer Bus & Tog de gældende rejseregler. Bus & Tog sikrer, at alle trafikselskaber har adgang til seneste version af rejsereglerne.
3. Hvert enkelt selskab retter selv rejsereglerne på deres respektive hjemmesider.

Forslag til nye landsdækkende rejseregler er vedlagt som bilag 4.1.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til landsdækkende rejseregler til ikrafttræden den 17. januar 2017, dog med ændringsønsker til
 - reglen vedrørende skadeerstatning, således at der ikke fastsættes en maksimumgrænse for erstatning ved skade på personlig bagage, samt
 - reglen vedrørende mad og drikke i busser, således at det gøres klart, at alkohol ikke må drikkes i busserne.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1

Bus & Togs forslag til landsdækkende rejseregler.

5. Fastlæggelse af gebyr - Rejsekort.

Sagsnummer:

201608-15036

Resumé:

I regi af Bus & Tog, Direktørgruppen er der udarbejdet forslag til ekspeditionsgebyrer i forbindelse med efteropkrævning af betaling ifm. manglende check-ud samt ved frikøb af rejsekort fra spærrelisten.

Sagsfremstilling

Bus & Tog Direktørgruppen behandlede i juni 2016 sag om fastsættelse af to typer ekspeditionsgebyr. Et ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for rejsekortrejser med manglende check ud, samt et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb fra Rejsekort Kunderegisteret/spærrelisen, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd.

Sagen forelægges bestyrelsen til godkendelse med henblik på efterfølgende samlet godkendelse i Bus & Tog Direktørgruppen den 4. oktober 2016.

Princippet bag indstilling om brug af gebyrer er, at gebyrer skal have det formål at være adfærdsregulerende og/eller omkostningsdækkende.

Forslag om ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for et rejsekort, hvor kunden mangler check ud.

FynBus ønsker at understøtte korrekt anvendelse af rejsekortsystemet, herunder at der skal foretages check ud på en rejsekortstander.

Med *Check Udvej* app'en får kunderne mulighed for at efterindmelde et manglende check ud. Det kan kunden gøre op til 12 gange om året. Når kunden efterindmelder et manglende check ud i app'en, vil rejsens pris blive beregnet og kundens saldo på rejsekortet vil blive korrigeret i forhold hertil. Dette er gebyrfrit.

Hvis kunden mangler et check ud og ikke har anvendt *Check Udvej* app'en, fremsender Rejsekort A/S en mail til kunden, hvor der gøres opmærksom på det manglende check ud og henviser til, at det kan efterindmeldes i *Check Udvej* app'en eller på web. Gør kunden dette, bliver rejsens pris gebyrfrit beregnet og betalt som beskrevet ovenfor.

Såfremt kunden ikke reagerer på mailen, modtager kunden en advarsel, og kunden vil blive efteropkrævet betaling for rejsen.

Det foreslåede gebyr vurderes ikke at dække de fulde omkostninger ved efteropkrævningen, men det er vurderet, at gebyret ikke kan være højere, end den laveste efteropkrævede rejsepris på 20 kr.

Forslag om ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb af rejsekort fra spærrelisten

I dag er reglerne sådan, at kunden kan få spærret sit rejsekort ved 3. advarsel om manglende check ud. Spærringen afhænger af kundens rejsemønster, og om der er mistanke om snyd. Hvis kunden får spærret sit personlige/flex rejsekort, kan kunden først erhverve et nyt personligt/flex rejsekort efter 12 måneder – og henvises til anonymt rejsekort – eller andre billettyper. Kunden registreres i kunderegisteret/spærrelisten.

Såfremt kunden retter henvendelse til Rejsekort Kundecenter med henblik på at blive slettet fra kunderegisteret/spærrelisten, kan trafikskabet vælge at gøre det. Det vil afhænge af en individuel vurdering.

Det er administrationens indstilling til beslutning i Bus & Tog Direktørgruppen den 4. oktober 2016, at der udarbejdes en liste med beskrivelse af eksempler på, hvornår en spærring kan ophæves. Dette skal understøtte en ensartet praksis i trafikskaberne.

Såfremt kunden slettes fra registreret, kan kunden købe et nyt personligt/flex rejsekort. Det spærrede rejsekort kan ikke genåbnes.

Bus & Tog foreslår, at en sletning fra kunderegisteret gebyrpålægges med 125 kr.

Beløbet på 125 kr. vil stemme overens med det ekspeditionsgebyr, der i henhold til de landsdækkende rejseregler opkræves i forbindelse med fjernelse af en kontrolafgift fx ved glemte periodekort.

De 125 kr. dækker ikke omkostningerne fuld ud, idet DSB Kundecenter oplyser, at det manuelle arbejde der skal udføres, vurderes at tage ca. en time pr. sag.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at der indføres et ekspeditionsgebyr på 20 kr. for efteropkrævning af betaling for rejsekortrejser med manglende check ud,
- at der indføres et ekspeditionsgebyr på 125 kr. for frikøb fra Rejsekort Kunderegisteret/spærrelisten, hvis rejsekortet er blevet spærret pga. mistanke om snyd.
- at det indstilles til Bus & Tog Direktørgruppens møde den 4. oktober 2016, at der udarbejdes en liste med beskrivelse af eksempler på, hvornår en spærring kan ophæves.

Vedtagelse:**Sager til drøftelse:**

6. Modeller for administration af flexkørsel

Sagsnummer:

201608-15037

Resumé:

I forlængelse af bestyrelsesmødet den 9. juni 2016 har administrationen arbejdet med beskrivelse af 6 modeller for udførelse af flexkørsel. Beskrivelsen har til formål at skabe grundlag for kommunernes valg af engagement med FynBus med hensyn til flexkørsel set i forhold til de mål, den enkelte kommune har på området.

Sagsfremstilling

FynBus arbejder, i forlængelse af bestyrelsesmødet den 9. juni 2016, med 6 modeller for udførelse af flexkørsel. De 6 modeller tager udgangspunkt i markedssituationen og udviklingen i taxierhvervet, samt kommunernes ønske om at opnå besparelser på flexområdet.

Hen over sommeren har der været en del omtale i pressen om, at taxierhvervet er presset. Situationen er FynBus bekendt, og har løbende været drøftet i bestyrelsen. FynBus har forsøgt at analysere situationen med udgangspunkt i data, der er til rådighed, men for at få et komplet billede forudsættes det, at branchen og kommunerne deltager i en tilbudsgående analyse.

Umiddelbart kan udviklingen, efter FynBus' opfattelse beskrives således:

1. Den samlede mængde af kommunale kørselsopgaver er næppe reduceret de seneste ti år.
2. Kørselsopgaverne er imidlertid blevet omfordelt mellem vognmændene i betydeligt omfang, fordi gennemførelsen af EU-udbud medfører at vognmænd med taxabevilling ikke længere har monopol på løsning af de lokale kommunale opgaver.
3. Ved udbud gennem trafikskaberne omfordeles en stor del af kørslen fra vogne med taxibevilling til vogne med OST-bevilling. Vognmænd, der ikke har OST-bevillinger taber derved omsætning.
4. Ved en koordinering gennem FynBus er der sket en effektivisering i form af mere samkørsel og mindre spildtid. Dette fører til færre ture og en reduktion af branchens omsætning.
5. De koordinerede udbud, hvor Sydtrafik, Midttrafik og FynBus udbyder sammen, har betydet en øget konkurrence, med lavere priser til følge. Priserne har været næsten uændrede i flere år.
6. Netop de lave priser har betydet at FynBus har været anklaget for at acceptere dårlige løn- og ansættelsesvilkår i vognmandsbranchen. FynBus har på den baggrund indført arbejdsklausuler.
7. I 2014 og 2015 har Odense Kommune og Svendborg Kommune indgået rammeaftaler med Taxi Fyn, hvor enhedspriserne er væsentligt lavere end de enhedspriser som FynBus har opnået (jf. bilag til bestyrelsesmødet den 9. juni 2016).
8. De øvrige fynske kommuner har, med baggrund i den ovennævnte udvikling vist interesse for at finde andre modeller, som dels kan sikre bedre rammevilkår for de

lokale taxiselskaber og dels at opnå priser på samme niveau som Svendborg og Odense Kommune.

6 modeller for udførelse af flexkørsel

De 6 modeller for udførelse af flexkørsel er skitseret i nedenstående skema.

Skema 1: Seks modeller for flexkørsel

Opgave	Model 1: Basis (nuværende model)	Model 2: CPlan - løsning for fast kørsel	Model 3: Rammeaftale for fast og/eller variabel kørsel	Model 4: Fyn- Bus som udbuds- kontor	Model 5: Kommunen udbyder	Model 6: CPlan licens til kommunen
Udbud	FynBus, sammen med Midttrafik og Sydtrafik	FynBus	FynBus	FynBus	Kommunen	Kommunen
Kontrakt med vognmand	FynBus	FynBus	FynBus	Kommunen	Kommunen	Kommunen
Kørsels koordination (IT)	FlexDanmark	FynBus	Vognmand	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen
Modtagelse af tur-bestilling	FynBus	Vognmand direkte fra kommune via C-Plan	Vognmand	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen	Besluttet af kommunen
Vognstyring	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand	Vognmand	Besluttet af kommunen
Kvalitetsansvarlig (ventetid, køretid mv.)	FynBus	Vognmand	FynBus Reduceret datakvalitet	Vognmand	Vognmand	Besluttet af kommunen
Økonomi, statistik, controlling	FynBus	FynBus	FynBus Reduceret datakvalitet	Vognmand og kommune	Vognmand og kommune	Besluttet af kommunen

De grønne markeringer viser opgaver, hvor der er mulighed for en besparelse på administrationsudgifterne i FynBus.

Midlertidigt administrationsgrundlag

På grund af henvendelser fra nogle kommuner var der umiddelbart før sommerferien behov for en afklaring af hvilke modeller for flexkørslen, FynBus skal arbejde med i efteråret 2016.

Flere kommuner havde overvejelser om alternative udbudsmodeller, eller at trække opgaverne hjem:

- Nordfyns Kommune vil gerne reducere administrationsudgifterne, og efterspurgte en alternativ finansieringsmodel,
- Faaborg-Midtfyn Kommunen overvejede i økonomiudvalget muligheden for rammeudbud af fast og variabel kørsel,
- Middelfart Kommune spurgte om muligheden for, at FynBus alene gennemfører udbuddet for kommunen,

- Kerteminde Kommune bad om et oplæg til beslutning vedrørende rammeudbud af fast- og variabel kørsel.
- Middelfart Kommune har spurgt om det er muligt for kommunen, at købe licens til CPlan, selvom kørslen ikke administreres af FynBus

Formandsskabet blev på den baggrund forelagt forslag til hvordan FynBus skal administrere udbud af flexkørsel i 2016 og godkendte følgende:

1. Der tilbydes en mulighed for at den faste kørsel udbydes som rammeudbud efter C-planmodellen, som besluttet på bestyrelsesmødet den 6. april 2016,
2. Den variable kørsel og garantikørslen udbydes på sædvanlig måde, i ”det store” rammeudbud sammen med Midttrafik og Sydtrafik,
3. FynBus kan, af ressourcemæssige årsager ikke, i efteråret 2016, påtage sig at gennemføre et komplet rammeudbud på vegne af en enkelt kommune (hverken med kommunen eller FynBus som kontraktholder). FynBus kan i et begrænset omfang tilbyde rådgivning til kommunernes egen indkøbsfunktion.

Begrundelsen for det midlertidige administrationsgrundlag var følgende:

Model 2 (CPlan)

Model 2, som vedrører fast kørsel, kan umiddelbart tages i anvendelse pr. 1. marts 2017, forudsat at kommunen vælger løsningen senest den 1. november 2016. Dette begrundes med at bestyrelsen allerede har besluttet at igangsætte C-plan-løsningen. CPlan-løsningen muliggør administrative besparelser.

Model 3

Model 3, indebærer en risiko for at kommunerne fjerner så meget af den variable kørsel fra ”spotmarkedet” at det kan påvirke muligheden for at få gode priser på den variable kørsel. Der vil også være en vis risiko for at den siddende patientbefordring og SBH-kørsel, som begge skal udbydes af FynBus, og som indebærer kørsel der overskrider kommunegrænserne, vil opleve en reduceret mulighed for optimering af kørslen, da et større antal biler vil være bundet til lokal variabel kørsel i kommunale kontrakter. FynBus valgte derfor før sommerferien, at FynBus ikke aktivt skal bidrage til en reduktion af antallet af variable ture, og peger i stedet for på, at kommunerne alternativ skal benytte den mulighed som altid er tilstede; helt at hjemtage kørslen.

Model 4

Model 4 forudsætter principielt en bestyrelsesbeslutning, da et større antal enkeltstående udbud er mere omfattende at gennemføre end det nuværende fællesudbud, og derfor kræver flere personaleressourcer.

Opgaver placeret hos FynBus

Ved hvert udbud melder kommunerne til FynBus hvilke kørselsopgaver, der skal håndteres af FynBus for de enkelte kommuner. Såfremt en kommune ønsker option på en kørselsordning – markeret med (x) i nedenstående tabel – kan kommunen i løbet af kontraktperiode udløse denne option.

Således havde kommunerne pr. maj 2016 placeret følgende opgaver hos FynBus, jf. skema 2:

Skema 2: Nuværende opgaver hos FynBus og kommende ændringer.

Kommune	Handicap-kørsel	Læge-kørsel	Kropsbårne hjælpemidler.	Gen-optræning	Aktivitets-Dagcenter-kørsel	§ kørsel servicelov	Elev-kørsel	Tele-kørsel	Special-kørsel (FG5)
Assens	X	(x)	X	X	X	%	X	X	X
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	CP	CP	%	X	X	%
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Langeland	X	X	X	X	%	X	%	X	%
Middelfart	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Nordfyns	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Nyborg	X	(x) ¹	(x)	(x) ¹	(x)	(x)	(x)	X	(x)
Odense	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Svendborg	X	%	%	%	%	%	%	X	%
Ærø	X	X							

Forklaring:

X = Hele eller dele af kørselsordningen håndteres af FynBus.

% = Kørselsordningen håndteres af kommunen.

(x) = Option. Kommunen har option på at lade FynBus håndtere kommunens kørsel i løbet af kontraktperioden.

CP = Kommunens faste kørsel håndteres i separat CPlan udbud. Kørslen håndteres derved ikke i model I (basismodellen) som er fælles udbud med Sydtrafik og Midttrafik.

I = Specialiserede læge og specialiserede genoptræning afvikles af FynBus i FV5/FG5 for Nyborg.

De grønne markeringer viser de ændringer – i forhold til maj 2016 - som FynBus har kendskab til pr. 1. september 2016, som vil være gældende fra 1. marts 2017.

Kommende udbud

Garantikørsel og den variable kørsel skal udbydes i henholdsvis september og oktober 2016, og FynBus har fået de endelige indmeldinger fra kommunerne den 10. august 2016.

Kørsel via CPlan skal udbydes i december 2016. Kommunerne skal senest 1. november 2016 meddele FynBus, hvorvidt de ønsker kørslen udført via CPlan.

Økonomiske konsekvenser ved valg af CPlan

Udviklingen af CPlan giver mulighed for en ændret arbejdsdeling mellem kommune, vognmænd og FynBus.

CPlan-løsningen er udviklet til fast kørsel. FynBus vurderer at kommunen skal have en vis mængde fast kørsel, for at rammeudbud vil være rentabelt for kommunen.

Aktuelt er løsningen relevant for Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyns kommuner.

Skema 3 nedenfor viser de besparelser på fællesudgifterne til FynBus, kommunerne som minimum kan forvente pr. år:

Skema 3: besparelse på fællesudgifter i fire kommuner.

Kommune	Antal personture	Besparelse pr. tur	Besparelse i kr.
Assens	78.050	7,88	614.968
Faaborg-Midtfyn	29.000	7,88	228.496
Kerteminde	36.760	7,88	289.638
Nordfyns	83.800	7,88	660.273
Total	227.610		1.793.375

Hvis kommuner vælger CPlan-løsningen i forbindelse med det kommende udbud, der har kontraktstart 1. marts, vil 2017 være et omstillings år.

FynBus forventer, at overgangen vil betyde en ressourceindsats, der medfører at højst 60 % af besparelsen kan udmøntes i 2017.

Prisen for udførelsen af kørslen vil først være kendt efter gennemført udbud.

Fordeling af opgaver ved valg af CPlan

Herunder vises skema 4 over de administrative opgaver/driftsmæssige opgaver, der er forbundet med kørsel før og efter etableringen af CPlan.

Det ses i skemaet, hvem der varetager opgaverne og hvem der fremover skal varetage opgaverne. Det ses endvidere hvilke opgaver, der med CPlan ikke længere skal varetages 'manuelt'.

Skema 4: Administrative opgaver i nuværende model og den nye CPlan-model.

Opgaver	Nuværende		→	Nyt CPlan			Bemærkninger
	FynBus	Kommune		FynBus	Kommune	Vognmand	
Visitering af borgerne		x		x			Kommunens visitering af borgerne
Videresendelse af visiteringsoplysninger til FynBus		x					Skal ikke gøres i CPlan løsningen
Oprettelse	x			x			Oprettelse af visiteringen i CPlan
Ændring i visitering	x			x			Ændringen af visiteringen i CPlan
Stop kørsel	x			x			Afmelding af borgeren i CPlan
Planlægning kørsel	x					x	Planlægning af turene i CPlan på baggrund af de indtastede visiteringer i CPlan
Fast bil	x					x	Sørge for at afvikle kørslen med fast bil såfremt visiteringen påkræver dette
Beregning-send til Planet	x						Beregning og fordeling af alle ture, som herefter sendes til planlægningssystemet "Planet". Er ikke aktuelt i CPlan-løsningen
Vedligehold/optimering CPlan	x			x			Foretage udvikling og teknisk support på Cplan, samt udarbejde manualer/foretage instruktion i nye funktioner.
Kommunikation med borgerne/forældre	x			x		x	Daglig dialog i forhold til ændringer, nye ønsker samt udførsel af turene - baseret på visiteringerne
Daglig kommunikation med vognmand	x			x			Daglig dialog i forhold til udførsel af kørslen, generelle spørgsmål mv.
Udredning klager	x					x	Tilbage melding til kommunen i forhold til klager omkring kørslen af borgerne.
Controlling, statistik og afregning	x			x			Controlling herunder udarbejdelse af statistik og afregning af vognmand
Kontraktopfølgning	x			x			Håndtering af uoverensstemmelser mellem vognmand og kommune, der ikke kan håndteres i det daglige.
Support				x			IT-support på CPlan.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Sagen forelægges til drøftelse.

Vedtagelse:**7. Stopmønster for R-busnettet****Sagsnummer:**

201608-15038

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 9. juni 2016 godkendte bestyrelsen etableringen af et R-busnet. De økonomiske konsekvenser af 2 modeller belyses; 1) model 1 med uændret stopmønster for R-busser og 2) model 2 med færre stop i Odense og hurtigere rejsetid.

Sagsfremstilling

FynBus bestyrelse besluttede på mødet den 9. juni 2016 at opgradere betjeningen på strækningerne vist i tabel 1, så der etableres et R-bus net, som beskrevet i Trafikplan 2014-17. Der blev ikke truffet beslutning om detailplanlægning.

Tabel 1. R-net og forøgelse af køreplantimerne

Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

På baggrund af Tide Bus' tilbud på den regionale kørsel, vil etableringen af R-busnettet medføre en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt.

Etableringen af R-busnettet vurderes til over en 2 årig periode, at øge antallet af passagerer med ca. 3,8 procent svarende til 245.000 rejser. Den årlige merindtægt vurderes at være ca. 4,4 mio. kr. ved en gennemsnitsindtægt på 18 kr. pr. rejse i den regionale trafik. Den budgetterede selvfinansieringsgrad er således 52 %.

R-busnettet er kendetegnet ved at have en køreplan med faste minuttal, og ved at sikre korrespondancer til andre busser, tog og telekørsel ved de vigtigste knudepunkter undervejs. Det tilstræbes, at R-bussen har en så direkte linjeføring som muligt mellem større byer. R-bussens frekvens hænger sammen med kravene til R-bussens linjeføring, som tilsammen skaber et enkelt og overskueligt net af busruter, der er let forståeligt for passagererne.

Se bilag 7.1 vedrørende kort over R-busnettet.

For at understøtte målsætningen om høj rejsehastighed, tilrettelægges R-bussens ruteføring derfor så direkte som muligt – svarende til de regionale principper og den nuværende ruteføring i dag. For at få størst mulig effekt af en højere frekvens er det væsentligt, at alle afgange på ruten betjener de samme stoppesteder. Hvis R-bussen skal være attraktiv, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken linjeføring, frekvens eller stoppestedsmønster.

R-bussens frekvens for de udvalgte rutegrupper er vist i tabellen.

Tabel 2. R-bussens karakteristika

Frekvens	Hverdage kl 6-20: Halvtimesdrift eller mere Efter kl. 20: Timedrift Weekend: Timedrift eller mindre
Standsningsmønster	Betjener alle stoppesteder undervejs Minimumsafstand mellem stoppesteder hæves til 400 meter og et gennemsnit på 600 meter under hensyntagen til lokale forhold og med fokus på at øge gennemsnitsrejsehastigheden.
Ruteføring	Så direkte som mulig.

De udvalgte regionale ruter laves til R-ruter med flere afgange og faste minuttal fra december 2016. Der vil dog i myldretiden kunne være mere en halv times drift, hvor det er nødvendigt. Aften- og weekender samt natafgange vil på R-busruterne udgøre et tilbud svarende til den nuværende køreplan. Ud over R-busruterne vil der fortsat være 2 almindelige regionalruter, der kører på tværs af radialerne i R-busnettet samt Uddannelsesruterne.

Stopmønster på R-nettet

For at tilbyde den kortest mulige rejsetid på R-busnettet, er en af mulighederne at stoppe færre steder end bussen stopper i dag. Det er en særlig aktuell problemstilling i Odense, hvor trængslen er størst. Det har af og til været nævnt fra chauffører og kunders side, om det er optimalt at regionalbusserne kører som bybusser, når der også er et veludbygget bybustilbud.

Se bilag 7.2 vedrørende kort over stop i Odense Kommune for R-busnettet.

Konsekvenserne ved færre stop og samme stopmønster analyseres.

Påstigninger udenfor Odense

På de udvalgte R-busnet ruter sker størstedelen af påstigningerne omkring store arbejdspladser, større og tætte boligområder i de fynske byer samt uddannelsessteder. På enkelte stoppesteder i landområderne er der få eller ingen passagerer og bussen kører ofte forbi.

For den samlede rejsetid betyder det derfor også mindre og giver ingen eller små forsinkelser i rejsen, at der er et stoppested. Da R-busnettet bygger på regelmæssighed og genkendelighed for passagerne, bør der også fortsat være mulighed for påstigning eller afstigning på disse mindre anvendte stoppesteder, der ofte er den eneste mulighed for at komme med kollektiv trafik, med mindre der bruges telekørsel.

FynBus vurderer løbende om stoppesteder skal nedlægges eller evt. flyttes på baggrund af påstigningstal og henvendelser fra kommunerne og regionen samt kunder, chauffører og virksomheder.

Påstigninger i Odense

Analyser af påstigningsmønstrene viser, at ca. 25 % af alle påstigningerne fra de regionale ruter sker på Odense Banegård Center (OBC). Undtaget er rute 930 Faaborg-Nyborg, der ikke kører til Odense.

Tabel 3. Fordelingen af antal påstigninger på rutegrupper regionalt, i Odense og OBC.

Regional kørsel november 2015 påstigninger					
Rutegrupper	Påstigninger i alt	Påstigninger i Odense	Andel i Odense	Antal påstigninger OBC	Andel på OBC
130	37.319	21.309	57%	10.426	28%
140	53.685	33.136	62%	7.533	14%
150	129.856	78.380	60%	33.280	26%
191	36.978	21.490	58%	11.726	32%
195	36.027	18.305	51%	9.113	25%
930	72.015	0	0%	0	0%

Anm.: Antal påstigninger opgjort november 2015

Tabel 3 viser fordelingen af antal påstigninger i november 2015 på hele ruten, i Odense og på OBC. Det største påstigningssted er Odense Banegårds Center. Resten af påstigningerne fordeler sig mere jævnt i Odense, hvor kun Odense Universitetshospital hører til blandt de lidt større stop. I Odense er der mange rejser hvor passagererne bruger den regionale bus som "bybus". Ved at køre med færre stop i Odense, kan rejsetiden nedbringes og dette vil ud over frekvensforøgelsen på R-busnettet give en yderligere passagereffekt. En reduceret rejsetid ville også spare produktionsomkostninger til kørsel.

Der er i bilag 7.3 "Passagereffekt af frekvensforøgelse og færre stop i Odense for R-net ruter" og bilag 7.4 "Sparede produktionsomkostninger ved hurtigere rejsetid og færre stop i Odense for R-net ruter" lavet beregninger på, hvad den samlede årvirkning af frekvensforøgelsen på R-nettet er ved:

1. at bibeholde det nuværende stopmønster for de regionale ruter der udvides til R-busnet, eller
2. at reducere antallet af stop i Odense og dermed få en hurtigere rejsetid til Odense Banegård Center, Odense Universitetshospital og andre større trafikknudepunkter. Forslaget betyder, at R-busserne kun stopper ved helt centrale stop mellem ring 2 og centrum i Odense.

Beregningerne viser, at der ved frekvensforøgelsen kommer ca. 244.000 flere kunder årligt. Opnås der en hurtigere rejsetid, ved at reduceres antallet af stop i Odense, reduceres væksten til ca. 61.000 flere kunder årligt. Til gengæld kan der spares ca. 5.900 kørepladser årligt på hurtigere køretid.

I tabel 4 sammenfattes de økonomiske konsekvenser.

Tabel 4. De økonomiske konsekvenser ved reduceret eller uændret stopmønster

Ruter	Større frekvens = flere passagerer	Reduceret stopmønster = færre passagerer	Reduceret stopmønster = færre driftudgifter	Reduceret stopmønster på de regionale ruter = flere passagerer i bybusser
130	487.658	210.838	236.897	276.821
140	603.919	536.734	802.693	67.185
150	190.547	-1.081.720	1.458.268	1.272.267
191	442.471	308.282	144.639	134.189
195	431.098	337.683	137.959	93.415
930	307.010	307.010	0	0
I alt, kr. årligt	2.462.703	618.827	2.780.456	1.843.876

Tabel 4 viser, at en frekvensforøgelse giver merindtægter på ca. 2,4 mio. kr. Ved at reducere stopmønsteret og få hurtigere rejsetid forventes fortsat flere passagerer, men indtægter forventes reduceret med 0,6 mio. kr. Dog vil den reducerede køretid give sparede driftsomkostninger på 2,8 mio. kr. årligt. Den økonomisk mest fordelagtige løsning er derfor løsningen med en hurtigere rejsetid og færre stop i Odense, da løsningen forventes at give en merindtægt på i alt ca. 3,4 mio. kr. til regionen. De passagerer der ikke længere kan benytte en regional bus i Odense, på de stoppesteder der springes over, vil i et vist omfang benytte en bybus, hvilket vil give Odense Kommune merindtægter på ca. 1,8 mio. kr. årligt.

Det betyder, at en hurtigere køretid med færre stop i Odense vil være den økonomisk bedste løsning. Men at bibeholde det nuværende stopmønster vil give flest passagerer.

Inden stopmønsteret besluttet forlægges sagen til høring i Odense Kommune, og til orientering i region Syddanmark.

Indstilling

Direktøren indstiller, at

- Sagen forelægges til drøftelse.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 7.1: Kort over R-busnettet.

Bilag 7.2: Kort over stop i Odense Kommune med R-busnettet.

Bilag 7.3: "Passagereffekt af frekvensforøgelse og færre stop i Odense for R-net ruter".

Bilag 7.4: "Sparede produktionsomkostninger ved hurtigere rejsetid og færre stop i Odense for R-net ruter".

8. Høring om Byregion Fyns Infrastrukturstrategi 2017-2035.

Sagsnummer:

201608-15039

Resumé:

Byregion Fyns forslag til Infrastrukturstrategi 2017-2035 har til formål at skabe sammenhæng i infrastrukturen på tværs af kommunegrænser. Infrastrukturstrategien skal være løftestang for bæredygtig vækst i alle fynske kommuner frem mod år 2035.

Strategien er en sammentænkning af tre ben: veje og færger, cykel og gang, samt kollektiv trafik, hvori FynBus indgår.

FynBus har deltaget i projektgruppen og har spillet en rolle i udarbejdelsen af Infrastrukturplanen. Administrationen vurderer, at FynBus' tanker og planer i tilstrækkelig grad er indarbejdet i Infrastrukturplanen, da væsentlige elementer fra FynBus' Trafikplan 2014-2017 kan genfindes i strategien, såvel som de input der fremkom i arbejdsgruppearbejdet.

Sagsfremstilling

Byregion Fyn har på vegne af de 10 fynske kommuner Infrastrukturstrategi 2017-2035 i høring frem til 15. september 2016.

Infrastrukturstrategien har til formål at skabe sammenhæng i infrastrukturen på tværs af kommunegrænser, således at alle fynske kommuner kan drage fordel af Odenses drivkraft, som én af de fire store danske byer. Infrastrukturstrategien skal være løftestang for bæredygtig vækst i alle fynske kommuner frem mod år 2035. Strategien er en sammentænkning af de tre infrastruktur-ben – veje og færger, cykel og gang, samt kollektiv trafik, hvori FynBus indgår.

Sammentænkningen giver anbefalinger i retning af trafikale korridorer, knudepunkter/terminaler samt smart-løsninger, der baseres på de teknologiske landvindinger.

Strategien adresserer, samt stedfester geografisk udviklingsområder, der anses som nødvendige, hvis visionen skal nås. Tillige giver den et bud på de partnerskaber, blandt kommunerne såvel som mellem kommuner og øvrige private/offentlige aktører, der skal til for at alle Fyns kommuner skal lykkes med de infrastrukturinvesteringer, der skitseres i strategien.

Strategien tager blandt andet udgangspunkt i Strategi Fyn 2014-2017, men også FynBus' Trafikplan 2014-2017.

FynBus' rolle i strategien

Nedenstående vurderes kort, hvilken rolle FynBus får i, eller hvordan FynBus påvirkes af, de indsatspunkter der er nævnt i strategien.

FynBus skal:

- Understøtte et overordnet kollektiv transportnet bestående af Superlyntog (Time-modellen), IC-tog, Det fynske S-tog og Letbane, med hurtigbusser (X-busser) og et solidt R-busnet. Herunder evt. levere højklassede forbindelser (BRT-løsninger eller

+WAY) fra Kerteminde, Søndersø og Glamsbjerg til Odense, som er udpeget som udviklingsretninger med særlige perspektiver

- Sammen med kommunerne, udvikle fladedækningsinitiativer, der sikrer en stærk opkobling til det fynske trafiknetværk af korridorer og knudepunkter, fx vha. samkørselstjenester, telebus/taxa-tjenester (Tele-/Flexordninger)
- Agere sparringspartner og leverandør i forbindelse med opgradering af delstrækninger, styrkelse af busdriften bl.a. gennem øget frekvens, udvidet kapacitet, samt selvstændige busbaner
- Indgå i samarbejder om kombinationsrejser mellem kollektiv trafik og hhv. biltrafik og cykeltrafik
- Indgå som samarbejdspartner til en data- og vidensbank

Bemærkninger til strategien

FynBus' administration hæfter sig særligt ved:

- At indsatsområderne for veje (og færger) også skal virke positivt afsmittende for den kollektive trafik, så indsatserne også øger fremkommeligheden for busser. Fremkommelighed for biler står tit i modsætning til fremkommelighed for busser
- At FynBus også bliver inddraget i udformningen af de terminaler (i bred forstand) som er udpeget som knudepunkter og særlige udviklingsområder i strategien. Ofte ses det, at kollektiv trafik ikke tænkes ind i tilstrækkelig god tid, hvilket betyder, at den kollektive trafik snarere "klistres på" i stedet for at integreres i byudviklingen

Samlet vurdering

FynBus har deltaget i projektgruppen, samt ved 8 arbejdsgruppemøder fra medio 2015 til ultimo 2015. FynBus har altså spillet en rolle i udarbejdelsen af Infrastrukturplanen. Administrationen vurderer, at FynBus' tanker og planer i tilstrækkelig grad er indarbejdet i Infrastrukturplanen, da væsentlige elementer fra FynBus' Trafikplan 2014-2017 kan genfindes i strategien, såvel som de input der fremkom i arbejdsgruppearbejdet.

Administrationen har ikke yderligere bemærkninger til høringssvaret end dem, der er beskrevet i dokumentet.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 8.1

Fyn i bevægelse. Infrastrukturstrategi for Fyn 2017-2035.

Sager til orientering:

9. Drift af regionalbaner i Nordjylland

Sagsnummer:

201608-15040

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om Nordjyllands Trafikselskabs varetagelse af statens trafikkøberansvar på visse jernbanestrækninger.

Sagsfremstilling:

Nordjyllands Trafikselskab (NT) varetager i en forsøgsperiode driften af Nordjyske Jernbaner (NJ) på strækningerne Hjørring-Hirtshals (Hirtshalsbanen) og Skagen-Frederikshavn (Skagensbanen) samt regionalkørslen på DSB-strækningen Skørping-Frederikshavn.

Efter Lov om Trafikselskaber var det oprindeligt ikke muligt for trafikselskaber at overtage den statslige kørsel. En lovændring i 2014 gjorde dog dette mulig for NT, og fremgår herefter af § 5, stk. 10 i Lov om Trafikselskaber:

Stk. 10. Region Nordjylland kan efter aftale med transportministeren overtage trafikkøberansvaret for togtrafikbetjeningen på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn. Regionen kan overdrage trafikkøberansvaret til trafikselskabet.

Ideen om en samlet drift af jernbanerne i Nordjylland blev første gang formuleret i et strategioplæg fra NT. Oplægget tog udgangspunkt i en kundeorienteret tilgang samt i, at det var besværligt for passagererne at orientere sig mod tre forskellige baner samt buskørslen, frem for at have et integreret transporttilbud.

Forslaget blev taget op af Region Nordjylland, som foreslog, at opgaven med drift af lokalbanerne blev overdraget til trafikselskabet.

Modellen er baseret på, at statens trafikkøberansvar overtages af regionen, som derefter kan overdrage opgaven til NT. Via NT's ejerandel på 80 % af NJ, overdrages driftsansvaret til NJ.

Efterfølgende er der etableret samarbejdsaftaler mellem DSB, NJ og NT.

NT ejer som omtalt ca. 80 % af aktierne i NJ. NJ er opdelt i et holdingselskab, der ejer infrastrukturen samt et operatørselskab, som står for driften. Der er en bestyrelse for hvert af selskaberne. NT har observatørstatus i Holdingselskabet, men er ikke repræsenteret i operatørselskabet. NJ's drift er ikke udliciteret.

Forsøgsperioden løber i fem år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**10. Anvendelse af betalingskort som Rejsekort****Sagsnummer:**

201608-15041

Resumé:

Med en stærkt stigende anvendelse af kontaktløse betalingskort sættes fokus på flere og flere anvendelsesmuligheder for korttypen. Dette gælder også som betalingsmiddel ifm. Rejsekort.

Rejsekort A/S har lavet en foranalyse af mulighederne og konkluderer blandt andet, at en meget stor andel af rejsekort kunderne skal benytte muligheden for at anvende kontaktløs betaling, og at dette ikke i øjeblikket anses for realistisk. Rejsekort A/S følger udviklingen tæt.

Sagsfremstilling:

Der er i Danmark som i mange andre lande en hastigt stigende udbredelse af kontaktløse betalingskort (kaldet EMV betalingskort). Rejsekort A/S har på denne baggrund og på baggrund af erfaring fra London (Oystercard) og et pilotprojekt i Holland med EMV-kort ønsket at undersøge, hvad en implementering af denne type kort ved offentlig transport i Danmark kan medføre.

Det anslås i undersøgelsen at koste i størrelsesordenen 350 mio. kr. at implementere kontaktløse EMV betalingskort i det danske rejsekortsystem, som et supplement til det eksisterende rejsekort.

Omkostninger er fordelt på 3 hovedområder:

- Account based back office: 150 mio. kr.
- Kortlæsere: 150 mio. kr. (15.000 kortlæsere a 10.000 kr.)
- Datainfrastruktur: 50 mio. kr.

Undersøgelsen konkluderer blandt andet, at det er afgørende for forretningsmodellen, hvor stor en andel af kunderne som vil bruge et kontaktløst EMV kort i stedet for et rejsekort. En optimistisk beregning, hvor man forudsætter, at 50 % af kunderne anvender EMV kort i stedet for rejsekort, viser et anslået potentiale for en årlig besparelse i drifts- og administrationsomkostningerne på op mod 85 mio. kr. ved fuld indfasning af rejsekort og indførelse af EMV i 2021.

I London er det indtil nu erfaringen, at ca. 20 % af kunderne anvender et EMV betalingskort i stedet for Oystercard.

Undersøgelsen viser endvidere, at NETS løsning for Dankort på mobil ikke svarer til de standardløsninger, der er kendt fra London og som umiddelbart vil kunne benyttes på Rejsekort's nye kortlæser.

Rejsekort's bestyrelse har på baggrund af undersøgelsen besluttet, at man arbejder videre med at kvalificere og præcisere forudsætningerne i en business case, og man udarbejder en rapport, der i givet fald kan bruges i bestyrelser i Trafikvirksomhederne og i øvrigt, når spørgsmål om EMV-kort rejses.

Administrationen følger udviklingen.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 10.1 EMV betalingskort som rejsekort. Resumé.

Bilag 10.2 EMV Forundersøgelse.

I I. Meddelelser

Sagsnummer:

201608-15042

Meddelelser:

- Minibusser uden fører (Jammerbugt kommune).
- Mobilitetsuge den 16. – 22. september 2016.
- Kontrol af bevillinger

I 2. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Notat
Forslag til takster for 2017**Kundetyperabat**

FynBus's kundetyperabatter fastholdes uændret. De eksisterende rabatter er vist i tabel 1.

Tabel 1: Kundetyperabat

	Voksen	Barn	Pensionist	Handicap
Enkeltbillet	0%	50%	0%	50%
Rejsekort	0%	50%	0%	50%
Periodekort	0%	50%	50%	50%

Off-peak

Den eksisterende off-peak rabat på 20 % på Kvikkortet bibeholdes med mindre ændringer for pensionister på Rejsekortet.

Rejsekortpriserne består af:

- En pris i myldretiden (kl. 7-11 og kl. 13-18)
- En pris uden for myldretiden (kl. 11-13, efter kl. 18-07 og alle weekend og helligdage).

Pensionister har hidtil haft en udvidet off-peak rabat på Kvikkortet i tidsrummene kl. 9-11 og 17-18. Rabatten udgør 60 % i forhold til prisen på enkeltbilletter til voksne.

For pensionister forenkles prisstrukturen på Rejsekortet således, at der gives mindst 25 % mængderabat i alle tidsrum. Pensionistrabatten beregnes alene ud fra prisen på rabattrin 0.

Tabel 2: Pensionistrabat på Rejsekortet

Rabattrin	0	1	2	3
Antal rejser	0-3	4-9	10-27	28-
Rabatprocent	25%	25%	25%	40%

Enkeltbilletter

Taksten på enkeltbilletter tilpasses Takst Vest:

- FynBus's takster på enkeltbilletter tilpasses, så de er billigere end eller lig med togoperatørernes takster. Taksterne på 6 og 8 zoner sættes derfor ned til henholdsvis 60 og 80 kr.

- Takstrækken forlænges til 14 zoner. Det er nødvendigt for at sikre, at Rejsekortet altid er den billigste rejsehjemmel. Ændringen træder i kraft sammen med ibrugtagning af rejsekortudstyret.
- De samlede økonomiske konsekvenser er minimale, idet under 10 % af rejserne foretages på enkeltbillet og kun 0,2 % af busrejserne er længere end 10 zoner.

Tabel 3: Enkeltbilletter 2016 og 2017

Zoner	2016	2017	Ændring i %
1	23,00	23,00	0,0%
2	24,00	24,00	0,0%
3	32,00	32,00	0,0%
4	42,00	42,00	0,0%
5	52,00	52,00	0,0%
6	62,00	60,00	-3,2%
7	72,00	72,00	0,0%
8	82,00	80,00	-2,4%
9	92,00	92,00	0,0%
10	100,00	100,00	0,0%
11	100,00	110,00	10,0%
12	100,00	120,00	20,0%
13	100,00	130,00	30,0%
14	100,00	140,00	40,0%

Kvikkort

Taksten på kvikkort fastholdes uændret indtil det gamle billetudstyr udfases i løbet af foråret 2017.

Tabel 4: Kvikkort på gammelt billetsystem 2016-2017

Kvikkort - voksen			
Antal ture	Pris pr. tur		
	1-15	16-27	28+
Zoner			
2	15,00	12,83	11,74
3	23,50	20,11	18,54
4	30,00	25,67	23,85
5	39,00	33,38	30,92
6	45,00	38,50	36,00
7	54,00	46,21	43,62
8	60,00	51,48	47,43
9	72,00	61,51	55,63
10	75,00	64,40	57,90

Turkort

Taksten på turkort fastholdes uændret indtil det gamle billetudstyr udfases i løbet af foråret 2017.

Tabel 5: Turkort på gammelt billetsystem 2016-2017

10-turskort	
Antal zoner	Voksen
2	150
3	235
4	300
5	390
6	450
7	540
8	600
9	720
10	750

Rejsekort

Den aftalte forenkling af rabatstrukturen i Takst Vest medfører:

- En reduktion af antallet af rabattrin fra 8 til 4.
- Der indføres ensartede rabattsatser for både bus og tog vest for Storebælt.
- Rabatten differentieres, så der gives den højeste rabat på rejsekort personligt.
- Der gives lavere rabat på rejsekort flex og anonym, fordi flere personer kan rejse sammen og derfor har mulighed for en hurtigere rabatoptjening.
- Pensionister har hidtil kun fået rabat uden for myldretiden, men får nu en rabat på rejsekortet på mindst 25 % i alle tidsrum.

Tabel 6: Fælles rabat på Rejsekortet i Takst Vest

	Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Type	Rabattrin, Takst Vest	0	1	2		3			
Personligt rejsekort - voksen og barn	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	0%	10%	25%		40%			
Personligt rejsekort - pensionist	2016	0%	0%	0%	14%	15%	16%	21%	25%
	2017	25%	25%	25%		40%			
Rejsekort - anonym og flex	2017	0%	5%	15%		25%			

Den højere rabat på rejsekortets nye trin 2 og 3 medfører, at det er nødvendigt, at hæve taksterne for lavfrekvente kunder.

Den ændrede pris for første rejse på rejsekortet sammen med den ændrede rabatstruktur i Takst Vest medfører en samlet forøgelse af taksterne i forhold til 2016 på 1,5 %. De gennemsnitlige ændringer dækker over større individuelle forskelle afhængigt af rejse længde og rabattrin.

Den gennemsnitlige ændring på trin de enkelte trin:

- Nyt trin 0: En gennemsnitlig stigning på 18,8 %.
- Nyt trin 1: En gennemsnitlig stigning på 6,9 %.
- Nyt trin 2: En gennemsnitlig ændring mellem -10,7 % til 5,2 %.
- Nyt trin 3: En gennemsnitlig nedsættelse af prisen for de højfrekvente kunder på 4,4 %.

Ændringen på rejsekortets trin 0 er vist i tabel 7 nedenfor. En oversigt over takster og konsekvenser vises i bilag I.

Det er fortsat dyrest at benytte Rejsekortet i myldretiden (kl. 7-11 og kl. 13-18). Der gives udover mængderabat en off-peak rabat på 20 % uden for myldretiden (kl. 11-13, efter kl. 18-07 og alle weekend og helligdage).

Tabel 7: Prisen for den første rejse på rejsekortet i Takst Vest

Standardpris - voksen personligt			
Zoner	2016	2017	Ændring i %
1	15,00	18,00	20,0%
2	15,00	18,00	20,0%
3	23,50	27,00	14,9%
4	30,00	36,00	20,0%
5	39,00	45,00	15,4%
6	45,00	54,00	20,0%
7	54,00	63,00	16,7%
8	60,00	72,00	20,0%
9	72,00	81,00	12,5%
10	75,00	90,00	20,0%
11	75,00	99,00	32,0%
12	75,00	108,00	44,0%
13	75,00	117,00	56,0%
14	75,00	126,00	68,0%

Periodekort

Der etableres et fast prisforhold mellem den billigste rejse på Rejsekortet og periodekort.

Kunderne vil som følge af det faste prisforhold nemmere kunne gennemskue, hvornår periodekort er billigst.

Prisen for periodekort er fælles for bus og tog. Takstrækken skal derfor forlænges til 14 zoner, som er DSB's maksimale rejselængde på Fyn.

Samlet set giver ændringerne i tabel 8 en nedsættelse af taksterne for private kunder på ca. 3,5 %. Hvis man medtager ungdomskort og skolekort er der tale om en reduktion i taksterne på 4,3 %.

Tabel 8: Prisen for periodekort 2016 og 2017

Zoner	Periodekort - voksen		
	2016	2017	Ændring i %
1	374	372	-0,5%
2	374	372	-0,5%
3	625	555	-11,2%
4	786	740	-5,9%
5	928	850	-8,4%
6	1.068	1.000	-6,4%
7	1.207	1.200	-0,6%
8	1.351	1.350	-0,1%
9	1.487	1.500	0,9%
10	1.623	1.700	4,7%
11	1.923	1.850	-3,8%
12	1.923	2.050	6,6%
13	1.923	2.200	14,4%
14	1.923	2.350	22,2%

Cykler

Der er ikke mulighed for at lægge en særskilt pris for cykler ind i rejsekortudstyret. Den nuværende pris på 25 kr. foreslås derfor ændret til prisen for en 2 zoners voksenbillet på 24 kr.

Transport af cykler kan også betales med Rejsekortet. Her foreslås en takst på 13 kr. svarende til de øvrige trafikselskaber i Takst Vest.

Bilag I – Ændrede rejsekorttakster (voksen personligt)

Rejsekort - Takster 2016

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Rabattrin, Takst Vest	0	1	2			3		
Zoner								
1-2	15,00	15,00	15,00	12,90	12,75	12,60	11,85	11,25
3	23,50	23,50	23,50	20,21	19,98	19,74	18,57	17,63
4	30,00	30,00	30,00	25,80	25,50	25,20	23,70	22,50
5	39,00	39,00	39,00	33,54	33,15	32,76	30,81	29,25
6	45,00	45,00	45,00	38,70	38,25	37,80	35,55	33,75
7	54,00	54,00	54,00	46,44	45,90	45,36	42,66	40,50
8	60,00	60,00	60,00	51,60	51,00	50,40	47,40	45,00
9	72,00	72,00	72,00	61,92	61,20	60,48	56,88	54,00
10	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
11	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
12	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
13	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
14	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25

Rejsekort - Takster 2017

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Rabattrin, Takst Vest	0	1	2			3		
Zoner								
1-2	18,00	16,20	13,50	13,50	13,50	10,80	10,80	10,80
3	27,00	24,30	20,25	20,25	20,25	16,20	16,20	16,20
4	36,00	32,40	27,00	27,00	27,00	21,60	21,60	21,60
5	45,00	40,50	33,75	33,75	33,75	27,00	27,00	27,00
6	54,00	48,60	40,50	40,50	40,50	32,40	32,40	32,40
7	63,00	56,70	47,25	47,25	47,25	37,80	37,80	37,80
8	72,00	64,80	54,00	54,00	54,00	43,20	43,20	43,20
9	81,00	72,90	60,75	60,75	60,75	48,60	48,60	48,60
10	90,00	81,00	67,50	67,50	67,50	54,00	54,00	54,00
11	99,00	89,10	74,25	74,25	74,25	59,40	59,40	59,40
12	108,00	97,20	81,00	81,00	81,00	64,80	64,80	64,80
13	117,00	105,30	87,75	87,75	87,75	70,20	70,20	70,20
14	126,00	113,40	94,50	94,50	94,50	75,60	75,60	75,60

Rejsekort – Ændring i kr.

Ændring i Kr.	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Rabattrin, Takst Vest	0	1	2			3		
Zoner								
1-2	3,00	1,20	-1,50	0,60	0,75	-1,80	-1,05	-0,45
3	3,50	0,80	-3,25	0,04	0,27	-3,54	-2,37	-1,43
4	6,00	2,40	-3,00	1,20	1,50	-3,60	-2,10	-0,90
5	6,00	1,50	-5,25	0,21	0,60	-5,76	-3,81	-2,25
6	9,00	3,60	-4,50	1,80	2,25	-5,40	-3,15	-1,35
7	9,00	2,70	-6,75	0,81	1,35	-7,56	-4,86	-2,70
8	12,00	4,80	-6,00	2,40	3,00	-7,20	-4,20	-1,80
9	9,00	0,90	-11,25	-1,17	-0,45	-11,88	-8,28	-5,40
10	15,00	6,00	-7,50	3,00	3,75	-9,00	-5,25	-2,25
11	24,00	14,10	-0,75	9,75	10,50	-3,60	0,15	3,15
12	33,00	22,20	6,00	16,50	17,25	1,80	5,55	8,55
13	42,00	30,30	12,75	23,25	24,00	7,20	10,95	13,95
14	51,00	38,40	19,50	30,00	30,75	12,60	16,35	19,35

Rejsekort – Ændring i %

Ændring i %	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rabattrin, nu	0	1	2	3	4	5	6	7
Rabattrin, Takst Vest	0	1	2			3		
Zoner								
1-2	20,0%	8,0%	-10,0%	4,7%	5,9%	-14,3%	-8,9%	-4,0%
3	14,9%	3,4%	-13,8%	0,2%	1,4%	-17,9%	-12,7%	-8,1%
4	20,0%	8,0%	-10,0%	4,7%	5,9%	-14,3%	-8,9%	-4,0%
5	15,4%	3,8%	-13,5%	0,6%	1,8%	-17,6%	-12,4%	-7,7%
6	20,0%	8,0%	-10,0%	4,7%	5,9%	-14,3%	-8,9%	-4,0%
7	16,7%	5,0%	-12,5%	1,7%	2,9%	-16,7%	-11,4%	-6,7%
8	20,0%	8,0%	-10,0%	4,7%	5,9%	-14,3%	-8,9%	-4,0%
9	12,5%	1,3%	-15,6%	-1,9%	-0,7%	-19,6%	-14,6%	-10,0%
10	20,0%	8,0%	-10,0%	4,7%	5,9%	-14,3%	-8,9%	-4,0%
11	32,0%	18,8%	-1,0%	15,1%	16,5%	-5,7%	0,3%	5,6%
12	44,0%	29,6%	8,0%	25,6%	27,1%	2,9%	9,4%	15,2%
13	56,0%	40,4%	17,0%	36,0%	37,6%	11,4%	18,5%	24,8%
14	68,0%	51,2%	26,0%	46,5%	48,2%	20,0%	27,6%	34,4%
Gennemsnit	18,8%	6,9%	-10,7%	3,9%	5,2%	-14,9%	-9,5%	-4,4%

Rejsekort A/S

D-no 18862

15 06 2016

EMV betalingskort som rejsekort

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 29. februar 2016, at der skulle gennemføres en forundersøgelse vedrørende brug af kontaktløse betalingskort, til forelæggelse for bestyrelsen på bestyrelsesmødet i juni 2016. Forundersøgelsen er nu gennemført.

Indstilling

Direktionen indstiller, at bestyrelsen tager notatet om EMV til efterretning og beslutter, at der arbejdes videre frem til bestyrelsesmødet i november med at kvalificere og præcisere forudsætningerne i en business case og udarbejde en rapport, der i givet fald kan bruges i bestyrelser i Trafikvirksomhederne og i øvrigt når spørgsmålet rejses.

Ledelses resume

Der er som aftalt lavet en EMV forundersøgelse. Det har som ventet vist sig, at der ikke umiddelbart er en oplagt business case, idet en positiv businesscase vil bygge på at en betydelig andel af kunderne vælger at bruge kontaktløse EMV kort i stedet for rejsekort. Det er også afdækket, at NETS løsning for Dankort på mobil ikke svarer til de standardløsninger, der er kendt fra London og som umiddelbart vil kunne benyttes på EWs nye kortlæser. Investeringerne til EW ser ud til at være i størrelsesordenen 350 mio kr. For at kunne forrente dette kræves, at en meget stor del af alle kunder går over til EMV. I London er det foreløbig kun 20 %. Teknisk er der også nogle elementer, der skal undersøges yderligere.

Rejsekort vil blive mødt med kravet om klart at kunne svare på hvorfor/hvorfor ikke der satses på EMV inkl. en mobilløsning, hvorfor det indstilles at der arbejdes videre frem til bestyrelsesmødet i november med at kvalificere og præcisere forudsætningerne i en business case og udarbejde en rapport, der i givet fald kan bruges i bestyrelser i Trafikvirksomhederne og i øvrigt når spørgsmålet rejses.

Continued...

Oversigt over væsentlige forskelle mellem rejsekort og EMV kort

	Rejsekort	EMV kort
Billetmedie	Selve rejsekortet bærer saldo og billetinformation	Saldo og billetinfo i centralt system EMV kortet er alene identifikation
Kunder	Oprettes i rejsekortsystemet med ID kontrol, CPR mv.	<ul style="list-style-type: none"> - Ingen oprettelse af kunde. Kundernes identitet kendes alene af betalingskortudstederen. - eller registrering af kunde
Kort	Køb og brug af rejsekort	Brug eksisterende EMV kort
Rejser	Check ind/ud	Check ind/ud
Pris	Beregnes og vises umiddelbart ved check ud	Beregnes efterfølgende. Vises ikke ved check ud på kortlæseren Kan fremsendes som SMS efter Check ud
Kontrol	Læser rejsekortet – verificer check ind	Kontrol af checkind op mod Backoffice
Betaling	Forud Betalingskortafgifter til Nets	Bagud, f.eks. dagligt Forud med præregistrering og centralt konto Transaktionsbetalinger til pengeinstitutter
Mistede transaktionsdata	Ingen økonomisk effekt, da prisen er trukket på rejsekortet	Pris kan ikke beregnes. Tab
Håndtering af manglende check ud	Behold aconto Efterindmelding	Efteropkrævning af et beløb der kan svare til det nu anvendte aconto beløb Efterindmelding
Spærring	Muligt	Muligt
Tillad check ind	Ja, hvis ikke spærret og saldo >25 kr	Ja, hvis ikke spærret Eller på whitelist
Passagertyper	alle	EMV kortet identificerer ikke passagertypen. <ul style="list-style-type: none"> - EMV for voksne - eller præregistrering af passagertypen. -
Periodekort	Muligt	Muligt, med præregistrering

**EMV PROJEKT
(KONTAKTLØSE BETALINGSKORT)
PRÆ-NOTAT**

**D18853
BILAG 8A
15. JUNI 2016**



Ole Vildrik Thougard, Rejsekort A/S
Gregers Mogensen, Rejsekort A/S
Hans Holmgren, Rejsekort A/S
Christian Visti Larsen, CAC Academy ApS

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse.....	2
1 Executive Summary	3
1.1 Forretningsmodel	3
1.2 Mobil.....	3
1.3 Igangsættelse af analysefasen.....	3
2 Formål.....	4
3 Projektfaser	4
4 Baggrund	6
4.1 EMV kontaktløse betalingskort	6
4.2 Nye Kortlæsere & System.....	7
4.3 Rejsekort Strategi 2016	7
4.4 Succeskriterier	8
4.5 Projektrisiko.....	8
4.6 Interessentgrupper	8
5 Forretningsmodel	10
5.1 Omkostninger i det eksisterende rejsekortsystem.....	10
5.2 Omkostning til implementering af EMV	10
5.3 Årligt besparelspotentiale ved implementering af EMV.....	10
5.4 Projektomkostninger tjener flere formål	11
6 Muligheder	12
6.1 Udfordringer	13
7 Risk management	15
7.1 Risici	15
7.2 Whiteliste vs. Blackliste	15
8 Bilag	16
8.1 Definitioner.....	16
8.2 Projektets faser.....	17

Fortroligt

Dette dokument indeholder fortrolige oplysninger og må ikke bruges eller videregives undtagen i forbindelse med det forretningsmæssige formål indenfor Rejsekort A/S. Rejsekort A/S forbeholder sig alle rettigheder, ejerskab og intellektuel ejendomsret til materialet og evt. varemærker heri, herunder alt dokumentation, filer, markedsføringsmateriale samt multimedier.

1 Executive Summary

I Danmark ses i øjeblikket en hastigt stigende udbredelse af kontaktløse EMV betalingskort. Sammenholdes dette med erfaringer fra London, hvor denne type kort anvendes som billet- og betalingsmedie samt Holland, hvor der kører Pilot-test af en tilsvarende løsning, ønsker vi at undersøge, hvad en implementering af denne type kort ved offentlig transport i Danmark kan medføre.

Rejsekort er som leverandør og administrator af rejsekort, under et naturligt pres og bevågenhed fra offentligheden, politikere samt andre interessenter om at tilpasse sig tiden og benyttet de teknologier, som måtte være til rådighed. Det er derfor et naturligt skridt, at undersøge og afdække mulighederne i teknologierne omkring kontaktløse EMV betalingskort.

1.1 Forretningsmodel

Det anslås at koste i størrelsesordenen 350 mio. kr. at implementere kontaktløse EMV betalingskort i det danske rejsekortsystem, som et supplement til det eksisterende rejsekort. Omkostninger er fordelt på 3 hovedområder:

- Account based back office: 150 mio. kr.
- Kortlæsere: 150 mio. kr. (15.000 kortlæsere a 10.000 kr.)
- Datainfrastruktur: 50 mio. kr.

Den afgørende faktor i forretningsmodellen er spørgsmålet om hvor stor en andel af kunderne som vil bruge et kontaktløst EMV kort i stedet for et rejsekort. For at belyse potentialet er her forudsat en situation hvor 50% af kunderne anvender EMV kort i stedet for rejsekort, hvilket er vurderet til at være en optimistisk forudsætning. Med denne forudsætning anslås potentialet for en årlig besparelse i drifts- og administrationsomkostningerne at være på op mod 85 mio. kr. ved fuld indfasning af rejsekort og indførelse af EMV i 2021.

Såfremt implementering gennemføres, er der desuden en række afledte fordele, som kan bidrage til en forbedring af forretningsmodellen. Med opdaterede kortlæsere, vil det være muligt at øge kontrollen med andre billettyper og dermed reducere antallet af rejsende uden gyldig billet.

Der er forskellige udfordringer forbundet med en implementering af kontaktløse EMV betalingskort, hvor den mest omfattende er selve håndteringen af billetter (check ind/ud). Rejsekortet er i dag baseret på en 'Card-Centric' tilgang, hvor rejsekortet er omdrejningspunktet for håndtering af billetten. Ved indførelse af kontaktløse EMV betalingskort, vil dette koncept ikke længere være muligt, da Rejsekort ikke vil kunne skrive data i en EMV Chip. I stedet må der udvikles og implementeres en løsning hvor billetten ligger i Backoffice. I London og Amsterdam er der fundet løsninger til dette.

1.2 Mobil

Ved implementering af en EMV-baseret rejsekort løsning vil standard mobilbetalingsløsninger, som er baseret på et emuleret EMV kort på telefonen, fungere på lige fod med de fysiske EMV kort. Dette ses allerede i funktion i London. Det skal i den forbindelse nævnes at Nets kommende Mobil Dankort løsning ikke lægger sig helt op af denne standard.

1.3 Igangsættelse af analysefasen

Næste skridt vil være en grundig gennearbejdning og detaljering af Business casen. Dette vil indbefatte en verifikation af forudsætningerne for Business casen, samt en afklaring af de teknologiske aspekter ved implementering af EMV kort som billetmedie og betalingsform.

2 Formål

Formålet med denne forundersøgelse er, at belyse fordele og ulemper ved at indføre kontaktløse EMV betalingskort som billetmedie og betalingsform. Det er hensigten, at belyse og definere baggrund, forretningsplan, projektplan, afledte mulighed, samt eventuelle risici.

Dette dokument er Præ-notatet jvf. projektfaserne som er listet i afsnit 3 'Projektfaser'.

3 Projektfaser

Projektet er, hvis det skal gennemføres, delt op i seks faser. De enkelte faser kan eller vil overlappe hinanden i tid og omfang. Alle projektfaser har en formålsbeskrivelse, en leverance samt en forventet leveringsdato. Nogle faser danner grundlag for beslutninger, andre er forudsætninger for at påbegynde næste fase. Såfremt det er hensigtsmæssigt for projektet som helhed kan projektfaserne udvides, lægges sammen eller på anden måde ændres. De seks faser er for nuværende defineret som følger:

1. Præ-notat (Nærværende notat)
2. Verifikations- og analysefase: Verifikation af Businesscase og teknologiske aspekter
3. Konceptfase
4. Specificering
5. Udvikling
6. Implementering

Præ-notatet er de indledende rammer for projektet og skal sikre, at der er tilstrækkeligt grundlag for bestyrelsen i Rejsekort til at tage beslutning om igangsættelse af 'Verifikations- og analysefasen', hvor Business case og tekniske forudsætninger vil blive kvalificerede. Det er ikke hensigten, at præ-notatet skal behandle områder i dybden.

Præ-notatet er den indledende forundersøgelse, der skal belyse, om der er et grundlag for at gå videre med igangsættelse af 'Verifikations- og analysefasen', hvor business case og tekniske forudsætninger vil blive kvalificerede. Det er ikke hensigten, at præ-notatet skal behandle områder i dybden.

Alle projektfaserne er beskrevet i bilag 8.2 'Projektets faser', og desuden er projektet visualiseret i et Roadmap, som kan ses på næste side.

Præ-notatet er udarbejdet af Ole Vildrik Thouggaard, Gregers Mogensen og Hans Holmgren fra Rejsekort A/S, med assistance fra Christian Visti Larsen fra CAC Academy som ekstern konsulent. Christian har mange års erfaring med implementering af nye betalingsløsninger, samt tilpasning til ny regulering af betalingsmarkedet. Christian er ligeledes medlem af PSMEG (Payment Systems Market Expert Group) i Europa kommissionen.

4 Baggrund

I forbindelse med den stigende udbredelse af kontaktløse EMV betalingskort i Danmark ønsker Rejsekort, at belyse og afdække muligheden for, at anvende EMV kortenes kontaktløse funktion som nyt billetmedie og betalingsform ved offentlig transport i Danmark. Rejsekort er som leverandør og administrator af rejsekort, under et naturligt pres og bevågenhed fra offentligheden, politikere samt andre interessenter om at tilpasse sig tiden og benyttet de teknologier som måtte være til rådighed. Det er derfor naturligt, at undersøge og afdække nye muligheder og teknologi.

Som nævnt er EMV implementeret i London, og i pilot i Holland. De primære bevæggrunde for implementering har hos disse operatører været:

London

Transport for London ønskede at effektivisere håndteringen af Oyster-kortet, bl.a. fordi systemet i London er præget af mange betjente steder og 40 mio. turister pr. år.

Det var en medvirkende faktor, at DoT (Transportministeriet) betalte for de nye EMV kompatible kortlæsere, for at sikre interoperabilitet med rejsekortsystemer udenfor London (ITSO).

Holland

I Holland overvejes en udskiftning af kortlæsere i de kommende år og de har i den forbindelse valgt at undersøge muligheden for at indføre EMV.

4.1 EMV kontaktløse betalingskort

De internationale betalingskortselskaber Europay, MasterCard og Visa har udarbejdet en standard der er kendt under betegnelsen EMV-standard. EMV er baseret på den internationale chipkort standard ISO 7816 og har været en medvirkende årsag til, at der kom gang i udstedelsen af chipkort i den finansielle sektor.

Kontaktløst betalingskort er et EMV chipkort, hvor chippen kan anvendes på to måder. Dels med sin fysiske kontakt og dels med det kontaktløse interface, der benytter Near Field Communication (NFC).

Selve chippen følger som nævnt ISO 7816, mens NFC-delen er standardiseret i ISO/IEC 14443, hvilket også er tilfældet for det eksisterende rejsekort.

4.1.1 EMV på Mobiltelefon

Standarden for at anvende EMV på en mobiltelefon er, at placere en emuleret kopi af EMV-kortet i et sikkert område på mobiltelefonen. Herefter vil telefonen kunne kommunikere med et POS (Point of Sale) eller i vores tilfælde en rejsekort kortlæser vha. samme NFC standard, som benyttes for de fysiske EMV kort. Apple Pay, Samsung Pay og Android Pay er alle eksempler på løsninger, som benytter dette princip, og det kan allerede i dag ses fungere i London hvor en rejse kan foretages på et EMV kort uanset om det er det fysiske kort eller en mobil emulering som præsenteres for Kortlæseren.

4.1.2 Dankort på Mobiltelefon

Nets løsning for Dankort på mobil er ikke baseret på konceptet om en emuleret kortkopi i et sikkert område på telefonen, men i stedet baseret på at have kortkopien liggende i 'skyen' (cloud based), hvorfor en løsning som denne vil kræve en vis grad af netværksforbindelse i transaktionsøjeblikket.

Det er ikke afdækket i hvilket omfang, Nets' Mobil Dankort løsning vil passe ind.

4.2 Nye Kortlæsere & System

Indførelsen af kontaktløse EMV betalingskort vil ændre på den underliggende struktur, som anvendes i det nuværende rejsekort. Dette gælder både system og Hardware, hvor følgende 3 centrale områder vil blive berørt:

- Back Office – skal ændres til 'Account based'
- Kortlæsere
- Datainfrastruktur

4.2.1 Card Centric vs Token

Når det eksisterende rejsekort anvendes i forbindelse med en rejse, er systemet baseret på en 'Card Centric' tilgang, hvor det er kortet der er omdrejningspunktet for håndtering af billetten. Det er i dag muligt at scanne et rejsekort og få oplysninger om den igangværende rejse, da rejseinformationer er skrevet ned i selve chippen på kortet. Ved indførelse af kontaktløse EMV betalingskort, vil det ikke være muligt at anvende 'card centric' tilgangen, da det ikke er muligt at skrive data til en EMV Chip. I stedet må der udvikles og implementeres en anden håndtering af billetinformatoren (check ind/ud). Projektgruppen har ladet sig inspirere af anvendte løsninger i London og Holland, hvor billettertransaktioner knyttes via en 'token'. En 'token' er en unik identifikationsnøgle, der kan benyttes til at knytte transaktioner sammen med billetten, således at det vil være muligt at se hvilken billet, der er købt på et EMV betalingskort eller via en kundeprofil.

Det vil være muligt, at spore en rejse/billet tilbage til det anvendte betalingsmedie.

Der er estimeret en udviklingsomkostning på ca. 150 mio. til implementeringen af et Account Based Back Office (se uddybning under afsnit 5 'Forretningsmodel').

4.2.2 Nye Kortlæsere

De nuværende Kortlæsere kan ikke benyttes til kontaktløse EMV betalingskort pga. manglende PCI-DSS certificering, hvilket er betalingsindustriens sikkerhedsstandard. Indførelsen af EMV vil derfor kræve en udskiftning af samtlige kortlæsere. I forbindelse med en udskiftning, vil det være oplagt at opdatere og fremtidssikre kortlæserne således, at de vil kunne læse flere forskellige formater i fremtiden (f.eks. bluetooth, QR, stregkoder mv.). Der er for nærende ikke taget stilling til andre specifikke løsninger, herunder eksempelvis Dankort på mobilen.

Der er estimeret omkostninger på ca. 150 mio. for udskiftning af 15.000 kortlæsere (se uddybning under afsnit 5 'Forretningsmodel').

Projektgruppen har i forbindelse med en mulig udskiftning af Kortlæserne identificeret en række afledte muligheder. Dette er bekræftet mere detaljeret i afsnit 6 'Muligheder'.

4.3 Rejsekort Strategi 2016

Projektet tager overordnet udgangspunkt i Rejsekort Strategi 2016, fastlagt af bestyrelsen. Løsninger og forslag udarbejdet i dette projekt skal styrke mulighederne for at understøtte og implementere strategien.

Følgende overskrifter indgår i Rejsekort Strategi2016:

4.3.1 Mission Statement

- Nem billet til kollektiv transport

Det skal være nemt at erhverve og anvende billetter til den kollektive transport. Ved at udvide mulighederne for billetmedier og betalingsformer til at omfatte EMV betalingskort, vil kunderne kunne benytte et kort som mange allerede har, i stedet for at skulle erhverve et rejsekort.

4.3.2 Vision

- Let at bruge
- Faldende variable distributionsomkostninger pr. rejse
- Trafikvirksomhedernes foretrukne billetmedie

Ved at introducere kontaktløse EMV betalingskort som billetmedie og betalingsform, vil brugeroplevelsen kunne forbedres for nogle målgrupper. Det vil ligeledes være muligt at opnå direkte besparelser, da håndtering af en mængde fysiske rejsekort vil bortfalde. En opdatering af kortlæsere vil ligeledes kunne udvide antallet af billettyper der automatisk kan valideres.

4.4 Succeskriterier

Projektet har defineret følgende kriterier for succes

- Understøtte Strategi2016
- Udarbejde tilstrækkeligt dokumentationsmateriale til grundlag for beslutninger
- Sikre innovation
- Arbejde effektivt og omkostningsbevidst

4.5 Projektrisiko

Givet størrelsen og omfanget af det eksisterende rejsekortsystem, og størrelsen af EMV projektet i sig selv, er der en iboende risiko på udvikling og implementeringen.

Det er fra projektgruppens side forsigtigt estimeret, at implementering af EMV kontaktløse betalingskort som billetmedie og betalingsform vil strække sig over 3-4 år.

4.6 Interessentgrupper

Følgende afsnit identificerer de interessegrupper der måtte have relevans for projektet. Listen er ikke udtømmende:

Interne aktører – direkte indflydelse

- Rejsekort A/S
- Trafikselskaber

Interne aktører – indirekte indflydelse

- Øvrige tætte samarbejdspartnere

Eksterne aktører – direkte indflydelse

- Nets (Dankort)
- VISA/MASTERCARD
- Øvrige 3. Parts leverandører (øvrige indløser eller banker)
- Politikere

Eksterne aktører – indirekte indflydelse

- Banker – (Danske Banker)
- Bank Data centaler (SDC, BEC, BankData)
- Finanssektor
- Rejsende
- Pendler grupper
- Erhvervslivet

- Leverandører (Thales)

Rådgivere mfl.

- Revision
- Projekt deltagere
- Konsulenter

5 Forretningsmodel

Forretningsmodellen beskriver det økonomiske grundlag for implementering af kontaktløse EMV betalingskort som billetmedie og betalingsmiddel. Der arbejdes med en grundlæggende forudsætning om, at en bruger, der anvender et EMV betalingskort, ikke anvender et rejsekort. Et kontaktløst EMV betalingskort vil således erstatte de omkostninger, der vil være forbundet med at udstede, administrere og vedligeholde det pågældende rejsekort, som erstattes. Resultatet vil dog være afhængigt af den valgte model for administration af kunder. De anvendte økonomiske antagelser gennemgås nedenfor i afsnit 5.1 til 5.4.

5.1 Omkostninger i det eksisterende rejsekortsystem

Alle tal mm. er baseret på en fuld indfasning af det nuværende rejsekort og er i 2016 priser.

Samlede omkostninger til kortsalg og -udstedelse, tank-op, kundeadministration mv. er ca. 200 mio. kr. pr. år jvf. D18707 'Den samlede økonomi i rejsekortet'. Af dette beløb er ca. 40 mio. kr. indløsnings- og opkrævningsudgifter til Nets. De årlige omkostninger eksklusiv Nets er således 160 mio. kr.

Årlige driftsomkostninger for Kundecentret er 45 mio. kr.

5.2 Omkostning til implementering af EMV

Omkostningerne ved at implementere kontaktløse EMV betalingskort til anvendelse som billetmedie og betalingsform anslås til 350 mio. kr. (Kilde: estimater fra East-West). Dette er fordelt på følgende 3 hovedområder:

- Account based back office 150 mio. kr.
- Kortlæsere 150 mio.kr. kr. (15.000 kortlæsere a 10.000 kr.)
- Datainfrastruktur 50 mio. kr.
- **Samlet pris for implementering 350 mio. kr.**

5.3 Årligt besparelspotentiale ved implementering af EMV

Som nævnt, vil et kontaktløst EMV betalingskort erstatte de omkostninger der vil være forbundet med udstedelse og vedligeholde det rejsekort, der erstattes. Den direkte besparelse er således afhængig af antallet af EMV betalingskort der anvendes i stedet for rejsekort. Det er forventningen fra både Transport for London og TLS (Holland), at det ikke kommer højere end 50 %, og i London er der på nuværende tidspunkt efter godt et års drift en penetration på ca. 20 %. Da langt hovedparten af omkostningerne er relateret direkte til udstedelse og administration af kunder og de enkelte rejsekort, er der estimeret en mulig besparelse svarende omkostninger pr. udstedte rejsekort. I besparelsen er der ikke indregnet evt. muligheder for at forhandle omkostninger på selve gennemførelsen af betalingstransaktionen. Udgiften til dette antages derfor uændret ift. dagens betalinger til Nets.

Baseret på erfaringer fra London genererer Kunderne, som anvender EMV kort, et minimalt antal kald til kundecentret, hvorfor vi her anslår et besparelspotentiale på 33 % af omkostningerne til kundecentret.

Et nyt back office system vil kræve en årlig driftsbetaling til leverandøren hvilket er anslået til 20 mio. kr. I det omfang EMV betalingskort delvis erstatter rejsekort er der modsat et potentiale for en nedsættelse af den eksisterende driftsbetaling til East-West. Dette skal i givet fald afklares ved forhandling. Potentialets størrelse er usikkert, men en skønnet størrelsesorden kan være 10 mio. kr. En anslået øget driftsomkostning ligger derfor på 10 mio. kr. pr. år.

Samlet antages derfor følgende årlige driftsbesparelser hvis 50% af kunderne anvender kontaktløse EMV kort:

- Besparelse på kortrelaterede omkostninger: 50 % af 160 mio. = 80 mio. kr.
- Besparelse på kundecentret: 33 % af 45 mio. = 15 mio. kr.
- Øget driftsbetaling: 10 mio. kr.
- **Samlet årlig besparelse: 85 mio. kr.**

5.4 Projektomkostninger tjener flere formål

Nogle af de ændringer, der skal ske i rejsekortsystemet for at kunne bruge EMV, kan også tjene andre formål.

Opdatering af kommunikationen med mobile enheder, så især busser synkroniserer med få minutters interval, vil også forbedre oplevelsen for de kunder, der fortsat bruger rejsekort. Herunder vil optankninger og andre ændringer via aktionslisten effektueres hurtigt, og samtidig vil der ikke mere være en afhængighed til, at bussen dagligt synkroniseres i garagen.

Indførelse af kortlæsere, der også kan læse QR koder, vil også tillade automatisk validering af mobil og printselvbilletter. Derved kan opnås mere effektiv validering især i busser.

Desuden åbner dette også for muligheden for at kunne give kunderne en samlet rejsehistorik på tværs af de forskellige billetmedier, hvor CWS i dag udelukkende giver kunden oplysninger om rejser foretaget på rejsekort.

6 Muligheder

I tillæg til direkte besparelser ved at erstatte et rejsekort, er der en række afledte muligheder for at opnå yderligere besparelser eller indtjening. Dette kan være affødt af udskiftning af de fysiske kortlæsere, der anvendes til registrering af rejser eller ved systemopdatering herunder anvendelse af data m.m., som opnås ved brug af nye identifikation/betalingsløsninger. Muligheder kan ligeledes være affødt af ny lov eller regulering. Listen er ikke udtømmende:

- PSD2 – lov/regulering
- Nye muligheder for trafikskaberne
- Automatisk, effektiv kontrol af øvrige billetter,
- Rejsemønstre kan registreres for øvrige billetter - og fordeling af indtægter bliver mere præcis
- Nye muligheder for forhandling med Nets/Banker m.m.
- Hurtigere rejsedata til kunderne

PSD2 – lov/regulering

Der har de seneste år været fokus fra EU på at skabe et billigere og mere innovativt betalingsmarked. Dette har medført en række ændringer og nye muligheder, der er indeholdt i et nyt betalingsdirektiv (PSD2). Mest interessant for rejsekortet ift. betalinger er, at PSD2 giver Rejsekort mulighed for at trække direkte fra et kontoførende pengeinstitut, såfremt der er samtykke fra ejeren af den pågældende konto. I praksis betyder det, at Rejsekort kan indgå en slags betalingserviceaftale direkte med forbrugerne og dermed fjerne/reducere omkostningerne til indløsning. Dette er ikke specifik afledt af implementering af EMV betalingskort.

Nye muligheder for trafikskaberne

Ved at åbne for andre typer af billettidentificering på scannere (især QR) skabes der muligheder for at trafikskaberne kan sælge billetter gennem andre kanaler eller partnere.

Automatisk, effektiv kontrol af øvrige billetter

Ved at udskifte kortlæsere og derved gøre det muligt at læse andre formater, skabes der en mulighed for at skanne og validere andre billettyper, dette kunne være via QR koder eller lignede. Dette vil øge muligheden for en automatisk validering, således at en rejsende skal 'stemple' ind ved rejsens begyndelse. Der er belæg for at dette vil reducere snyd væsentligt.

Rejsemønstre kan registreres for øvrige billetter - og fordeling af indtægter bliver mere præcis

En afledt effekt af muligheden for at registrere andre billetter er, at det bliver muligt at identificere hvor rejsen er begyndt og dermed skabe et bedre datagrundlag for indtægtsdeling samt ruteplanlægning.

Nye muligheder for forhandling med Nets/Banker m.m.

Ved at åbne op for nye indløsningsprocesser, skabes der en situation hvor Rejsekort er i stand til at indgå aftaler på tværs af flere aktører herunder Nets, VISA, MasterCard samt øvrige udbydere af kortindløsning. En mulighed er eksempelvis at gennemføre VISA/Dankort transaktioner som VISA transaktioner ved mindre beløb og alene anvende Dankort ved større beløb. Dette vil give øget mulighed for at optimere og reducere omkostninger forbundet med indløsning af betalingskort transaktioner. Dette er ikke alene afledt af implementering af EMV betalingskort.

Hurtigere rejsedata til kunderne

Såfremt kortlæsere oftere kommunikerer med back-end systemer, som resultat af en opdatering af datainfrastruktur/kommunikationssystemet, vil det være muligt at sende rejsedata hurtigere til kunderne

og dermed opnå en mulig forbedret kundeoplevelse. Dette er ikke alene afledt af implementering af EMV betalingskort.

6.1 Udfordringer

Der er en række udfordringer i forbindelse med implementering af kontaktløse EMV betalingskort, som kan være afledt af koncept- og systemændringer eller er medarbejderrelaterede. Formålet med dette afsnit er at identificere udfordringerne, så der udarbejdes løsninger til at imødegå disse. Følgende udfordringer er identificeret i dette notat:

- Koncept for betaling
- Kombiner EMV med eksisterende system
- Kunderegister skifter karakter
- Et koncept for korte rejser og et andet for lange rejser
- Ved brug af EMV betalingskort skifter kontrol karakter
- Valg af samarbejdspartnere
- Voksen billetter og øvrige billetter

Udfordringerne håndteres i analysefasen, herunder præcis hvilke kundetyper m.m., der kan understøttes på EMV betalingskort og med hvilken metode. Ligeledes hvilke øvrige kundegrupper der bør henvises til Rejsekort Classic bliver først mapet senere.

Koncept for betaling

Grundlæggende er det en udfordring, at betalingen kan ændre karakter. Ved nuværende rejsekortløsning betales rejsen forud. Ved indførelsen af EMV betalingskort vil det primære senarie være, at betalingen vil ske efterfølgende, som i London og Amsterdam.

Kombiner EMV med eksisterende system

Da vi med indførelsen af EMV kort som rejsehjemmel kan vælge at skifte fra forudbetaling til efterbetaling, vil det kunne betyde ændringer i likviditeten.

Kunderegister kan ændre karakter

Kravene til et kunderegister ved et EMV betalingskort er anderledes end med det nuværende rejsekort. Principielt kan en rejse gennemføres med et EMV betalingskort – uden at der sker en registrering af kundeinformationer. Et andet senarie er, at der foretages en registrering med færre oplysninger end i dag, hvilket skal vurderes i forhold til ønsker og behov for kendskab til kunderne.

Et koncept for korte rejser og et andet for lange rejser

Ved kortere rejser er risikoen for tab begrænset alene på grund af rejsens pris. Ved længere rejser stiger risikoen tilsvarende. Det kan overvejes, hvorvidt der er behov for forskellige koncepter for hhv. korte og lange rejser, eller om omkostningen hertil står mål med risikoen.

Ved brug af EMV betalingskort skifter kontrol karakter

Når et rejsekort i dag skal kontrolleres, benyttes en scanner der kan aflæse rejsedata direkte fra det pågældende rejsekort. Dette vil ikke være muligt når der anvendes et EMV betalingskort, da der ikke kan skrives rejsedata på et EMV kort. Der skal derfor udarbejdes andre metoder, der kan afdække hvorvidt rejsehjemmel er gyldigt eller ej.

Valg af samarbejdspartnere

Det vurderes at store dele af EMV projektet skal i udbud.

Voksen billetter og øvrige

På et rejsekort er passagertypen skrevet elektronisk på kortet. Da passagertypen ikke står på EMV kortet, skal systemet, for at kunne beregne den rigtige pris, have denne viden på anden måde. Dette kan medføre et behov for præregistrering af denne passagertype. Alternativt skal 'Ikke-voksne' forsætte med at rejse på det nuværende rejsekort. Der er en tilsvarende udfordring ved rejser på 1. klasse. Dette kan løses ved kontrol, så EMV-kortet registres at være brugt på 1. klasse.

7 Risk management

Projektet omfatter i første omgang kun brugen af EMV betalingskort som billet og den deraf mulige konsekvens for betalingen i forbindelse med en rejse. I den henseende er der identificeret især to risici:

- Betalingsrisiko
- Risiko for misbrug.

Risici skal i analysefasen kvantificeres og eventuelle kontrolforanstaltninger identificeres.

7.1 Risici

7.1.1 Betalingsrisiko

I dag fungerer rejsekortet som et genopladeligt betalingskort indenfor et lukket system, hvor en rejsende skal optanke sit rejsekort inden en rejse kan påbegyndes. Når en rejse påbegyndes reserveres et beløb på rejsekortet og når rejsen afsluttes afstemmes rejsens faktiske pris med reservationen, og differencen indsættes hhv. hæves på kortet.

Såfremt muligheden for at rejse med EMV kontaktløse betalingskort indføres, kan et scenarium være, at trække betalingen efter rejsen er afsluttet. Dette skaber mulighed for at påbegynde en rejse selvom der ikke er tilstrækkelige midler på et betalingskort.

7.1.2 Risiko for misbrug

Der kan være behov for at undersøge hvorvidt anvendelsen af EMV betalingskort som billetmedie og betalingsform øger risikoen for misbrug. Dette kan bl.a. afhængige af kortudstedernes risikovurdering.

7.2 Whiteliste vs. Blackliste

Alt udstyr er per definition offline (der kan være forskel på hvor tit de synkroniserer). Dette gør at ingen kortlæsere kan verificere et EMV betalingskort realtime.

Der vil som udgangspunkt være mulighed for at anvende to typer af kontrolfunktioner for at modvirke det faktum at ingen kortlæsere er online og dermed kan verificere et EMV betalingskort i forbindelse med transaktionen.

- Whiteliste – En positiv liste der løbende uploades til alle kortlæsere. For at et betalingskort kan komme på listen skal det præregistreres hos Rejsekort.
- Blackliste – En negativ liste der alene indeholder betalingskort, der er konstaterede spærrede hos kortudbyderen, hvilket betyder at EMV betalingskort ikke skal præregistreres hos Rejsekort.

8 Bilag

8.1 Definitioner

- **Betalingsrisiko**
Risikoen for at betalingen for et køb af en vare eller en ydelse ikke bliver gennemført som forventet. Altså at pengene ikke modtages på Kreditors konto på den aftalte dato.
- **EMV: Europay, MasterCard and Visa**
EMV er en teknisk standard for betalingskort, terminaler og kommunikationen mellem disse. I konteksten af nærværende dokument henviser EMV overordnet til betalingskort som opfylder EMV standarden.
- **Kontaktløse betalingskort**
Et EMV kort som kan gennemføre en betalingstransaktion via NFC uden fysisk kontakt med en betalingsterminal.
- **NFC: Near Field Communication**
Trådløs dataoverførsel mellem to enheder, som kan ske når de to enheder er indenfor få cm afstand fra hinanden. Dette er den teknologi der bl.a. benyttes til trådløse betalingskort og det eksisterende rejsekort.
- **PCI-DSS: Payment Card Industri - Data Security Standard**
Betalingsindustriens sikkerhedsstandard for kortbetalingstransaktioner. Standarden er vedtaget i organet PCI, som er et bredt samarbejde mellem de største spillere i betalingskort udbydere: American Express, Discover Financial Services, JCB International, MasterCard Worldwide og Visa Inc.
- **PTO: Public Transport Operator**
Trafikselskaberne i Danmark

8.2 Projektets faser

8.2.1 Præ-notat – juni 2016 (nærværende notat)

Præ-notatet er de indledende rammer for projektet og skal sikre, at der er tilstrækkeligt grundlag for bestyrelsen i Rejsekort til at tage beslutning om igangsættelse af analysefasen. Det er ikke hensigten, at notatet skal behandle områder i dybden. Følgende områder er beskrevet.

- Projektbeskrivelse
- Kontaktløse EMV betalingskort
- Interessenter i projektet
- Forretningsmodel for kontaktløse EMV betalingskort
- Tidshorisont
- Muligheder med kontaktløse EMV betalingskort
- Udfordringer med kontaktløse EMV betalingskort

Resultat: Notat der skal præsenteres for bestyrelsen i Rejsekort og danne grundlag for evt. igangsættelse af analysefasen.

8.2.2 Verifikations- og analysefase – november 2016

Det primære formål med denne fase er at verificere og detaljere grundlaget for businesscasen samt de teknologiske aspekter, som er opstillede i Præ-notatet, samt evt. bemærkninger eller kommentarer fra Bestyrelsen. I muligt og nødvendigt omfang vil der desuden blive arbejdet videre med analyse af øvrige områder fra Præ-notatet.

Områder der på nuværende tidspunkt er identificeret i analysefasen omfatter følgende.

- Primært:
 - Verifikation af businesscase
 - Verifikation af teknologiske aspekter
 - Indledende diskussioner med eksterne aktører
- Øvrigt:
 - Analyse af implementeringsmodel, herunder tilmeldingskoncept
 - Identifikation af projektomfang
 - Juridiske aspekter

Resultat: Udarbejdelse af endeligt beslutningsoplæg til Bestyrelsen i Rejsekortet A/S

8.2.3 Konceptfase – 2017

I konceptfasen bliver den endelige forretningsmodel beskrevet og et detaljeret forretningsomfang udarbejdet. Økonomiske aftaler forhandles på plads med eksterne leverandører og en detaljeret implementeringsplan udarbejdes.

Områderne der på nuværende tidspunkt er identificeret i konceptfasen omfatter følgende.

- 3. Parts aftaler (kortudstedere, kortindløser m.fl.)
- Endeligt forretningsomfang
- Endelig implementeringsplan
- Beslutningsgrundlag

Resultat: Udarbejdelse af endeligt beslutningsnotat til PTO

8.2.4 Specificering – 2017-2018

Specificering omfatter grundlaget for den efterfølgende udvikling. Områderne der på nuværende tidspunkt er identificeret:

- Kravspecifikation til Kortlæsere
- Kravspecifikation til system
- Testkrav m.m.

Resultat: Grundlag for den efterfølgende udvikling/tilpasning

8.2.5 Udvikling – 2017-2019

I denne fase udvikles og testes løsningen. Dokumentationen og indehold i denne fase udvides løbende efterhånden som projektet gennemføres.

Resultat: Tilfredsstillende testresultater

8.2.6 Implementering – 2019-2020

I denne fase implementeres løsningen. Dokumentationen og indehold i denne fase udvides løbende efterhånden som projektet gennemføres.

Resultat: Løsning implementeret i drift.

Notat**Forventet regnskab 2016 og budget 2017, hovedtal****Indhold**

Indledning	2
Eksterne usikkerheder	2
Flextrafik:	3
Busdriften inkl. telekørsel	4
Hovedtal	4
Busruter	5
Bruttoudgifter	7
Passagerudvikling	10
Fællesudgifter	15
Ordinære fællesudgifter	15
Telekørsel	18
Flexkørsel	20
Udviklingen i personture	21
Hovedtal	22
Entreprenørudgifter	23
Fællesudgifter	24
Tjenestemandspensioner	27
Egenkapital	29

Indledning

I overensstemmelse med årshjulet for økonomirapportering aflægger FynBus forventet regnskab 2016 efter 1. halvår og fremsætter forslag til budget for 2017.

Budgettet er ledsaget af budgetoverslag for 2018-2020.

Det forventede regnskab 2016 er udarbejdet på baggrund af realiserede udgifter i 1. halvår 2016. Hertil kommer beregninger af kendte ændringer i 2. halvår, hvor de væsentligste opstår som følge køreplan- og kontraktskift i august.

Budget 2017 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2016 korrigeret med beregninger af de ændringer FynBus forventer i 2017, herunder prisreguleringer baseret på centrale nøgletal fra Kommunernes Landsforening og Trafikselskaberne i Danmark.

På baggrund af årshjulet for FynBus økonomiske samarbejde med ejerne indeholder forventet regnskab 2016 og budget 2017 desuden konklusionerne på de bilaterale møder, der er afholdt med økonomi- og fagansvarlige hos ejerne ud fra regnskabs- og budgetforslagsmateriale udarbejdet til bestyrelsesmødet 9. juni 2016.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, der er dokumenteret i bilag 2.2 "FynBus regnskab 2016 og budget 2017 oversigtstabeller".

Eksterne usikkerheder

FynBus beskriver herunder de største eksterne usikkerhed for den åbne kørsel, busdrift og telekørsel, samt den visiterede kørsel, i daglig tale kaldet Flexkørsel.

Busdrift og telekørsel:

Forventet regnskab 2016 (FR 2016):

- Passagerudviklingen (og dermed indtægterne) er baseret på analysen forelagt på bestyrelsesmødet 9. juni (Bilag 7.1 Passageranalyse 020616.pdf). Køreplansskiftet 7. august for busserne, der betjener Odense, er meget omfattende, og konsekvenserne kan ikke opgøres endnu og analyseresultatet dermed konsolideres.
- Udviklingen i telekørsel bygger på en fremskrivning af historiske tal kombineret med kendskab til kommunernes brug af telekørsel som tilbud til særlige formål. Da udgifterne er afledt af brugen, og dermed efterspørgselsstyret, er budgetsikkerheden væsentligt mindre end rutekørselens.

Budget 2017 (B2017):

- Passagerudviklingen for busserne der betjener Odense. I 2017 påbegyndes anlægsarbejderne for letbanen i Odense. Odense Kommune og FynBus har endnu ikke erfaringer med om det har større konsekvenser end ledningsarbejderne.
- Afskaffelsen af "Odense for en tier", indførelsen af Takst Vest samt indførelsen af Rejsekort medfører store forandringer og nye muligheder for kunderne. FynBus har ikke kalkulationserfaringer med så store omlægninger på kort tid, så de bagvedliggende beregninger er lavet med udgangspunkt i regnskaberfaring.

- Kontraktudgifterne er væsentligst beregnet ud fra køreplanerne pr. august 2016 og Trafik-selskaberne i Danmarks forventninger til omkostningsudviklingen.
Den samlede konsekvens af Takst Vest og Rejsekort, letbanearbejder i Odense og R-Busnet nødvendiggør en reduktion af udgifterne til den regionale buskørsel, så aktiviteten bliver 6,5 mio. kroner mindre end hidtil beregnet.
Tilpasningen sker ved køreplansskiftet i december 2016 ved optimering af aktuel kørsel vurderet i forhold til R-busnettet.
Der skal udarbejdes Handleplan 2017 for Odense Kommune. Indhold og aktivitet kendes endnu ikke, men der forventes ny tilpasning til letbanearbejder og nettotilskud.
Der gennemføres udbud af kørslen i Faaborg- Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner med kontraktstart i august 2017. Det forventes at medføre ændret aktivitet og udgift.
- Fællesudgifterne øges på grund af indtræden i Rejsekort. FynBus andel af betalingen til Rejsekort er endnu ikke endeligt fastlagt, da Rejsekort A/S' bestyrelse først har vedtaget budget den 25. august 2016.

Flextrafik:

Budget 2017:

- Kørselsudgifterne er beregnet ud fra enhedsomkostningerne i 2016.
Kørslen skal i udbud med kontraktstart i marts 2017. Udbuddet kan ændre på udgiftsudviklingen

På bestyrelsesmødet den 6. april besluttede FynBus' bestyrelse at IT-systemet CPlan skulle videreudvikles, så kommunerne kan få større fleksibilitet og overblik over deres opgaver og vognmændene kan overtage planlægning og trafikstyring.

Kommunerne overvejer på budgettidspunktet, om de vil vælge CPlan løsningen, hvor fællesudgifterne til FynBus kan reduceres.

Busdriften inkl. telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 373,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 17,1 mio. kroner i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016
Indtægter	235.268	237.178	235.970	233.231	226.898	-2.739	-6.333
Bruttoudgifter	510.718	515.349	499.007	509.521	489.999	10.514	-19.522
Busdrift netto	275.450	278.170	263.037	276.290	263.101	13.253	-13.189
Fællesudgifter	62.887	63.629	70.031	72.456	75.962	2.425	3.506
Ejerbidrag busdrift	338.337	341.799	333.068	348.746	339.064	15.678	-9.682
Ejerbidrag telekørsel	11.515	12.078	22.951	23.593	24.252	641	659
Ejerbidrag	352.873	360.086	356.019	373.086	363.315	17.066	-9.770

Anm.: tabellen er ekskl. Rammestyring.

2016

Den samlede stigning i ejerbidrag på 17,1 mio. kroner dækker over øgede bruttoudgifter hovedsageligt hos Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyn og Odense Kommune.

Desuden konstateres mindre indtægter til Region Syddanmark og Svendborg end budgetteret.

Hertil kommer øgede fællesudgifter som følge af påbegyndelse af implementering af Rejsekort i overensstemmelse med budget 2016.

2017

Ændringen fra Forventet 2016 til budget 2017 med et fald på 9,8 mio. kroner skyldes mindre indtægter som følge af indførelsen af Takst Vest, overgang til Rejsekort og bortfald af "Odense for 10 kr.". Det medfører et mindre provenu på 6,3 mio. kroner

Det modsvares af mindre bruttoudgifter primært på grund af helårsvirkning af ny og billigere kørselskontrakt til Region Syddanmark og Nordfyns Kommune.

Fællesudgifterne øges som følge af merudgifter ved overgangen til Rejsekort på ca. 10,2 mio. kroner

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Ejerbidrag inkl. telekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016	
FynBus	352.876	360.107	356.019	373.065	363.315	17.046	-9.749	
Region Syddanmark	98.029	106.726	112.037	119.209	107.817	7.173	-11.393	
Assens	19.751	18.525	19.554	20.148	19.477	594	-671	
Faaborg - Midtfyn	17.922	19.137	19.787	22.859	24.899	3.072	2.040	
Kerteminde	7.869	7.700	8.219	7.854	7.883	-365	29	
Langeland	5.848	5.930	6.236	5.962	5.934	-274	-27	
Middelfart	9.323	9.397	9.497	9.976	9.939	478	-36	
Nordfyn	14.805	17.032	17.479	18.307	16.909	828	-1.399	
Nyborg	13.740	13.045	12.889	12.616	12.591	-273	-25	
Odense	133.005	129.381	123.291	129.010	131.172	5.719	2.162	
Svendborg	26.169	26.497	27.030	27.123	26.694	93	-429	
Ærø	6.416	6.738	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016					

Anm.: tabellen er inkl. Rammestyring., negativt fortegn angiver reduktion i ejerbidrag

De senest gennemførte udbud af busdriften har resulteret i lavere udgifter til buskørsel.

Udviklingen i gennemsnitspriser pr. køreplantage er vist i nedenstående tabel:

Tabel 3: Gennemsnitlig udgift pr. køreplantage

Årets priser	Kontraktstart	Gennemsnitlig udgift pr. køreplantage				
		Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017
FynBus		807,9	784,3	786,4	747,9	723,0
Region Syddanmark	2016	742,1	743,7	764,8	730,6	664,4
Assens	2010	960,5	961,2	905,4	890,2	894,0
Faaborg - Midtfyn	2009	718,8	758,7	785,2	779,1	815,6
Kerteminde	2009	712,2	733,1	767,5	750,3	750,1
Langeland	2010	748,3	779,1	782,1	772,1	782,2
Middelfart	2009	750,3	759,6	767,3	748,2	761,2
Nordfyn	2016	903,9	911,6	933,3	877,9	845,8
Nyborg	2014	771,5	789,7	803,6	789,6	798,3
Odense	2015	918,4	835,8	801,5	743,6	749,4
Svendborg	2012	741,7	727,4	738,9	721,8	728,6

Af tabellen fremgår, at den gennemsnitlige udgift pr. køreplantage er faldet i Region Syddanmark samt Odense og Nordfyns kommuner.

Sammenlignes regnskab 2015 og 2017 er faldet i udgifter ved de 3 udbud på hhv. 10,4 %, 7,1 % og 10,8 %, hvilket er markant større end prisudviklingen, hvor indekset for kontraktregulering er faldet ca. 1 % i 2016 og der forventes en stigning på omtrent det samme i 2017.

Busruter

Kørselsomfang

Tabel 4 viser den udvikling i antallet af driftsbusser og køreplantimer i perioden fra 2014 - 2017 fordelt på ejere og samlet for FynBus.

Tabel 4: Køreplanteantal, antal driftsbusser og dubleringsbusser

Ejer		Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016
FynBus	Driftsbusser	322	331	328	341	337	13	-4
	Køreplantimer	610.415	611.390	606.963	628.600	636.300	21.637	7.700
Region Syddanmark	Driftsbusser	105	110	111	113	109	2	-4
	Køreplantimer	252.843	255.809	259.451	266.600	272.000	7.149	5.400
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	0	0
	Køreplantimer	17.354	16.818	17.804	18.500	17.900	696	-600
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	31	32	32	39	39	7	0
	Køreplantimer	24.225	21.864	22.126	24.300	25.800	2.174	1.500
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	0	0
	Køreplantimer	9.987	9.040	8.642	8.800	8.800	158	0
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	0	0
	Køreplantimer	9.379	9.506	9.435	9.400	9.300	-35	-100
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	0	0
	Køreplantimer	13.600	13.040	13.122	13.400	13.100	278	-300
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	0	0
	Køreplantimer	17.660	17.449	17.318	17.000	16.100	-318	-900
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	0	0
	Køreplantimer	19.516	17.184	16.485	16.700	16.700	215	0
Odense	Driftsbusser	71	74	72	76	76	4	0
	Køreplantimer	196.979	201.187	202.729	213.600	217.000	10.871	3.400
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	0	0
	Køreplantimer	39.568	39.867	39.851	40.300	39.600	449	-700
Ærø	Driftsbusser	2	2	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016				
	Køreplantimer	9.304	9.626					

Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

Forventet regnskab 2016 (FR2016)

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne fra august 2015, som de forelå primo juli 2015, hvor køreplanerne til bybusserne i Odense og den regionale trafik ikke var færdige til køreplansskift i december.

Da det er skudår i 2016, er der i de fleste kommuner en skoledag mere i 2016 end beregnet i budget 2015.

Det medfører mindre afvigelser.

FR 2016 er beregnet på baggrund af den aktuelle produktion frem til og med juli, og køreplanerne gyldige fra august 2016 og stort set resten af året.

Som det fremgår af tabel 4 stiger antallet af driftsbusser med 13 samlet set og køreplantimetallet med 21.600 timer svarende til 3,4 %.

Vejarbejderne som følge af letbanen i Odense medfører et behov på 6 ekstra busser og en øgning af køreplantimetallet med ca. 18.000 timer i forhold til budget 2016. Øgningen af køreplantimer er fordelt med hhv. ca. 10.800 timer for Odense Kommune og ca. 7.100 for Region Syddanmark i forhold B2016.

I køreplanerne er der ikke indført flere ture, øgningen skyldes forringet fremkommelighed og omkørsler.

Faaborg-Midtfyn kommune har besluttet at ændre ringetider, så de store og små elever møder stort set samtidigt. Det resulterer i et behov for 7 yderligere busser og en øgning af køreplantimetallet med ca. 2.100 timer svarende til 8,9 %.

I Nordfyns Kommune er der startet ny kørselskontrakt i august efter gennemført udbud. Udbudsgrundlaget indeholdt et mindre kørselsomfang, da noget rutekørsel med meget få kunder er erstattet af telekørsel.

Budget 2017.

For alle kommuner er produktionen i budget 2017 baseret på køreplanerne fra august 2016 og produktionskalenderen for 2017.

Det vil sige årets fordeling af skoledage, placering helligdage med mere er indeholdt i budgettet.

For kørsel finansieret af Region Syddanmark er kørselsomfanget på overordnet niveau tilpasset den samlede regionale udgiftsramme ud fra aktuelle køreplaner og planer for R-busnettet.

I forhold til tidligere fremlagte beregninger medfører det en reduktion af køreplantimer og busser, som endnu ikke er detailplanlagt.

Tilpasningen kan fx. opnås ved at busserne stopper færre steder i Odense, og det kan delvist kompensere for den stadig ringere fremkommelighed som følge af de store vejarbejder.

Alternativt nedlægges svagt benyttede ture eller omvejskørsel i Odense.

Som det fremgår af tabel 4 forventes indsat 4 driftsbusser mindre end i FR2016, Det er på budgettidspunktet en regneteknisk tilpasning, der skyldes de nævnte udfordringer omkring den regionale kørsel.

Den samlede øgning i køreplantimetallet på 7.700 timer, svarende til 1,2 % i forhold til FR2016 skyldes indførelsen af R-busnet i den regionale kørsel.

Herudover vil køreplanerne fra august 2017 medføre en øgning af kørslen i Odense Kommune på 3.400 timer. FynBus og Odense Kommune udarbejder i efteråret 2016 Handleplan 2017 for Odenses kollektive trafik. Som i 2016 håndterer Handleplan 2017 rammerne for køreplanændringer som følge letbanearbejder og evt. nødvendig anden økonomisk tilpasning, når den er politisk vedtaget.

Udviklingen i Faaborg-Midtfyn får helårseffekt i 2017 og øger timetallet med 1.500 timer, svarende til 5,8 %. Det modsvares delvist af et fald i Nordfyns Kommune på 900 timer, svarende til -5,6 %, som følge af helårseffekten af den reducerede kørsel i forbindelse med nu kontrakt i 2016.

Forskellen for de øvrige kommuner skyldes ændret skoledagskalender i 2017 i forhold til 2016.

I 2017 gennemføres udbud i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner. På budgettidspunktet har kommunerne ikke besluttet om der skal ske ændringer i kørselsomfanget, som er et optimalt tidspunkt, hvis kommunerne ønsker større ændringer.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne omfatter udgifter til busruter. Det vil sige kontraktudgifter til entreprenører, konsekvenser af budgetsikkerhed ved afdækning risiko omkring olieprisernes udvikling, bod og rejsetidsgaranti samt henførbare salgs og driftsudgifter.

Bruttoudgifterne fordelt på de enkelte ejere fremgår af tabel 5.

Tabel 5: Bruttoudgifter for busdriften

Bruttoudgifter rutekørsel (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016	
FynBus	510.585	515.213	499.007	509.521	489.999	10.514	-19.522	
Region Syddanmark	196.044	204.704	207.613	208.308	190.862	695	-17.445	
Assens	16.677	16.463	16.095	16.877	16.002	782	-875	
Faaborg - Midtfyn	17.442	17.003	17.365	19.310	21.023	1.945	1.713	
Kerteminde	7.187	6.807	6.639	6.740	6.601	101	-139	
Langeland	7.035	7.580	7.379	7.414	7.275	35	-139	
Middelfart	10.215	10.126	10.059	10.227	9.962	168	-265	
Nordfyn	15.997	16.310	16.163	15.240	13.612	-923	-1.627	
Nyborg	15.097	13.915	13.252	13.458	13.331	206	-127	
Odense	189.771	186.505	174.840	182.124	182.362	7.284	239	
Svendborg	29.410	29.818	29.602	29.826	28.969	223	-857	
Ærø	5.711	5.981	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016					

2016

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 509,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 10,5 mio. kroner svarende til en stigning på 2,1 %.

Den forventede merudgift i 2016 i forhold budget 2016 skyldes hovedsagelig:

- 7,2 mio. kroner mere til kontraktkørsel. Merudgiften kan henføres til:
 - Mere aktivitet som vist i tabel 4 og beskrevet i afsnittet om kørselsomfang
 - Ny kørselskontrakt i Nordfyns Kommune fra august med en besparelse på 2016 med en besparelse på 10 % i den gennemsnitlige timepris
 - Ny kørselskontrakt i Region Syddanmark i oktober 2016 med en besparelse på 13 % i den gennemsnitlige timepris
 - 4,8 mio. kroner mindre til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne
 - Entreprenørkontrakter reguleres 1,0 % mindre end budgetteret
- 1,2 mio. kroner i forventet mindredgift til incitamentskontrakter, idet bonus for det første halvår ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme. Der er indregnet fuld bonus for resten af året.
- 10,3 mio. kroner mere i forventet udgift til afdækning af olierisiko. Udgiften skyldes at olieprisen i 2016 har ligget under olieprisen på budgettidspunktet og forventes at gøre det i resten af 2016. Udgiften til olierisikoen skal ses i sammenhæng med faldet i entreprenørindekset.

Udover olie indgår andre udgifter som løn, reservedel, rente med mere i entreprenørkontrakternes indeksudvikling. Der er derfor ikke fuldstændig sammenhæng mellem indeksudvikling og afdækning af olierisiko

- 7,4 mio. kroner i større udgifter til dubleringskørsel, som skyldes ændringer i arbejdsdeling mellem Keolis og Odense Bybusser i Odense Kommune. På grund af Odense Bybussers særlige driftsvilkår er produktionsudgifterne høje.
- 2,3 mio. kroner i forventede direkte henførbare driftsudgifter der skyldes afsluttende udgifter til kontraktskifte i Odense Kommune, omstillingsudgifter i forbindelse med kontraktskifte i Region Syddanmark
Hertil kommer afslutning af korrespondancesikringsprojekt og nyt realtidssystem (VMS), der er anskaffet i samarbejde med Rejseplanen samt Sydtrafik og BAT. Bestyrelsen besluttede i 2014, at udgifterne afholdes over bruttoudgifterne.
Fra 2017 og årene fremover forventes 1,6 mio. kroner i samlede årlige driftsudgifter svarende til ca. 4.000 kroner pr. bus.

2017

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 489,9 mio. kroner, hvilket er 19,5 mio. kroner lavere end forventet 2016, svarende til et fald på 4 %. Dette skyldes primært:

- 10,1 mio. kroner i mindre udgifter til kontraktkørsel. Mindreudgiften dækker over følgende modsatrettede årsager:
 - Forskydninger i aktiviteten med 7.700 flere køreplantimer som følge af ændringerne som beskrevet i afsnittet om kørselsomfang og vist i tabel 3
 - Helårsvirkning af billigere kontrakter hos Region Syddanmark og Nordfyns Kommune
 - 4,6 mio. kroner i merudgifter på grund af pristalsregulering af entreprenørkontrakterne, som følge af stigning i indekset. Pristalsregulering af entreprenørkontrakterne forventes at stige 1,0 % på baggrund ud fra Trafikselskaberne i Danmarks skøn
 -
- 10,3 mio. kroner mindre idet olierisikoen på budget tidspunktet er neutralt
- 0,7 mio. kroner i merudgifter til dubleringskørsel, der også indeksreguleres
- 1,3 mio. kroner i forventet merudgift til incitamentskontrakter, idet der er indregnet fuld bonus for året
- 2,3 mio. kroner i mindre direkte henførbare driftsudgifter, der ikke er indregnet omstillingsudgifter i forbindelse med kontraktskifterne i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart

Passagerudvikling

FynBus' passagerstrategi har hidtil været en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale og de fælles kommunale ruter.

På bestyrelsesmødet den 9. juni forelagde FynBus en passageranalyse.

Passageranalysen behandler de regionale og fælleskommunale ruter samt bybussystemerne i Odense og Svendborg.

Øvrige ruter er helt overvejende åbne skoleruter, og passagerudviklingen her bestemmes af kommunernes skolestrukturer, ligesom folke-reformen har medført udsving.

Konsekvenserne af folkeskolereformen vurderes fuldt indfaset og tilpasning til nye skolestrukturer sker løbende i tæt samarbejde med den enkelte kommune.

Den forventede passagerudvikling fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 6: relativ passagerudvikling

Årlig vækst i %	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Odense	-6,0 %	-6,0 %	-4,0 %	-2,0 %	0 %
Regionen	0 %	1,9 %	3,8 %	0 %	0 %
Svendborg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Øvrige kommuner	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

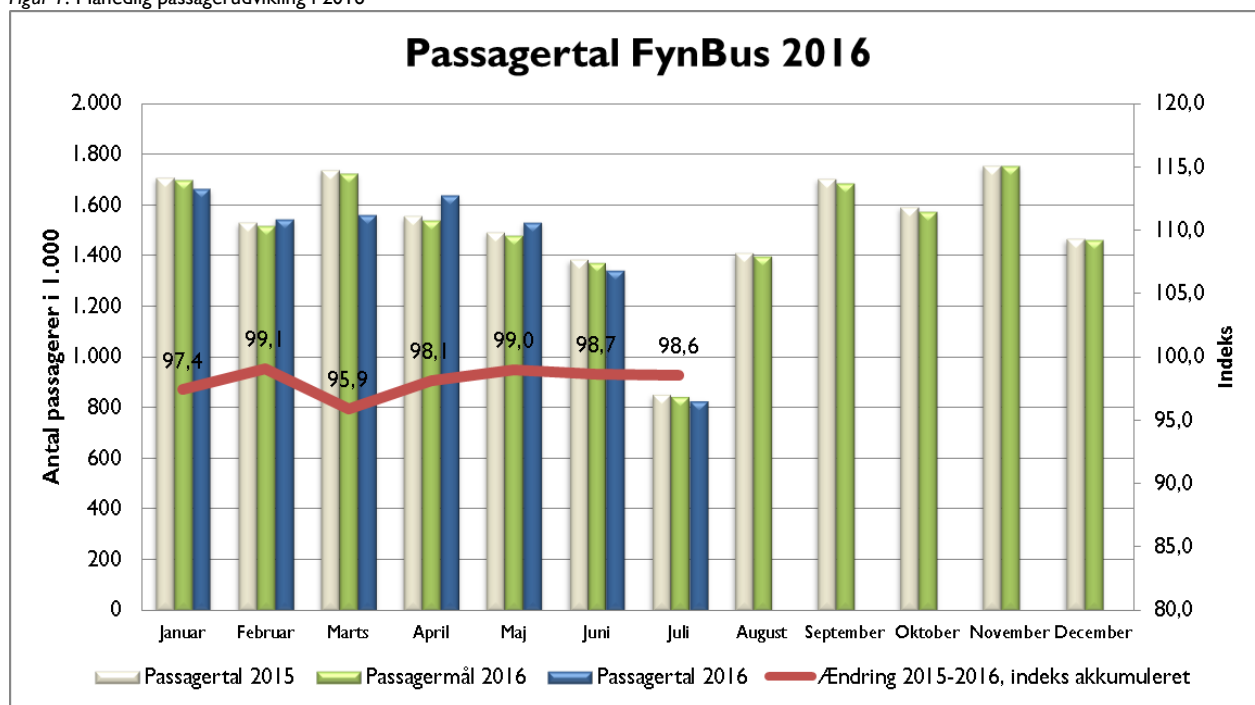
Baggrunden for udviklingen fremgår af passageranalysen.

Tabel 7: Passagerudvikling på ejer niveau i perioden 2014-2017

I tusinde	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Regionale ruter	7.143	7.192	7.143	7.199	7335
Assens	303	344	345	328	328
Faaborg-Midtfyn	381	394	407	379	379
Kerteminde	154	211	220	214	214
Langeland	200	300	291	302	302
Middelfart	178	187	178	185	185
Nordfyn	335	376	417	373	373
Nyborg	304	324	355	328	328
Odense	7.707	7.971	7.488	7.477	6.977
Svendborg	803	900	926	898	898
Ærø	241	241	0	0	0
I alt	18.390	18.440	17.770	17.683	17.319

Den samlede udviklingen for FynBus på månedsniveau for 2016 er vist i figur 1.

Figur 1: Månedlig passagerudvikling i 2016



Figuren viser, at passagermålet ikke er nået i årets første 7 måneder og at passagertallet i 4 af de første 7 måneder af 2016 har været lavere end samme periode for 2015.

Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmeltype vist for årene 2013 til 2016.

Tabel 8: Passagerer pr. rejsehjemmeltype for perioden 2013-2016 1. halvår

Antal passagerer pr. rejsehjemmeltype	Januar - juni				Fordeling mellem rejsehjemmel i %			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Enkeltbilletter inkl. SMS	1.058.746	993.834	966.072	825.882	11,5	10,4	10,1	8,7
Turkort (inkl. værdikort)	360.644	354.066	354.635	334.994	3,9	3,7	3,7	3,5
KVIKkort	2.076.916	2.369.322	2.492.092	2.514.244	22,5	24,8	26,2	26,4
Ungdomskort	1.058.343	1.231.882	1.271.015	1.262.511	11,5	12,9	13,3	13,3
Periodekort (excl. Ungdomskort)	2.939.338	2.824.381	2.642.950	2.554.532	31,9	29,5	27,8	26,8
Øvrigt (bus/tog og gratis børn)	1.730.151	1.793.981	1.797.063	2.030.897	18,8	18,8	18,9	21,3
I alt	9.224.138	9.567.466	9.523.827	9.523.061	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabellen viser bl.a. at andelen af

- Enkeltbilletter udviser en fortsat faldende tendens. I 2013 udgjorde enkeltbilletter 11,5 %. Det er, blandt andet ved indførelse af KVIKkortet, lykkedes at nedbringe antallet af kontantkunder væsentligt.
- KVIKkort fortsat er stigende og nu udgør 26,4 %. Dermed anvendes kortet mere end dobbelt så meget som enkeltbilletten og er næsten et lige så anvendt rejsehjemmel som periodekortet.

Passagerindtægter2016

Passagerindtægterne for 2016 forventes at være ca. 2,7 mio. kroner lavere end budgetteret

Mindreindtægten i forhold til budget 2016 skyldes primært:

- 2,8 mio. kroner flere solgte enkeltbilletter særlig via SMS- og mobilbillet
- 2,1 mio. kroner mindre i indtægter fra periodekort, der er sammensat af 2,1 mio. kroner mindre for Ungdomskort, 1,3 mio. kroner mindre for øvrige periodekort, udviklingen modsvares delvist af en merindtægt på 0,7 mio. kroner for skolekort
- 2,7 mio. kroner mindre i indtægter vedrørende målstyret markedsføring, da den forventede effekt er udeblevet, det modsvares delvist af udgiftskrævende aktiviteter for 0,5 mio. kroner mindre, da de ikke gennemføres i 2016.
- Tabel 8 viser, at Region Syddanmark får 3,8 mio. kroner mindre i indtægter end budget. Det skyldes især færre periodekortindtægter. Odense Kommune får 1,3 mio. kroner mere i indtægter end budgetteret, blandt andet som følge af stigende periodekortindtægter og på trods af faldende passagertal. Tidligere år har vist, at kundernes brug af regionale- eller bybusser i Odense kan variere over året fx på grund af nye køreplaner. Det store køreplanskift i Odense kan derfor ændre indtægtsfordelingen

2017

Passagertallet, der ligger til grund for indtægtsberegningen, fremgår af tabel 5.

I 2017 indføres fælles takstprincipper i Vestdanmark, Takst Vest, og FynBus indtræder i Rejsekort, der forventes fuldt indfaset 1. april 2017.

Herudover har Odense Kommune i marts 2016 besluttet at "Odense for 10 kroner" ophører med takstskiftet 15. januar 2017.

Taksterne for 2017 er foreslået i selvstændig sag.

Passagerindtægterne for 2017 forventes samlet at være ca. 7,3 mio. kroner lavere end forventet for 2016.

Afskaffelsen af "Odense for 10 kroner" medfører en provenugevinst der er anslået til 6,0 mio. kroner

Indtægter fra målstyret markedsføring forventes at udgøre 0 kroner, da udgifterne til målstyret markedsføring anvendes til at fastholde de nuværende kunder, som følge af letbanearbejdet de kommende år.

Indførelsen af Takst Vest er beregnet til at medføre et provenutab på 4 mio. kroner Det skyldes en del rejser bliver billigere.

I forbindelse med indførelsen af Rejsekort foreslås en introduktionsrabat etableret for at fastholde kunderne. Det foreslås, at alle KVIKKort kunder som minimum overføres til Takst Vests rabattrin 2 og kunder der er på KVIKKortets højeste rabattrin overføres til Takst Vests rabattrin 3.

I Takst Vest samarbejdet er det besluttet at indføre en generel introduktionsrabat for nye kunder, så de indplaceres på rabattrin 2.

Overgangen til Rejsekort medfører, at FynBus ved beregningen af antal takstzoner for en rejse overgår fra det modificerede ringzoneprincip til det almindelige ringzoneprincip, som Rejsekort bruger.

Ved at ændre princip for optælling af zoner vil nogle rejser få en kortere zoneafstand og dermed en billigere pris for rejsen. Der er hyppigst tale om passagerer der skal ud i omvejskørsel denne type rejser er der ikke mange af. Men til gengæld kan ændringen i zoneantallet være relativt stort. Beregninger af konsekvenserne ved det ændrede zoneoptællingsprincip resulterer i et provenu, der er 3 mio. kroner mindre i 2017 end i 2016. Det er også effekten i efterfølgende år.

Fordelt på ejerne er effekten af ændringerne i 2017 og budgetoverslagsårene vist i tabel 9.

Tabel 9: Indtægtsudvikling som følge af Rejsekort, Takst vest og bortfald af Odense for 10 kroner fordelt på ejere

2017, ændring i forhold til 2016	Sum	Region Syddanmark	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Langeland
Afskaffelse af Odense for en 10er	6,0	1,0	-	-	-	-
Takst Vest (18 kr. starttakst)	-4,0	-2,1	-0,07	-0,07	-0,03	-0,05
Introduktionsrabat	-1,3	-0,7	-0,02	-0,02	-0,01	-0,01
Zonejusteringer	-3,0	-3,0	-	-	-	-
Depositum (50 kr.)	-0,5	-0,3	-0,01	-0,01	-0,00	-0,01
Refusion af rejser/beløb (tur og værdikort)	-2,6	-1,4	-0,05	-0,04	-0,02	-0,03
Sum	-5,4	-6,5	-0,16	-0,15	-0,07	-0,10
	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	
Afskaffelse af Odense for en 10er	-	-	-	5,00	-	
Takst Vest (18 kr. starttakst)	-0,05	-0,06	-0,06	-1,31	-0,16	
Start på rabattrin 2 (13,50 kr.)	-0,02	-0,02	-0,02	-0,42	-0,05	
Zonejusteringer	-	-	-	-	-	
Depositum (50 kr.)	-0,01	-0,01	-0,01	-0,16	-0,02	
Refusion af rejser/beløb (tur og værdikort)	-0,03	-0,04	-0,04	-0,85	-0,11	
Sum	-0,11	-0,13	-0,12	2,25	-0,34	
Efterfølgende år, ændring i forhold til 2016	Sum	Region Syddanmark	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Langeland
Afskaffelse af Odense for en 10er	6,0	1,0	-	-	-	-
Takst Vest (18 kr. starttakst)	-3,0	-1,6	-0,06	-0,05	-0,02	-0,03
Zonejusteringer	-3,0	-3,0	-	-	-	-
Sum	-	-3,6	-0,06	-0,05	-0,02	-0,03
	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg	
Afskaffelse af Odense for en 10er	-	-	-	5,00	-	
Takst Vest (18 kr. starttakst)	-0,0	-0,05	-0,04	-0,98	-0,12	
Zonejusteringer	-	-	-	-	-	
Sum	-0,0	-0,05	-0,04	4,02	-0,12	

I forbindelse med afviklingen af det nuværende billetsystem skal depositum for tur- og værdikort samt evt. restsaldi tilbagebetales. Det medfører et beregnet mindre provenu beregnet på 2,6 mio. kroner

Udviklingen i passagerindtægter fremgår af tabel 10.

Tabel 10: Udvikling i passagerindtægter fordelt på ejere

Indtægter (1.000 kr. i årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forv. 2016	Budget 2017	Forskel Budget 2016 Forv. 2016	Forskel Budget 2017 Forv. 2016	
FynBus	235.268	237.178	235.970	233.231	226.898	-2.739	-6.333	
Region Syddanmark	126.625	126.916	128.947	123.831	119.422	-5.116	-4.409	
Assens	4.176	4.420	4.136	4.248	4.064	112	-185	
Faaborg - Midtfyn	3.975	4.093	3.917	3.966	3.805	49	-161	
Kerteminde	1.924	1.870	1.813	1.893	1.822	80	-71	
Langeland	2.213	2.657	2.267	2.559	2.455	292	-104	
Middelfart	2.871	2.974	3.005	2.812	2.701	-193	-112	
Nordfyn	3.633	3.557	3.302	3.313	3.159	12	-155	
Nyborg	3.490	3.391	3.348	3.352	3.222	3	-130	
Odense	76.936	77.534	75.305	77.606	76.940	2.301	-666	
Svendborg	9.291	9.631	9.929	9.651	9.308	-278	-343	
Ærø	134	136	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016					

Tabel 10 viser, at indtægterne i 2017 forventes at falde med 6,3 mio. kroner

De største ændringer sker for Region Syddanmark, som påvirkes mest af overgangen til Takst Vest og Rejsekort, da ændringen af princippet for zoneoptælling stort set kun påvirker regionale rejser.

Odense Kommune får mindre fald i indtægter, da konsekvenserne af TakstVest og Rejsekort samt det forventede passagerfrafald opvejes af bortfaldet af Odense for 10 kroner.

Svendborg Kommunes indtægter forventes at være på niveau med FV2016, hvor faldet primært skyldes vigende kontant- og periodekortindtægter.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 63,2 mio. kroner og et anlægsbudget på 1,2 mio. kroner.

Ordinære fællesudgifter

Rammen for fællesudgifterne i budget 2016 er indeksreguleret med 1,6 % i forhold til 2015. Derudover er rammen reduceret med 0,5 mio. kroner i forbindelse med Ærø Kommunes udtræden af FynBus fra 1. januar 2016. Den ordinære ramme ekskl. rejsekortet udgør herefter 63,2 mio. kroner i 2016 og er identisk med de budgetterede udgifter.

2016

Fællesudgifterne forventes i 2016 at udgøre 63,7 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,5 mio. kroner i forhold til budget. Merudgiften skyldes primært udgifter i forbindelse med fratrædelse af den tidligere økonomichef, ansættelse af en jurist, ansættelse af en planlægger og udgifter til advokat i forbindelse med arbejdsklausuler. Udgifterne til Rejsekortet forventes at udgøre 5,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 0,2 mio. kroner i forhold til budgettet. Merudgiften på i alt 0,7 mio. kroner finansieres via tidligere års mindreforbrug.

2017

Fællesudgifterne har ligget på et fast rammebeløb på 60 mio. kr. i 2010 niveau, svarende til en ramme på 64,5 mio. kr. i 2017, i årets priser. Hertil kommer en anlægsramme på 3,5 mio. kr. fastlagt af den tidligere bestyrelse, med det formål at rammen skal indgå i finansieringen af driftsudgifterne til rejsekort. Anlægsrammen har været anvendt til IT-udvikling i forbindelse med det nuværende billetteringssystem. Denne IT-udvikling vil fremover blive varetaget af Rejsekort A/S. Den samlede ramme, inkl. anlæg er på 68 mio. kr.

Indførelsen af rejsekortet medfører et behov for en rammeforhøjelse, da rejsekortet er dyrere i drift end det nuværende billetteringssystem. Rejsekortet koster ved fuldt implementering 14,7 mio. kr. årligt, ekskl. eget personale. Det nuværende billetteringssystem koster 5,4 mio. kr. ekskl. personale. Merudgiften udgør således 9,4 mio. kr. årligt. Rammen for fællesudgifter forhøjes med 9,4 mio. kr. til i alt 73,9 mio. kr. Da den nuværende ramme inkl. anlæg er på 68 mio. kr., udgør den samlede rammeforhøjelse 5,9 mio. kr.

Derudover forventes de nuværende udgift til NETS vedr. KVIKKort på 1 mio. kr., som konteres under billetindtægter, at medføre en besparelse på ejerbidraget. Besparelsen henhøres således ikke til fællesudgifterne. Nettostigningen i ejerbidraget, som følge af rejsekortet er dermed 4,9 mio. kr.

2017 og delvist 2018 er et overgangså, hvor alle udgifter og besparelse i forbindelse med rejsekortet ikke er fuldt ud implementeret. Vedligeholdelsesbidraget til udstyret vil stige fra 5,8 % til 7,9 %, når udstyret er to år gammelt. Effekten på fællesudgifterne ved indtræden i Rejsekortet er behæftet med en mindre usikkerhed, da udgifterne bl.a. består af omsætningsvariable udgifter.

Udgifter og ramme er vist i nedenstående tabel I I.

Tabel 11: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regn- skab 2016	Budget 2017
Driftsudgifter	11,5	11,1	10,9	11,4	8,1
Salgsudgifter	14,3	14,2	14,8	16,3	16,2
Adm.udgifter	35,6	36,6	37,5	36,0	40,2
Ordinære Fællesudgifter i alt	61,3	61,9	63,2	63,7	64,5
Rejsekortet	0,0	0,0	5,7	5,8	10,2
Fællesudgifter incl. rejsekortet	61,3	61,9	68,8	69,5	74,7
Ordinær Ramme Ekskl. rejsekortet	61,4	62,7	63,2	63,2	64,5
Årets mer-/mindre forbrug ordinær fællesudgifter.	0,1	0,7	0,0	-0,7	0
Akkumuleret ba- lance	0,5	1,2	1,2	0,5	0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Udvikling i rejsekortomkostninger

Udrulningen af rejsekortet og nedlukningen af FynBus' nuværende billetteringssystem ses i nedenstående tabel.

Tabel 12: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Forventet regnskab 2016	Budget 2017	Budgetoverslag 2018	Budgetoverslag 2019	Budgetoverslag 2020
Rejsekort A/S	5,0	9,8	10,0	10,0	10,0
Rejsekort vedlige- hold	0,8	2,4	2,8	3,2	3,2
Rejsedata og kun- decenter		0,8	0,8	0,8	0,8
FynBus vedligehol- delse		0,7	0,7	0,7	0,7
Rejsekort i alt	5,8	13,7	14,3	14,7	14,7
Chipkort		0,2	1,5	1,5	1,5
Billetteringssystem		3,3	3,9	3,9	3,9
Nuværende bil- letssystem		3,5	5,4	5,4	5,4
Merudgift pga. rejsekortet	5,8	10,2	8,9	9,4	9,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger

Anlægsudgifter2016

For 2016 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,5 mio. kroner. Rammen blev udmøntet med 1,2 mio. kroner for 2016. De resterende 2,3 mio. kroner udnyttedes ikke i 2016. Der er overført anlægsprojekter fra 2015 for i alt 2,6 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2016 udgør herefter 3,8 mio. kroner.

Projekterne forventes gennemført, dog udskydes anlægsprojektet på 0,1 mio. kroner til 2017 vedr. Økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, da Region Syddanmark har udskudt nyt økonomisystem til foråret 2017.

2017

Rammen for anlægsbudgettet for 2017 er fastlagt med baggrund i rammen for 2016 og er pristalsreguleret. I forbindelse med indtrædelse i rejsekortet, reduceres rammen på 3,6 mio. kroner med 50 % svarende til 1,8 mio. kroner. Direktionen indstiller at bestyrelsen godkender følgende 4 anlægsprojekter på i alt 1,3 mio. kroner:

1. Udskiftning af biler – 0,3 mio. kroner
2. Opgradering af APP(mobilbilletten) - 0,5 mio. kroner
3. Opgradering af terminaler på OBC – 0,3 mio. kroner
4. Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kroner (udskudt fra 2016)

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i bilagene 2.2.2-1.2.5. Forskel mellem rammen og investeringsansøgningerne på 0,5 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2017.

Telekørsel

Indtægter, udgifter, ejerbidrag og passagerer for telekørslen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 13: Telekørsel:

(Mio kroner)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Indtægter	-1,4	-2,2	-2,5	-2,5	-2,6
Entreprenørudgifter	11,1	15,3	18,6	19,2	19,7
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,8	6,9	7,1
Ejerbidrag Telekørsel	14,6	19,0	23,0	23,6	24,3

Passagerudviklingen fremgår af ovenstående tabel:

2016

- Passagerer i telekørselsordningen forventes at stige med 8.811 i forhold til budget. Det er en stigning på 5,2 %. Årsagen til stigningen er primært helårseffekten ved indførelse af nyt fælles telekørselskoncept, som betyder vækst i passagerer, især i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn og Kerteminde. En mulig årsag er en opstramning i visitationen, hvor tidligere visiterede borger, nu tilskyndes til brug af telekørsel i stedet.
- Nyborg og Odense har ikke fået den budgetterede vækst. I Odense er budgettet udarbejdet ud fra forventningen til erstatning for nedlagt buskørsel i det nordlige Odense. I forbindelse med køreplansskiftet august 2016 er etableret nyt tilbud. Effekten heraf kan endnu ikke vurderes

Ejerbidraget for telekørsel forventes at udgøre 23,6 mio. kroner i 2016. Dette er en merudgift på 0,6 mio. kroner, svarende til 2,7 %.

Merudgiften sammensætter sig primært af stigning i entreprenørudgifterne med 0,6 mio. kroner og i fællesudgifterne med 0,1 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til det højere aktivitetsniveau, samt at der var budgetteret med en selvbetjeningsgrad ved bestilling af telekørsel på 30 %, men selvbetjeningsgraden forventes kun at blive 9,0 % i 2016.

2017

I budget 2017 forventes en stigning fra forventet 2016 på 5.909 passagerer til 182.375 passagerer ud fra beregninger af udviklingen i 2016. Det er en stigning på 3,3 %.

Stigningen sker i Assens, Kerteminde, Middelfart, Nordfyn og Svendborg.

Ejerbidraget forventes at udgøre 24,3 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,7 mio. kroner. Hvilket kan henføres til et øget aktivitetsniveau.

Tabel 14: Passagerer i telekørsel

Ture	Type	2014	2015	B2016	FV 2016	B2017
FynBus	Telependler	1.729	10.702	18.300	15.668	17.200
	Telerute	0	1.366	3.830	2.916	3.000
	Telecit	11.563	12.765	13.500	11.251	12.000
	Teletaxa	80.734	104.044	115.058	133.541	136.700
	Total	94.026	128.877	150.688	163.376	168.900
RSD	Telerute	6.674	7.209	8.000	8.325	8.000
	Total	6.674	7.209	8.000	8.325	8.000
Assens	Telependler	8.583	7.770	9.900	6.609	7.100
	Teletaxa	37.765	32.414	34.000	36.000	36.000
	Total	46.348	40.184	43.900	42.609	43.100
Faaborg-Midtfyn	Telependler	1.332	3.492	4.000	5.629	6.000
	Telerute		232	730	372	500
	Teletaxa	14.589	27.002	27.000	35.000	35.000
	Total	15.921	30.726	31.730	41.001	41.500
Kerteminde	Telependler		238	4.300	789	1.300
	Teletaxa	11.007	12.741	13.000	14.624	15.000
	Total	11.007	12.979	17.300	15.413	16.300
Langeland	Telerute	729	1.018	1.050	572	700
	Total	729	1.018	1.050	572	700
Middelfart	Telecit	2.215	4.018	4.500	3.589	4.000
	Teletaxa	2.257	4.040	4.800	6.380	7.000
	Total	4.472	8.058	9.300	9.969	11.000
Nordfyns	Telependler		2.046	2.800	3.964	4.000
	Teletaxa	5.299	16.788	18.000	30.600	32.000
	Total	5.299	18.834	20.800	34.564	36.000
Nyborg	Telependler	397	1.488	2.400	1.234	1.400
	Telerute		179	1.900	315	400
	Teletaxa	1.187	3.632	4.000	3.760	4.000
	Total	1.584	5.299	8.300	5.309	5.800
Odense	Telerute		29		100	100
	Teletaxa	26	394	4.758	656	700
	Total	26	423	4.758	756	800
Svendborg	Telependler		3.438	4.800	4.052	4.500
	Telerute		926	1.200	2.129	2.000
	Telecit	9.348	8.747	9.000	7.662	8.000
	Teletaxa	7.972	6.987	9.500	6.521	7.000
	Total	17.320	20.098	24.500	20.364	21.500
Ærø	Teletaxa	632	46	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016		
	Total	632	46			

Flexkørsel

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark. Region Syddanmark og Odense kommune varetager selv al daglig bestilling af kørsler og Odense Kommune planlægger selv en andel af kørslen.

Ved hvert udbud melder kommunerne til FynBus hvilke kørselsopgaver, der skal håndteres af FynBus for de enkelte kommuner. Såfremt en kommune ønsker option på en kørselsordning – markeret med (x) i nedenstående tabel – kan kommunen i løbet af kontraktperiode udløse denne option. Således havde kommunerne pr. maj 2016 placeret følgende opgaver hos FynBus, jf. Tabel 15.

Tabel 15: Nuværende opgaver hos FynBus og kommende ændringer.

Kørselstype	Handicapkørsel	Lægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Aktivitets-Dagcenterkørsel	§ kørsel servicelov	Elevkørsel	Telekørsel	Specialkørsel (FG5)	Siddende patientbefordringer
Assens	X	(X)	X	X	X	%	X	X	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	CP	CP	%	X	X	%	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	%	X	%	X	%	
Middelfart	X	%	%	%	%	%	%	X	%	
Nordfyn	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Nyborg	X	(X) ^I	(X)	(X) ^I	(X)	(X)	(X)	X	(X)	
Odense	X	%	%	%	%	%	%	X	%	
Svendborg	X	%	%	%	%	%	%	X	%	
Ærø	X	X								
Region Syddanmark								X		X

Note: Kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus

Forklaring:

X = Hele eller dele af kørselsordningen håndteres af FynBus.

% = Kørselsordningen håndteres af kommunen.

(x) = Option. Kommunen har option på at lade FynBus håndtere kommunens kørsel i løbet af kontraktperioden.

CP = Kommunens faste kørsel håndteres i separat CPlan udbud. Kørslen håndteres derved ikke i model I (basismodellen) som er fælles udbud med Sydtrafik og Midttrafik.

I = Specialiserede læge og specialiserede genoptræning afvikles af FynBus i FV5/FG5 for Nyborg.

De grønne markeringer viser de ændringer – i forhold til maj 2016 - som FynBus har kendskab til pr. 1. september 2016, som vil være gældende fra 1. marts 2017.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2017 vist.

Tabel 16: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	126.214	126.905
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	312.029	284.588
Handicap og anden kørsel	734.208	631.597	418.399	438.243	411.493
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	176.466	182.375
I alt	835.637	770.350	586.064	614.709	593.868
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.114	229.833	227.375	230.666
I alt	1.055.041	994.464	815.887	842.084	824.534

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 forventes at udgøre 19.844 flere personture end budgetteret, hvilket er en stigning på 4,7 %. Den forventede stigning i 2016 i forhold til budget skyldes:

- En stigning i handicapkørsel på 4.333 personture svarende til en stigning på 3,5 %. De største stigninger i forhold til budget er i Nyborg og Odense.
- For specialskolekørsel forventes en stigning på 21.441 flere personture end budgetteret, heraf de 11.931 personture i Assens. Også i Nordfyn og Kerteminde, forventes en stigning.
- Der forventes 7.001 flere personture for elevkørsel end budgetteret, heraf de 4.408 i Kerteminde.
- Et fald i genoptræningskørsel på 11.243 personture, heraf de 5.194 personture i Faaborg-Midtfyn og 3.235 personture i Kerteminde. Desuden ses et fald i flere andre kommuner. En mulig forklaring på dette er en opstramning i visitationen, hvor tidligere visiterede borger, nu tilskyndes til brug af telekørsel i stedet.

Telekørslerne forventes at stige med 8.811 ture i 2016 i forhold til budget. Stigningen skyldes primært opstramninger i den visiterede kørsel, samt øget kendskab.

Samlet set forventes der en mindre stigning i turantal i forhold til budget for 2016 på 26.197 personture eller 3,2 %.

2017

I budget 2017 forventes for handicap og anden kørsel et fald til 411.493 personture. Dette er et fald fra forventet 2016 på 26.750 personture, svarende til et fald på 6,1 % fra 2016 til 2017. Faldet skyldes primært, at Nyborg fra 1. marts trækker læge- og genoptræningskørsel hjem. Middelfart gør det samme for lægekørslen. Andre årsager er at Faaborg-Midtfyn forventer et fald i elevkørsel og Nordfyn et fald i specialskolekørslen.

Der budgetteres med 5.909 flere telekørsler i 2017 i forhold til forventet 2016, svarende til 3,3 %. Siddende patientbefordring stiger med 3.291 personture eller 1,4 % fra 2016 til 2017.

Fra forventet 2016 til budget 2017 forventes et samlet fald på 17.550 personture eller 2,0 %.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel

Tabel 17: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	68,5	64,9
Flex udgifter netto	113,2	90,0	59,1	61,5	57,9
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	21,1	20,5
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	82,6	78,4

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 18: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Assens	14,1	17,7	16,4	19,2	18,5
Faaborg-Midtfyn	10,3	9,6	10,4	8,4	8,7
Kerteminde	8,0	8,5	9,4	9,3	8,2
Langeland	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5
Middelfart	2,4	2,4	2,2	2,3	1,6
Nordfyn	9,4	13,8	17,2	18,7	17,4
Nyborg	5,3	4,2	4,2	4,1	3,0
Odense	80,8	47,9	9,4	9,9	9,9
Svendborg	2,7	2,2	2,1	2,2	2,1
Ærø	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3
Region Syddanmark	5,8	5,7	6,2	5,9	6,1
I alt	141,5	114,7	80,2	82,6	78,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgør 82,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,5 mio. kroner eller 3,0 % i forhold til budget 2016. De primære årsager til merudgiften er:

- 2,8 mio. kroner mere til Assens, 1,5 mio. kroner til Nordfyn og 0,5 mio. kroner som skyldes meraktivitet.
- 2,0 mio. kroner mindre til Faaborg-Midtfyn, som primært skyldes mindre aktivitet pga. strammere visitation på dyre kørselsordninger.

2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgør 78,4 mio. kroner. Det er 4,2 mio. kroner eller 5,1 % mindre end forventet 2016. Mindreudgiften skyldes primært:

- 0,7 mio. kroner i mindredgift til Assens Kommune, hvilket skyldes mindre aktivitet primært på specialskolekørsel.
- 1,1 mio. kroner i mindredgift for Nyborg Kommune, primært som følge af at Nyborg selv vælger at udbyde store dele af anden kørsel fra 1. marts 2017.
- 0,7 mio. kroner i mindredgift for Middelfart Kommune, primært som følge af at Middelfart selv vælger at udbyde læge og speciallægekørsel fra 1. marts 2017.
- Kerteminde har en mindredgift på 0,9 mio. kroner og Nordfyn en mindredgift på 1,3 mio. kroner pga. budgetteret mindre aktivitet.

Entreprenørudgifter

2016

Entreprenørudgifterne i 2016 forventes for handicap og anden kørsel at udgøre 68,5 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 2,6 mio. kroner i forhold til budget 2016. Dette svarer til en stigning på 4,0 %. Ændringen kan primært henføres til ændringerne i aktiviteten.

2017

Entreprenørudgiften forventes i 2017 at være 64,9 mio. kroner, hvilket er en forventet mindredgift på 3,6 mio. kroner eller 5,3 % i forhold til 2016.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel 19:

Tabel 19: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Handicapkørsel	24,3	24,7	24,2	25,2	25,4
Anden kørsel	95,5	72,1	41,7	43,3	39,5
I alt	119,8	96,8	65,9	68,5	64,9

Note: eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 20: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Handicapkørsel	206	206	199	200	200
Anden kørsel	155	141	140	139	139
Handicap og anden kørsel	163	153	157	156	158
Telekørsel	109	110	111	109	108
I alt	157	146	144	143	142

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2016 at være 143 kroner, hvilket er 1,0 % under niveauet for budget.

Den samlede udgift pr. persontur afhænger af antallet af persontur indenfor de forskellige kørselsordninger.

Kørselsudgiften for de enkelte ordninger, afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur.

Faldet i kørselsudgiften for anden kørsel fra 2014 til forventet 2017, skyldes primært at personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 21,1 mio. kroner, hvilket er lig med budget. Dog er der nogle forskydninger, som kan henføres til:

- 1,9 mio. kroner mindre i lønudgifter pga. tilpasning af organisationen. Dette er primært sket via medarbejder er flyttet til andre dele af organisationen og en ændring af medarbejdersammensætningen.
- -0,7 mio. kroner i større andel af udgifterne der er fælles med busdriften, primært fordi medarbejdere er flyttet fra andre steder i organisationen.
- -0,4 mio. kroner i øget vedligeholdelse og udvikling af centersystem. Dette skyldes et merforbrug på ny motor til centersystem
- -1,0 mio. kroner i merudgifter til FlexDanmark, hvilket primært skyldes en højere andel af det samlede antal ture i FlexDanmark. Men også at FlexDanmark har øget det oprindelig budget pga. varsling om prisstigninger fra deres primære leverandør PLANIT på ca. 9,5 % de kommende år.
- 0,3 mio. kroner skyldes, at telekørsels andel af de samlede udgifter forventes at blive større end budgetteret. Ændringen i udgifterne til telekørsel kan ikke genfindes direkte under busdriften, idet en andel af telekørslen er projekter delvist finansieret af trafikstyrelsen.

2017

Fællesudgifterne forventes i 2017 at udgøre 20,5 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,6 mio. kroner i forhold til forventet 2016.

Mindreudgiften på 0,6 mio. kroner kan primært henføres til:

- 0,3 mio. kroner i mindre i udgift til Midttrafik for afregning af vognmænd pga. revideret aftale.
- 0,3 mio. kroner mindre i udvikling af centersystem.
- -0,1 mio. kroner i merudgift til FlexDanmark, den primære årsag hertil er prisstigninger på 9,5 % på licenser hos FlexDanmarks primære leverandør PLANIT.
- 0,2 mio. kroner skyldes, at telekørsel af de samlede udgifter forventes at blive højere end i forventet 2016, idet der forventes realiseret flere telekørselsture.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 21.

Tabel 21: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Faste Fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,7	25,1
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	25,7	26,6
Variable Fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,6	10,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,6	6,4
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,9	7,7
	Specialskekørsel	17,8	14,6	13,2	12,9
	Telekørsel	21,3	17,5	15,8	15,4

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Det fremgår af tabellen, at de faste fællesudgifter pr. persontur forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end 2015, mens samtlige variable fællesudgifter forventes at være lavere end budgetteret. Stigningen i de faste udgifter pr. tur fra 2015 til 2016 skyldes et stort fald i antallet af ture. Der arbejdes løbende på at tilpasse fællesudgifterne.

I 2017 forventes en stigning i de faste fællesudgifter pr. persontur, da der er en forventning om et mindre fald i antal af ture og en lille stigning i udgiftsniveauet bl.a. pga. IT-revisions opgave og udvikling af CPlan- system.

De variable fællesudgifter pr. persontur falder i forhold til forventet 2016 på trods af færre personture.

Det fremgår ud af nedenstående tabel 20, at en medarbejder i 2016 forventes i gennemsnit at håndtere 30.021 personture, hvilket er 419 personture mindre end i 2015, men 996 personture flere end budgetteret. 2017 forventes at være lidt under niveau 2016.

Faldet fra 2015 til 2016 skyldes primært, at Odense Kommune har valgt at udbyde "anden kørsel" via rammeaftaler og disse ture dermed ikke indgår i turantallet mere. Da disse kørsler krævede færre ressourcer end øvrige kørsler påvirker dette nøgletallet negativt. I 2013 var Odense endnu ikke trådt ind med anden kørsel og derfor sammenlignelig med 2016. Antal persontur i 2013 pr. medarbejder var 23.434, hvilket er 6.587 personture færre end forventet 2016.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af tabel 21. Det fremgår, at fællesudgiften pr. persontur forventes at være 1,1 kroner mindre end budgetteret i 2016. 2017 forventes at være 0,5 kroner højere end 2016. Dette skyldes et lidt mindre turantal. Disse nøgletal er ligeledes påvirket af ændringen for Odense Kommune. I 2013 var fællesudgiften 37 kroner pr. persontur.

Sammenlignes 2013 med 2016 ses det af fællesudgifterne pr. persontur forventes at falde med 4,1 kroner pr. persontur i løbende priser.

Tabel 22: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	842.084	824.534
Medarbejder normering	34,3	32,7	28,11	28,05	27,8
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.440	29.025	30.021	29.659

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Tabel 21 viser, at produktiviteten har været stort set konstant i perioden 2014-17.

Tabel 23: Fællesudgifter pr. persontur

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Fællesudgifter	32,2	29,7	27,8	27,7	27,5
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	842.084	824.534
Fællesudgifter pr. persontur	30,5	29,9	34,0	32,9	33,4

Note. Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring". Ekstraordinære udgifter i 2014, 2015, 2016 og 2017 på henholdsvis, 1,1 mio., 0,7 mio. 0,1mio. og 0,1 mio. kroner er ikke indregnet i opgørelsen.

På mødet den 7. april 2016 besluttede FynBus bestyrelse at CPlan skal udvikles til at skabe mulighed for en ændret arbejdsdeling mellem kommune, vognmænd og FynBus. Det medfører, at kommunerne får mulighed for at overtage noget administration og vognmændene planlægning og trafikstyring. Det giver mulighed for sparede fællesudgifter.

FynBus vurderer, at løsningen især er relevant for Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyns kommuner, og der er udsendt produktblad og businesscase til kommunerne.

De enkelte kommuner har på budget tidspunktet endnu ikke truffet beslutning om, hvorvidt de ønsker løsningen for den faste kørsel.

Derfor er konsekvenserne heraf ikke medregnet i budget 2017.

Tjenestemandspensioner

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune. Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gammelsø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne påhviler Odense Kommune.

FynBus har udover overtagne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne påhviler samtlige FynBus ejere.

Pensionsforpligtelsen for hovedparten af tjenestemændene har siden 2008 været afdækket hos Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

Resultat:

Pensionsregnskabet resultat for 2016 forventes at blive et underskud på 5,0 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,0 mio. kroner.

Tabel 24: Hovedtal for pensionsregnskabet indtægter og udgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,1	-6,1	-7,9	-7,3	-6,8
Udgifter til pensioner	9,6	10,8	11,7	12,1	13,3
Netto udgifter pension	0,5	4,7	3,8	5,1	6,1
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Resultat pension	0,8	4,9	4,0	5,0	6,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Indtægterne forventes at udgøre 7,3 mio. kroner. Det er en mindre indtægt på 0,6 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,1 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en forventet merindtægt på 0,3 mio. kroner, hvilket skyldes merindtægt i husleje på 0,1 mio. kroner og forventet mindreforbrug på vedligeholdelse på 0,2 mio. kroner.
- 2,6 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en forventet mindre indtægt på 1,0 mio. kroner.
- 1,6 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en forventet merindtægt på 0,1 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgøre 12,1 mio. kroner. Det er en forventet merudgift på 0,3 mio. kroner.

De eksterne administrative udgifter forventes at udgøre 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration og bankgebyrer.

Indtægten fra Sampension på 1,5 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Årets underskud på forventet 5,0 mio. kroner reducerer likvid- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

Præmiebetaling:

Som det fremgår af nedenstående tabel forventes den samlede præmie til pension i 2016 at udgøre 6,0 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,5 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension. Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 47,9 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2016.

Udgiften betales af de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten er beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Tide Bus Danmark A/S og i FynBus' administration. Odense Kommune afholder udgifterne for de ansatte i Odense Bybusser.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 25: Fordeling af præmiebetalinger

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Odense Kommune	5,3	4,2	4,5	3,6	3,1
Tide Bus Danmark A/S + Keolis	0,5	0,6	0,5	0,9	0,8
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4
I alt til Sampension	7,3	6,3	6,5	6,0	5,3
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Pensionsbalance:

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne.

Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort. Den seneste opgørelse blev foretaget i 2012.

I forbindelse med aktuaropgørelserne bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital.

Egenkapital

Egenkapitalen er i FynBus regnskab for 2015 opgjort til 24,5 mio. kroner¹.

Egenkapitalen er sammensat af 4 selvstændige poster jf. nedenstående tabel:

Tabel 26: Egenkapitalens sammensætning

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budget 2017
Disponibel egenkapital	28,5	-49,6	-55,2	-49,6	-88,6
Udviklingspulje	1,4	0,3	0,0	0,2	0,0
Pensionsforpligtelser og øvrige	-5,6	73,8			
I alt	24,4	24,5			

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital udgør primo 2016 49,6 mio. kroner.

Den disponible egenkapitalen er den andel af FynBus' samlede egenkapital, som kan henføres til indskud på 66,4 mio. kroner fra Fyns Amt og Odense Kommune i forbindelse med etableringen af FynBus i 2007.

I perioden frem til 2013 har bestyrelsen disponeret 39,2 mio. kroner - væsentligst til finansiering af investeringer i takstharmonisering.

I forbindelse med investering i rejsekortet vil der igen være dispositioner på egenkapitalen til indkøb af udstyr, indskud i selskabet og interne projektkomkostninger. Der blev i 2015 investeret for 78,0 mio. kroner. I 2016 forventes beløbet at udgøre 37,3 mio. kroner og består hovedsageligt af indkøb af udstyr.

Den disponible egenkapital forventes herefter at udgøre -88,6 mio. kroner ultimo 2016.

Udviklingspulje

Indestående på udviklingspuljen udgør primo 2016 0,3 mio. kroner.

Udviklingspuljen anvendes til finansiering af investeringer, som ikke finansieres over anlægsbudgettet. Bestyrelsen har i november 2014 besluttet at den resterende saldo på udviklingspuljen kan anvendes til investering i nuværende billetudstyr. Det forventes at anvende de 0,3 mio. kroner i 2016, hvorfor saldoen ultimo 2016 forventes at være 0.

Puljens indtægter består af renteafkast fra den disponible egenkapital. Pga. den lave rente og at udviklingspuljen forventes at være 0 kroner ultimo 2016, er renteindtægterne for 2016 vurderet til 0 kroner

¹ Fynbus' samlede egenkapital er i årsregnskabet for 2015 opgjort til 1,9 mio. kroner. I denne opgørelse er ejendommen Gammel Sø 6 optaget til nedskrevet værdi med 45,4 mio. kroner. I FynBus' interne regnskab optages ejendommen til 68 mio. kroner svarende til overtagelsesprisen i 2007.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – senest i 2012. I 2013 er der mindre reguleringer. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Øvrigt

I denne post indgår bevægelser på egenkapitalen herunder især afskrivninger, som ikke omfattes af ovenstående 3 poster. Der er ikke selvstændigt budget herfor. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Bilag 2.2

Internt forventet regnskab 2016 og budget 2017

Indholdsfortegnelse:

Side

FynBus niveau – oversigt over regnskabs- og budgetresultater

2-9

- Busdrift
- Odense Bybusser
- Tjenestemandspensioner
- Egenkapital/udviklingspulje
- Flextrafik

Oversigt over fællesudgifter

10

Kollektiv trafik								
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	45.128	41.171	44.001	2.830	43.766	43.305	43.083	43.083
- Kontantbilletter	35.219	34.218	31.444	-2.774	31.418	31.089	30.931	30.931
- SMS-billetter	9.909	6.953	12.557	5.604	12.347	12.216	12.153	12.153
Rejsekort classic	58.063	59.171	59.058	-112	48.265	65.353	65.353	65.353
Turkort	6.555	6.718	6.327	-391	1.582	0	0	0
Kvikkort	51.508	52.452	52.731	279	14.933	0	0	0
Periodekort, total	101.091	100.362	97.627	-2.736	89.591	89.171	88.657	88.657
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	21.793	22.515	21.244	-1.271	15.590	16.469	16.262	16.262
- Ungdomskort	66.754	66.006	63.839	-2.167	61.508	60.241	59.951	59.951
- Skolekort	12.544	11.842	12.544	702	12.493	12.460	12.445	12.445
Indtægter fra målstyret markedsføring	29	2.710	0	-2.710	0	0	0	0
Kompensation fra Staten	12.365	12.356	12.318	-38	12.559	12.559	12.559	12.559
Bus / tog samarbejde	23.259	23.226	22.887	-339	22.407	22.106	21.962	21.962
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	168	175	-107	-283	-381	-381	-381	-381
Salgsprovision og - gebyrer	-4.083	-4.036	-3.690	346	-3.767	-3.767	-3.767	-3.767
Øvrige indtægter	1.157	834	1.137	303	-2.056	946	946	946
Indtægter i alt	237.178	235.970	233.231	-2.739	226.898	229.292	228.413	228.413
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	479.505	477.332	470.110	7.223	460.034	461.065	460.911	460.911
- Incitamentsaftale	2.317	4.439	3.166	1.273	4.440	4.440	4.440	4.440
- Variabel kørsel	16.296	14.282	21.719	-7.437	22.477	22.477	22.477	22.477
- Olierisiko	11.374	0	10.267	-10.267	0	0	0	0
- Bod	-680	-310	-851	541	-320	-320	-320	-320
- Rejsetidsgaranti	144	154	168	-14	173	173	173	173
- Endestationer/rutebilstationer	746	550	550	0	550	550	550	550
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	2.913	1.455	3.778	-2.323	1.445	1.445	1.445	1.445
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	2.734	1.105	615	490	1.200	3.723	3.723	3.723
Bruttoudgifter, busruter	515.349	499.007	509.521	-10.514	489.999	493.553	493.400	493.400
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	278.170	263.037	276.290	-13.253	263.101	264.260	264.987	264.987
Fællesudgifter:								
- Driftsrelaterede udgifter	11.135	10.864	11.438	-574	8.113	8.113	8.113	8.113
- Salgsrelaterede udgifter	14.158	14.816	16.284	-1.468	16.163	16.163	16.163	16.163
- Administrative udgifter	36.644	37.490	36.008	1.482	40.224	40.224	40.224	40.224
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	0	5.661	5.848	187	10.247	8.889	9.359	8.498
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	733	0	-747	747	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	959	1.200	3.625	-2.425	1.215	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	63.629	70.031	72.456	-2.425	75.962	73.389	73.859	72.998
Årets ejerbidrag busdrift	341.799	333.068	348.746	-15.678	339.064	337.650	338.846	337.985

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
- Indtægter	2.175	2.482	2.542	60	2.604	2.604	2.604	2.604
- Entreprenørudgifter	15.331	18.627	19.218	-591	19.746	19.746	19.746	19.746
Telekørsel nettoudgifter	13.156	16.145	16.676	-531	17.142	17.142	17.142	17.142
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.864	6.807	6.917	-110	7.110	7.110	7.110	7.110
Årets ejerbidrag telekørsel	19.020	22.951	23.593	-641	24.252	24.252	24.252	24.252

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	360.086	356.019	373.086	-17.066	363.315	361.901	363.097	362.236
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	360.819	356.019	372.339	-16.319	363.315	361.901	363.097	362.236

Restfinansiering og likviditet								
Restfinansiering								
	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Ejersbetaling af busdrift	360.819	356.019	372.339	-16.319	363.315	361.901	363.097	362.236
Opkrævet aconto for året	358.402	346.013	346.012	-1	357.509	357.875	358.810	358.327
Restfinansiering - overføres til kommende år (-= for meget opkrævet)	2.417	10.007	26.327	16.320	5.807	4.026	4.288	3.910
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel								
	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.435	-2.885	-7.543	-4.658	-913	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	5.591	1.620	1.856	236	3.571	10.378	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	58	17	19	2	37	108	0	0
Opkrævet aconto for året	358.402	346.013	346.012	-1	357.509	357.875	358.810	358.327
Årets samlede likvide tilskud	362.616	344.765	340.345	-4.420	360.204	368.361	358.810	358.327

Nøgletal								
	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	18.440.000	17.770.074	17.683.000	-87.074	17.183.000	16.903.920	16.769.962	16.769.962
Driftsbusser	331	328	341	13	337	337	337	337
Køreplantimer	611.390	606.963	628.600	21.637	636.300	636.300	636.300	636.300
køreplankm	18.854.935	18.679.523	18.786.500	106.977	19.182.400	19.182.400	19.182.400	19.182.400
Passagerer/køreplantime	30,2	29,3	28,1	-1,1	27,0	26,6	26,4	26,4
Passager/antal indbyggere	37,7	36,8	36,4	-0,3	35,2	34,4	34,0	33,9
Køreplantime/antal indbyggere	1,3	1,3	1,3	0,0	1,3	1,3	1,3	1,3
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46,0	47,3	45,8	-1,5	46,3	46,5	46,3	46,3
Indtægter/passagerer (kr.)	12,9	13,3	13,2	-0,1	13,2	13,6	13,6	13,6
indtægter/køreplantim (kr.)	387,9	388,8	371,0	-17,7	356,6	360,4	359,0	359,0
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	842,9	822,1	810,6	-11,6	770,1	775,7	775,4	775,4
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	455,0	433,4	439,5	6,2	413,5	415,3	416,4	416,4
Årets underskud/køreplantime (kr.)	589,0	586,6	593,5	7,0	571,0	568,8	570,6	569,3
Ejerbidrag/km (kr.)	18,1	17,8	18,6	0,7	17,7	17,6	17,7	17,6
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	138.753	167.655	176.466	8.811	182.375	182.375	182.375	182.375
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.508.236	1.880.256	1.932.212	51.956	1.988.083	1.988.083	1.988.083	1.988.083
Antal km (direkte rejse)	970.102	1.204.085	1.248.453	44.368	1.282.285	1.282.285	1.282.285	1.282.285
Nettoudgifter/persontur (kr.)	94,8	96,3	94,5	-1,8	94,0	94,0	94,0	94,0
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	110,5	111,1	108,9	-2,2	108,3	108,3	108,3	108,3
Fællesudgifter/persontur (kr.)	42,3	40,6	39,2	-1,4	39,0	39,0	39,0	39,0
Ejerbidrag/km (kr.)	19,6	19,1	18,9	-0,2	18,9	18,9	18,9	18,9
Ejerbidrag/minut (kr.)	12,6	12,2	12,2	0,0	12,2	12,2	12,2	12,2
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	488.578	483.385	485.184	1.799	488.323	491.139	493.121	494.818
Passagerantal i alt	18.578.753	17.937.729	17.859.466	-78.263	17.365.375	17.086.295	16.952.337	16.952.337
Årets underskud/passagerer (kr.)	19,6	20,0	21,1	1,1	21,1	21,4	21,7	21,6
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	738,5	736,5	767,4	30,9	744,0	736,9	736,3	732,1

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

FynBus

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Drift af bybusser excl. Cross Border	21.522	18.739	19.235	-496	19.219	19.219	19.219	19.219

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	1.852	2.846	3.149	303	3.063	3.063	3.063	3.063
Renter og afkast af obligationsportefølje og gælsbrev Odense Kommune	2.917	3.600	2.600	-1.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.336	1.445	1.550	105	1.700	1.850	2.000	2.150
Indtægter i alt	6.105	7.891	7.299	-592	6.763	6.913	7.063	7.213

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	10.844	11.743	12.088	-345	13.300	14.600	15.900	17.200
Ekstern administration	173	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	11.017	11.923	12.268	-345	13.480	14.780	16.080	17.380
I alt	4.912	4.032	4.969	-937	6.717	7.867	9.017	10.167

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	4.199	4.500	3.615	-885	3.100	2.800	2.500	2.200
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	616	500	906	406	800	700	700	700
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.440	1.500	1.469	-31	1.400	1.300	1.200	1.100
Præmiebetaling til Sampension	6.255	6.500	5.990	-510	5.300	4.800	4.400	4.000
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	679	461	507	46	507	507	507	507
i alt	6.934	6.961	6.497	-464	5.807	5.307	4.907	4.507

Egenkapital - finansiering								
Udviklingspulje - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Saldo, primo	1.461	44	253	209	0	0	0	0
Rentetilskrivning	-17	0	0	0	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	-1.191	0	-253	-253	0	0	0	0
Saldo, ultimo	253	44	0	-44	0	0	0	0
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Saldo, primo	28.471	-55.182	-49.581	5.601	-88.625	-98.296	-99.476	-99.476
Rejsekort - projektomkostninger	-691	-15.304	-6.365	8.939	-9.671	0	0	0
Rejsekort - investering i udstyr	-28.034	-31.032	-30.979	53	0	-1.180	0	0
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	-49.327	0	0	0	0	0	0	0
Saldo, ultimo	-49.581	-103.218	-88.625	14.593	-98.296	-99.476	-99.476	-99.476

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.232	-6.316	-6.428	112	-6.456	-6.456	-6.456	-6.456
Entreprenørudgifter	24.672	24.305	25.192	-887	25.323	25.323	25.323	25.323
Fællesudgifter	4.276	4.273	4.416	-143	4.461	4.461	4.461	4.461
Ejerbidrag	22.716	22.262	23.180	-918	23.328	23.328	23.328	23.328
Personture	119.712	121.881	126.214	4.333	126.905	126.905	126.905	126.905
Lægekørsel								
Indtægter	-7	0	-5	5	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7.424	6.420	6.325	95	5.209	5.209	5.209	5.209
Fællesudgifter	1.644	1.590	1.493	97	1.213	1.213	1.213	1.213
Ejerbidrag	9.061	8.010	7.813	197	6.421	6.421	6.421	6.421
Personture	55.639	49.032	48.084	-948	38.517	38.517	38.517	38.517
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-3	3	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.757	1.662	1.885	-223	1.751	1.751	1.751	1.751
Fællesudgifter	238	262	257	5	239	239	239	239
Ejerbidrag	1.991	1.924	2.139	-215	1.990	1.990	1.990	1.990
Personture	7.846	8.079	8.238	159	7.585	7.585	7.585	7.585
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	-1	1	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	267	297	318	-21	245	245	245	245
Fællesudgifter	27	30	33	-3	26	26	26	26
Ejerbidrag	293	327	350	-23	271	271	271	271
Personture	893	926	1.048	122	831	831	831	831
Paragrafkørsel								
Indtægter	-6	-7	-2	-5	-4	-4	-4	-4
Entreprenørudgifter	1.656	755	643	112	504	504	504	504
Fællesudgifter	258	133	120	13	91	91	91	91
Ejerbidrag	1.908	881	761	120	590	590	590	590
Personture	9.973	4.100	3.843	-257	2.870	2.870	2.870	2.870
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-26	0	-21	21	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7.001	6.226	4.539	1.687	4.537	4.537	4.537	4.537
Fællesudgifter	1.534	1.491	1.068	423	1.066	1.066	1.066	1.066
Ejerbidrag	8.509	7.717	5.586	2.131	5.604	5.604	5.604	5.604
Personture	53.236	44.005	32.762	-11.243	32.450	32.450	32.450	32.450
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.255	1.393	729	664	837	837	837	837
Fællesudgifter	128	126	72	54	86	86	86	86
Ejerbidrag	1.384	1.519	801	718	923	923	923	923
Personture	4.400	3.730	2.196	-1.534	2.625	2.625	2.625	2.625

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Aktivetskørsel								
Indtægter	-438	-479	-518	39	-547	-547	-547	-547
Entreprenørudgifter	11.862	6.048	6.394	-346	6.491	6.491	6.491	6.491
Fællesudgifter	1.955	2.068	1.928	140	1.975	1.975	1.975	1.975
Ejerbidrag	13.378	7.637	7.804	-167	7.920	7.920	7.920	7.920
Personture	93.696	61.030	59.101	-1.929	60.100	60.100	60.100	60.100
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.585	1.221	2.100	-879	1.893	1.893	1.893	1.893
Fællesudgifter	364	316	531	-215	488	488	488	488
Ejerbidrag	1.948	1.537	2.631	-1.094	2.381	2.381	2.381	2.381
Personture	11.897	9.326	16.327	7.001	14.860	14.860	14.860	14.860
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	30.096	15.013	17.476	-2.463	15.154	15.154	15.154	15.154
Fællesudgifter	5.506	3.789	4.425	-636	3.862	3.862	3.862	3.862
Ejerbidrag	35.601	18.802	21.901	-3.099	19.016	19.016	19.016	19.016
Personture	204.395	95.400	116.841	21.441	101.600	101.600	101.600	101.600
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.149	23	0	23	228	228	228	228
Fællesudgifter	329	3	0	3	53	53	53	53
Ejerbidrag	2.478	26	0	26	281	281	281	281
Personture	15.081	90	0	-90	1.600	1.600	1.600	1.600
CPR-kørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	15	0	15	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	3	0	3	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	18	0	18	0	0	0	0
Personture	0	100	0	-100	0	0	0	0
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	6.213	1.897	2.061	-164	1.937	1.937	1.937	1.937
Fællesudgifter	845	640	720	-80	667	667	667	667
Ejerbidrag	7.057	2.537	2.781	-244	2.604	2.604	2.604	2.604
Personture	53.311	18.900	22.086	3.186	20.300	20.300	20.300	20.300
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	320	614	293	321	227	227	227	227
Fællesudgifter	34	61	34	27	26	26	26	26
Ejerbidrag	354	675	327	348	253	253	253	253
Personture	1.050	1.800	1.029	-771	800	800	800	800

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Forventet Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budget 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Lukket skolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	537	0	568	-568	540	540	540	540
Fællesudgifter	15	0	15	-15	15	15	15	15
Ejerbidrag	552	0	583	-583	555	555	555	555
Personture	468	0	474	474	450	450	450	450

Udligning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.746	100	100	0	100	100	100	100
Ejerbidrag	1.746	100	100	0	100	100	100	100
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0

*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-6.713	-6.802	-6.978	176	-7.007	-7.007	-7.007	-7.007
Entreprenørudgifter	96.792	65.889	68.523	-2.634	64.876	64.876	64.876	64.876
Fællesudgifter	18.898	14.887	15.212	-325	14.368	14.368	14.368	14.368
Ejerbidrag Flextrafik i alt	108.978	73.973	76.757	-2.783	72.237	72.237	72.237	72.237
Personture	631.597	418.399	438.243	19.844	411.493	411.493	411.493	411.493

Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	5.681	6.178	5.854	324	6.124	6.124	6.124	6.124
Ejerbidrag	5.681	6.178	5.854	324	6.124	6.124	6.124	6.124
Personture	224.114	229.833	227.375	-2.458	230.666	230.666	230.666	230.666

^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-6.713	-6.802	-6.978	176	-7.007	-7.007	-7.007	-7.007
Entreprenørudgifter	96.792	65.889	68.523	-2.634	64.876	64.876	64.876	64.876
Fællesudgifter	24.579	21.065	21.065	-1	20.492	20.492	20.492	20.492
Ejerbidrag Flextrafik i alt	114.659	80.151	82.610	-2.459	78.361	78.361	78.361	78.361
Personture i alt	855.711	648.232	665.618	17.386	642.159	642.159	642.159	642.159

Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	146	144	143	-1	142	142	142	142
Ejerbidrag/persontur	166	165	163	-2	162	162	162	162

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 2. kvartal	Budget 2. kvartal	Budget 2016	Forventet 2016 efter 2. kvrt	Difference, B2016 - FR2016 2.kvt
Driftsudgifter					
Kontraktudgifter, bus	2	6	25	25	0
EDB-omkostninger - busPC mv.	1.160	900	3.898	9.716	-5.818
Chaufføruddannelse	-55	33	130	130	0
Billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	2.049	1.712	6.849	6.940	-91
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsumsafgift	1.987	1.692	6.769	6.808	-39
Øvrigt	62	20	80	132	-52
Stoppesteder	134	100	400	475	-75
Driftsudgifter i alt	3.290	2.751	11.302	17.286	-5.984
Salgsudgifter					
Provision	0	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	2.759	2.232	8.355	8.294	61
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsumsafgift	1.477	1.194	4.848	4.983	-135
Øvrige ordinære udgifter	1.281	1.038	3.507	3.311	196
Rejsehjemmel	-36	25	1.655	1.557	99
Kundecenter	0	0	0	0	0
Salg og distribution	1.469	1.638	6.553	6.434	119
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsumsafgift	1.182	1.183	4.739	4.764	-25
Øvrige ordinære udgifter	287	455	1.814	1.670	144
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0	0
Salgsudgifter i alt	4.191	3.895	16.562	16.284	278
Administrationsudgifter					
Bygninger og inventar	459	479	1.912	2.063	-152
Konsulenter, revision, advokat	618	-312	-871	1.749	-2.621
Møder, rejser	235	306	609	540	70
EDB	851	1.165	4.587	3.450	1.137
Kontor, telefon mv.	442	337	1.354	1.489	-135
Personale og uddannelse	86	442	1.820	1.764	56
Løn inkl. lønsumsafgift	6.806	6.640	25.472	24.911	561
Renter	52	123	481	345	136
Ej specificeret	-302	0	-50	-302	252
Administrationsudgifter i alt	9.248	9.180	35.312	36.008	-696
Fællesudgifter i alt	16.729	15.825	63.177	69.579	-6.402



Bilag 2.2.2. – 2.2.5.

Samlet oversigt Anlægsprojekter for 2017

Rammen for anlægsbudgettet for 2017 er fastlagt med baggrund i rammen for 2016 og er pristalsreguleret. I forbindelse med indtrædelse i rejsekortet, reduceres rammen på 3,6 mio. kroner med 50 % svarende til 1,8 mio. kroner.

Direktionen indstiller, at bestyrelsen godkender følgende 4 anlægsprojekter på i alt 1,3 mio. kroner:

1. Udskiftning af biler – 0,3 mio. kroner
2. Opgradering af APP(mobilbilletten) - 0,5 mio. kroner
3. Opgradering af terminaler på OBC – 0,3 mio. kroner
4. Økonomiintegration tele- og handicapkørsel – 0,1 mio. kroner (projektet er udskudt fra 2016, den oprindelige anlægsbeskrivelse vedlægges).

Anlægsprojekterne er nærmere beskrevet i herunder.

Forskel mellem rammen og investeringsansøgningerne på 0,5 mio. kroner forventes ikke udnyttet i 2017.



I. Udskiftning af tjenestebiler

Baggrund og problemstilling

FynBus har i dag 2 tjenestebiler begge Toyota aygo 3 dørs:

1. til brug for alle i FynBus, denne bookes igennem kalenderen. Denne tjenestebil er en Toyota aygo hvor maksimalt er plads til 4 personer med god vilje. Grundet at bilens størrelse bruges denne ikke ret meget, hvorved Ansatte i Fynbus bruger deres egne biler mod kørsels godtgørelse. Bilen er nu blevet 5 år gammel og er klar til udskiftning, der indstilles til en ny tjenestebil med 4 døre som vil være til gavn for alle i fynbus. Der indstilles yderligere til at bilen bliver indpakket i film med reklame for FynBus.

2. til brug for trafikafdelingen, denne bruges til udkørsel af kontrollører i forbindelse med opgaver så som køretidsanalyser, uheld og kørsel med takst plakater osv. Bilen er nu blevet 5 år gammel og er klar til udskiftning, der indstilles til en ny tjenestebil med 4 døre og plads til at kunne medbringe forskellige effekter i bagagerummet.

Dekoration af FynBus-biler:

Ved indkøb af ny FynBus-bil anbefaler Kommunikation at bilen indpakkes så den designmæssigt ligner de øvrige biler. Den meget karakteristiske indpakning, der "forklæder" alle FynBus' biler som busser, sikrer både stor synlighed og genkendelighed i trafikken, og medvirker til den generelle markedsføring af den kollektive trafik.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

Sikker drift og trafikinformation

Målsætning og effekt

Det er vigtigt at vores medarbejdere at kunne benytte en tjenestebil sådan at man ikke er afhængig af medarbejdernes biler, desuden er vigtigt at vores personale har gode og velindrettede tjenestebiler, hvor de kan medbringe det nødvendige materialer til møder, kontrol eller andet.

Ressourcer

Der er ikke indhentet tilbud på to nye tjenestebiler men markedet er undersøgt og der vurderes at prisen pr. bil vil være 160.000 kr.

Reklame indpakning af tjenestebiler vurderes til 15.000 kr. pr. bil.

Den samlede omkostning vil således være 350.000 kr.

Der er ikke indregnet eventuel byttepris for de nuværende tjenestebiler, men de vurderes til 30.000 pr. stk. minimum.

Der ansøges om 290.000 til udskiftning af begge tjenestebiler.

Timing og kommentarer

Dato: Juni 2016 - Udarbejdet af: Theis Brandt



2. Videreudvikling af mobilbillet (FynBus App)

Baggrund og problemstilling

I juni 2012 fik FynBus en mobilbillet, der gjorde det muligt at billettere via smartphone og betale via kreditkort. I dag er det via mobilbilletten muligt at købe en enkeltbillet til barn eller voksen til rejser i hele FynBus' område.

Siden mobilbillettens tilblivelse har også andre trafikskaber etablerede lignende løsninger, og i dag kan man købe digitale klippekort i hhv. DSB, Sydtrafik, Movia og Midttrafik, ligesom det også i flere trafikskaber er muligt også at købe andre billetprodukter som en del af mobilbilletten.

I FynBus kan man udover mobilbilletten, købe digitale eventbilletter, samt sms-billetter til enkeltpersoner og grupper. Set i lyset af rejsekortets komme til januar 2017, hvor en lang række af FynBus velkendte billetprodukter forsvinder vurderes behovet for at tilpasse den nuværende mobilbillet, så den også kan dække nuværende og fremtidige behov, at være fuldt tilstede.

Derfor foreslår FynBus, at der afsættes økonomiske midler til at iværksætte videreudvikling af mobilbilletten til en egentlig FynBus App, både så den bringes up-to-date i forhold til at løse fx behov for tidsbestemte eventbilletter og mindre grupperejser, som det kendes fra sms-billetten i dag, men så den også er klar til at dække nye behov, som fx periodekortrejser og klippekortrejser ligesom en FynBus App vil kunne være en supplerende dialogkanal i forhold til kunderne.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

De produkter, der i dag tilbydes via SMS eller mobilbillet, udgør den del af FynBus' billetprodukter, der forventes at eksistere efter implementering af rejsekortet.

Målsætning og effekt

Det er målsætningen at FynBus App skal være den primære platform for rejsehjemmel uden for rejsekortet.

Effekten skal være flere solgte mobilbilletter, samt at kunderne oplever at det er nemt og overskueligt at rejse med kollektiv trafik i FynBus' trafikområde.

Ressourcer

Der afsættes kr. 500.000 inkl. moms som skal investeres i udbygning og udvikling af den eksisterende mobilbillet.

Timing og kommentarer

Projektstart: Forår 2017

Behovsafklaring, kravspecifikation, løsningsbeskrivelse, udvikling og implementering.

Udarbejdet af: MBK/JGH



3. Opgradering af terminaler på OBC

Baggrund og problemstilling

FynBus etablerede i 2010-2011 en trafikinformationsløsning på Odense Banegård Center. Løsningen blev finansieret staten på baggrund af bevilliget ansøgning via Passagerpuljen.

Trafikinformationen var en del af det samlede projekt for terminalforholdene, hvor taxa blev flyttet til OBC's nordside og alle busser samlet syd for skinnerne, hvor der blev etableret yderligere holdepladser for busser på det areal Taxa forlod.

Anlægsprojektet blev også finansieret af Trafikstyrelsen, med bidrag fra Odense Kommune, på baggrund af bevilliget ansøgning fra fremkommelighedspuljen.

I forbindelse med køreplansskiftet august 2016 er busserne ikke længere samlet på én terminal. Det skyldes påbegyndelse af arbejderne med Letbanen og senere omlægning af trafikafviklingen.

Ny placering af busser medfører, at passagerflowet og skifte er blevet anderledes i Odense Banegård Center.

FynBus foreslår derfor at den dynamiske trafikinformation opdateres så den passer til de nye forhold, i praksis betyder det ændring af skærmlacering med mere, som kan kombineres med nødvendig reinvestering, da skærme og PC'ere er 5-6 år gamle, og dermed modne til udfasning.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

Projektet passer ind i strategiens hovedpunkt I "Trafikinformation på trafikknudepunkter". OBC er markant det største trafikknudepunkt på Fyn.

Målsætning og effekt

At fastholde flest mulige kunder i en tids med store omlægninger.

Ressourcer

Der afsættes kr. 300.000 inkl. moms som skal investeres i forbedret løsning ud fra kortlægning af nyt passagerflow.

Timing og kommentarer

Projektstart: Forår 2017

Behovsafklaring, kravspecifikation, tilbudsindhentning og ophængning.

Udarbejdet af: SJ



4. Økonomiintegration Handicapkørsel og Teletaxi

Baggrund og problemstilling

Projektet "Økonomiintegration Handicapkørsel og Teletaxi" har fokus på at få en integration mellem kørselssystemerne, der bruges til flextrafik, og FynBus' økonomisystem. Projektet er delt i 2 spor:

Handicapkørsel: I dag betaler handicapkunder deres egenbetaling i bilen direkte til chaufføren. Der er et ønske om, at gøre denne proces mere automatiseret og samtidig få kontanterne ud af bilerne.

Teletaxi: I dag omfatter håndteringen af dankortbetalinger fra teletaxi-kunder kun opkrævning af egenbetalinger og registrering af disse i kørselssystemet. Herudover håndterer FynBus rykkerhåndtering og spærprocedure for de transaktioner, der ikke kunne opkræves, i økonomisystemet. Der er et ønske om at gøre processen mere automatiseret.

Relation til Fynbus' strategi og andre projekter

Projektet har relation til indsatsområde 2 "Målrettet salg og markedsføring" i FynBus' "Strategi for Flere passagerer 2015", herunder den målrettede indsats "Øget selvbetjening".

Målsætning og effekt

Handicapkørsel: Formålet med løsningen er en øget automatisering af håndteringen af egenbetalinger og abonnement. Kunderne vil dermed ikke skulle huske kontanter til ud- og hjemtur, og chaufføren slipper for penge i bilen.

Teletaxi: Formålet med løsningen er at lette håndteringen af rykkere og igangsætte en automatisk spærprocedure for teletaxikunder hos FynBus. Der vil skulle bruges mindre tid på administration, og sagsbehandlingstiden opleves af kunderne som kortere og enklere.

Ressourcer

Bemanding: Medarbejdere i Økonomi, Flextrafik og Kommunikation. (Projektejer: HEN)

Omkostninger, ca.: Integration Teletaxi: 30.000 kr. + Integration Handicap: 70.000 kr. = 100.000 kr.

Timing og kommentarer

FynBus' it-leverandør Flexdanmark har meldt ud, at det pt. ikke er muligt at komme med et bud på, hvornår Flexdanmarks egen it-afdeling kan levere deres del af opgaveløsningen på begge projekter.

I forhold til Teletaxi så har Flexdanmark til gengæld foreslået en overgangsløsning.

Følgende deadlines forventes: Overgangsløsning Teletaxi igangsættes i 2015, Teletaxi medio 2016 og Handicapkørsel ca. Q3 2016.

Dato: August 2015

Udarbejdet af: HJC

Rejseregler
Gældende for hele landet
Gyldig fra 15. januar 2017

Udkast

Indhold

1. Generelt.....	4
1.1 Anvendelsesområde.....	4
1.2 Serviceydelser.....	4
2. Rejsehjemmel.....	5
2.1. Regler og priser.....	5
2.2 Kundetyper.....	5
2.3 Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4 Brug af rejsehjemmel.....	6
2.4.1 Brug af billetter og kort.....	7
2.4.2 Brug af rejsekort.....	7
2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app).....	7
2.5 Refusion og ombytning.....	7
2.6 Kontrol af rejsehjemmel.....	8
2.7 Kontrolafgift.....	8
2.8 Misbrug af rejsehjemmel.....	9
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap.....	9
3.1 Assistance.....	9
3.2 Ledsageordning.....	10
3.3 Medtagning af hjælpemidler.....	10
4. Bagage cykler og andre medbragte genstande.....	11
4.1 generelt.....	11
4.2 Personlig bagage.....	11
4.3. Cykler.....	11
4.3.1. Supplerende regler om cykler.....	12
4.3.2 Særligt om ladcykler og tandemcykler.....	12
4.4 Barne- og klapvogne.....	12
4.5 Særlig bagage.....	13
5. Dyr.....	13
5.1 Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	13
6. Mad og drikke.....	13
7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	13
8. Standsning.....	14
8.1. Behovsstandsning i tog.....	14

8. 2. Standsning mellem busstoppesteder	14
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer.....	14
10. Forbud mod rygning	14
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	15
12. Afvisning og bortvisning	15
13. Erstatning.....	15
13.1 Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	15
13.2 Erstatning i forbindelse med buskørsel.....	16
14. Driftsforstyrrelser	16
14.1 Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	16
14.2 Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder Metro og lokalbaner)	17
14.3 Begrænsning af ansvar	17
15. Hittegods	17
16. Klager	17
17. Kundeservice	18
For information og henvendelser vedrørende Rejsekortet:	18
For information og henvendelser vedrørende Sjælland:	18
For information og henvendelser vedrørende Bornholm, Fyn og Jylland:.....	18
Øvrige adresser:.....	19
18. Ændring af rejseregler	20
19. Ikrafttræden	20
20. Lovgivning.....	21
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser	21
Bilag	21

1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab i henhold til lov om jernbane og lov om trafikselskaber.

1.1 Anvendelsesområde

De fælles rejseregler gælder for rejser med ovenstående selskaber i Danmark. Det vil sige rejser med busser, havnebus, Metro, lokalbanetog samt rejser med Arriva Tog og DSB.

Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport. Ved dubleringstransport forstås ekstra transport for at øge kapaciteten.

Sjælland: Ved lokalbanetog forstås tog, der køres af Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er opdelt i: Lokaltog region H, som driver Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, og Lokaltog region S, der driver Lollandsbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen.

Jylland: Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen. Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen og Odderbanen. Nordjyske Jernbaner A/S, der driver Skagensbanen og Hirtshalsbanen.

For rejser med tog mellem Danmark og udlandet gælder "General Conditions of carriage" (Almindelige Rejsevilkår) og de transporterende selskabers vilkår.

For rejser med tog udelukkende i udlandet gælder det transporterende selskabs vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskabers hjemmesider for disses forretningsbetingelser.

Rejsehjemlen er kundens dokumentation for retten til at blive transporteret. Rejsereglerne udgør sammen med gyldig rejsehjemmel aftalen mellem kunden og det benyttede selskab. Der kan dog for visse typer rejsehjemmel være fastsat specielle regler, som også udgør en del af aftalen. Dette vil fremgå i forbindelse med købet.

Rejser med bus, tog og metro er i øvrigt omfattet af den til enhver tid gældende lovgivning, herunder EU-regulering om passagerrettigheder, jf. pkt. 20.

1.2 Serviceydelse

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på www.rejseplanen.dk, på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier.

Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder.

Det er kundens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen. Selskaberne bestræber sig på at overholde de oplyste ankomst- og afgangstider og oplyse om hændelser, der kan afbryde eller forsinke rejsen.

Kunden er selv ansvarlig for valg af afgang og skal ved tilrettelæggelse af sin rejse beregne rimelig tid til at kunne nå frem til sit bestemmelsessted eller forbindelsessted. Forsinkelser kan medføre, at skift til andet transportmiddel ikke opnås. Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af reglerne i afsnit 14.

2. Rejsehjemmel

Ved rejsehjemmel forstås den billet eller det kort, som rejsen foretages på, herunder rejsekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

2.1. Regler og priser

For rejser på Sjælland gælder priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jf. www.dinoffentligetransport.dk samt www.dsb.dk.

For rejser vest for Storebælt er landet opdelt i takstområder. For rejser med DSB eller Arriva Tog i mere end ét takstområde samt mellem landsdelene, gælder priser og produktbeskrivelser for DSB og Arriva Tog's billetter og kort jf. www.dsb.dk samt www.arriva.dk

For rejser med bus og tog indenfor takstområderne i Sydtrafik, i Midttrafik og i Nordjyllands trafikselskab gælder priser og produktbeskrivelser jf. www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk samt www.nordjyllandstrafikselskab.dk.

For rejser med bus på Bornholm samt på Fyn gælder priser og produktbeskrivelser for henholdsvis BAT og Fynbus' billetter og kort jf. www.bat.dk og www.fynbus.dk

For rejser med DSB på Fyn gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jf. www.dsb.dk

For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund jf. www.dsb.dk

Der kan være enkelte produkter, hvor reglerne afviger fra ovenstående. Der henvises til de enkelte hjemmesider jf. ovenfor.

For links til hjemmesider henvises til afsnit 21.

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

På www.rejseplanen.dk er det muligt at beregne prisen for de fleste rejser. For mere information om priser og produkter henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.2 Kundetyper

Det er kundens ansvar, at have en gyldig rejsehjemmel udstedt til korrekt kundetype.

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med voksen eller betalende barn (maks. to børn til og med 11 år)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Ung (fra 16 til og med 25 år eller modtager af SU)
- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 65 år og førtidspensionist under 65 år)
- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refnæs)
- Hund (stor hund (til barnepriis) eller hund i taske (gratis))
- Cykel

Herudover findes der yderligere en række kundetyper som er specifikke for de enkelte trafikvirksomheder. Der henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.3 Køb af rejsehjemmel

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

Ved rejser med bus kan kontantbillet købes ved påstigning. Visse buslinjer kan undtages herfra jf. nærmere oplysning på www.dinoffentligetransport.dk. Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner.

Billet kan kun købes før påstigning ved rejser med DSB's og Arrivas tog, med Metro og med lokaltog i region S, med Vestbanen samt med Midtjyske jernbaner (kun Odderbanen).

Billet kan købes efter påstigning i lokaltog region H, i Nordjyske jernbaner samt i Midtjyske jernbaner (kun Lemvigbanen).

Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, Arriva Tog's og Metro's stationer. Der kan derudover købes billetter i automater på de større stationer ved lokaltog region S, ved Vestbanen samt Midtjyske jernbaner (kun Odderbanen). Ikke alle billetter og kort kan købes i alle automater. Alle automater modtager mønter, og de fleste automater modtager også betalingskort.

Der er også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden samt via selskabernes hjemmesider (Se afsnit 21)

De fleste selskaber tilbyder også rejsehjemmel via mobile enheder (f.eks. mobiltelefon, smartphone og tablet). Denne service kan ikke tilgås hos alle teleselskaber, og på visse steder og tidspunkter har ikke alle teleselskaber den nødvendige dækning.

Nærmere information, om hvordan og hvor der kan købes rejsehjemmel, findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

2.4 Brug af rejsehjemmel

Kunden skal ved modtagelsen af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

Kunden skal have gyldig rejsehjemmel ved indstigning herunder sikre sig, at rejsekortet er korrekt checket ind. Kunden kan forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner til den ordinære rejsehjemmel. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Regler for køb og brug af tilkøbsbillet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.

Dette gælder også ved rejser med bus. Chaufføren udfører ikke systematisk billetkontrol, men kan give vejledning ved kundens forespørgsel.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, medmindre dette fremgår af rejsehjemlen, og der garanteres ikke en siddeplads. For visse busser og tog kan der opkræves særlige tillæg, fx nattillæg. Dette vil fremgå af køreplanerne.

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed og denne udløber under rejsen, gælder rejsehjemlen ikke længere end til førstkomende endestation. Hvis der er tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen, er rejsehjemlen ikke gyldig længere end den påtrykte tidsbegrænsning, selv om kunden er steget på, inden tidsbegrænsningen startede. For rejsekort gælder dog særlige regler (se www.rejsekort.dk/kortbestemmelser).

For rejser med bybus i Århus kommune gælder, at kunden skal stige af bussen senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk)

2.4.1 Brug af billetter og kort

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (fx Fårupkort) er korrekt udfyldt og gælder for hele rejsen og det område, der skal rejses i.

Billetter eller kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som er påtrykt billetten eller kortet.

Mobilklippekort er gyldige i den periode, og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

Billetter og mobilklippekort skal også være gyldige i den fjerneste (dyreste) zone, som rejsen går igennem.

Pendlerkort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkortet skal være gyldigt til alle zoner, der rejses igennem og dermed det område kortet dækker.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen. Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget. Transportmidlet skal forlades ved førstkommande endestation.

2.4.2 Brug af rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og Samsø. Rejsekort skal være checket ind, inden rejsens start. Rejsekort skal også checkes ind hver gang der stiges om til en bus, et tog eller i metro, og checkes ud ved rejsens afslutning. Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet.

For rejser med rejsekort gælder desuden reglerne i rejsekort kortbestemmelser jf. www.rejsekort.dk.

2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påstigning. Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale - det kan f.eks. ske ved scanning.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 21)

2.5 Refusion og ombytning

Kunden kan kun få refunderet eller ombyttet sin rejsehjemmel, hvis dette udtrykkeligt er fastsat for det enkelte produkt.

Kunden skal ved evt. refusion eller ombytning forevise den originale rejsehjemmel. Selskaberne kan opkræve gebyr.

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

Læs mere om refusion og ombytning på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

For så vidt angår indløsning af saldo på rejsekort, henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på www.rejsekort.dk.

2.6 Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også, umiddelbart efter at kunden har forladt bussen, eller er steget af toget og indtil perronen eller Metroens område forlades.

Nogle billettyper kan købes som Print-Selv billet. Print-Selv billet på papir eller skærm skal sammen med det valgte ID vises ved billetkontrol. Billetten skal vises i sin helhed og det skal være muligt at scanne koden på billetten.

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved at der kan scrolles eller bladres efter behov eller ved at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked, eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet er bestilt.

Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende, vil en efterfølgende visning ikke blive accepteret, jf. dog pkt. 2.7 om rejse uden pendlerkort.

Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

2.7 Kontrolafgift

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, fx hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. for hvornår cykler må medtages). Kunder, der rejser alene på andres personlige rejsekort eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser også uden gyldig rejsehjemmel.

Kontrolafgiften udgør 750 kr. for voksne og 375 kr. for børn og hunde. For cykler er afgiften 100 kr.

Kontrolafgifter ved rejser over Øresund med DSB kan også betales i SEK og udgør da 1.000 SEK (voksne), 450 SEK (børn og hunde) og 150 SEK (cykler).

Kontrolafgiften udgør i ovennævnte tilfælde rejsehjemmel til en uafbrudt rejse til den station, som kunden oplyser, og kun med det selskab, der har udstedt afgiften. I busser udgør kontrolafgiften rejsehjemmel til bussens endestation.

Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

Kunder, som ikke har checket rejsekort ind ved skift af transportmiddel, rejser også uden gyldig rejsehjemmel. I denne situation udgør kontrolafgiften 10 kr.

Kunden skal legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Kunden skal kvittere for modtagelse af kontrolafgift, hvoraf fremgår navn, adresse, fødselsdato og underskrift. Der kan foretages

opslag i CPR-registeret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet.

Selskaberne kan erstatte kontrolafgiften med et ekspeditionsgebyr på 125 kr. mod samtidig betaling af den ordinære billetpris, hvis særlige forhold gør sig gældende.

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften ændret til et ekspeditionsgebyr på 125 kr. Der kræves herfor at kopi af periodekortet fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glemmt-kort ordningen og ved kontrol i DSB-tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer, rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse via SKAT. Ved overtagelse af gælden beregner SKAT sig et gebyr, der tillægges gælden. For DSB og Arriva kan inddrivelse ligeledes ske ved inkassobureau.

Enhver indbetaling på kontrolafgiften anvendes først til dækning af eventuelle påløbne, ikke-betalte renter og gebyrer og dernæst til afdrag på selve hovedstolen.

2.8 Misbrug af rejsehjemmel

Rejsehjemmel må ikke misbruges. Det betragtes eksempelvis som misbrug, hvis

- der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer,
- nummeret på pendlerkortets stamkort og værdiindlæg ikke er ens,
- rejsehjemlen er forfalsket eller videresendt,
- billede på pendlerkort ikke er fastgjort,
- kunden rejser på en anden kundetype, end kunden er berettiget til
- kunden rejser på en andens rejsekort personlig eller anden personlig rejsehjemmel

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug medfører, at rejsehjemlen inddrages, at forholdet anmeldes til politiet, og at selskabet foruden almindelig kontrolafgift kan fremsætte erstatningskrav.

Ved misbrug af mobilbilletter gælder, at ved begrundet mistanke om misbrug eller overtrædelse af reglerne kan både afsender og modtager af rejsehjemlen blive retsforfulgt og/eller spærret for køb af mobilbilletter/-kort.

Læs mere om regler for spærring hos de enkelte trafikvirksomheder på de respektive hjemmesider (se afsnit 21).

3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

3.1 Assistance

Kørestolsbrugere og personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få assistance til at stige på og af toget og til medtagning af kørestol efter det enkelte selskabs nærmere vilkår jf. nedenfor. Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages gratis, forudsat at der efter personalets vurdering er plads.

S-tog, lokalbanetog, Metro og Øresundstog

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog, lokalbanetog, Metro og Øresundstog. Dette gælder ikke Vestbanen.

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

Tilkald af personale sker ved tegn til lokomotivføreren ved indkørsel til perron eller på visse lokalbaner ved tryk på kørestolsknap udvendig på toget. Udstigning aftales med lokomotivføreren, eller der trykkes på kørestolsknap i toget.

Nærmere information om handicapservice i lokalbanetog kan fås ved kontakt til selskabernes kundecentre (se afsnit 17)

Særligt for Metro:

Ved brug for hjælp eller for ekstra tid ved af- og påstigning, kan kunden kontakte Metroens stewards eller kontrolrummet ved brug af de gule opkaldspunkter i metrotogene og på perronerne (grøn INFO-knap og ved akut fare, rød ALARM-knap).

DSB og Arriva Tog

Information om DSB's og Arriva tog's tilbud findes på deres hjemmesider og i brochuren Handicapservice.

Her findes oplysning om mulighed for spontanrejser, assistance, ledsagerordninger, tidsfrister og bestilling af assistance, maksimal størrelse på kørestole og hjælpemidler og om mulighederne på internationale rejser med tog.

Busser

Ved rejse med bus skal kørestolsbrugeren som hovedregel selv sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen. Køres ruten af en bus med lift, skal kunden have hjælp af chaufføren ved ind- og udstigning. Tjek www.rejseplanen.dk om mulighederne for at medtage kørestole.

Kørestolen skal placeres som anvist i bussen. Kørestolen skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen.

[3.2 Ledsageordning](#)

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få en ledsager med på rejsen til nedsat pris mod forevisning af Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund og medlemskort til Synscentret Refnæs. Både indehaver af kortet og en eventuel ledsager kan rejse på enkeltbillet. Et rejsekort kundetype handicap til børnetakst, kan også anvendes, dog undtaget bybusser i Århus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet manden med den hvide stok, hundehoved og hånd eller ID-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt ID-kort).

[3.3 Medtagning af hjælpemidler](#)

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder. I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse. En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cykel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

El-scooter (mini crosser) kan kun medtages i tog og metro samt i Midttrafiks bybusser. Den maksimalt tilladte størrelse og vægt samt eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17)

4. Bagage cykler og andre medbragte genstande

4.1 generelt

Selskaberne transporterer kun den bagage, den enkelte kunde selv kan medtage. Kunden har ansvaret for bagage, cykler og andre medbragte genstande under rejsen og for eventuel skade, disse forvolder i forhold til selskaberne, personale eller andre kunder.

Kunden skal selv sørge for ind- og udlæsning af personlig bagage, cykler og andre medbragte genstande, og disse skal placeres, så de ikke er til gene.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads og om bagagen er til gene eller tilsmudser.

4.2 Personlig bagage

Personlig bagage som kufferter, rygsække, tasker eller lignende kan medtages gratis som håndbagage i det omfang, der er plads.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

Som bagage kan også medtages sammenklappede cykler i emballage. Emballagen skal omslutte cyklen fuldstændigt. Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Desuden kan effekter, der ikke overholder målene medtages, hvis personalet vurderer, de ikke generer driften og de øvrige passagerer.

Personalet kan give nærmere anvisninger om placering af den medbragte bagage.

4.3. Cykler

Cykler kan medtages i tog herunder lokalbanetog samt metro og havnebusser.

På Sjælland medtages cykler i alle busser bortset fra de buslinjer, der specifikt fremgår af "Oversigt over buslinjer, som ikke medtager cykler" se www.dinoffentligetransport.dk

På Fyn og i Jylland medtages cykler generelt ikke i bybusser. På øvrige ruter medtages cykler i det omfang pladsforholdene tillader det eventuelt i bussens bagagerum. Se nærmere på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

Det er personalet, som vurderer, om der er plads. Cykler skal være fastspændt og under opsyn på hele turen.

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre sin rejse med cyklen, selv om kunden er steget på, inden tidsbegrænsningen startede. (Se nærmere om tidsbegrænsninger i afsnit 4.3.1)

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde.

Der kan kun medbringes almindelige to-hjulede cykler og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lign. Der er dog enkelte undtagelser for tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.3.2. Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må heller ikke medtages.

Børnecykler betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage.

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i Region H og i Midtjyske Jernbaner (kun Lemvigbanen). Det er også gratis i Arrivas tog udenfor myldretiden. I de Nordjyske jernbaner kan kunden gratis medtage cykel, når kunden rejser på et pendlerkort.

Ved al øvrig transport med bus, metro og tog kræver det en cykelbillet. Der kan ikke købes cykelbillet i busser på Sjælland. For priser og nærmere bestemmelser henvises til trafikvirksomhedernes hjemmesider (se afsnit 21)

4.3.1. Supplerende regler om cykler

For visse buslinjer på Sjælland samt for Metroen må cykler ikke medbringes på hverdage mellem 7.00 og 9.00 samt mellem 15.30 og 17.30. I samme tidsrum må der ikke stiges af og på et S-tog på Nørreport station med cykel. For mere information se www.dinoffentligetransport.dk

Cykler kan medbringes i havnebusserne, i lokalbanetog og i DSB's og Arrivas tog i hele driftstiden.

Ved rejser over Storebælt med DSB kræves udover cykelbillet en pladsbillet til cykel i perioden fra 1. maj til 31. august (begge dage inkl.)

Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

4.3.2 Særligt om ladcykler og tandemcykler

Tandemcykler kan ikke medtages i metro, busser og lokalebanetog.

I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, Interregionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arriva-tog, kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads. Der betales 2 gange den pris, der skulle have været betalt for en almindelig cykel. I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages.

Kunder i DSB- og Arriva-tog, der er omfattet af Ledsageordningen eller har legitimationskort fra Dansk Blindesamfund betaler i henhold til Ledsageordningen, jf. pkt. 3.3, det samme som for en almindelig cykel.

Ladcykler kan alene medtages i DSB's tog over Øresund mellem stationerne Københavns Lufthavn, Kastrup og Hyllie.

4.4 Barne- og klapvogne

Barne- og klapvogne, herunder løbevogne, der anvendes til transport af børn, kan medtages gratis i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I InterCityLyn og InterCity skal der altid reserveres plads. I disse tog er det nødvendigt at sammenklappe barnevogne med bredde på over 76 cm.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges.

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen og være bremsset. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5 Særlig bagage

Våben og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til almindelig husholdningsbrug, og kun når de opbevares i original salgsemballage til detailhandelsbrug og i øvrigt håndteres forsvarligt under rejsen.

5. Dyr

Mindre dyr, herunder små hunde, må medbringes gratis i bus, tog og metro efter reglerne for håndbagage i pkt. 4.2, forudsat at de under hele rejsen er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse.

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende. For større hunde betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor pr. kunde. Se dog afsnit 5.1.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet manden med den hvide stok, hundehoved og hånd eller ID-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt ID-kort).

Kunder med dyr skal vise særligt hensyn over for øvrige kunder og følge personalets anvisninger. Dyr må ikke være på sæderne.

5.1 Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde i snor ikke medbringes i bybusserne.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A-busser (med undtagelse af A-busserne i Køge, Roskilde, Næstved, Holbæk og Helsingør).

I Trafikselskabet Movia kan større hunde derudover ikke medbringes på hverdage mellem 7.00 - 9.00 og mellem 15.30 - 17.30 i andre busser i zone 1-4, 30-33 og 40-44.

Af hensyn til øvrige kunder er særlige pladser i bussen, i metro og afdelinger i toget friholdt for dyr. Der henvises til skiltning i bus og tog. For yderligere retningslinjer henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

6. Mad og drikke

I tog, i Metro samt busser i Midttrafiks område er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang tilladt.

I alle øvrige busser må mad og drikkevarer ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsnavning som f.eks. is, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

7. Mobiltelefoner, computere med videre

Det er tilladt at bruge mobiltelefoner, computere med videre, hvis der tages hensyn til øvrige kunder og personalet. I stillezoner i tog skal alt udstyr være på lydløs.

Hvis der afspilles musik, film og lignende, skal der bruges høretelefoner. Personalet kan bede kunden om ikke at benytte sådanne enheder, hvis det efter personalets vurdering er til gene.

Stillezoner er forbeholdt kunder, der ønsker fred og ro på rejsen. Der må derfor ikke tales i stillezonen. Det er tilladt at spille musik mv., hvis der benyttes høretelefoner, og andre kunder ikke kan høre musikken. Tastaturtoner og lyde på mobiltelefoner og computere skal slås fra. Mobiltelefoner må ikke benyttes til samtaler.

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arrivas og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser på disse stationer kun hvis der er kunder at optage eller afsætte.

Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"- knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning skal aktivere passagersignal på perronen hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne.

Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. På www.rejseplanen.dk oplyses, om vinkestrækninger. X-busser standser KUN ved de anførte stoppesteder.

Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

Når kunden ønsker at stige af bussen på en vinkestrækning, skal kunden i god tid bede chaufføren om at stoppe. Der stoppes kun på strækninger hvor det er lovligt at standse ifølge færdselsloven. Det er chaufføren, der afgør, om det er lovligt og forsvarligt at standse bussen.

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

Det er forbudt at forhindre togdøre og tunnelstationernes perrondøre i at lukke. Overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

Misbrug af nødbremser anmeldes til politiet og straffes med bøde, samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

I toget forefindes nøddøråbnere. Toget må ikke forlades uden for stationerne, undtagen efter ordre fra personalet. Misbrug af nøddøråbnere anmeldes til politiet og straffes med bøde.

10. Forbud mod rygning

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog og metro uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer (herunder S-tog), på metrostationer og på Arrivas stationer samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.

Alle, der ønsker at indsamle underskrifter, lave optagelser, uddele/sælge materiale, optræde og lignende i transportmidlet eller inden for selskabernes områder, skal have skriftlig tilladelse af selskaberne.

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber.

12. Afvisning og bortvisning

Personalet har ret til at afvise eller bortvise kunder fra transportmidler eller stationsområder, hvis de efter personalets vurdering er til gene. Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise kunder, der:

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde.
- opfører sig støjende
- tilsmudser sæder, mv.
- har medbragt dyr, som er til gene
- opholder sig på stationsområder uden berettiget ærinde.

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

Afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde medfører ikke krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet billet eller kort.

13. Erstatning

13.1 Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro

Selskabernes ansvar for skade på kunder og håndbagage er reguleret i lov om jernbane og forordning om jernbanepassagerers rettigheder[1], jf. pkt. 20, der også finder anvendelse ved indsættelse af erstatningstransport.

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 16.100 kr. (2016) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Hvis en kunde kommer til skade eller bliver dræbt, skal selskabet udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade, jf. reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

[2] Erstatningsbeløbet reguleres automatisk hvert år pr. 1. januar i henhold til lov om jernbane.

13.2 Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvar for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen.

Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere.

Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet.

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forårsager ved færdselsuheld eller eksplosion eller brand, der stammer fra brændstofanlæg i køretøjet.

Hvis skaden sker på anden måde, betales erstatning efter lovgivningens almindelige regler. Erstatningen for håndbagage kan i disse tilfælde ikke overstige 9.000 kr. for hver kunde. Denne grænse gælder dog ikke, hvis busselskabet har handlet forsætligt eller groft uagtsomt.

Ved beskadigelse af kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger, ydes altid erstatning, der svarer til omkostningen ved erstatning eller reparation af udstyret.

Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus og lokalbanetog) samt
- Rejsegaranti for rejser med Metro
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jf. nedenfor afsnit 14.2)

14.1 Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved rejsetidsgaranti forstås: - en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse.

Ved rejsegaranti forstås: - en refusion af udgifter til alternativ befordring (herunder taxa), når forsinkelse eller forbikørsel forårsager ventetid.

Kunden skal søge information hos det selskab, der er benyttet på rejsen:

DSB rejsetidsgaranti

Arriva rejsetidsgaranti

Metro rejsegaranti

Movia rejsegaranti

Fynbus rejsegaranti

Sydtrafik rejsegaranti

Midttrafik rejsegaranti

Nordjyllands trafikselskabs rejsegaranti

BAT rejsegaranti

14.2 Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder Metro og lokalbaner)

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder artikel 17 ved transport i tog (herunder lokalbanetog) og metro. Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber. Ved rejse med tog gælder forordningens regler om godtgørelse også i tilfælde af force majeure. (Se afsnit 22 for bilag)

14.3 Begrænsning af ansvar

Ud over rejsetidsgarantierne, jf. pkt. 14.1 og reglerne i pkt. 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

Det gælder dog ikke, hvis selskaberne er erstatningsansvarlige efter dansk rets almindelige regler.

Selskaberne er aldrig erstatningsansvarlige, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for selskabernes kontrol, så som forhold hos tredjemand, ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

Selskaberne er ikke ansvarlige for manglende plads i bus eller tog.

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet, jf. lov om hittegods. Andre glemte genstande opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet. I busser opbevares andre glemte genstande hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til kundecenteret hos det selskab, som kunden har rejst med. Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften. Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter. Alle klager skal ske skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen.

Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet. For henvendelser vedrørende rejsetidsgaranti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes.

Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende.

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby, tlf. 36 13 18 91.

17. Kundeservice

Information om bus, tog og metro kan findes på selskabernes hjemmesider eller ved henvendelse til kundecentrene.

[For information og henvendelser vedrørende Rejsekortet:](#)

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For information og henvendelser vedr. landsdelstrafikken:

DSB kundecenter

tlf. 70 13 14 15

e-mail: kundehenv@dsb.dk

www.dsb.dk

[For information og henvendelser vedrørende Sjælland:](#)

DOT Kundecenter

tlf.: 70 15 70 00

www.dinoffentligetransport.dk

[For information og henvendelser vedrørende Bornholm, Fyn og Jylland:](#)

Bornholms amts trafikelskab (BAT) kundecenter

tlf.: 56 95 21 21

e-mail: post@bat.dk

www.bat.dk

Fynbus kundecenter

tlf.: 63 11 22 00

e-mail til: fynbus@fynbus.dk

www.fynbus.dk

Arriva Tog kundecenter

tlf.: 70 27 74 82

e-mail: kundeservice@Arriva.dk

www.arriva.dk

Nordjyllands Trafikselskab kundecenter

tlf. 98 11 11 11

www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Midttrafik kundecenter

tlf. 70 21 02 30

www.Midttrafik.dk

Sydtrafik kundecenter

tlf.: 70104410

e-mail til: post@sydtrafik.dk

www.sydtrafik.dk

Øvrige adresser:

Lokaltog A/S Region H

Nordre Jernbanevej 31

3400 Hillerød

Lokaltog A/S region S

Toldbuen 1

4700 Næstved

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation

for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19

www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner

Skydebanevej 1 B

9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Vestbanen A/S

Østergade 17

6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned før de træder i kraft.

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 15. januar 2017

Samtidig ophæves: Rejseregler for DSB, Metro og Movia af 15. januar 2016, Bornholms amts trafikelskab...., Fynbus, Sydtrafik....., Midttrafik....Midtjyske jernbaner, Nordjyllands Trafikselskab....., Nordjyske jernbaner.....

Rejsereglerne kan findes på selskabernes hjemmesider eller fås gratis ved henvendelse til selskaberne

20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er;

Lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015.

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013.

Jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015.

Lov om pakkerejser, jf. lov nr. 472 af 30. juni 1993.

Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. 73 af 2. februar 2009.

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, bkg. nr. 1161 af 6. oktober 2015

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

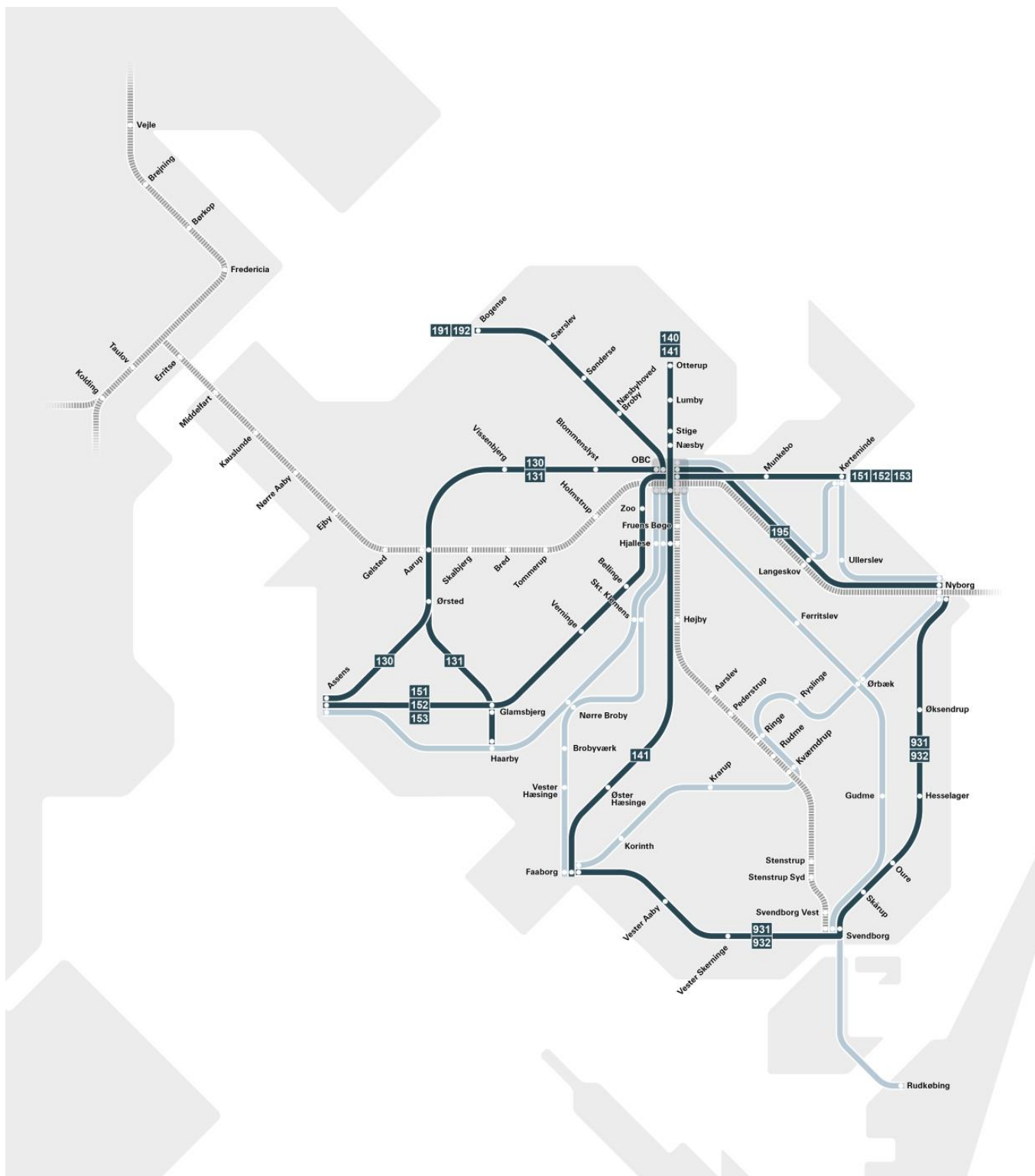
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

Eksempel på henvisning: www.dsb.dk/priser og produkter

Bilag

Særligt uddrag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Bilag 7.1 R-busnet kort



140 Otterup – Odense - Faaborg
Afgange pr. time ml. 13-18 er:
4 Regionale / 5 Bybus
Fordeling af påstigninger på ●
1.402 Regionale
6.518 Bybus

150 Kerteminde – Odense - Faaborg
Afgange pr. time ml. 13-18 er:
4 Regionale / 4 Bybus
Fordeling af påstigninger på ●
12.837 Regionale
20.614 Bybus

Bilag 7.2
Odense stop R-busnet

191 Bogense – Odense
Afgange pr. time ml. 13-18 er:
2 Regionale / 5 Bybus
Fordeling af påstigninger på ●
1.456 Regionale
711 Bybus

130 Odense Vissenbjerg
Afgange pr. time ml. 13-18 er:
2 Regionale / 4 Bybus
Fordeling af påstigninger på ●
3.217 Regionale
7.650 Bybus

195 Nyborg – Odense
Afgange pr. time ml. 13-18 er
2 Regionale / 2 bybus
Fordeling af påstigninger på ●
1.071 Regionale
565 Bybus

- Her stopper regionalbus og bybus
 - Her stopper kun bybus
 - Letbanekorridor, få stop når vejarbejde starter
- Anm.: Påstigningstal er fra november 2015

Sag: Stoppestedsmønster for R-nettet og en generel stoppestedsklassifikation

Bilag 7.3. Passagereffekt af frekvensforøgelse og færre stop i Odense for R-net ruter

		Gns. køretid i minutter kl. 12 hverdage	Udvalgte stoppesteder i Odense nedlægges - fremover kun bybusstop	Reduktion i køretiden i minutter v. færre stop*	Reduktion i køretid i procent	Antal passagerer november 2015	Reduktion i antal passagerer for regional kørsel ved færre stop i Odense "bybus kunder"	Beregnet antal passagerer ved færre stop i Odense og hurtigere rejsetid	Forskel	Samlet årvirkning af frekvensforøgelse MED nedlæggelse af udvalgte stop i Odense, antal passagerer	Samlet årvirkning af frekvensforøgelse UDEN nedlæggelse af stop i Odense, antal passagerer
130	Odense-Vissenbjerg	40	Ingen stop efter Hauges Plads til OBC.	2	5%	37.319	3.217	933	-2.284	20.875	48.283
140	Otterup- Odense-Faaborg	95	Ingen stop fra Gammelsø til Ejlskovsgade. Fra OBC til Dalumvej stoppes kun ved OUH	3	3%	53.685	1.402	848	-554	53.142	59.794
150	Kerteminde - Odense - Assens	111	Fra Brolandvej kun stop ved Vollsmose Alle, Kochsgade Rundel til OBC. Fra OBC til Dalumvej stoppes kun ved OUH	4	4%	129.856	12.837	2.340	-10.497	-107.101	18.866
191	Odense - Bogense	53	Ingen stop fra Gammelsø til OBC.	1	2%	36.978	1.456	349	-1.107	30.523	43.809
195	Nyborg - Odense	60	Undlade enkelte stop fra Vildrosevej til OBC	1	2%	36.027	1.071	300	-771	33.434	42.683
930	Faaborg - Nyborg	101	Ikke relevant	0	0	0	0	0	0	30.397	30.397
I alt				11		293.865	19.983	4.769	-15.214	61.269	243.832
								Merindtægter v. 10,1 kr. pr. tur		618.822	2.462.703
Anm.	Passagertal er fra november 2015 korrigeret for ruteændring på 140 der kører over Falen fra august 2016.										
	Passagertallene er omregnet til en årseffekt i de sidste to kolonner. 930 er ikke relevant at nedlægge stop på.										
	*Reduktionen er estimeret på baggrund af en gennemsnitlig kørsel.										

Bilag 7.4. Sparede produktionsomkostninger ved hurtigere rejsetid og færre stop i Odense for R-net ruter

		Gns. køretid i minutter kl. 12 hverdage	Udvalgte stoppesteder i Odense nedlægges - fremover kun bybusstop	Reduktion i køretiden i minutter v. færre stop*	Flere afgange alle hverdag	Antal ture i alt med reduceret køretid**	Sparede omkostninger til kørsel årligt
130	Odense-Vissenbjerg	40	Ingen stop efter Hauges Plads til OBC.	2	11	15.178	236.897
140	Otterup- Odense-Faaborg	95	Ingen stop fra Gammelsø til Ejlskovsgade. Fra OBC til Dalumvej stoppes kun ved OUH	3	11	34.285	802.693
150	Kerteminde - Odense - Assens	111	Fra Brolandvej kun stop ved Vollsmose Alle, Kochsgade Rundel til OBC. Fra OBC til Dalumvej stoppes kun ved OUH	4	11	46.714	1.458.268
191	Odense - Bogense	53	Ingen stop fra Gammelsø til OBC.	1	11	18.534	144.639
195	Nyborg - Odense	60	Undlade enkelte stop fra Vildrosevej til OBC	1	11	17.678	137.959
930	Faaborg - Nyborg	101	Ikke relevant	0	0	0	0
I alt							2.780.456
Anm.	Passagertal er fra november 2015 korrigeret for ruteændring på 140 der kører over Falen fra august 2016.						
	Passagertallene er omregnet til en årseffekt i de sidste to kolonner. 930 er ikke relevant at nedlægge stop på.						
	*Reduktionen er estimeret på baggrund af en gennemsnitlig kørsel.						
	**Beregningsteknisk er forudsat, at den reducerede køretid kan opnås på 80% af alle ture.						

FYN I BEVÆGELSE

Infrastrukturstrategi 2017-35



byregion
fyn



FORSLAG I HØRING

Hvem har bidraget

Styring

Borgmesterforum - politisk styring
Kommunaldirektørforum - administrativ styring
De fynske Plan- og Trafikchefer – faglig styring

Projektstyring

Svendborg Kommune har varetaget den daglige projektledelse og kontakt til Planchefer, kommunaldirektører og Borgmestre

Projektgruppen

Jan Carlsson, Svendborg
Lisbeth Sommerlund, Faaborg-Midtfyn
Carsten Henriksen, Odense
Uffe Høybye, Middelfart
Poul H. Mathiesen, Byregion Fyn
Søren Junker, Fynbus
Erik Kjærgaard, Atkins

Tværkommunale arbejdsgrupper

Veje, godstrafik og færger
Tog, busser og kombinationsrejser
Cykling og gang

De fynske trafikpolitikere

Fyns Fremtid konference 6. nov. 2016
Formandsmøde, feb. 2016
Orintering i kommunerne, maj 2016

Byregion Fyn

Projektledelse, Svendborg Kommune
Facilitering af processen, Sekretariat
Byregion Fyn
Layout, kort og figurer, Sekretariat
Byregion Fyn

Ekstern rådgivning

Atkins Danmark A/S, Rådgiver
Danmark Tekniske Universitet, trafik-analyser

Interessentinddragelse – sparring

Banedanmark
Cykelbranchen på Fyn
Dansk Industri - transport
De samvirkende Vognmænd
Destination Fyn
Fyns Erhverv
Region Syddanmark
SDU
Transportministeriet
Vejdirektoratet

HØRINGSdokument

1. Udgave, juli 2016
Udgiver: Byregion Fyn

De fynske borgmestres bestilling

De 10 fynske borgmestre besluttede i foråret 2015 at i gang sætte arbejdet med en fælles fynsk infrastrukturstrategi.

Baggrunden for udarbejdelsen af strategien er de oplevede udfordringer med at komme hurtigt, billigt og effektivt til og fra Fyn, og rundt på Fyn og øerne. Kommunerne efterspørger et strategisk grundlag for fynsk enighed og prioriteringer på infrastrukturområdet.

Formålet med infrastrukturstrategien er at fremme vækst i arbejdspladser, øge bosætningen og bidrage til trivsel og udvikling i alle egne på Fyn og øerne.

Strategien skal bidrage til at prioritere og fremme de mest relevante og nødvendige infrastrukturinvesteringer på Fyn, der skal realiseres i partnerskaber og i samarbejde med andre offentlige og private aktører.

Strategien fastholder, at den fælles interessevaretagelse i udgangspunktet skal koncentrere sig om de fra Strategi Fyn 2014-17 fire aftalte fælles overordnede prioriteringer: Udvidelse af E 20 fra Odense til Nørre Åby, Timemodellens udbygning, Ny 3. parallelle Lillebæltsforbindelse og Letbane Odense.

Vi glæder os til at komme i gang med opgaverne.

Lars Erik Hornemann, Svendborg Kommune

Jørgen Otto Jørgensen, Ærø Kommune

Hans Luunbjerg, Kerteminde Kommune

Kenneth Muus, Nyborg Kommune

Anker Boye, Odense Kommune

Morten Andersen, Norddys Kommune

Christian Thygesen, Faaborg-Midtfyn Kommune

Søren Steen Andersen, Assens Kommune

Steen Dahlstrøm, Middelfart Kommune

Bjarne Nielsen, Langeland Kommune

Juni 2016



Velkommen om bord

Jeg er glad for at kunne fremlægge (forslag til) første udgave af en fælles fynsk infrastrukturstrategi. De 10 fynske kommuner har i fællesskab udarbejdet et grundlag for vores arbejde frem mod 2035. Vi er blevet enige om de lange sigtelinjer og, har dermed skabt en vigtig forudsætning for at arbejde sammen og lykkes med vores mål.

Samarbejde er bydende nødvendigt for at skabe øget mobilitet på Fyn og øerne. Vi går efter størst mulig nytte af den infrastrukturen til og fra Fyn, men ikke mindst rundt på Fyn på tværs af kommunerne.

Det bliver spændende at invitere statslige myndigheder og private partnere med ombord i det videre arbejde. Vi bevæger os mod en fremtid, som er fyldt med store udfordringer, og muligheder for at udvikle et endnu bedre "sammenhængende Danmark og Fyn". Målet er øget vækst, sammenhæng og kvalitet i hverdagslivet.

Velkommen om bord.

På de fynske kommuners vegne, juni 2016
Lars Erik Hornemann
Borgmester i Svendborg Kommune

FYN I BEVÆGELSE

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35

Formål

Den fælles fynske infrastrukturstrategi skal sammen-tænke de nationale og internationale forbindelser, og prioritere den overordnede infrastruktur på tværs af de fynske kommunegrænser. Hele trafiksystemet skal opleves som en sammenhængende rejse, fra man går ud af hoved-døren, til man er ved sit mål.

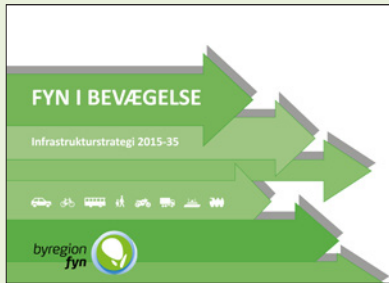
Den strategiske infrastrukturstrategi skal skabe optimal sammenhæng mellem byer, egne og øsamfund. Det betyder at busser, færger, havne, tog, letbaner, veje og stier skal fungere som en helhed på tværs af kommune-grænserne.

Strategien skal medvirke til, at der kan skabes optimal bevægelighed og mobilitet til, fra og på Fyn, og dermed gøre Fyn til et attraktivt og sammenhængende som arbejdsmarkeds- og bosætningsopland.

Strategien skal

- Gøre Fyn synlig og proaktiv i den danske infrastruktur-udvikling.
- Skabe et grundlag og retning for samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn, der går på tværs af kommunegrænser.
- Opbygge et nyt politisk og administrativt kommune-samarbejde om udvikling af mobilitet og infrastruktur på hele Fyn
- Skabe resultater i form af fælles indsatser og investeringer i mobilitet og forbedrede rammevilkår for vækst i arbejdspladser og bosætning i alle egne på Fyn

Fælles fynsk strategi



Infrastrukturstrategien tager afsæt i "STRATEGI FYN 2014-17". I den første fælles fynske strategi påpeges behovet for et fælles fynsk samarbejde om infrastruktur, der ser udover de kommunale grænser.

Den fælles fynske infrastrukturstrategi skal bidrage til en fokuseret indsats frem mod 2035, for at udvikle den fynske mobilitet og udbygge infrastrukturen, så den hænger endnu bedre sammen.

Styrket fælles fynsk interessevaretagelse

Fælles prioriteringer i forhold til den overordnede infrastruktur. Fælles indsats for at tiltrække statslige og regionale infrastrukturinvesteringer til Fyn.

På tværs af kommunegrænser

Koble Fyn mere effektivt sammen og udnytte nye muligheder i de byregionale korridorer til at binde person- og godstransporten, regional-tog, letbane samt fynske bus- og færgeforbindelser stærkere sammen.

Det nye Fynskort

Fastlægge de fynske byregionale korridorer og knudepunkter/terminaler. Det fynske mobilitetskort 2017-35 skal være nyt grundlag for at prioritere og igangsætte de vigtigste byregionale indsats, samt sikre at hver kommune kender sine egne og nabokommunernes opgaver.

Ønskede effekter frem mod 2035

Fyn taler med én stemme

- Udbredt fynsk samarbejde om mobilitet og infrastrukturudvikling.

Prioriteringer bygger på fakta

- Grundlag for politisk prioritering af større fremtidige infrastrukturinvesteringer på Fyn

3. spor på E20 over hele Fyn

- Mindre kø og færre uheld på E20.
- Ny parallel Lillebæltsforbindelse er besluttet

1 time med tog til København og Aarhus

- Udnytte de fordele, som Fyn får i forbindelse med etableringen af Timemodellen.

Hurtigt/billigt til og fra Fyn

- Reducerede pris-barrierer på transportsiden - færgeoverfart og brotakster.

Nye kombinationsrejser på Fyn

- Forbedre samspillet mellem transportformerne.

S-tog og hurtigbusser binder Fyn sammen

- Hyppige afgang og kortere rejsetider regionaltog, hurtigbusser og letbaner.

Attraktive stationsmiljøer på Fyn

- Skitsere byernes potentialer for at udvikle sig i samspil med forbedret kollektiv transport.

Nemt ind til Odense

- Kortere rejsetider på Fyn, og forbedret adgang til resten af landet.

Elcyklen vinder oftere over bil nr. 2

- Styrke cyklen som et element i den daglige pendling.

Godstrafik til alle egne

- Maksimal tilgængelighed for godstransport til de fynske virksomheder.

INDHOLD

1-6 FORORD

7-15 **BAGGRUND**
Sammenhæng på Fyn - Vision 2035
Viden om de fynske rejsemønstre
Trends strategien bygger på

16-25 **DET LANGE BLIK 2035**
Fyn, Danmark og Europa
Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter
Hver egn har sine opgaver

23-30 **TRAFIKARTERNE SKAL SPILLE SAMMEN**
Biler, godstransport og færger
Kollektiv trafik
Cykling og gang

31-38 **FYN RYKKER SAMMEN I 2016-21**
Indsatser i 2017-21
Organisering, partnerskaber
Økonomi og finansiering

39-48 **SÆRLIGE UDFORDRINGER**
Opgaver i de fynske egne
Fremkommelighed i Odense
Odense Banegård Center

49- **BILAG**
- Selvstændigt notat

Læsevejledning

Infrastrukturstrategien er delt op i fem kapitler, der kan læses uafhængigt af hinanden. Der er dog en indbyrdes arbejdsdeling og indre sammenhæng, som det fremgår af følgende:

Baggrund

I kapitlet beskrives Vision 2035 for Fyn på mobilitets- og infrastrukturområdet. Der redegøres for de indsamlede data og viden om de fynske rejsemønstre og de samfundsmæssige trends som strategien læner sig op af, bl.a. Smart Fyn.

Det lange blik – 2035

I kapitlet redegøres der for hvordan Fyn kan udnytte sin gode placering midt i Danmark og på en af Europas vigtige korridorer gennem Danmark. Infrastrukturstrategien peger på nødvendige indsatser i den overordnede infrastruktur (3. spor på E20, indførelse af Timemodellen).

Her fastlægges 'Det nye fynske mobilitetskort' med de prioriterede byregionale korridorer og knudepunkter. Fyn skal med infrastrukturstrategiens implementering hænge endnu bedre sammen.

Trafikarterne spiller sammen

Infrastrukturstrategien tænker trafikarterne (bil, lastbil, tog, letbane, færge, bus og cykling) sammen for at skabe attraktive kombinationsrejser til, fra og rundt på hele Fyn.

Fyn rykker sammen 2017-21

Forslag til de første nødvendige indsatser for en forbedret mobilitet på Fyn. Holdbare løsninger på infrastrukturområdet skal udvikles i stærke partnerskaber. Infrastrukturstrategien anviser metoder og initiativer til samskabelse på mobilitetsområdet.

Særlige udfordringer på Fyn

Her adresseres de presserende udfordringer i den fynske mobilitet og hvad der skal til for at takle dem. Især er det vigtigt at hver egn på Fyn kender sine (koordinerede) opgaver. Herunder at udvikle attraktive miljøer omkring stationer/trafikale knudepunkter.



Baggrund

1. Sammenhæng på Fyn - Vision 2035
2. Viden om mobilitet
3. Trends i mobilitet og infrastruktur


Vision 2035 - Sammenhæng på Fyn

Vision 2035

- et blik ind i fremtiden


Du skal nu forestille dig, at du er i 2035 og kigger tilbage på det som er blevet igangsat og gennemført på baggrund af den fælles infrastrukturstrategi.

Hvilke forandringer har strategien ført til, og hvordan er Fyn kommet til at hænge endnu bedre sammen?




I 2035 er mange ting forandret. Fyn er blevet større befolkningsmæssigt, og har fastslået sin betydning som en vigtig dansk byregion med betydelig vækst og fremgang. Robot- og velfærdsteknologisektoren har skabt mange nye virksomheder sammen med Syddansk Universitet og forskerparkerne. Videnstung produktion er vendt tilbage til Fyn. Der har indfundet sig en ny optimisme på mange områder.

Hele Fyn vokser



Der er befolkningsfremgang i alle egne på Fyn, også på de mindre øer. De unge vender efter endt uddannelse tilbage til Fyn i langt større grad end tidligere, da der er mange nye attraktive jobs, gode bymiljøer at starte egen virksomhed i og udfordrende landskaber at nyde i fritiden. At væksten ikke kun er kommet Odense til gode (som det så ud i 2010'erne) skyldes i høj grad de nye indsatser for at udvikle og investere i ny mobilitet og moderne infrastruktur. Det er nu en generel opfattelse at "Fyn hænger sammen", så det opleves som let og overkommeligt at bevæge sig overalt på Fyn. Det er især blevet lettere at komme ind til Odense, hvor der kan opnås videre forbindelse til resten af landet med både Timemodellens 'Superlyntog', og den 6-sporede motorvej over Fyn.

Flere pendler til og fra Fyn



De fleste både bor og arbejder på Fyn og øerne, men en større andel end tidligere arbejder i netværk og virksomheder, der ligger uden for Fyn. Det kan godt hænge sammen at pendle flere gange ugentligt over længere afstande end tidligere. Det er blevet lettere at bo på Fyn og arbejde i København, Aarhus, Trekantsområdet, Vestsjælland, Lolland eller Als. En ny trafik er også kommet til, fra de stadigt flere jyder og sjællændere, der pendler ind til fynske virksomheder og uddannelsesinstitutioner. De forkortede rejsetider har i samspil med den øgede komfort i de kollektive systemer accelereret denne udvikling på Fyn.



De fynske S-tog, Letbaner og hurtigbusser

Fynboerne kører mere "på skinner" end de gjorde tidligere. Hyppige afgang og god rejseservice har fået mange til at vælge tog og letbane til, som en del af deres daglige rejser. Med det nye S-togs-system kan man køre fra Slagelse til Vejle med stop ved mange attraktive stationer på Fyn. Der er nu højklasede forbindelser fra Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg til Odense med særlig fremkommelige og veludstyrede/konfortable "busser" på hjul eller skinner. Hvad skinner i øvrigt ikke kan samle op, klares af De Fynske Hurtigbusser, som har førerkørselsret på trafikbelastede strækninger og tidspunkter.

Fynboerne deler mere

En stigende andel af rejser i personbiler foregår ikke i egen bil. Delebilordninger er udbredte i alle egne på Fyn, samkørsel er smidigt organiseret på smartphonen, og den fleksible taxa-ordning (2. generation af Uber/Go More) er blevet populær. Bil nr. 2 er en sjældenhed da alternativerne er blevet mere attraktive.

Transportformer kombineres

I morgen- og eftermiddagstimerne bringer biler og cykler de rejsende ind til de fynske knudepunkter. Fra knudepunkterne sikrer Superlyntog, IC-tog, hurtigbusser, Letbane, GoMore-Fyn samt Det Fynske S-tog, at de mange rejsende briges effektivt og sikkert fra dør til dør. Kombinationsrejsen planlægges uden besvær via rejseplanen, der altid sikrer den smarteste, hurtigste eller smukkeste rejse mellem start- og slutpunkt.



Stationer med nyt liv

I Odense, købstæderne ved vandet og i de øvrige større fynske byer, er der kommet aktivitet omkring tog- og buspendlerstationerne. Nye boliger, butikker samt offentlig og privat servicevirksomheder har skabt grundlag for et nyt byliv omkring stationerne. Stationerne er blevet til offentlige samlingspunkter med gode byrum og spændende samlingssteder, der ud over byliv formidler den nyeste trafikinfo og rejseservice.



Bilen er stadig dominerende, men oftere en del af en samlet rejsepakke

Den mest markante nyskabelse er "de selv-kørende biler". Det fynske vejnet er indrettet, så disse nye biler hurtigt finder deres "intelligente korridor" og smidigt kan målrette sig mod et "knudepunkt", hvor der kan skiftes til Letbane, Hurtigbus eller Det Fynske S-tog, når resten af rejsen er af længere karakter. Det er blevet lettere at skifte fra bil til kollektiv transport ind til Odense.

Der cykles som aldrig før

Fyn er også blevet til "cykelland". Cyklen kan snart fejre 150 års fødselsdag, og har fortsat stor betydning. Hovedparten af alle børn cykler eller går i skole og til fritidsaktiviteter. Cyklingen er også den foretrukne rejseform i byerne til arbejde og uddannelse. Alle familier har moderne (el)cykler og bruger dem flittigt til skole/ arbejde og i fritiden. Satsningerne på at forkæle cyklisterne er lykkedes, og der er stærk fremgang i og god indtjening på cykelturisme. El-cykler har ligeledes betydet at cyklen også anvendes på længere ture.



Der sejles hurtigt til og fra Fyn

Færgerne til og fra Fyn er blevet til elfærger med højere sejlhastighed. Forbindelserne til Als (bro) og Lolland er fuldt integrerede højklassede forbindelser. Færgerne til Ærø sejler timesejlads, og forbindelserne til de mindste øer er suppleret med Øhavs-Taxi 'er.



Gods nat og dag

Godstransporten er blevet til en "natteaktivitet" på de byregionale veje, der smidigt kan håndtere de store modulvogn tog. "De blå landeveje" til Lindøterminalen og til Nyborg Havn fragter stigende mængder gods. Der kan smidigt lastes om til mindre biler ("dag-lastbiler") på de nye omladningsstationer.



Fyn er ved at sætte sig nye mål

Infrastrukturstrategien fra 2016 er ved at være ført ud i livet. Men der er nye idéer og indsatser i støbeskeen inden for mobilitet og infrastruktur. "Fyn er i fortsat bevægelse..."



Fra vision til strategi

Hvad skal Fyn med Vision 2035 - Sammenhæng på Fyn

Med en fælles fynsk vision opnås en afklaret retning for den ønskede udvikling af den fynske infrastruktur og mobilitet i de næste 20 år. Visionen danner baggrund for de foreslåede indsatser i infrastrukturstrategien.

Strategien handler om, hvad der skal gøres i de enkelte kommuner, i kommunesamarbejder og sammen med andre. Målet er at sikre attraktive transportmuligheder i hele det fynske netværk døgnet rundt, hele året.

Fyn rykker nærmere på Danmark, Europa og verden

FYN I BEVÆGELSE 2015-35 peger på indsatser, som kan styrke fremkommelighed internt på Fyn og samtidig udnytte og styrke Fyns opkobling til det øvrige Danmark, Europa og resten af verden. Denne opkobling er afgørende for, at Fyn kan udnytte sit potentiale og sikre vækst i bosætning og arbejdsplader.

Med hurtige og fleksible transportmuligheder til de trafikale knudepunkter strategien udpeger, kan Fyn koble sig på motorvejs- og jernbanenettet. Her sikres gode forbindelser til resten af Danmark, til Københavns Lufthavn, Billund Lufthavn og til Hamborg mv.

Smidigt fra dør til dør på Fyn

Fyn og øerne er som skabt til sammenhæng og overskuelighed. Med Odense liggende i midten og med en "radius" på 30-40 km, har Fyn en god størrelse og gode muligheder for

at tilbyde max ½ times transport til Odense fra de landfaste købstæder - hvad enten det er individuelle eller kollektive transportløsninger.

Kommuneoverskridende infrastruktur og mobilitet

FYN I BEVÆGELSE 2015-35 skal skabe grundlag for vækst ved at udvikle og sikre en god infrastruktur, der giver alle trafikanter gode og overskuelige muligheder for i alle situationer at kunne komme nemt og hurtigt rundt på, til og fra Fyn.

Dette nødvendiggør, at alle fynske kommuner arbejder og tænker sammen.

Opgaven med infrastruktur kan ikke alene løses indenfor kommunale rammer, men kræver større, vedvarende og langsigtet tænkning og handling, der ser udover de kommunale grænser.

Alle de fynske kommuner har bidraget

Det største bidrag til strategien er kommet fra de tre kommunale arbejdsgrupper, som har bestået af medarbejdere fra alle ti kommuner. De tre arbejdsgrupper har haft fokus på hvert sit område: Veje og færger, Kollektiv trafik og Cykling og gang.

Ud fra disse forskellige udgangspunkter er det - i samtænkning med bl.a. vare- og gods-transportens muligheder og betingelser - forsøgt at skabe en sammenhængende strategi. Fyn har først og fremmest brug for sammenhæng og sammenhængskraft som basis for at skabe vækst.

Helhed og sammenhæng

Der er med infrastrukturstrategien skabt et "spillebrædt" for den sammenhængende fynske infrastrukturudvikling i de næste 20 år, som ti fynske kommuner har valgt at stå bag.

Der udvikles i strategien et bredt billede om den ønskede helhed og sammenhæng mellem transportformerne, mangeartede mobilitetsinitiativer og et hierarki af korridorer og knudepunkter på Fyn.

Fokus og prioritering

Prioritering af de mange og forskelligartede foreslåede handlinger og indsatser skal foregå efterfølgende i det fælles kommunale samarbejde.

Der skal foretages taktiske valg af indsatser og tidsmæssige prioriteringer af udvikling af korridorer og knudepunkter på Fyn.

Endvidere skal mobilitetsinitiativer inden for transportformerne bil, lastbil, tog, færge, bus, cykling og gang udvælges og igangsættes, når det er mest hensigtsmæssigt i forhold til samarbejdspartnere, de økonomiske muligheder og samfundsudviklingen generelt.

Arbejdet ligger forude

Nogle tanker er tænkt mere eller mindre færdige som løsninger eller idéoplæg, og analyser er foretaget under udarbejdelsen af strategien. Men mange andre tanker, analyser og idéer skal bearbejdes i den videre løbende og rullende proces.

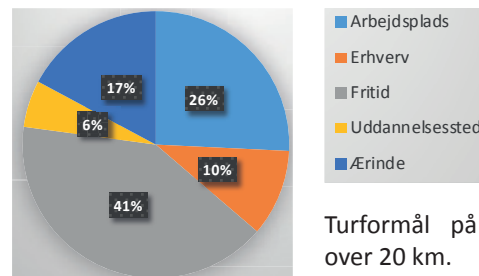
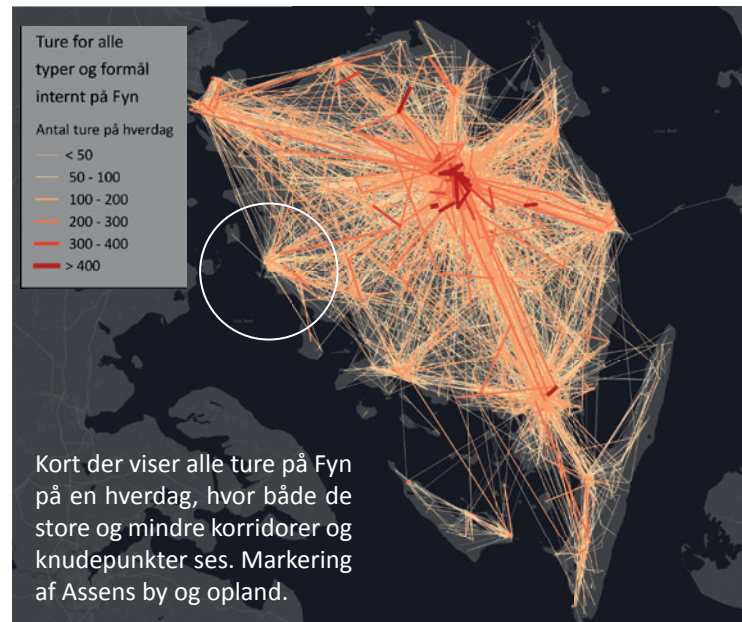
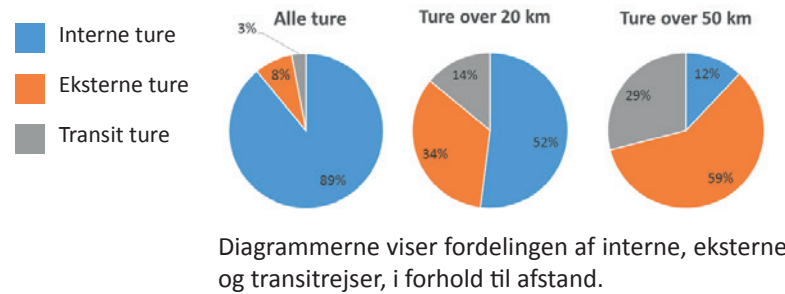
Viden om mobilitet

Hvad vil Fyn?

- Skaffe værktøjer til at implementere og ajourføre strategien.
- Udbygge det fynske datagrundlag ved hjælp af Landstrafikmodellen (LTM).
- Lave prognoser og beregne dynamiske effekter af infrastrukturtiltag og -investeringer.
- Udvikle dokumentation overfor statslige myndigheder, andre offentlige og private aktører og samarbejdspartnere.

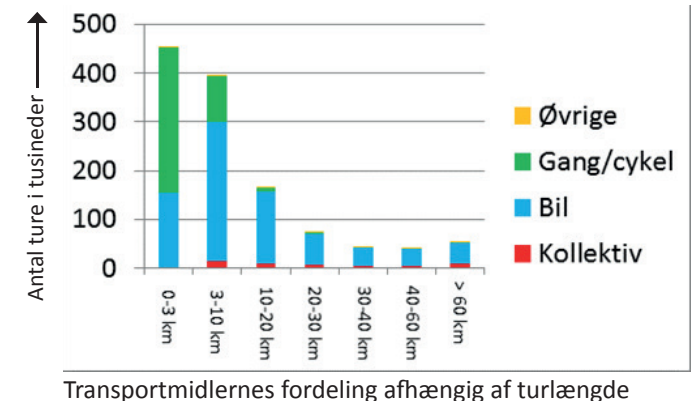
Udfordringer!

- Data og viden på Fyn findes spredt og ukoordineret. Der er ikke opsamlet fælles viden i 10 år.
- Det kræver stor viden og ressourcer at udnytte Transportvane-undersøgelsen (TU) 2015.
- Data, metoder og indsamling udvikler sig hurtigt og skal løbende vedligeholdes.



Viden om fynsk mobilitet

- 3,14 ture pr. person pr. dag – rundt regnet foretages der 1,25 mio. ture hver eneste dag på Fyn og Øerne.
- 89% af alle ture foregår lokalt på Fyn og øerne.
- Stærke oplandsrelationer - mange korte ture (0-10 km) mellem by og opland. (eks. Assens by og Assens opland.)
- Den byregionale rejse > 10 km
- Fritidsture (41%) og arbejdsture (24%) udgør hovedparten af ture over 20 km.
- Bilen er det mest dominerende transportmiddel – 65% af alle rejser.
- Odense er et tyngdepunkt på Fyn, uafhængigt af turformål.



Viden om mobilitet

Viden projektet bygger på

FYN I BEVÆGELSE bygger på data og viden fra Transportvaneundersøgelsen (TU) 2006-14. Undersøgelsen giver et detaljeret billede af, hvordan enkeltpersoner bevæger sig på Fyn, og består af data, som er samlet ind over en 8-årig periode. Atkins har, som projektets rådgiver sammen med Danmarks Tekniske Universitet, gennemført udtræk og analyser, som kortlægger fynboernes rejsevaner og mønstre. Projektets vidensgrundlag består af kortlægninger og tabeller, der samlet set giver indblik i det fynske transportbillede.

Hvad fortæller TU-undersøgelsen om de fynske rejser

Hver eneste dag foretages der 1,25 mio. ture på Fyn. Hver fynbo har i gennemsnit 3,1 ture pr. dag målt over et helt år. Gennemsnittet gælder for alle befolkningsgrupper fra 10-84 år, og tæller alle turformål - lige fra pendling over fritidture og ærinder som indkøb mv. Af det samlede turbillede viser sig overraskende nok at kun ca. 1/3 af turene er arbejds-, uddannelses- og erhvervsture, hvilket betyder at 2/3 af turene er ærinde- eller fritidsture. Fritidssamfundet er over os og stadig flere rejserne sker i fritiden. Dette gælder for de korte såvel som de længere ture. En tredjedel af alle ture er mellem 0-3 km, hvor transportmidlerne gang og cykling anvendes hyppigst. De korte rejser og håndtering af disse er primært et lokalt og kommunalt anliggende. TU-udtrækkene viser store lokale forskelle, og trafikmønstrene veksler alt afhængigt af, hvor på Fyn man befinder

sig. Cykel og gang samt kollektiv transport udgør højere andele i Odense og købstæderne ved vandet, mens bilen dominerer i forstæder og i de tyndt befolkede lokalområder. I bilagsmaterialet er der henvist til tabeller, som giver indblik i de lokale variationer for bl.a. transportmiddelfordeling.

De byregionale ture

Fyn i bevægelse har som en byregional strategi primært fokus på de længere ture (>10 km.), som oftest sker på tværs af kommunegrænser. Disse betegnes i strategien som byregionale ture. De byregionale ture udgør 29 pct. af samtlige ture. Andelen af ture til og fra Fyn (eksterne ture) vokser i betydning, jo længere turene bliver. F.eks. sker 35 pct. af alle turene over 20 km. i udveksling med områderne uden for Fyn.

24 pct. af de byregionale ture over 20 km. er ture, som er relateret til arbejde. Særligt bemærkelsesværdigt er dog, at fritidsturene udgør hele 41 pct. af de byregionale ture over 20 km. Kommunegrænserne krydses således ikke alene for at komme på arbejde. De 41 pct. som fritidsrejserne udgør af de byregionale ture, vidner om at fynboer og øboer selv i fritiden rejser langt og meget for at benytte kulturtilbud, komme på familiebesøg eller dyrke natur- og fritidsinteresser. En udvikling som forventes at fortsætte, og som vil betyde flere byregionale ture. Varetagelsen af de byregionale ture og rejser, som går på tværs af kommunegrænserne, er strategiens fokus og omdrejningspunkt, og vil senere

blive udfoldet indenfor rejser med tog, færger, person- og lastbiler, busser samt cykler.

TU-data understøtter udpegning

TU-undersøgelsen har først og fremmest været brugt som grundlag for udpegning af de vigtigste trafikale korridorer og knudepunkter (Se afsnittet Det fynske mobilitetskort, korridorer og knudepunkter s. 20- 23). De udpegede korridorer og knudepunkter dækker mere end 95% af det behov, der kan ses af de eksisterende transportmønstre. Det vurderes at man med målrettede indsatser i disse korridorer, vil kunne styrke sammenhængskraften og sikre en udvikling på hele Fyn.

Ud over at kvalificere udpegningen, kan TU-data fremadrettet benyttes til at måle effekterne af de indsatser, som igangsættes på baggrund af strategien. Data kan ligeledes anvendes i kommunernes egen trafikplanlægning, hvor der bl.a. kan sættes mål for en ønsket fremtidig transportmiddelfordeling, særligt i relation til de korte ture.

Dataværktøjer til prognoser og prioritering

TU-dataen giver ikke mulighed for at beregne samfundsøkonomiske effekter og gevinster for de enkelte indsatser. Til gengæld kan LTM (landstrafikmodellen) benyttes til at lave prognoser og beregne dynamiske effekter af forskellige infrastruktur- og transportindsatser. Derfor vil det være oplagt at bruge LTM i den videre proces med udfoldelse af infrastrukturstrategien, særligt i forhold til prioritering af investeringer og indsatser.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde beslutningsgrundlag for fremtidigt datagrundlag (LTM og kvadratnetsdata).

Sammen med andre

- Etablere en fælles vidensbank, til indhentning og behandling af data, der med fordel kan etableres i samarbejde med Geo Fyn. Fynbus og Vejdirektoratet betragtes ligeledes som vigtige samarbejdspartnere i forhold til leverancer og behandling af data.

Kommunerne hver for sig

- Anvende TU-data i den kommunale trafikplanlægning.

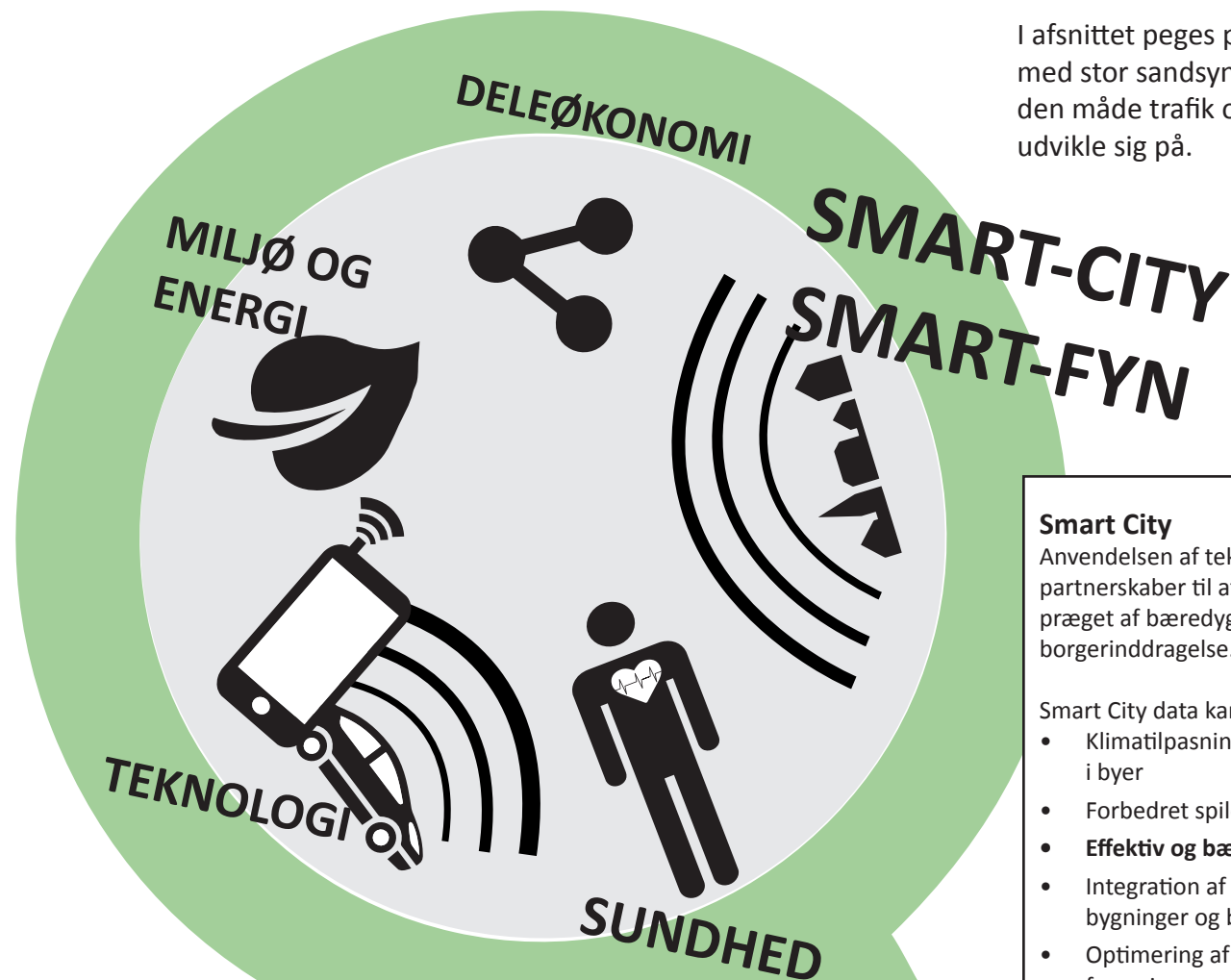
Trends

Hvad vil Fyn?

- Opbygge en viden om de trends, som har fælles interesse på Fyn.
- Involvere interessenter uden for kommunerne i vidensopbygning og løsninger vedrørende trends.
- Udveksle og koordinere Smart-City begreberne mellem kommunerne på Fyn.
- Bygge videre på de Smart-løsnings-initiativer, der allerede er igangsat.
- Tilpasse strategien løbende med udviklingen i trends og teknologier.

Udfordringer!

- Trends opstår løbende i takt med samfundsudviklingen og kan ikke på forhånd afgrænses frem til 2035.
- Nye begreber og trends er længe om at blive tolket i en fælles forståelsesramme.



I afsnittet peges på de trends, som med stor sandsynlighed vil præge den måde trafik og mobilitet vil udvikle sig på.

Smart City

Anvendelsen af teknologi, data og partnerskaber til at skabe en byudvikling præget af bæredygtighed, innovation og borgerinddragelse.

Smart City data kan anvendes til:

- Klimatilpasning og energieffektivitet i byer
- Forbedret spildevandsstyring
- **Effektiv og bæredygtig transport**
- Integration af vedvarende energi i bygninger og bymiljøet
- Optimering af fjernvarme- og vandforsyninger
- indsatser sker med en stor grad af borgerinddragelse.

Trends i mobilitet & infrastruktur

Infrastruktur er både fysisk, digital og psykologisk

Infrastruktur og mobilitet har både en fysisk, en digital og en psykologisk dimension, og der skal sættes på alle tre dimensioner for at skabe synergi og værdi. Fyn skal tænke og handle Smart, og lægger sig derfor op af Smart-tænkningen. Grundlæggende handler Smart-tænkning om at benytte de store mængder af data, som bliver indsamlet, til at skabe løsninger på en lang række forskellige områder.

Smart City - begrebet som Fyn vil lægge sig op af

"Smart-City" kan betragtes som et paraplybegreb for mange smarte løsninger under ét. På Fyn er Smart-City ikke noget nyt begreb. Flere af kommunerne arbejder allerede på løsninger, som via smart-tænkning skal løse forskellige udfordringer.

I ByregionFyn-regi, vil smart-løsningerne kunne fungere for hele Fyn – Smart-Fyn. I forhold til transport og mobilitet kan der fremadrettet arbejdes for fælles løsninger, og Smart-tænkningen bør være et middel til, at den enkelte rejsende kan komme lettere og hurtigere frem.

Smart-Fyn handler om, at der skabes enighed om, hvad der registreres, og hvordan registreringen bliver omsat til løsninger til gavn for brugerne: borgere, besøgende og virksomheder.

Trafiktjenester i folks lommer

De muligheder der tilbydes via smartpho-

nes og smart-watches, vil have en afgørende betydning for mobiliteten. Hovedparten af borgerne har med de mobile enheder alle faciliteter lige ved hånden. Rejseinfo og rejseservice kan indbygges i apps, mens rejsefæller let kan findes og dermed øge incitamentet for samkørsel.

Bæredygtige løsninger i den fynske mobilitet

Danmark har politisk forpligtet sig til at arbejde for en bæredygtig udvikling grundlagt på vedvarende og fornybare energikilder. Transportområdet er et stort og vigtigt område, hvor bæredygtige løsninger også skal finde sin plads.

El-produktion fra vindmøller, solceller og vand- og bølgekraft mv. kan indgå i elbiler, eltog/letbaner og elcykler.

Kollektive transportsystemer er generelt energiøkonomiske. Samkørsel og delebiler er ligeledes udtryk for bæredygtig tænkning og holdbare løsninger.

Accelererende teknologi giver nye muligheder

Automatisering og digitalisering gennemsnitser alt, og tegner bl.a. store perspektiver for selvkørende biler, busser, lastbiler og tog inden 2035. Selvkørende tog og busser vil på sigt kunne køre med højere frekvens, kortere ventetider, bedre regularitet mv. Intelligente veje samt vej-, fortovs- og stibælægnings med f.eks. indbygget lys og fleksibel visning indsamle information samt give mulighed for dynamisk opladning af biler, cykler og busser.

Deleøkonomi vil vokse

Deleøkonomi vil få stor betydning for den menneskelige adfærd og bylivet på mange forskellige måder. Særligt inden for transport, hvor nye former for delebilordninger som Go-more og Uber vil florere. En udvikling som ligeledes kan tænkes at brede sig til andre trafikarter som eksempelvis cykler.

Sundhed endnu mere i fokus

Sundhed vil komme endnu mere i fokus i takt med en øget erkendelse af, hvor vigtigt det er for det moderne travle menneske at få motion og frisk luft. Mange flere vil se fordelene ved at indbygge gåture og cykelture som en del af den daglige transport og den daglige motion.

Udfordringer med selvkørende biler i Danmark

Biler uden menneskehænder på rattet kan køre i Danmark inden for de nærmeste 10 år vurderes det af Trafikstyrelsen. Systemer som active lane keeping (vejbanekontrol), active cruise control (automatpilot) og generelle it-systemer til at understøtte kørslen, vil vinde indpas i flere og flere biler over de kommende år.

I FYN I BEVÆGELSE anbefales det, at overvåge udviklingen i de kommende år. På den måde kan de nye muligheder integreres i strategien, når der er mere konkrete bud på, hvad kommunernes vej- og planmyndigheder får af opgaver.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Deltage i møder og konferencer om udviklingen i de relevante og aktuelle trends, for at kunne justere strategi og indsatser efter behov.
- Påpege behov for nødvendige lovgivningsinitiativer over for de statslige myndigheder/politikere, når det er påkrævet at kunne forfølge nye og vigtige trends.
- Dele relevant viden og erfaringer om trends, som har fælles interesse.

Sammen med andre

- Invitere relevante videnspersoner til at bidrage med indsigt i fremkomsten af nye trends.
- Sikre den nødvendige mobil og bredbåndsdækning på Fyn, for at kunne udnytte potentialerne i smart-løsninger som eksempelvis selvkørende biler, samkørsel og avanceret rejseinfo.

Kommunerne hver for sig

- Være opmærksomme på lokale udviklinger og deres eventuelle sammen eller modspil med overordnede trends. Dele erfaringer med de øvrige kommuner.





DET LANGE BLIK

Fyn i Danmark og Europa

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter

Hver egn har sine opgaver

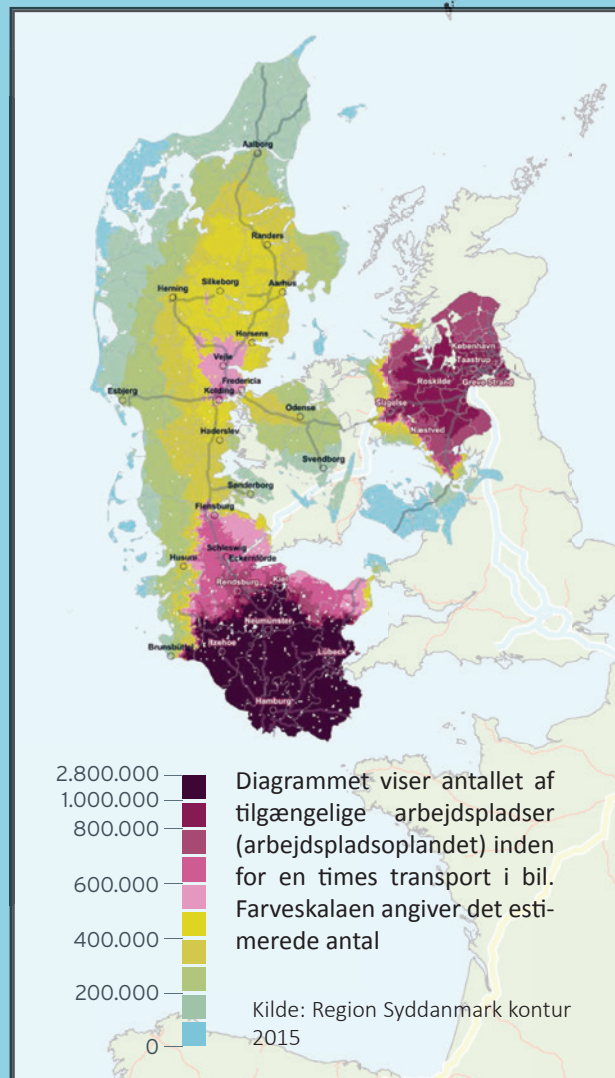
Fyn i Danmark og Europa

Hvad vil Fyn?

- Udnytte sin placering mellem de stærke vækstområder i Danmark.
- Sikre E20 kapacitet til at udgøre en attraktiv dansk og europæisk motorvej.
- Støtte op om Timemodellen som den hurtigste og sikreste vej til en opkobling på Europa.
- Udnytte de fordele som følger af at have en prioriteret europæisk strækning liggende på Fyn.
- Støtte op om forbindelser der sikrer hurtigere og enklere opkobling til det nordtyske marked.

Udfordringer!

- Utilstrækkelig opkobling på de store trafikkorridorer
- Uafklaret finansiering af de store projekter i Landskorridoren (Time-model og 6 spor på E20)
- Væksten i individuelle transportmidler udfordrer vejnettet (biler og lastbiler).



the Scandinavian mediterranean corridor

Det Europæiske Ten-T netværk

Kortet viser det Europæiske Ten-T netværk. Hovednetværket er de ni fremhævede strækninger og består af motorvej og jernbane.

Fyn i Danmark og Europa

Et større perspektiv

På Fyn er der stærke ønsker om at tilvejebringe flere store projekter, som vil have afgørende betydning for den fynske mobilitet (Timemodellen, udvidelsen af E20, parallel Lillebæltsforbindelse og Letbanen i Odense). Infrastrukturen på Fyn har ikke alene værdi og betydning for trafikken på Fyn, men har nationale såvel som europæiske perspektiver. Byregion Fyn står ikke alene i kampen for gennemførelse af de store projekter.

Fyn står ikke alene – det skal udnyttes

Korridoren som løber over Fyn, "the Scandinavian Mediterranean Corridor", er en af de ni korridorer, som tilsammen udgør hovedstrukturen i det europæisk prioriterede Ten-T netværk. Ten-T netværket er et produkt af ambitioner om, at nærme sig fælles retninger for europæisk transportpolitik. Netværket blev første gang behandlet af europaparlamentet og-kommisionen i 1996, og er blevet revideret flere gange siden. Korridornetværket består af motorvejs- og jernbanenettet, og har til formål at sikre optimal bevægelighed og udveksling mellem de europæiske lande, hvad angår varer og arbejdskraft. Tilstedeværelsen af denne korridor betyder, at der kan søges støtte til projekter, som har til formål at afhjælper trængsel, innoverer transporten eller sikre mere bæredygtig trafik i hovednetværket. Fra 2014-20 er der afsat ca. 193 mia. via CEF-programmet (Connecting Europe Facility). Dette bør indgå i den fælles fynske interessevaretagelse.

Det store H skal styrkes

I national sammenhæng har korridoren, som løber over Fyn, ligeledes afgørende betydning, som en del af "Det store H". H'et tegner sig omkring den fynske korridor, der fungerer som H'ets krop. Det østlige ben udgøres af Sjælland/Lollandskorridoren, mens det vestlige udgøres af Jyllandskorridoren. Korridoren over Fyn har således en afgørende betydning for sammenhængskraften mellem Øst- og Vestdanmark. Det er derfor ikke bare en fynsk korridor, det er en Landskorridor med betydning for den nationale såvel som europæiske sammenhængskraft og udveksling.

Fra Fyn til verden - til lands, til vands og i luften

Til lands vil Timemodellen sikre fynboerne hurtige forbindelser til danske og europæiske vækstcentre som Hamburg, København, Aarhus, Stockholm, Oslo og Berlin.

Til vands vil optimering af færgerne i det sydfynske sikre en attraktiv forbindelse til Lolland og til Als (evt. via bro) og dermed det store nordtyske marked.

Med Kastrop og Billund inden for rækkevidde tilbydes et bredt udbud af internationale forbindelser i luftrummet, mens der er perspektiver for at HCA Airport inden for få år kan tilbyde forbindelser direkte til internationale destinationer. Samlet set vil det betyde bedre kobling til Danmark, Europa og Verden.

Fyn udvider sit arbejdskraftopland

Arbejdspladsoplandet har stor betydning for at gøre det attraktivt at bosætte sig på

Fyn. Her er Fyn i en unik position, som skal udnyttes. Fyn er omgivet af stærke naboer med mange arbejdspladser. Timemodellen alene vil betyde adgang til mere end 400.000 arbejdspladser i Danmark - nær de ti stationsbyer. En styrket opkobling til Fyns stærke naboer gennem individuel og kollektive tiltag, vil betyde at flere arbejdspladser bliver tilgængelige inden for kortere tid. Det bør tilstræbes at skabe en større udveksling mellem Fyn og det øvrige Danmark og Nordtyskland, da det vil have positive effekter for både tiltrækning af borgere og virksomheder. Virksomhederne på Fyn vil have lettere ved at anskaffe højkvalificeret arbejdskraft, mens det store udbud af bl.a. arbejdspladser kan betyde, at flere bliver boende eller bosætter sig på Fyn. Udvekslingen går begge veje, og attraktivitet er ikke alene bestemt af arbejdspladser. Derfor er det afgørende at der er gode forbindelser til alle egne på Fyn, for at bevare og tilbyde et mangfoldigt Fyn.

Et Skandinavisk smørhul

I takt med øget automatisering rykker dele af produktionsvirksomhederne tilbage til Danmark. Flere virksomheder er derfor optaget af Fyns centrale beliggenhed, i en dansk og skandinavisk kontekst. Placering af logistikcentre for varetransport er en oplagt mulighed. Herfra kan der distribueres varer til hele det skandinaviske og nordtyske marked. Fyn bør arbejde for at blive en stærkere integreret del af en dansk, skandinavisk og europæisk vækstkorridor.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen med andre

- Samarbejde med Region Syddanmark, Fynsk Erhverv samt øvrige partnere om fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20, Timemodel, Letbanen i Odense, Parallel Lillebæltsforbindelse og reduktion af Storebæltstaksterne).
- Undersøge mulighederne for at opnå støttemidler fra CEF-programpuljen. Byregion Fyn skal sammen med Region Syddanmark løfte denne opgave.
- Gå i dialog med Region Syddanmark, Trekantsområdet, erhvervsorganisationer m.fl. for at sikre en styrket kobling til Jyllandskorridoren.
- Igangs sætte dialog med Sjælland og Hovedstaden om Fyns muligheder for at opkobling til den østdanske korridor fremmes.
- Samarbejde med Trekantsområdet og Region Syddanmark om at koordinere en strategi for finansiering af en parallel Lillebæltsforbindelse.

Timemodellen på Fyn

Timemodellen og Togfonden sætter retning for fremtidens transport på jernbanelinjen. Det består af udvidelse af kapacitet, elektrificering, nye sporanlæg, nyt og forbedret signalprogram samt nyt materiel. Timemodellen har konkrete mål om at opnå en times forbindelse mellem de seks største byer i Danmark med de nye Superlyntog, men indeholder ligeledes en stor forbedring af intercitytogforbindelserne med flere afgang og kortere rejsetider fra Middelfart, Langeskov og Nyborg stationer.

Det fynske mobilitetskort

Hvad vil Fyn?

- Skabe en samlet fortælling om den fynske infrastruktur (netværk af trafikkorridorer og knudepunkter).
- Skabe et fælles grundkort der kan danne baggrund for udviklingen af infrastrukturen på Fyn.
- Understøtte sammenhæng, udveksling og kombination mellem de forskellige korridorer og terminaler.
- Etablere et tydeligt hierarki i korridorer og knudepunkter samt mellem byregionale og kommunale opgaver.

Udfordringer!

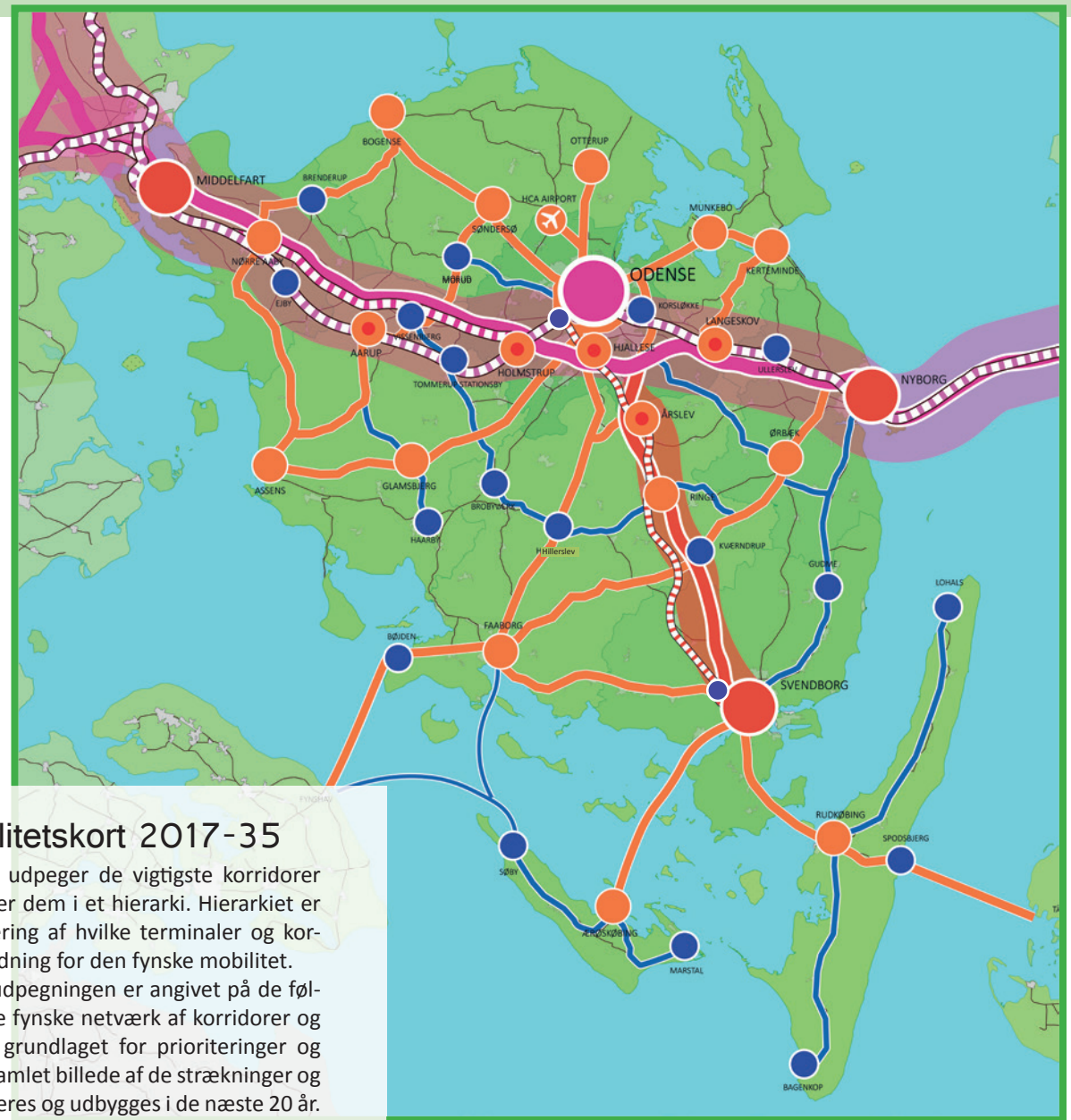
- Der mangler et fælles kortgrundlag for prioriteringer af trafikale korridorer og knudepunkter.
- De fynske byer har forskellige forudsætninger for opkoblingen til E20 og Odense.
- Der mangler en samlet fortælling for infrastrukturen på Fyn.
- Der er behov for en klarere prioritering og arbejdsfordeling af fælles og individuelle indsatser på trafikområdet, mellem de fynske kommuner.

Korridorer - hierarki

- Landskorridoren
- Sydfynskorridoren
- Byregionale korridorer
- Kommunale korridorer

Knudepunkter - hierarki

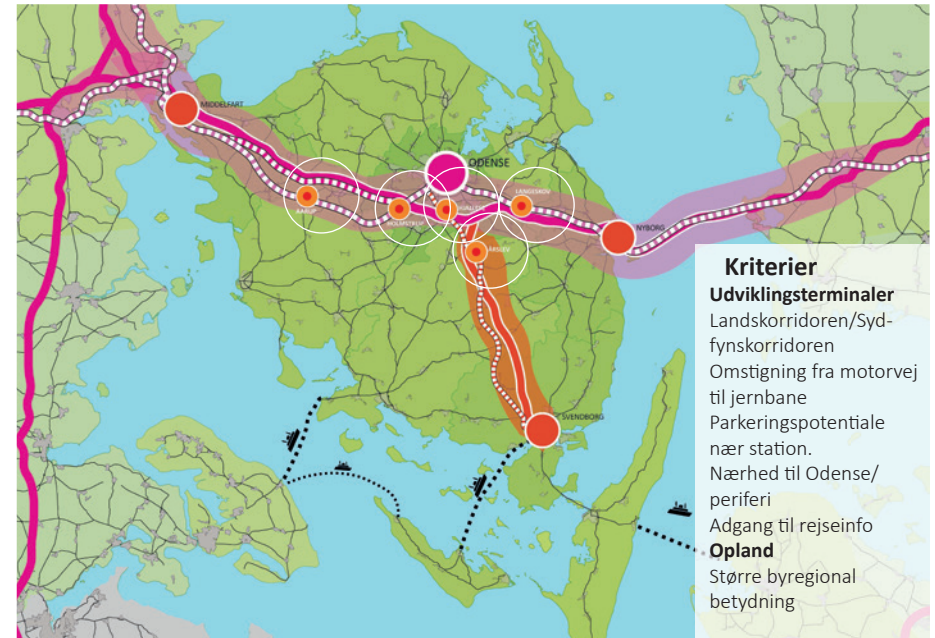
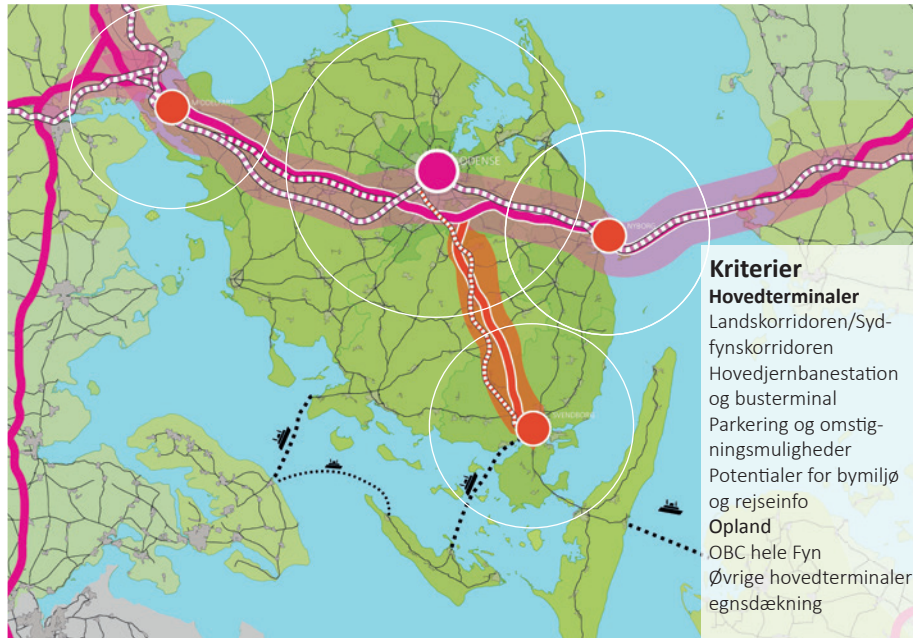
- Odense (OBC)
- Hovedterminaler
- Udviklings-terminaler
- Byregionale terminaler
- ✈ HCA-Airport
- Kommunale terminaler



Det fynske mobilitetskort 2017-35

Det fynske mobilitetskort udpeger de vigtigste korridorer og knudepunkter og samler dem i et hierarki. Hierarkiet er etableret ud fra en vurdering af hvilke terminaler og korridorer der har størst betydning for den fynske mobilitet. De konkrete kriterier for udpegningen er angivet på de følgende kort. Det foreslåede fynske netværk af korridorer og knudepunkter vil udgøre grundlaget for prioriteringer og indsatser. Kortet viser et samlet billede af de strækninger og terminaler, der skal prioriteres og udbygges i de næste 20 år.

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter



Det fynske T - de overordnede korridorer

De trafikale strømme, som løber i korridorerne mellem de fire største byer på Fyn tegner et T.

T'ets hoved udgøres af Landskorridoren, som løber på tværs af Fyn, og sikrer koblingen mellem Øst- og Vestdanmark, Norden og det øvrige Europa. T'ets krop udgøres af Sydfynskorridoren, som kobler Øhavet og det sydlige Fyn på Landskorridoren. En krop, der kan strække sig helt til Lolland/Femern.

Det fynske T er sammen med Odense Banegård Center (OBC) og de tre øvrige fynske hovedterminaler (Middelfart, Nyborg og Svendborg) det grundlag, som

den fynske infrastrukturstrategi bygger op omkring og skal understøtte. De fynske hovedterminaler skal tilbyde attraktive omstignings- og ventefaciliteter, mens der i Landskorridoren og Sydfynskorridoren (motorveje og togstrækninger) skal prioriteres tiltag, som sikrer øget fremkommelighed, øget frekvens og mindsket transporttid. Tiltag som kan gøre det mere enkelt og attraktivt at kombinere transportmidler på de længere ture.

Udviklingsterminaler - terminaler med særlig betydning

Udviklingsterminalerne er terminaler, som i kraft af deres placering, besidder et særlig potentiale for at samle og videre dirigere trafikstrømmene fra det sydlige, østlige og vestlige Fyn til/fra Landskorridoren (Motorvej og jernbane), Odense og OBC. Udviklingsterminalerne skal etableres som attraktive og tilgængelige omstigningspladser, der giver optimale muligheder for skift mellem de forskellige transportformer. Strategien peger på: **Aarup, Hjallesø, Langeskov, Årslev og Holmstrup**. Som følge af udviklingsterminalernes vigtige betydning, prioriteres de korridorer som sikrer den mest direkte

adgang fra de byregionale terminaler til udviklingsterminalerne, som byregionale korridorer.

Det fynske mobilitetskort - korridorer og knudepunkter



Byregionale terminaler og korridorer

Det næste lag af korridorer sikrer opkobling af de byer, som har særlig fokus i kommunernes planlægning. Disse betegnes i strategien som Byregionale terminaler. Den betydning, som de byregionale terminaler har, afspejler sig i en stærk rejserelation til det nære opland. Samtidig er de kendetegnet ved en stærk relation til de fynske hovedterminaler, og i særdeleshed Odense og OBC.

Strategien peger på at etablere en række byregionale terminaler, som kan tilbyde et attraktivt omstigningsmiljø for lokale såvel som byregionale rejser. Fra disse byregionale terminaler udgår de by-

regionale korridorer, som sikrer opkobling til Odense, OBC, de fynske hovedterminaler og til det fynske T (motorvej og jernbane). Fremkommeligheden i de byregionale korridorer skal sikres gennem en række initiativer så som opgraderinger af delstrækninger (f.eks. som motorvejstrafikveje) og styrkelse af busdriften bl.a. gennem øget frekvens, udvidet kapacitet og selvstændige busbaner. De byregionale korridorer omfatter ligeledes tre sejlruiter, der skal sikres flere afgang og hurtigere overfart - til Als eventuelt over en ny bro.

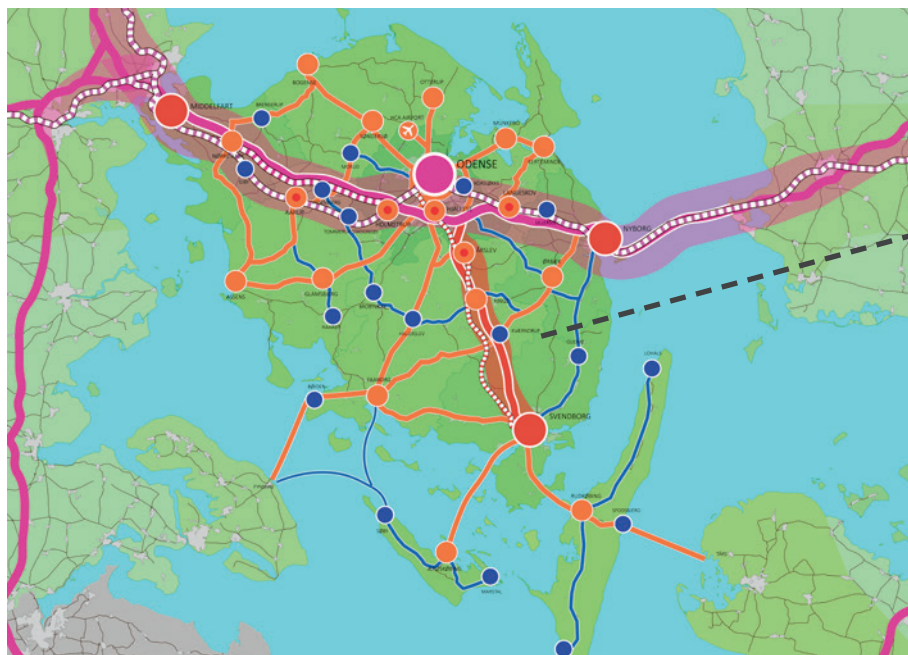


Kommunale terminaler og korridorer

I laget under terminaler og korridorer med byregional betydning, er de kommunale terminaler og korridorer. De kommunale terminaler er byer, som via deres nærhed til det fynske T og de byregionale korridorer besidder et særligt potentiale som terminal for et mindre opland. De kommunale terminaler har stor betydning i det kommunale bymønster, hvor forbindelsen til byregionale korridorer samler store lokalområder.

De kommunale korridorer udlægges således, at de i et vist omfang skaber koblinger mellem de kommunale terminaler og de byregionale terminaler. Derved

etableres et understøttende net af ringveje. De kommunale korridorer og terminaler kan med tiden vokse i betydning og opgraderes efter behov.



Eksempel på en flade, der strækker sig mellem Svendborg, Kværndrup, Ørbæk og Gudme

Fladerne

I områderne mellem de prioriterede korridorer tegner sig en række områder af forskellig størrelse og karakter, som strategien betegner som "flader". I "fladerne" findes et vidtforgrenet netværk af veje, som forbinder byer, lokalbyer, landsbyer og spredte bebyggelser i den enkelte "flade". I fladerne bør der arbejdes med fladedækningsinitiativer, der sikrer en stærk opkobling fra fladerne og til det fynske trafiknetværk af korridorer og knudepunkter.

Arbejdet med prioriteringer og fladedækningsinitiativer i den enkelte flade håndteres bedst af de enkelte kommuner, da

der forekommer store lokale variationer. På det byregionale niveau bør der dog arbejdes for mere ensartede løsninger på tværs af kommunerne, på baggrund af de erfaringer, der allerede er indsamlet. Fladedækningsinitiativerne skal i stort omfang udvikles sammen med FynBus og vil bl.a. bestå i koordineringen mellem samkørselstjenester, telebus/taxa-tjenester samt undersøge potentialerne i selv-kørende biler/busser.

Kombinationsrejser - i det regionale netværk

Målet med etablering af et fælles prioriteret netværk af korridorer og knudepunkter, er bl.a. at gøre det enklere at kombinere transportmidler på de byregionale rejser.

Det fynske Mobilitetskort bør fremadrettet anvendes, til at målrette og koordinere indsatserne i terminaler og korridorer. Der peges på punkter og strækninger, som anbefales at indtage en særlig rolle i den kommunale planlægning.

I terminalerne vil den rejsende opleve enkel adgang til en bred palette af transportformer. Herfra tilbydes der attraktive forbindelser videre til de større terminaler og destinationer. I korridorerne prioriteres indsats, som kan føre til bedre fremkommelighed for den kollektive såvel som de n individuelle transport.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Sikre at den fynske infrastrukturstrategi bliver kendt på Fyn og i omverdenen.
- Udvikle samarbejde med partnere, der kan fremme realiseringen af korridorer og knudepunkter.
- Sikre koordinering i indsatserne for udvikling af korridorer og knudepunkter. Forankret i en organisering, der løbende skal forventningsafstemme og evaluere fremdriften.
- Sikre løbende dialog med staten (MF'ere) om den nødvendige udvikling af infrastrukturen på Fyn.

Kommunerne hver for sig

- Implementere korridorer og knudepunkter i trafik- og kommuneplanlægningen
- Opgradere og investere i de udpegede korridorer og knudepunkter
- Udvikle og koordinere fladedækningsinitiativer.

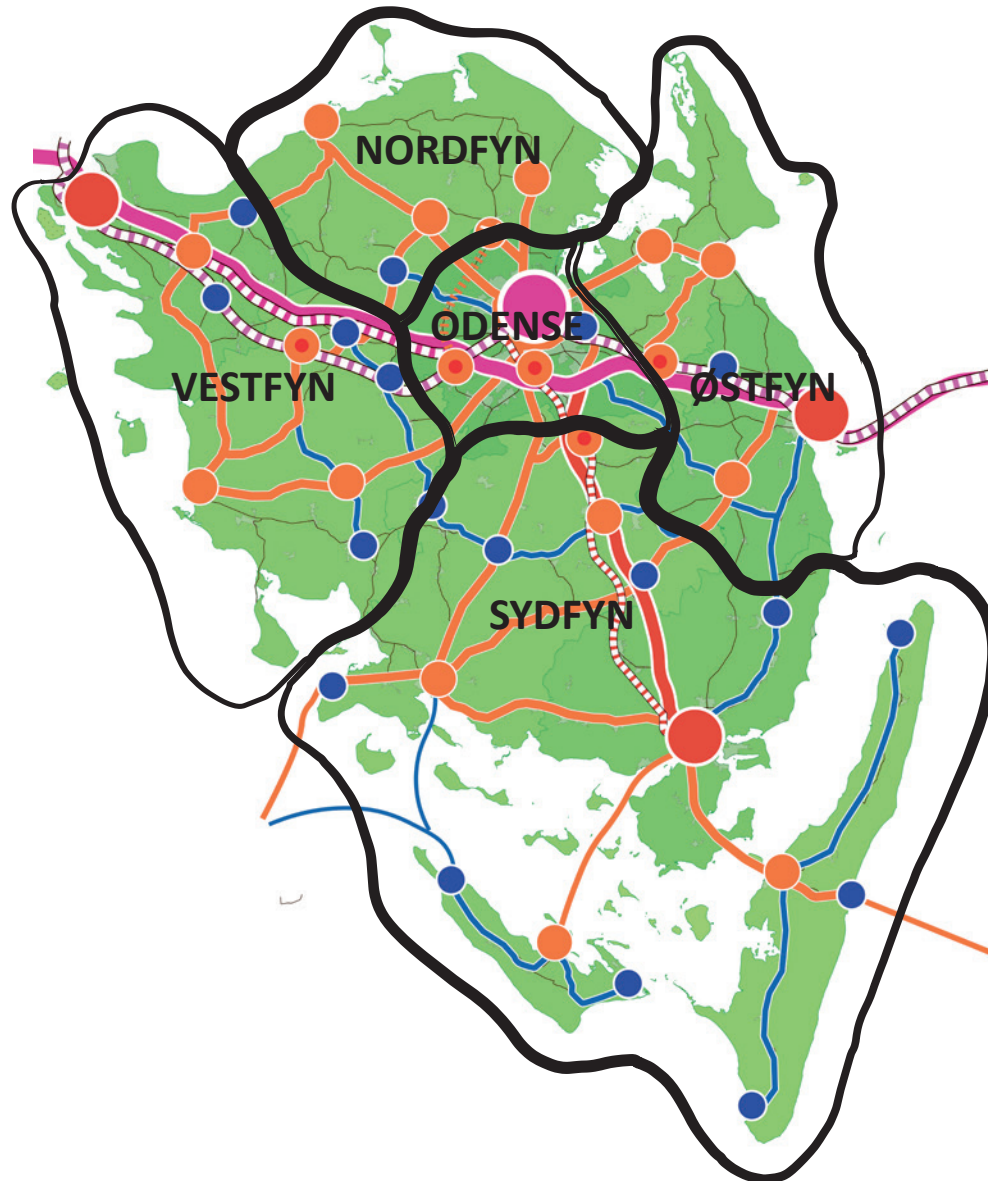
Hver egn har sine opgaver

Hvad vil Fyn?

- Få den fynske trafik til at hænge sammen på tværs af kommunegrænserne, og opnå at de kommunale vejmyndigheder arbejder i samme retning.
- Undgå fejlinvesteringer i "forkerte" indsatser ved at følge fælles fynsk strategi med klarhed over de kommunale opgaver.
- Opnå et stærkt grundlag for inddragelse af borgere og interessenter i detaljerin-gen af infrastrukturstrategien og gennemførelse af indsatserne.
- Opnå nye muligheder for investeringer i de prioriterede terminalbyer og udpegede byregionale korridorer.
- Give muligheder for vækst og tilgang af virksomheder langs trafikkorridorer og i terminalbyer.

Udfordringer!

- Fyn har ikke i de sidste 10 år haft fælles planlægning for det fynske vejnet og den overordnede infrastruktur.
- De fynske kommuner arbejder ikke i samme retning med mobilitet og infrastruktur, og planerne rækker sjældent ud over kommunegrænsen.
- Ofte kender kommunerne ikke nabokommunernes planer og indsatser, og udnytter ikke hinandens viden og kompetencer.
- Understøtter de fynske byer behovet for øget mobilitet, og kan trafikterminaler og omskiftningssteder bidrage til gode bymiljøer.



Hver egn har sine opgaver

Mobiliteten skal gavne alle egne på Fyn

Fyns samlede attraktivitet skal styrkes ved at udnytte de forskellige egnes unikke udviklingsmuligheder og potentialer indenfor erhverv og bosætning.

Den fælles fynske infrastrukturstrategi frem mod 2035 tager udgangspunkt i, at alle egne og byer skal bidrage til den samlede fælles vækst, og derfor skal der fokuseres på et løft til den samlede fynske mobilitet og sammenhængskraft.

Hver egn på Fyn har sine opgaver

Hver egn på Fyn og øerne er tiltænkt en vigtig rolle i de kommende års arbejde med at skabe en sammenhængende mobilitet på Fyn. Kommunerne har hver sine udfordringer og opgaver i en samlet fynsk infrastrukturstrategi.

Den mobilitet og infrastruktur, der går på tværs af kommunegrænser, giver hver kommune opgaver med at udvikle én eller flere korridorer og et eller flere knudepunkter i den fælles fynske infrastruktur-strategi.

Samspil mellem infrastruktur og byudvikling

Den fynske byudvikling kan i højere grad spille sammen med udviklingen af den fynske infrastruktur.

Derfor anbefales det i den fynske infrastrukturstrategi, at den fynske kommuneplanlægning fremover afspejler og understøtter strategiens udpegning af korridorer og knudepunkter/terminalbyer.

Stationsnær byudvikling kan være et vigtigt princip i kommuneplanlægningen, men skal suppleres af lokale overvejelser om et samlet og afbalanceret billede.

Virksomheder i de byregionale korridorer

Kommunerne kan med fordel udlægge nye erhvervsarealer og fortætte eksisterende erhvervsarealer i de fynske byer, der ligger godt op til eller i de byregionale korridorer.

De overordnede byregionale korridorer skal efter strategien opgraderes, så de kan afvikle den tunge godstransport (modulvogntog) og forsynes med de rette og velbeliggende gods-omladningsstationer.

Privat og offentlig service i de fynske terminalbyer

Den private og offentlige service er ude for en stærk centralisering af enhederne i færre og større byer, og oplever ligeledes hård konkurrence fra digitale løsninger, internet-handel mv.

I kommuneplanlægningen kan kommunerne vælge at understøtte serviceopbygningen i de fynske terminalbyer, som kan være med til at give en god og langtidsholdbar service-dækning af byen og dens opland.

Boligudbygning i byerne

Kommunerne kan ligeledes i deres kommune- og lokalplanlægning sikre gode muligheder for en boligudvikling i de udpegede terminalbyer.

Øget bosætning i byerne i de byregionale korridorer giver muligheder for en god trafik-

service til borgerne, og øger rentabilitet af de nye infrastrukturinvesteringer.

Fremkommelighed til bymidter

I de større byers bymidter skal der findes en god balance i hensynet til den bløde og hårde trafik. Fodgængere og cyklende skal tilbydes gode og trygge forhold. Samtidig skal der være øje for en god tilgængelighed for biler, der tager højde for parkeringsforhold og varetilbringning til butikkerne.

Fælles manual for opbygning af fynske terminaler

Det er afgørende for den fynske mobilitet, at der etableres attraktive omgivelser og gode omskiftningsmuligheder i de fynske byer, som er udpeget som trafikale knudepunkter og terminaler.

For at gøre arbejdet med udviklingen af terminalerne enklere for kommunerne, lægger strategien op til at der udarbejdes en fælles manual for opbygning, udvikling og vedligeholdelse af de byregionale terminaler. I manualen skal der tages højde for skala (efter byens størrelse) og behovet for trafikale løsninger. Manualen skal således skabe fælles fynske løsninger på trafikservice, omstigningsfaciliteter, trafikinfo mv., som vil styrke genkendeligheden og sammenhængen i de fynske mobilitetstilbud.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde fælles manual for opbygning af de fynske trafikterminaler med styrkelse af bymiljøerne.
- Byregionen skal undersøge mulighederne for at opnå fondsstøtte og puljemidler til at gennemføre udviklingsarbejde og eksempelprojekter på "de nye fynske trafik-terminaler".
- Der kan udvikles forsøgsprojekter i forskellige bystørrelser og med forskellig kompleksitet i trafikopgaverne. Lige fra serviceorienteret bus- og cykelstoppested til nye arkitektoniske bud på mobilitetsrum og pladser ved stationer, bus- og færgeterminaler.

Sammen med andre

- Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet bør udfordres til at medvirke til nye terminalløsninger i byerne og samkørselspladser og omlastestationer på det statslige landevejsnet
- Kommunerne kan lokalt skabe en byudvikling i samarbejde med erhvervsliv og lokale By- og Landskabsforeninger, der styrker den fynske mobilitet og fremmer gode by- og landskabsrum.

Kommunerne hver for sig

- Infrastrukturstrategien skal indarbejdes i kommuneplanlægningen for den overordnede infrastrukturudvikling og byudvikling, der understøtter opbygning af fynske terminaler og korridorer.



TRAFIKARTERNE SKAL SPILLE SAMMEN

Kollektiv trafik

Veje og færger

Cykling og gang

Kollektiv trafik

Hvad vil Fyn?

- Sikre fynboer og øboer adgang til et større arbejds-, uddannelses- og bopælningsopland
- Tilbyde kortere rejsetider og høj dækningsgrad i den kollektive trafik på Fyn og øerne
- Skabe en stærkere sammenhæng mellem Byregion Fyn, Trekantsområdet samt og Greater Copenhagen.
- Sikre adgang til knudepunkter, som indgår i et nationalt og internationalt trafikalt netværk.
- Forøge passagerantallet i den kollektive trafik gennem nye mobilitetstilbud og kombinationsrejser.

Udfordringer!

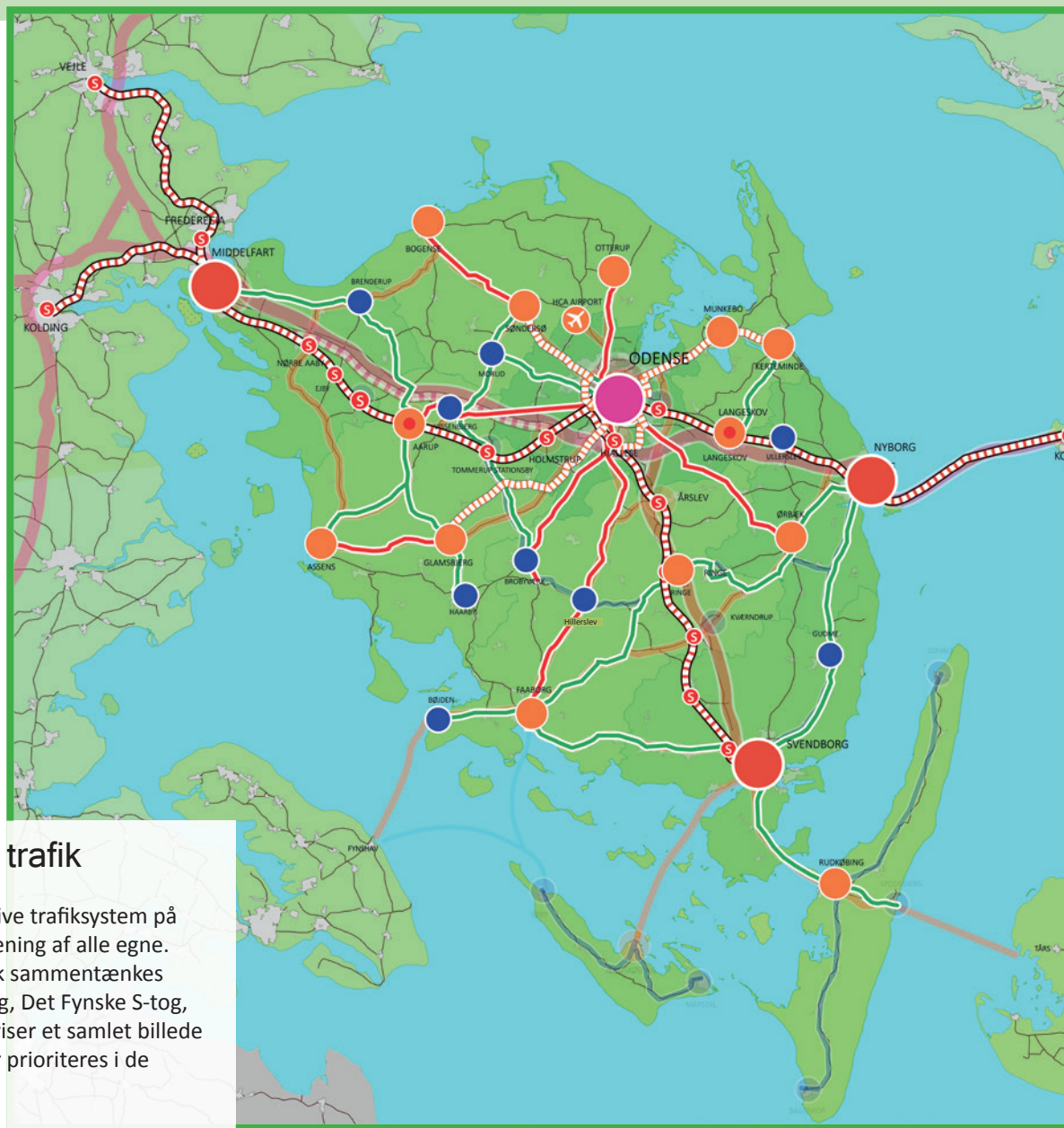
- Adgang til Timemodellen fra alle fynske egne.
- Adgangen til Odense og Odense Baneård Center.
- Der mangler partnerskaber til at gennemføre strategiens visioner.
- Finansiering af den kollektive trafik.
- De lokale, byregionale, regionale samt nationale og internationale rejsemål er ikke på samme system.

Korridorer

- Ny vestfynbane (timemodel)
- Det Fynske S-tog
- Udviklingsstrækninger (BRT/letbane)
- X-bus
- R-busnettet

Knudepunkter

- Odense (OBC)
- Hovedterminaler
- Byregionale terminaler
- Kommunale terminaler
- S-togsstation



Den kollektive trafik

Kortet viser det kollektive trafikssystem på Fyn som kan sikre betjening af alle egne. I det kollektive netværk sammentænkes Timemodel, regionaltog, Det Fynske S-tog, X- og R-busser. Kortet viser et samlet billede af de indsatser, der bør prioriteres i de næste 20 år.

Kollektiv trafik

Hierarki i det kollektive system

Øverst i det kollektive hierarki er Timemodellens superlyntog. Superlyntogene bliver den hurtigste, direkte forbindelse på de lange afstande til nationale rejsemål, med blot en time til København, Aarhus og Esbjerg. Timeforbindelsen til København vil være en realitet i 2019, mens timeforbindelsen til Aarhus og Esbjerg tidligst vil være en realitet i 2025, når en nye Vestfybnane er etableret fra Blommenslyst til Kauslunde langs E20.

Odense Banegård Center er udpeget som Fyns stop på Timemodellen, og bliver et vigtigt center for den kollektive trafik. Planerne for Timemodellen og højhastighedstogdrift på Fyn, angår ikke alene hurtigere forbindelse fra Odense. Med elektrificering, nye spor og signalprogram skabes generelle forbedringer bredt på togsiden. Der vil blive flere afgang og en større fleksibilitet på jernbanelinjet. IC-tog vil derfor i større udstrækning kunne anvendes som direkte tog fra Middelfart, Langeskov og Nyborg mod Aarhus og København.

Det Fynske S-tog og forbedret regional togdrift

For at sikre en bedre intern sammenhæng på Fyn samt skabe en stærkere udveksling mellem Trekantsområdet og Fyn, foreslås der etableret et fynsk/østjysk S-tog med høj frekvens. Timemodellens nye strækning på Vestfyn vil betyde ledig kapacitet. Denne kapacitet anbefales udnyttet til etablering af Det Fynske S-tog på den eksisterende Vestfybnane.

I første omgang vil S-toget således bestå af den eksisterende Vestfybnane og Svendborgbanen. I den lange planhorisont 2035, kan S-tognet udvides til også at omfatte Østfybnanen. Allerede nu bør der udarbejdes en samlet plan for de pågældende strækninger. Her med særlig fokus på analyser af stationsmønstret, samt perspektiver for en overtagelse af togdriften.

De Fynske Hurtigbusser og letbane

I de fynske områder uden jernbane, skal mobiliteten sikres med buslinjer. Her introduceres (BRT-løsninger) Bus Rapid Transit, der ser bussen som en letbane på gummihjul. Strækningerne fra hhv. Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg til Odense, er udpeget som udviklingsretninger med særlige perspektiver. Disse bør i første omgang sikres effektiv busbetjening og kan på sigt tænkes som egentlige letbanelinjer. For at betjene det øvrige Fyn forslår strategien, i tråd med Fynbus' planer, at der etableres et regionalt busnet på Fyn - R-busnettet. R-busnettet sikrer kobling mellem de byregionale terminaler, centrale S-togsstationer og OBC. Med R-busnettet tilbydes: Høj frekvens, fast minuttal, fast stopmønster, fremkommelighed og gode stoppesteder. Timemodellen skal komme hele Fyn til gode. Derfor bør R-busnettet suppleres med X-busser. X-busserne skal med færre stop og dermed høj rejsehastighed sikre de byregionale terminaler direkte adgang til Timemodellen. R-busnettet, lokale busruter og bestillingstrafik kan benyttes som tilbringer til X-busnettets stoppesteder.

Fladedækning

De tyndt befolkede områder, og fladerne uden for de store korridorer, kan ikke tilbydes de samme kollektive tilbud som i den tætte by. Nye teknologier, initiativer, deleordninger og smartløsninger kan imidlertid ændre omstændighederne for fladedækning. Her kan delebølgen og i særdeleshed selvkørende biler på sigt betyde et radikalt skift. Som fladedækningsinitiativ kan de selvkørende biler supplere, og måske på sigt, erstatte busser og telekørsel, som tilbringer til S-tog, letbane og timemodel.

Kollektive rejser og kombinationsrejser

I ambitionen om at gøre kollektive rejser og kombinationsrejser mere attraktive, er der særligt to forhold, som er betydende. Det første forhold handler om, at det bliver enkelt og overskueligt at benytte sig af de kollektive tilbud, lige fra evt. delebiler og -cykler til busser, letbane, S-tog og Timemodel. En løsning kan være at de mange aktørers tilbud ift. pris, rejseinformation mv. samles ét sted (eks. rejseplanen.dk). Et andet forhold handler om at tilbyde den rejsende en bedre rejseoplevelse. Her spiller omdannelse og lokalisering af hverdagsfunktioner i knudepunkterne en central rolle. Eksisterende busholdepladser, togperroner, bilparkering mv. bør omdannes til terminaler, som kan tilbyde komfortable adgangs- og opholdsforhold, der kan medvirke til at skiftet mellem transportmidler sker let, hurtigt og i kombination med korte opholdstider.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Igangsætte en proces for udvikling af de fynske terminaler med udgangspunkt i strategiens terminalkatalog (bilag).
- Igangsætte en proces, hvor der vurderes hvilken mobilitetsmæssig rolle de enkelte udviklingsterminaler skal varetage.

Sammen med andre

- Drage nytte af Region Nordjyllands erfaringer med overtagelse af den lokale togdrift. Fordele og ulemper ved en lokal overtagelse af driften af et S-tog på Svendborgbanen og Vestfybnanen skal analyseres med henblik på anbefaling til den videre proces mod skabelsen af Det Fynske S-tog.
- Udvikle busproduktet i samarbejde med FynBus, og sikre at potentialerne udnyttes. Etablere et R-busnet, afprøve X-busserne i drift samt tilpasse og videreudvikle uddannelsesruterne.
- Skabe fremkommelighed i byregionale korridorer til/fra Odense med bus og prioritere de vigtigste korridorer.
- Undersøge om Fynbus kan tildeles opgaven med at samarbejde og skabe synergi med offentlige og private aktører samt andre trafiksselskaber.
- Nyvurdere stationsmønstret på Vestfybnanen og Svendborgbanen med hensyn til driftsforhold, strækningsoptimeringer og rejsehastighed, nu og ved et kommende fynsk/jysk S-tog.
- Udvikle fladedæknings- og bestillingstraffikkens eksisterende tilbud yderligere under indtryk af de nye teknologier og strømninger: Telependlerordning, flextrafik, deleordninger mv.

Veje og færger







Hvad vil Fyn?

- Sikre fynboer og øboer hurtigere adgang til et større arbejds-, uddannelsesopland.
- Etablere et samlet overblik over udviklingen på hele det Fynske vejnet.
- Skabe nye muligheder for kombination af biltrafik og kollektiv trafik.
- Sikre bedre sammenhæng mellem Øerne og Fyn.
- Øge fremkommelighed for modulvogntog på det fynske vejnet.

Udfordringer!

- Trængsel på E20, flaskehals over Lillebælt og høje storebæltstakster.
- Dårlig fremkommelighed på de fynske landeveje (hovedbykorridorerne) til Odense og E20.
- Manglende overblik over barriererne for trafikafviklingen på de fynske landeveje.
- Varetransport med stadig større og tungere modulvogntog på de fynske landeveje (de byregionale korridorer).
- Få afgang og lange sejltider på færgeruterne til og fra Fyn og i Det Syd-fynske Øhav.

Korridorer

-  Landskorridoren
-  Sydfynskorridoren
-  Byregionale korridorer
-  Byregionale færgeruter
-  Statsveje
-  Kommunale veje

Knudepunkter




-  Omstigning bil/kollektiv trafik

Veje og færger

Kortet viser det nationale og prioriterede byregionale vejnet til personbiler og lastbiler, samt de byregionale færgeforbindelser til Ærø, Lolland og Als (evt. bro). I infrastrukturstrategien udpeges strækninger med behov for opgraderinger og udbygning frem mod 2035. På kortet angives ligeledes udbygningsbehovet for parkering for persontrafikken og behovet for nye omladningsstationer for godstrafikken.



Adgang for modulvogntog

-  Veje adgang i dag
-  Veje med adgang fra 2017 (Statsvejnettet)
-  Kommunale veje adgang senest 2020

Veje og færger

De store projekter i landskorridoren

På vejsiden udgør de store projekter i Landskorridoren en særlig udfordring. Særligt angår det udvidelse af motorvejen mellem Nørre Aaby og Odense til seks spor og forberedelserne til en ny parallel Lillebæltsforbindelse. Storebælts-taksterne udgør en barriere for både personbiler og gods, og forhindre en stærkere kobling mellem Fyn og Østdanmark. Efter den optagne gæld i Storebæltsforbindelsen er afviklet, ønskes en takst fastsat, der alene afspejler vedligeholdelsesomkostningerne.

Øvrige eksterne forbindelser til og fra Fyn

Svendborg-Tårs-Femern (20-20-20 modellen) og Fynshav-Bøjden er begge projekter, der kan skabe en stærkere tilknytning og udveksling med de øvrige dele af det danske og nordtyske marked, og dermed skabe et større opland for den fynske byregion. Forbindelserne bør i første omgang styrkes gennem forbedrede vej- og færgeforbindelser (hyppigere afgang og kortere sejlter) og evt. en ny bro til Als. I luftrummet kan HCA-Airport blive en trafikal dynamo for adgang til og fra Fyn. Lufthavnen kan være på vej ind i en ny rivende udvikling, hvor nye ruter er under planlægning til flere storbyer i Europa. Adgangsvejene til og fra lufthavnen bør tilpasses den øgede belastning.

Opgradering af det fynske vejnet

Vejnettet på Fyn omfatter statsveje såvel som kommunale veje. Kortlægningen og prioriteringen af korridorer og knudepunkter kan fremadrettet give et bedre overblik samt

skabe bedre betingelser for koordinerede indsatser på vejområdet mellem Byregion Fyn, kommunerne og staten. Det opdaterede vidensgrundlag og analyserne kan desuden danne baggrund for udarbejdelse af strækings- og saneringsplaner og derved være medvirkende til statslige, byregionale og kommunale prioriteringer af anlægsinvesteringer i perioden frem mod 2035.

Bilen er den mest benyttede trafikart

Ca 65 pct. af alle ture på Fyn foregår i en personbil. FYN I BEVÆGELSE lægger vægt på, at personbilen frem mod 2035 forsat vil have en stor betydning i det samlede trafikbillede. Derfor prioriteres fremkommelighed for bilerne på E20 og i de byregionale korridorer (fra de byregionale terminaler til Landskorridoren og Odense). For at bilen i højere grad kan benyttes i kombination med andre transportmidler, bør der sikres bedre tilgængelighed til de fynske terminaler. Det betyder, at der bør etableres parkeringsfaciliteter nær de fynske terminaler, særligt i forbindelse med Odense Banegård Center og bymidte. Dette for at gøre omstigning hurtigere og enklere.

Nye teknologier - ændrede omstændigheder

Teknologier, deleordninger og smartløsninger, kan fremover gøre det enklere at benytte bilen i kombination med andre transportmidler eller til samkørsel. For at understøtte udviklingen bør de statslige og kommunale samkørselspladser registreres, koordineres og opgraderes. Teknologierne for de selvkørende biler er i en forsat udvikling, som kan

betyde, at selvkørende biler og busser på sigt kan fungere som en integreret del af det kollektive systems tele- og flex-trafik. Den udvikling som finder sted inden for de selvkørende biler bør koordineres og følges tæt.

Erhvervstrafik og godstransport

Distribution af varer er helt centralt for virksomhederne, hvor modulvogntog benyttes i stadigt stigende omfang. De 32 meter lange modulvogntog har dog kun adgang til en begrænset del af det fynske vejnet. Med baggrund i den fælles strategi og kortlægning, kan Fyn opstille fælles mål om at sikre modulvogntog adgang til alle byregionale korridorer inden udgang af 2020 (statsvejene 2016). Samtidig bør der laves fælles retningslinjer for etablering af kommunale omladningsstationer. Disse initiativer kan betyde: bedre fremkommelighed, reduceret udledning, færre forsinkelser af varetransporten og billigere fragt. Samlet set kan det medføre bedre vilkår for de fynske virksomheder og understøtte udviklingen lokalt, kommunalt og byregionalt.

Færgerne på Fyn

Færgetransporten mellem Fyn og Øhavet har afgørende betydning for udvikling og bevarelse af et levende helårssamfund på øerne. Derfor skal der forsat arbejdes for at sikre lavere færgetakster (efter landevejsprincippet) samt kortere sejlter og hyppigere afgang. Der er spændende perspektiver i udvikling og indsættelse af elfærger samt i sejlads med "fodgængerfærger" mellem øerne i det syd-fynske område.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen med andre

- Etablere en fælles interessevaretagelse for de store projekter med betydning for Fyn (E20, Storebæltstaksterne og en ny parallel Lillebæltsforbindelse) i samarbejde med Region Syddanmark og Fynsk Erhverv.
- Overvåge trafikafviklingen løbende på de byregionale korridorer og indsamle data i samarbejde med Vejdirektoratet.
- Opbygge dialog med Vejdirektoratet med henblik på at etablere strækingsplaner for statsvejenes udvikling baseret på data om vejenes tekniske tilstand og trafikbelastning.
- Støtte op om dialogen med Transportministeren med henblik på at fremme forbindelsen Svendborg - Femern (20-20-20 modellen), hvor første etape består i etableringen af en fremskudt færgehavn v. Tårs.
- Støtte op om dialogen med Transportministeren med henblik på at iværksætte en egentlig forundersøgelse af en Fyn - Als bro. Første etape kan bestå i at sikre nødvendige forbindelse i form af udbygning af det tilstødende vejnet.
- Igangs sætte tiltag som styrker transporterhvervets fremkommelighed på Fyn. Eks. via oprettelse af omladningsstationer og adgang for modulvogntog på alle byregionale korridorer senest 2020.
- Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og de "blå" landeveje.

Kommunerne hver for sig

- Kortlægge og etablere kommunale samkørselspladser på de byregionale korridorer.

Cykling og gang

Hvad vil Fyn?

- Udvikle nye supercykelruter fra oplandet og ind til Odense og omkring de større byer på Fyn.
- Arbejde for at flere vil benytte cykling og gang til arbejde og uddannelse, og især for at andelen af cyklende børn og unge vil vokse kraftigt.
- Få gang og cykling til at være den dominerende tilbringer til den kollektive trafik (busser, letbane og tog).
- Understøtte at elcyklen vil blive mere udbredt på Fyn på de længere cykelture (supercykelruterne).
- Få færre til at anskaffe eller beholde bil nr. 2 ved at gøre elcyklen til et reelt og attraktivt alternativ i kombination med mere effektive tog og busser.

Udfordringer!

- Mange steder på Fyn og øerne er forholdene for de cyklende og gående ikke tidssvarende.
- Cykling og gang står stærkt i Odense. Kan dette udbredes til større dele af de fynske byer, forstæder og lokalområder?
- Bilen har en uforholdsmæssig stor andel som kort transportform til uddannelse og arbejde (med under 10 km's rejse)
- Der savnes et netværk af stærke parter til at stå i spidsen for cykelfremme på Fyn
- Faciliteter for daglig cykling og turistcykling hænger i dag ikke sammen på Fyn

Daglig cykling

Korridorer

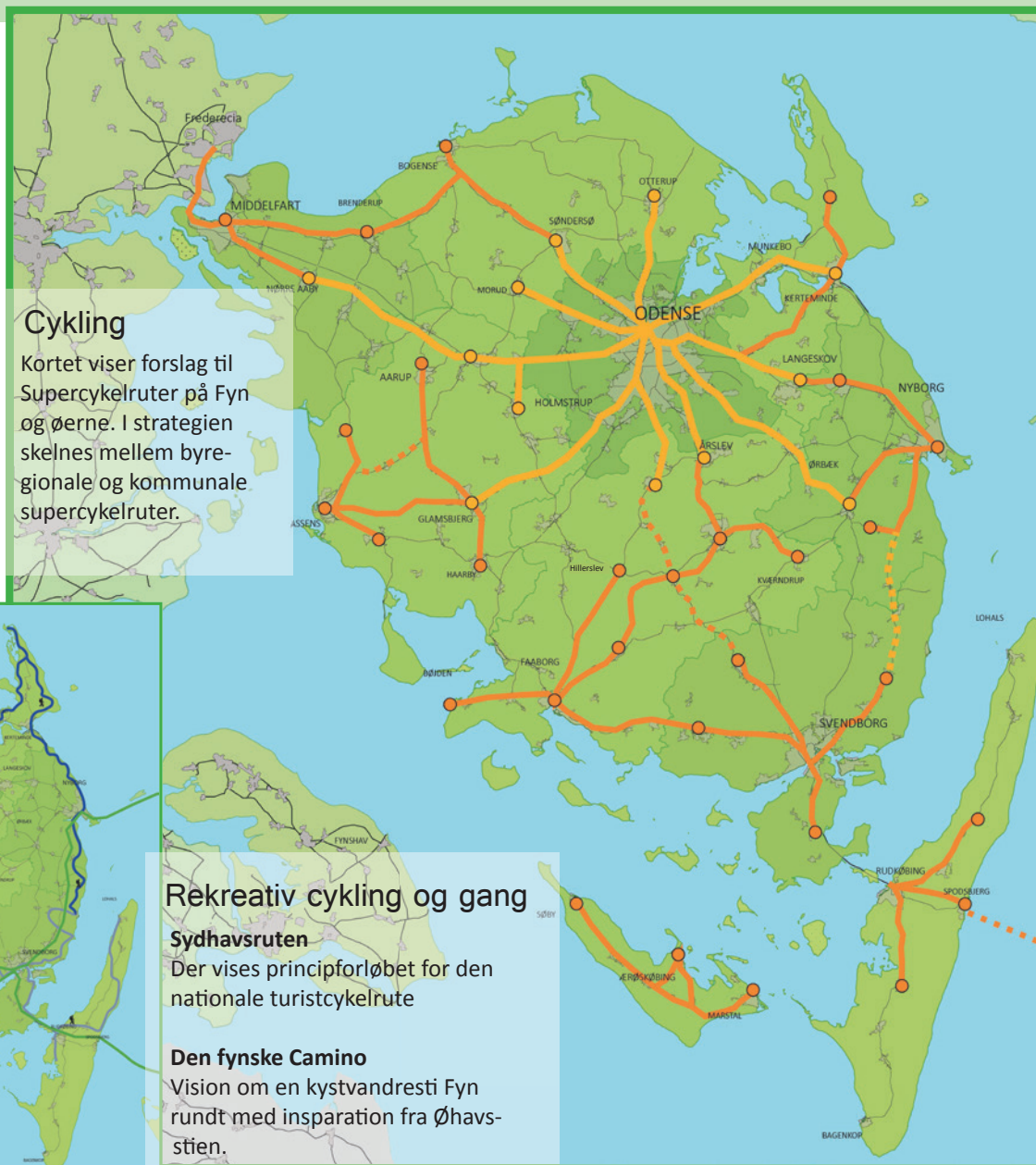
- Byregionale supercykelruter
- Kommunale supercykelruter

Knudepunkter

- Cykelservice

Rekreativ cykling og gang

- Sydhavsruuten
- Den fynske Camino
- Øhavs stien



Cykling og gang

Fyn – Cyklisternes Ø

Odense er allerede kendt i hele Danmark som en cykelby. Fyn og øerne har gode forudsætninger for at øge brugen af cykel til daglig transport og effektiv pendling mellem hjem og arbejde/uddannelse, og som sundhedsfremmende og oplevelsesrig transportform til ærinder og i fritiden. Cykling og gang/evt. løb til arbejde og uddannelse er en miljøvenlig transportform, der tager hensyn til klima og natur, og som understøtter moderne livsstil. Derfor er målet for de bløde trafikanter i den fynske infrastrukturstrategi, at Fyn og øerne skal øge omfanget af cykling og gang betydeligt. Det gælder også for Odense, men især for alle egne på Fyn og på øerne, hvor der i dag cykles mindre. Kommunerne vil i fælleskab udvikle Fyn som mere cykelvenlig og øge antallet af trafiksikre stier for cykler og fodgængere.

Korridorer og knudepunkter for cykel og gang

Som en central del af infrastrukturstrategien udpeges de vigtigste fynske cykelkorridorer og knudepunkter. De byregionale supercykelruter er udpeget for at fremme indsatsen for de længere cykelture ind til Odense, mens de kommunale supercykelruter skal betjene købstæderne og de øvrige større byer.

Lokale og byregionale Supercykelruter

Til de daglige cykelture til arbejde og uddannelse etableres en række supercykelruter på Fyn. Der skelnes mellem lokale supercykelruter i egen kommune og byregionale supercykelruter, der går på tværs af kommune-

grænser. Elcyklen vil blive mere udbredt og bidrager til at øge andelen af længere cykelture. På supercykelruterne er trygheden og fremkommeligheden højt prioriteret. Der er god vejvisning og plads til både elcykler og almindelige cykler. Hovedparten af strækninger er på cykelsti langs vej eller i eget tracé, men der kan forekomme kortere strækninger på mindre veje og bag kantbaner.

Styrket kvalitet og tryghed

Der skal udvikles forbedrede forhold for gående og cyklende i de fynske byer til stationer og bymidter. Der kan i den forbindelse udarbejdes fælles servicemål for gang- og cykelfaciliteter, så kvaliteten og trygheden på gang- og cykelstier øges og koordineres på hele Fyn. Dette gælder også for bedre muligheder for parkering af cykler ved stationer og trafikale knudepunkter.

Cykling og gang som tilbringer til kollektiv trafik

En forudsætning for det ønskede løft i den kollektive trafik, er at adgangen til- og servicen for- den gående og cyklende forbedres ved stationer og busterminaler/busstoppesteder.

Cyklen kan komme til at spille en afgørende rolle på Fyn, som tilbringer til stoppesteder for regionaltog (det Fynske S-tog), Letbanen, stoppesteder for hurtigbusser og færgehavne og til samkørselspladser for delebilskørsel. Der kan i de fynske kommuner stadig arbejdes for nyanlæg af cykelstier. Som supplement hertil skal de mange små eksisterende veje på Fyn "genanvendes" som gode cykel-

veje. De vil blot skulle sikres vejvisning, hastighedsbegrænsninger, enkelte forbedrede overkørsler, automatisk lys og snerydning. De små veje indeholder ofte de største oplevelser for både hverdagscykelturen og turister

CYKELFYN – netværk til cykelfremme

Der bør forsøges dannet en organisation CYKELFYN som et partnerskab mellem kommunerne, den fynske cykelbranche, turistorganisationer, forsikringsselskaber og fonde. CYKELFYN skal have til opgave at fremme visionen om Fyn som Cyklisternes Ø. Det kan ske ved at gennemføre konkrete cykelfremme-projekter på Fyn, der vil skabe vækst i cykling og cykelejerskab, og være en del af branding af den fynske sunde livsform.

Rekreativ cykling

Fyn er med på Sydhavnstruten – Den nationale Cykelrute. Syv af de fynske kommuner deltager i Vejdirektoratets initiativ til at gentænke den nationale cykelrute 8 som en 800 km. lang cykelferierute gennem Danmark. Initiativet følges op på hele Fyn med supplerende cykelturistinitiativer i samarbejde med Destination Fyn. F.eks. projektet "Bike Island 2020", der skal fremme den fynske cykelturisme.

Den fynske Camino

Kommunerne på Fyn kan samarbejde om at etablere en sammenhængende kyststi. Der kan bygges videre på de gode erfaringer med Øhavsstien, så der dannes en vandrerute hele vejen rundt om Fyn – Den Fynske Camino.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Sikre at den fælles fynske infrastrukturstrategi for cykling og gang bliver kendt på Fyn og i omverdenen
- Indkalde partnere, der kan fremme projekter og indsatser for cykling og gang.
- Deltage i danske og internationale cykel-netværk, møder og konferencer.

Sammen med andre

- Gå i dialog med Vejdirektoratet om cykelstier langs statslandeveje på Fyn.
- Invitere cykelbranchen på Fyn, Dansk Cyklistforbund, Dansk Cykelturisme, Destination Fyn, sportscykelklubber på Fyn SDU, Health som partnere i CYKELFYN.
- Inddrage de fynske skoler og uddannelsessteder i cykelkampagner.
- Sikre løbende dialog med staten (Transportministeriet/Vejdirektoratet) om de fynske synspunkter omkring anvendelsen af de nationale forsøgs- og støtteordninger (tidligere Cykelpuljemidler)

Kommunerne hver for sig

- Skal implementere strategiens cykelkorridorer og knudepunkter i deres trafik- og kommuneplanlægning
- Skal opgradere og investere i de udpegede cykel- og gangkorridorer og knudepunkter.
- Kan udarbejde og følge fælles mål og anbefalinger i fremme af cykling og gang





FYN RYKKER SAMMEN

Indsatser 2017-21

Organisering og partnerskaber

Økonomi og finansiering

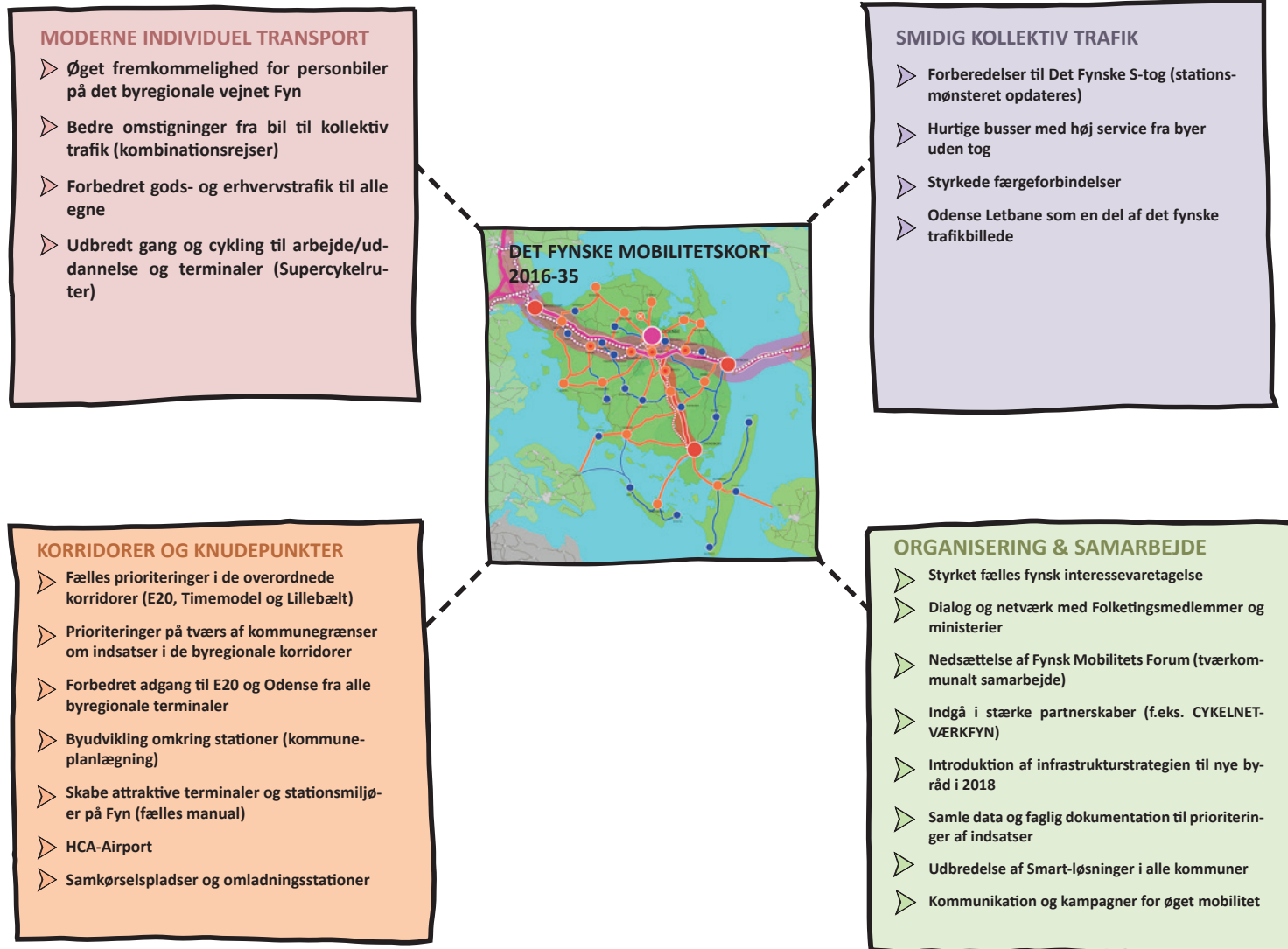
Hvad vil Fyn?

- Sikre fremdrift ved at arbejde med prioriterede indsatser på tværs af kommunerne.
- Vise resultater, der får borgere og virksomheder til at satse på Fyn.
- Være innovative og igangsætte forsøgsordninger for at finde virkningsfulde og "smarte" løsninger.

Udfordringer!

- Sammentænkning af kommunale og byregionale indsatser for øget mobilitet og infrastrukturudvikling.

Indsatsområder 2017-21



Indsatser 2017-21

Fælles fynsk interessevaretagelse

Strategiens kort- og langsigtede indsatser skal fremme de fynske interesser på mobilitet og infrastrukturområdet. Det gælder i forhold til de store landsdækkende infrastrukturprojekter, samt fælles Fynsk prioritering af infrastrukturudbygningen på tværs af kommunegrænser. I strategien anvises hvordan samarbejdet kan organiseres og successivt opbygges med politiske og administrative netværk og dannelse af partnerskaber.

Prioritering ud fra Det Fynske Mobilitets-kort 2015-35.

Den anden store indsats i infrastrukturstrategiens første periode er at opbygge viden og fælles fynsk afklaring, så der kan prioriteres mellem de mange indsatser i de fynske korridorer og knudepunkter. Der skal tages beslutninger om udbygningsrækkefølgen af trafikale korridorer og etablering af supercykelruter, og de fynske terminaler skal opgraderes til moderne behov ved kombinationsrejser.

Moderne individuel transport

Bilen er den mest udbredte transportform og skal derfor have stor opmærksomhed, når det gælder fremkommelighed på de byregionale veje og tilgængeligheden til gode P-muligheder især i Odense. De opgraderede byregionale korridorer skal give bilen nye tilbud om at kunne indgå i en kombinationsrejse med busser eller tog på de længere strækninger. Cyklen skal opprioriteres som den mest udbredte transportform til arbejde og uddannelse på de kortere ture, og samtidig

kan cyklen gøres til den bedste tilbringer til stationer med busser og tog.

Adgangen fra alle egne til E 20 og Odense inkl. Banegårdscentret

Langt de fleste større byer på Fyn har adgang til E20 og Odense via to eller tre regionale korridorer. Korridorerne skal give muligheder for at kunne komme hurtigt til og fra E20 og Odense (Timemodellen). Der bør foretages en nærmere prioritering af rækkefølgen i nettets opgradering. Det kan ske ved i første omgang at sikre én opgraderet strækning fra hver af de byregionale terminaler (Bogense, Assens, Faaborg og Kerteminde).

Forberedelser til Det fynske S-tog

Med etablering af Timemodellens nye strækning på Vestfyn vil det fynske S-tog kunne etableres fra 2025. Allerede nu bør der dog udarbejdes en samlet plan for effektivisering af de pågældende strækninger til gavn for lokaltrafikken. Herudover bør der arbejdes for en hurtig opgradering af signaler, overhalingsspor og materiel også på den hårdt ramte Svendborgbane.

Busbetjening

Fynbus vil i den kommende mobilitetsplan bl. a. arbejde videre med styrkelse af R-bus og X-busnettet. Det vil inden for få år kunne resultere i at udvalgte byregionale korridorer kan indrettes med særlige baner, som prioriterer bussernes fremkommelighed – også kaldet BRT-løsninger eller +WAY. Derudover bør busbetjeningen i fremtiden i højere grad rettes mod betjeningen af det fynske S-tog.

Erhvervstransport

Der er behov for at opgradere hele det byregionale-net til de modulvognstog, der udgør en stadig voksende del af al erhvervskørsel. Samtidig er der brug for at udforme en fælles politik for etablering af kommunale/private omladningsstationer, for at lette tilbringning af varer til byerne og i områder med mindre veje. Endelig bør der snarest ses på muligheder og udfordringer for det "blå" gods i forbindelse med de fynske havne.

Tyndt befolkede områder

En forbedret fladedækning i områderne mellem de byregionale korridorer vil skulle sikres af de enkelte kommuner. Der bør arbejdes for mere ensartede løsninger på tværs af kommunerne på baggrund af de erfaringer, der allerede er indhøstet. Det vil sandsynligvis snart være muligt at forbedre forholdene ved at indlægge og styre diverse samkørselsordninger, så som tele-bus/flextrafik og Go-More-lignende løsninger via Rejseplanen.

Monitorering og vidensdeling

Kommunerne bør samarbejde om at indsamle nødvendig supplerende viden for at kunne udvikle strategien til konkrete planer. Det drejer sig f.eks. om data om samkørselspladser, modulvognstog, omladningspladser for erhvervskørsel, det "blå" gods m.m. Der vil være behov for løbende at følge udviklingen. Her vil etablering af en fælles byregional vidensbank være afgørende. Kommunerne og øvrige aktører kan levere data, viden og fakta til de fremtidige analyser.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Udarbejde grundlag for at prioritere indsatserne og fysiske opgraderinger af de byregionale korridorer.
- Udarbejde fælles manual for udformning og indhold af attraktive terminaler.
- Erhverve Landstrafikmodellen til brug for analyser og prioriteringer.
- Udarbejde detaljeret analyse af erhvervstransporten, herunder fokusere på havnene og det "blå" gods.
- Udarbejde plan for samkørselspladser på Fyn.

Sammen med andre

- Tilvejebringe data til fælles byregional vidensbank for trafikafvikling af samtlige trafikarter fra kommunerne, vejdirektoratet, DSB, FynBus, færge-selskaber m.v.
- Udarbejde plan for omladningspladser for varetransport sammen med transporterhvervet og vejdirektoratet.
- Skabe optimale betingelser for fremkommelighed af R- og X-busser.
- Optimere og ensarte tele-/flexordningerne for kommunerne.

Kommunerne hver for sig

- Tilvejebringe opgraderede og attraktive terminaler.
- Prioritere de byregionale korridorer i den kommunale trafikplanlægning
- Anlægge samkørselspladser i forbindelse med kommunale veje.
- Planlægge og udforme byregionale supercykelruter på tværs af kommunerne. I første omgang etablere to forsøgsstrækninger.

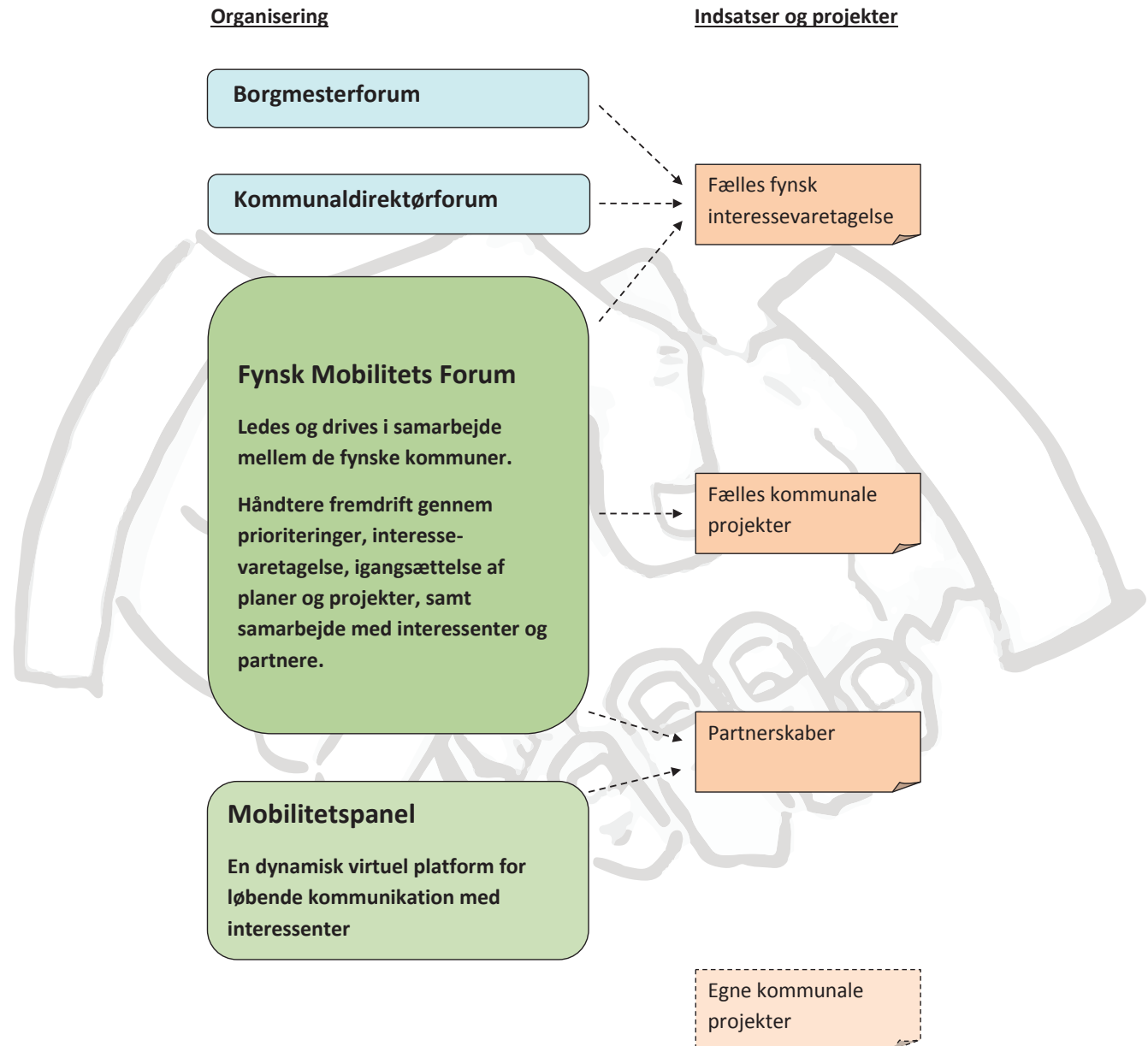
Organisering og partnerskaber

Hvad vil Fyn?

- Varetage de fælles fynske interesser mere effektivt overfor staten.
- Styrke det fælleskommunale samarbejde om infrastruktur.
- Etablere stærke partnerskaber om infrastrukturudviklingen.
- Samarbejde om at sikre europæiske, statslige og regionale infrastrukturinvesteringer.
- Vise resultater, der får borgere og virksomheder til at satse på Fyn.

Udfordringer!

- Informere og inddrage partnere og borgere i tilstrækkelig grad.
- Få sammentænkt anlægstidspunkter og -udgifter på tværs af kommunegrænser.
- Fremskaffe tilstrækkelige udviklingsressourcer.



Organisering og partnerskaber

Implementering af strategien

Arbejdet med strategien slutter ikke med vedtagelsen af denne. Tværtimod bliver det startskuddet til en ny fase, hvor der skal prioriteres, udarbejdes planer og igangsættes projekter for at forbedre og udbygge infrastrukturen. Der vil endvidere være behov for, at strategien løbende tages op til overvejelse set i lyset af de erfaringer, der indhentes, og de nye muligheder, som med stor sandsynlighed viser sig med Smart-løsninger og andre teknologispring.

Fynsk Mobilitets Forum

Implementering kræver, at der målrettes en fælleskommunal organisation "Fynsk Mobilitets Forum" (FMF), der kan håndtere en betydelig fremdrift og et udbygget samarbejde med partnere og interessenter. FMF skal sikre en vedvarende politisk tværgående forståelse og beslutningsvillighed, og at de lokale udfordringer sættes i relation til et landspolitisk perspektiv. FMF skal vedvarende styre en kompetent og omfattende koordinering af fælles fynsk interessevaretagelse overfor staten.

Kampagner og eksterne samarbejder

Infrastrukturstrategien sælger ikke sig selv. Der bør gøres en indsats for at sikre en bred forståelse i befolkningen og hos besluttede myndigheder for investeringer i projekter over kommunegrænserne. Det handler både om at tilføre viden og ejerskab. Det skal kunne gøres klart, at strategiens indsatser vil tilgodese de enkelte lokalsamfunds forbindelser til omverdenen, og dermed styrke

mulighederne for overlevelse. De mange nye muligheder og satsninger på smarte løsninger bør endvidere tydeliggøres for omverdenen og medvirke til oplevelsen af, at Fyn står sammen.

Mobilitetspanel Fyn

En måde at få tilvejebragt valide synspunkter og et bredt ejerskab på, vil være at få etableret partnerskaber og samarbejder med mange forskellige interessenter. Lige fra borgergrupper over erhvervsorganisationer til statslige myndigheder. For at holde en bred kontakt til de mange parter, der allerede har og vil blive involveret i samarbejdet, foreslås det at oprette en platform i form af "Mobilitetspanel Fyn", der skal forstås som en dynamisk virtuel kommunikationsplatform (f.eks. en hjemmeside), hvor der kan udveksles ideer og kommentarer om strategien og dens udfoldelse.

Koordineret interessevaretagelse overfor statslige projekter

De store projekter og politiske beslutninger - 6 spor på E20 fra Odense til Nørre Aaby, takstreduktion på Storebælt, landevejsprincippet for færger, Timemodellen og ny Lillebæltsbro - som alle ligger udenfor Byregion Fyns myndighed og økonomi - bør løbende have stor fokus. Der bør for hver sag årligt udarbejdes en redegørelse, som indeholder oplæg om det kommende års indsats. Ligeledes bør projekterne om bedre forbindelser til Femern og Als understøttes i arbejdet med at få gennemført de første etaper (se Hvem gør hvad - Veje og færger)

Udmøntning i den kommunale planlægning

For at fastholde overblikket og muliggøre de mange både fælles og lokale indsatser, er det afgørende, at alle kommunerne får indarbejdet strategiens målsætninger i kommuneplanlægningen samt trafik-/mobilitetsplanlægningen. Særlig vigtigt vil det være at indarbejde korridor- og knudepunktskortet samt påbegynde overvejelser om byudvikling, der kan understøtte korridor- og knudepunktstænkningen, især i forhold til forslagene om S-tog og hurtigbusser, og evt. efterfølgende letbaneudvikling.

Partnerskab om trafikdata

Etablering af en fælles byregional vidensbank for trafikdata vil med fordel kunne etableres i regi af det eksisterende fælles fynske selskab GeoFyn.

Partnerskab om S-tog, lufthavn og færger

Strategien lægger op til øget samarbejde og partnerskabsdannelse omkring den store infrastruktur på Fyn. Det fynske S-tog, HCA Airport og de fynske færger har behov for udvikling, som kan betå i evt. udvidet ejerskab eller nye ejerformer, der kan realisere nye partnerskaber. Det langsigtede mål kunne være et egentligt Fynsk Trafikselskab.

Partnerskaber om cykelfremme

Et første projektsamarbejde foreslås placeret i en ny organisation: CykelFyn. Organisationen vil tælle cykelbranchen, borgergrupper, turistorganisationer, Destination Fyn og kommuner. CykelFyn har til formål at gøre Fyn til Cyklisternes ø.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Etablere fælles byregional vidensbank for trafikafvikling via GeoFyn.
- Oprette Fynsk Mobilitets Forum og Mobilitetspanel Fyn.
- Udarbejde årlig redegørelse om de store projekter, herunder oplæg til det kommende års interessevaretagelse.
- Tilrettelægge kampagner løbende for at skabe ejerskab og viden.
- Involvere de nye kommunalbestyrelser: For at holde fokus og sikre fremdrift skal der i 2018 – og videre frem efter hvert valg – gøres et intensivt arbejde med at orientere og drøfte strategien med de nye kommunalbestyrelser.
- Strategien skal i midten af hver ny byrådsperiode vurderes, med henblik på om strategien skal justeres eller nytænkes, alt afhængigt af nye trends, tekniske muligheder eller politiske hensigter. Første revision i 2023-24.

Sammen med andre

- Undersøge mulighederne for at danne et fælles fynsk trafikselskab, der varetager flere transportformer.
- Etablere Netværk CykelFyn.

Kommunerne hver for sig

- Indarbejde infrastrukturstrategien i egen kommune- og mobilitets-/trafikplan.

Økonomi og finansiering

Hvad vil Fyn?

- Skabe optimal sammenhæng i investeringer og drift af den samlede fynske trafik.
- Øge samarbejdet med private partnere om forbedringer i den fynske mobilitet.
- Udforme nye smarte/økonomiske løsninger for en optimal udnyttelse, drift og vedligehold af nye og eksisterende trafik anlæg

Udfordringer!

- Der er ikke tradition for kommunalt samarbejde om finansiering af fælles fynske infrastrukturprojekter.
- Kan kommunerne i byregionen opnå byregional synergi og merværdi på investeringerne ved at blive mere målrettede og fokuserede i de kommunale anlægs- og driftsbudgetter?
- Etablering af partnerskaber med staten og den private sektor om realisering af mobilitetsinitiativer på Fyn.

Eksempler på kommunale investeringsområder

Fælles fynsk interessevaretagelse	
Politikere i styregrupper	
Embedsmænd i projektgrupper	
Mødevirksomhed	
Vidensopbygning/analyser/rådgivere	
Opgradering af byregionale veje	
Saneringsbehovs-analyser	
Monitorering og adfærdsreguleringer	
Fælleskommunale anlægsprojekter	
Forbedret drifts-indsats på byregionale veje	
Supercykelruter på Fyn	
Koordineret cykelplanlægning	
Byregional superruteplan	
Kampagner for cykelfremme	
Cykelterminaler etableres/opgraderes	
Anlæg af nye cykelstier	
Forbedret drifts-indsats på supercykelruter	
Smartere byregionalt bussystem på Fyn	
Udbygning med X og R-busser	
Busterminaler opgraderes	
Smartløsninger apps mv.	
Det Fynske S-tog - udvidet regionaltoget-dækning	
Foranalyser og program	
Analyse af stationsmønstre	
Modeller for selskabsdannelse	
Forsøg på delstrækninger med udvidet frekvens	
De fynske terminaler	
Programmer for hovedterminaler	
Programmer for byregionale terminaler	
Programmer for kommunale terminaler	
Nye supplerende anlæg i terminalerne	
Forbedret drifts-indsats	
Smartløsninger for brug af terminalerne	

Eksempler på økonomiske samarbejde om infrastruktur på Fyn

Drifts-samarbejde på Fyn	Anlægs-samarbejde på Fyn
Veje og busser på Fyn	
Vedligeholdelse af veje mv.	Nyanlæg og sanering af veje
Regional Busdrift - Fynbus	Opgradering af terminaler
Vintertjeneste	Supercykelruter
Trafikplanlægning	
Trafikterminaler og smartløsninger	
Vedligeholdelses efterslæb	
Drift af regional tog	
Kørebåner	
Fortove og Pladser	
Cykelstier og cykleparkering	
Gadebelysning	
Afvanding	
Broer og bygværker	
Afmærkning	
Signalanlæg	
Vejskilte og tavler	
Busterminaler og busstoppesteder	
Tog på Fyn	
Letbanen i Odense	
Regionaltog på Fyn	
Intercitytog/Timemodel	
De fynske stationer/terminaler	
Behov for opgradering af drift	
Busser på Fyn	
Buspark	
Garageanlæg	
Driftskontor mv.	
Busterminaler og busstoppesteder	

Økonomi og finansiering

Fælles kommunal investering i implementering af strategien

De 10 fynske kommuner beslutter med vedtagelse af infrastrukturstrategien i efteråret 2016, hvordan organisering og finansiering af de første indsatser for fælles fynsk infrastrukturudvikling skal varetages. Afsnittene Organisering og Indsatser 2016-21 opridses grundlaget for den fælles opstart af arbejdet med at implementere strategien. Som et tillæg til strategien vedtages en konkret plan for organisering og finansiering af de første projekter og indsatser.

De statslige infrastrukturprojekter – byregional interessevaretagelse

For at fremme de fynske interesser i den statslige infrastrukturplanlægning og prioritering af anlægsprojekter (E20, Time-modellen/Højhastighedsbane på Vestfyn, Ny Lillebæltsforbindelse og Letbanen i Odense) skal der opbygges fagligt grundlag for den fælles fynske interessevaretagelse. Her tænkes f.eks. på undersøgelser og dokumentation for behovet og effekten af nye infrastrukturinvesteringer og de opnåede serviceforbedringer og forrentningen af investeringer i smarte løsninger i både den individuelle og kollektive transport. Dette for at fremskynde realisering af anlægsprojekter og mobilitet, der har vigtig national eller byregional betydning.

Finansieringsmodel for de byregionale investeringer

En stor udfordring for kommunerne er udarbejdelse af en økonomisk model for reali-

sering af fælles fynske mobilitetsindsatser og nyanlæg. Infrastrukturstrategiens indsatsområder skal successivt beskrives og detaljeres, så der kan udarbejdes budgetter og forretningsplaner, der beskriver investeringernes forventede effekt og tilbagebetalingstider for de prioriterede indsatser og anlæg.

Der kan således tænkes flere modeller for finansiering af fælles byregionale investeringer afhængigt af det enkelte initiativ eller anlægsprojekts indhold og formål.

Begyndende koordinering af de kommunale drifts- og anlægsbudgetter

Kommunerne bør begynde at samordne de kommunale drifts- og anlægsbudgetter til veje, stier, busser og færger. Nye kommunale investeringer bør koordineres og foretages i overensstemmelse med strategiens hovedsigte.

Første skridt kunne være en kortlægning og status over de fynske kommuners samlede infrastruktur, som grundlag for en vurdering af behovet for evt. genopretning og fremtidigt vedligehold af især de byregionale og kommunale trafikkorridorer og terminaler.

Partnerskaber om infrastrukturudvikling

Der bør til ethvert initiativ til gennemførelse af infrastrukturstrategien overvejes, hvorledes der kan skabes forpligtende partnerskabsaftaler. Partnerskaber på Fyn omkring øget mobilitet og infrastrukturudviklingen skal sikre, at de rette private og offentlige interesser og kompetencer mødes, og at de fælles interesser tilgodeses i finansiering og output af de fælles investeringer.

Opgradering af de fynske korridorer og terminaler

For at sikre en trafikalt sammenhængende byregion bør der i perioden frem mod 2035 investeres i en opgradering af det byregionale vejnet for at øge tilgængeligheden til Odense og motorvejsnettet. Det kan betyde, at kommunerne i denne periode bør prioritere det byregionale vejnet og de byregionale terminaler over andre kommunale drifts- og anlægsopgaver på vejområdet.

Udvidet kommunesamarbejde om anlæg og drift

På mellemlangt sigt kan perspektivet være et øget tværkommunalt samarbejde om f.eks. udbud af anlægs- og driftsopgaver på Vej- og Trafikområdet for at opnå økonomiske og driftsmæssige fordele.

Den fynske infrastrukturfond

Det langsigtede mål bør være opbygning af en fælles fynsk infrastrukturfond.

Infrastrukturfonden kan investere i den fynske mobilitet med et bredt sigte og afstemt med den til enhver tid opdaterede fælles infrastrukturstrategi. Det skal undersøges, hvordan fonden kan opbygges, og hvordan EU-midler og øvrige fondsmidler om muligt kan indgå.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

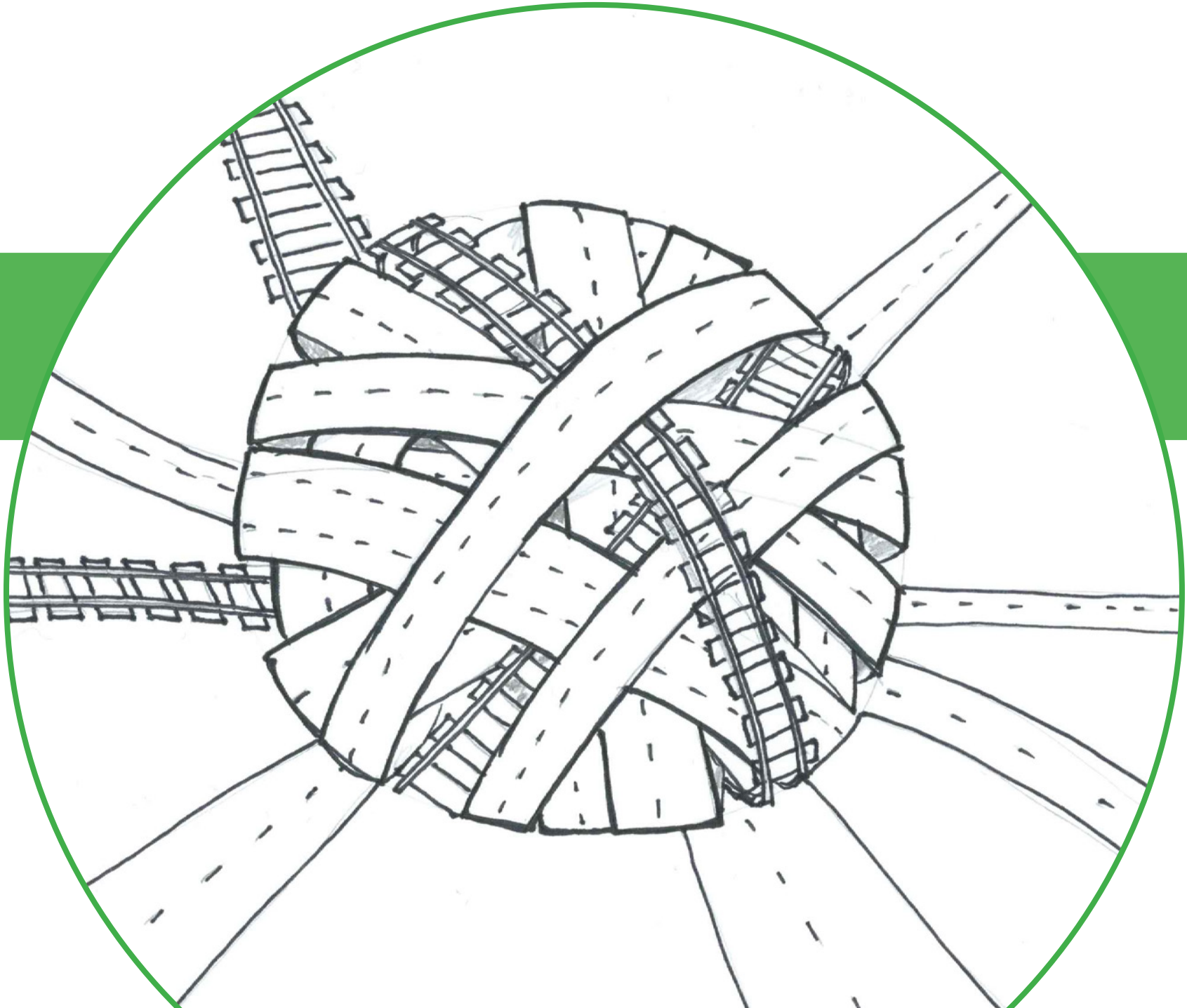
- Samordne og understøtte den byregionale tænkning i kommunernes budgetlægning på infrastrukturområdet
- Udvikle modeller for finansiering af byregionale trafikinvesteringer
- Forberede fynsk infrastrukturfond

Sammen med andre

- Mødes løbende med medlemmer af Folketingets Transportudvalg og de fynske MF'ere om udvikling af den fynske infrastruktur for at fremme de prioriterede anlægsinvesteringer på Fyn
- Opbygge fælles ny viden om effekten af infrastrukturinvesteringer på Fyn sammen med DSB/Bane Danmark og Trafikstyrelsen
- Få det fynske Erhvervsliv, Region Syddanmark, Udvikling Fyn (og Destination Fyn) og uddannelsesstederne på Fyn til at indgå i mobilitetsinitiativer og fælles fynske infrastrukturprojekter.

Kommunerne hver for sig

- Investere og vedligeholde de kommunale trafik anlæg i overensstemmelse med den vedtagne fælles fynske infrastrukturstrategi.



SÆRLIGE UDFORDRINGER

Opgaver i de fynske egne

Fremkommelighed i Odense

Odense Banegård Center

Opgaver i de fynske egne

Hver egn har sine opgaver

Her opsummeres de enkelte egne og kommuners opgaver, som følger af FYN I BEVÆGELSE.

Hovedparten af opgaverne skal løses i samarbejde med andre kommuner og over en længere årrække.

Andre opgaver er af mere lokal karakter og skal løses af den enkelte kommune.

NORDFYN



Nordfyns Kommune er med sin orientering mod både Odense og Middelfart/Trekantsområdet udfordret af fremkommeligheden på landevejene mod E20 og Lillebælt samt ind mod Odense.

Med sin beliggenhed ved Kattegat-kysten har området en særlig styrke med store sommerhusområder (mange gæster og besøgende). Dertil kommer gode bosætningsmuligheder tæt på Odense, hvor der kan udvikles forbedrede såvel individuelle som kollektive tilbud for både pendling og fritidsrejser.

For erhvervstrafikken er en udbygget forbindelse til E20 og forberedelse for modulvognstog og nye omladningsstationer den vigtigste opgave.

Særlige indsatser på Nordfyn

- Lufthavn (HCA Airport) opgradering og øget tilgængelighed
- Modulvognstogsroute (Bogense-Odense, Bogense- Middelfart/E20 og Sønderø- E20)
- Omladningsstationer med opkobling til E20.

TERMINALER

Opbygge byregionale terminaler

- Bogense, Otterup, Sønderø

Opbygge kommunale terminaler

- Morud

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Bogense-Nr. Åby, Bogense –Sønderø- Odense, Otterup-HCA Airport-Odense og Sønderø-Aarup

Udvikle kommunale korridorer

- Morud- Odense (Rugårds Landevej)

Etablere supercykelruter

- Bogense-Brenderup, Bogense- Sønderø-Odense, Otterup-Odense

Understøtte kombinationsrejser på strækningen:

- Bogense-Sønderø-Odense C
- Bogense-Brenderup-Middelfart
- Otterup-Odense C
- Sønderø- E20- Aarup

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

Opgaver i de fynske egne

VESTFYN



Middelfart og Assens kommuner er med deres beliggenhed ved Lillebælt og med nærheden til Trekantområdet vigtige for den fynske orientering og udveksling mod Jylland.

Vestfyn har attraktiv bosætning med stort pendlingsopland og potentialer for voksende erhvervsudvikling ved E20. Ungdomsuddannelser i området kræver god trafikal betjening.

Opgaver i Landskorridoren

- Udbygget motorvejsnet- det 3. spor på E20
- Timemodel (ny højhastighedsbane på Vestfyn), Intercitytog-stop i Middelfart og forbedret regional-

togsdækning på Vestfyn (del af Det Fynske S-tog)

- Ny og udbygget Lillebæltsforbindelse
- Togdækning på Vestfyn (del af Det Fynske S-tog)
- Fortsat brug af den gamle A1 som aflastningsvej

Særlige indsatser på Vestfyn

- Interessevaretagelse vedr. Landskorridoren og statslandevejen Assens-Middelfart
- Modulvogntogsrute Assens-Odense og Hårby-Aarup
- Omladningsstationer med opkobling til E20

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Middelfart

Opbygge udviklingsterminal

- Aarup

Udvikle byregionale terminaler

- Assens, Glamsbjerg, Nørre Aaby

Udvikle kommunale terminaler

- Hårby, Ejby, Brenderup, Vissenbjerg, Tommerup St

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Assens-Middelfart/Nørre Aaby, Assens-Aarup, Assens-Glamsbjerg-Odense, Aarup-Søndersø

Kommunale korridorer

- Hårby-Glamsbjerg-Aarup

Etablere supercykelruter

- Middelfart-Fredericia, Middelfart-Brenderup, Assens-Salbrovad, Assens-Glamsbjerg, Hårby-Glamsbjerg, Glamsbjerg-Aarup

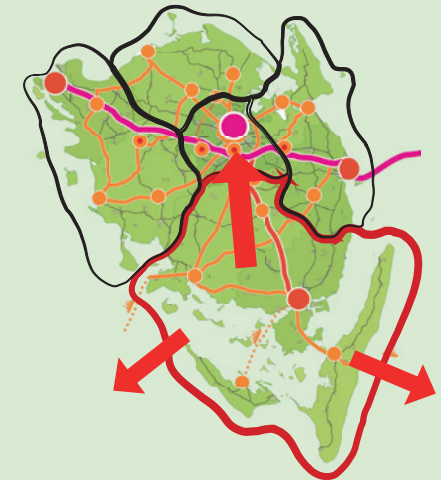
Understøtte kombinationsrejser på strækningen:

- Middelfart-Aarup-Odense C
- Middelfart-Brenderup-Bogense
- Middelfart-Assens
- Assens-Glamsbjerg-Odense C

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

SYDFYN



Faaborg, Svendborg, Ærø og Langeland kommuner er ved deres beliggenhed ved det sydfynske Øhav og nærheden til Tyskland vigtige for de fynske færge-/broforbindelser til Als og Lolland, og dermed også til Tyskland.

Sydfyn har attraktive bosætningsområder og store potentialer for aktiv turisme. De større byer og lokalområderne har udviklingspotentialer for moderne erhvervs-vækst og iværksættervirksomhed.

Korridoropgaver

Sydfynskorridoren
Svendborgmotorvejen
Svendborgbanen
Den gamle A9
Forbindelserne til Als og Lolland

Opgaver i de fynske egne

Særlige indsatser på Sydfyn:

- Opgradering af Svendborg-banen (forberedelse til Det Fynske S-tog)
- Udvikling af Als-forbindelse og Femern-forbindelse
- Forbedret færgefart i Det Sydfynske Øhav (især til Ærø)
- Forbedret forbindelse til Odense fra Faaborg
- Interessevaretagelse vedr. Sydfynskorridoren og statslandevejene Nyborg-Bøjden, Faaborg-Odense, Faaborg-Svendborg og Svendborg-Rudkøbing-Spodsbjerg

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Svendborg

Opbygge udviklingsterminal

- Årslev

Udvikle byregionale terminaler

- Faaborg, Ringe, Ærøskøbing og Rudkøbing

Udvikle kommunale terminaler

- Søby, Marstal, Bagenkop, Spodsbjerg, Gudme-Hesselager, Bøjden, Nr. Broby, Hillerslev og Kværndrup

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Faaborg-Odense, Faaborg-Nyborg, Faaborg-Svendborg, Faaborg-Bøjden, Svendborg-Rudkøbing-Spodsbjerg

Udvikle kommunale korridorer

- Marstal-Ærøskøbing-Søby, Bagen-

kop-Rudkøbing-Lohals, Nr. Broby-Hillerslev- Ringe-Gislev

Etablere supercykelruter

- Faaborg-Bøjden, Faaborg-Hillerslev, Faaborg-Korinth, Ringe-Gislev, Nr. Lyndelse-Odense, Ringe-Årslev-Odense, Svendborg-Vester Skerninge, Svendborg-Stenstrup, Svendborg-Gudme, Svendborg-Landet, Søby-Ærøskøbing, Ærøskøbing-Marstal, Bagenkop-Rudkøbing, Rudkøbing-Spodsbjerg og Rudkøbing-Tranekær

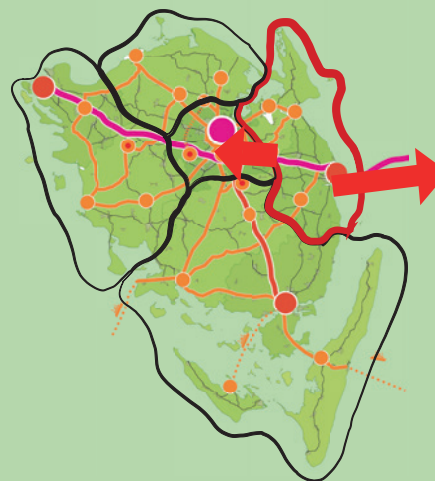
Understøtte kombinationsrejser

- Nyborg-Bøjden, Faaborg-Odense, Ringe Odense, Faaborg-Svendborg, Svendborg-Nakskov, Svendborg-Nyborg, Svendborg-Odense
- Ind til Timemodellen i OBC
- Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

ØSTFYN



Nyborg og Kerteminde kommuner med beliggenheden ved Storebælt og nærheden til Sjælland/København er vigtig for Fyns trafikale relationer til det østlige Danmark.

Nyborg og Kerteminde er gode bosætningsbyer for kort og langdistancependling, og har gode potentialer for øget turisme i form af sommerhusområder og attraktive besøgssteder i købstæderne ved vandet.

Lindø Industrihavn, Langeskov og Nyborg har styrker og potentialer for yderligere industriudvikling.

Særlige indsatser på Østfyn

- Tog- og motorvejsforbindelse til København
- Arbejde for nedsat Storebæltstakst
- Overvåge kapaciteten på E20
- Videreudvikle den stærke rejserelation mellem Kerteminde og Odense.
- Interessevaretagelse vedr. statslandevejen Nyborg-Bøjden
- Sikre godstransport til og fra de industrielle områder
- Opbygge Langeskov og Ørbæk som nye regionale knudepunkter

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Nyborg

Opbygge udviklingsterminaler

- Langeskov

Udvikle byregionale terminaler

- Kerteminde, Munkebo og Ørbæk

Udvikle kommunale trafikterminaler

- Ullerslev

KORRIDORER

Hovedbykorridorer

- Odense-Kerteminde, Kerteminde-Langeskov, Nyborg-Ørbæk-Kværndrup-Faaborg

Kommunale korridorer

- Frørup-Ørbæk-Odense

Opgaver i de fynske egne

Supercykelruter

- Kerteminde-Munkebo-Odense, Kerteminde-Langeskov, Kerteminde-Dalby, Nyborg-Ullerslev-Langeskov-Odense, Ørbæk-Nyborg, Nyborg-Frørup-Ørbæk

Understøtte kombinationsrejser på strækningen

- Nyborg-Odense, Nyborg-Svendborg, Kerteminde-Odense, Kerteminde-Langeskov
- Ind til Timemodellen i OBC

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale og kommunale terminaler
- Landskorridoren, byregionale og lokale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

ODENSE



Odense Kommune er med sin størrelse og sin centrale placering i Danmark vigtig som trafikalt knudepunkt for hele Fyn.

De mange arbejdspladser og store uddannelsessteder giver en betydelig indpendling fra store dele af Fyn. Dertil kommer Supersygehus, kultur- og sportsbegivenheder, samt attraktive og specialiserede indkøbsmuligheder, der resulterer i mange ærinde- og fritidsrejser ind til Odense fra hele Fyn. Endelig er der rejssende som skal bruge de landsdækkende tog (Intercitytog og Timemodellen), som alle har stop i Odense.

Samlet er den regionale udfordring, hvordan Odense lykkes med at "tage imod og fordele" de mange tilrejsende fra/til hele Fyn.

Særlige indsatser i Odense

- Timemodellen (OBC fungerer som Fyns hovedbanegård)
- Fremkommelighed for fynboerne til bymidten
- Tilgængelighed til Ny OUH og SDU
- Odense Letbane for alle på Fyn

TERMINALER

Udvikle hovedterminal

- Odense Banegård Center
- Opbygge udviklingsterminaler
- Hjallesø Station og Holmstrup

KORRIDORER

Udvikle byregionale korridorer

- Fra Ring 2 og ud i alle retninger (Otterup, Bogense, Middelfart, Assens, Faaborg, Svendborg, Nyborg og Kerteminde)

Supercykelruter

- Odense-Otterup, Odense-Søndersø, Odense-Tommerup St-Vissenbjerg, Odense Glamsbjerg, Odense-Nr. Lyndelse, Odense-Årslev, Odense Ørbæk, Odense-Langeskov, Odense-Munkebo-Kerteminde

Understøtte kombinationsrejser på strækningen

- Bogense-Odense, Middelfart-Odense, Assens Odense, Faaborg-Odense, Svendborg-Odense, Nyborg-Odense, Kerteminde-Odense
- Fyn ind til Timemodellen i OBC

Indarbejde i Trafik- og Kommuneplanlægningen

- De byregionale terminaler, udviklingsterminaler
- Landskorridoren, byregionale og kommunale korridorer
- Supercykelruter
- Principper om at understøtte kombinationsrejser
- Byudvikling, der understøtter den byregionale mobilitet

Fremkommelighed i Odense

Hvad vil Fyn?

- Opleve "at blive taget godt imod" i Odense.
- Opnå smidig og fleksibel trafik, der sikrer fremkommelighed og tidsbesparelser.
- Udvikle konkurrencedygtige valgmuligheder for kombinationsrejser.
- Sikre gratis parkering og omstigning til letbane, S-tog, busser eller cykel i byens periferi.
- Understøtte etablering af omladningspladser for varetransport.
- Udvikle attraktive supercykelruter fra oplandet og ind til Odense.

Udfordringer!

- Morgen- og eftermiddagstrængsel for personbiler, lastbiler og busser.
- Mange udkørsler og sammenblanding af trafikarter i ringvejsnettet.
- Balance mellem tilstrækkelige p-muligheder og et godt bymiljø.
- Varetransport ind i bymidten.



Fremkommelighed i Odense

Velkommen til Odense

Størstedelen af de byregionale rejser (> 10 km) går til/fra Odense eller E20. Odense har derfor en særlig udfordring med at styrke fremkommeligheden for de mange trafikanter fra det øvrige Fyn, der enten har ærinder, job, uddannelse el. lign. et sted i byen, eller som skal skifte til tog eller bus ud af byen. Det samme gælder for den omfattende varetransport, der skal nå de mange virksomheder og butikker i byen. Der er tale om en trængselsproblematik, der er særligt udfordrende i morgen- og eftermiddagstimerne.

Styrket fremkommelighed

Fremkommeligheden til bymidten eller et andet lokalområde vil kunne styrkes ved, at adgangen til ringvejene, deres indbyrdes forbindelse samt kørslen på ringvejene optimeres i forhold til trafikafvikling og trafiksikkerhed. Det kan f.eks. sikres ved, at den lette og tunge trafik adskilles så meget som muligt, at der bibeholdes så få tilkørsler som muligt, ligesom der etableres svingbaner i stor udstrækning.

Der er megen inspiration at hente fra andre storbyers arbejde med fremkommelighed. F.eks. kan der for indfaldsvejene arbejdes med korridorspecialisering, således at nogle veje reserveres til kun at give adgang for busser, at der på andre veje kun tillades kørsel for personbiler og lastvogne, og at der etableres selvstændigt beliggende supercykelruter.

En variation heraf kan være at etablere selvstændige spor på indfaldsvejene for at sikre fremkommeligheden af især hurtigbusser.

Smart teknologi.

Endelig kan fremkommelighed sikres ved hjælp af smart teknologi - at "vende" midterkørebaner afhængigt af tidspunkterne på døgnnet, således at køreretningerne afspejler de trafikstrømme, som ønskes prioriteret.

Den videre tilgængelighed ind i et lokalområde kan fremmes ved at udbygge apps med kørselsvejledning, parkeringspladser, aktuell trafikinformation m.v.

Parkering i kanten af byen

Presset på parkering i bymidten vil kunne afhjælpes ved, at der tilbydes gratis og rigelige p-pladser i kanten af byen og ved de valgte omstigningsknudepunkter. Det kan f.eks. ske ved de tidligere nævnte lokale udviklingsterminaler, Hjallesø og Holmdrup, samt Årslev, Aarup og Langeskov uden for Odense. Her kan pendlere med fordel skifte til tog, bus eller cykel.

Letbanen

Den kommende letbane i Odense - med etape 1 i 2020 og etape 2 forventelig i 2025 - vil tilbyde højklasset kollektiv trafik ind til centrum og videre til Tarup, Vollsmose og Zoo. I Hjallesø kan der skiftes fra/til Svendborg-tog til/fra letbanen, og der er sikret en park-and-ride med 1500 gratis p-pladser mellem Hjallesø og OUH/SDU.

I Odense by er der i forbindelse med kommuneplanen allerede udpeget lokale omstigningsknudepunkter, hvoraf en del er tilknyttet letbanen, og som dermed også vil aflaste biltrafikken ind mod bymidten. Odense vil

med etablering af nye stationer ved Bolbro og Korsløkke kunne skabe muligheder for lokale kombinationsrejser mellem letbane og tog - og samtidig aflaste OBC og togtrafikken derind.

Varetransport ind til bymidten

Transporterhvervet oplever store problemer med levering og afhentning af gods i Odense. Det drejer sig om adgangen til bymidten, som er begrænset til bestemte tidspunkter for at tilgodese de handlende samt til bestemte lastbilstørrelser, bl.a. grundet CO2- og partikeludledning samt støj. Problemet med lastbilstørrelserne hænger tæt sammen med tendensen til at anvende større og større lastvognstog, f.eks. i form af modulvognstog. Det skaber behov for de såkaldte omladningspladser.

Det anses i dag som en privat opgave at tilvejebringe omladningspladser. Det kunne være en opgave kommunerne kunne være medspiller i at løse, da det i høj grad gælder om at udpege og planlægge de rette lokaliteter. F.eks. er der en stor konkret udfordring med at betjene Odense Havn.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Indsamle og formidle viden om "smart-løsninger" på stærkt befærdede veje ind til og i de større byer, herunder Odense.

Sammen med andre

- Hele Fyn, herunder Odense, bør igangsætte et projekt omkring omladningsstationer og mere fleksibel varetransport i de tætte byområder sammen med Vognmandsforeningen og fragtmændene.

Kommunerne hver for sig (Odense)

- Igangsætte køreplan for det videre arbejde med øget fremkommelighed i Odense og tilgængelighed til bymidten.
- På kort sigt udarbejde en plan for sammenhængende tiltag i etaper.
- Igangsætte de første delprojekter inden for en overskuelig periode.

Hvad vil Fyn?

- Udvide adgangen til et større arbejds-, uddannelses- og bosætningsopland via Timemodellen.
- Opleve nem omstigning og rejseservice i attraktive omgivelser.
- Få Odense Banegård Center til at fungere som hele Fyns hovedbanegård.

Udfordringer!

- Opkobling af Fyn på Timemodellen i Odense.
- Tilgængeligheden for biler og busser til OBC.
- Attraktive p-pladser tæt på OBC.



Odense Banegård Center

En central rolle for OBC

Odense Banegård Center (OBC) vil med indførelse af Timemodellen få en funktion som Fyns hovedbanegård. Den vil være den vigtigste fynske station med de fleste tog- og busforbindelser samt letbane. Fra OBC gives der mulighed for at kombinere kollektiv trafik med bil, cykel og gang. Odense Kommune er i gang med planlægningen af en omdannelse af OBC. Når timemodellens første etape (København – Odense) og Odense Letbanes etape 1 begge kommer i drift fra 2020, forventes der en fordobling af kunder.

Det fynske S-tog og OBC

Med strategiens fremsatte perspektiver for et kommende fynsk S-tog vil OBC's betydning kun blive større. I et kommende S-togsnet vil OBC være koblingsled mellem Vestfynsbanen, Østfynsbanen, Svendborgbanen og højklasse-buslinjer/letbanelinjer mod Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg. Fra OBC vil der således være de bedste muligheder for opkobling til de øvrige dele af Fyn. Det stiller store krav til en effektiv trafikafvikling til og fra banegården, og særligt i skiftet mellem de forskellige transportmidler.

Aflastningsstationer for OBC

I strategien lægges der - i tråd med Odenses planstrategi - op til bedre vilkår for et skifte i udkanten af byen vha. de fremskudte udviklingsterminaler Hjallesø og Holmstrup samt Aarup, Årslev og Langeskov uden for Odense. Disse vil kunne komme til at fungere som vigtige "aflastningsstationer" for OBC. Herfra vil

der kunne tilbydes omstigning til S-toget og gratis parkering. Årslev er valgt som supplement for Hjallesø, idet parkering ikke umiddelbart er tænkt udlagt ved Hjallesø, men er henlagt to letbanestop derfra i retning mod universitetet. Når udviklingsterminalernes strategiske placering nær motorvejen tages med i betragtning, vil det tilsammen gøre det meget attraktivt at foretage skift mellem bil og kollektiv trafik, inden man møder byens tætte trafik.

Bilen ind til OBC

Parkering ved Odense Banegård Center indgår som del af det samlede parkeringstilbud i bymidten. Ses der på det samlede tilbud af p-pladser i bymidten, er hver 3. betalingsplads ledig, og frem mod 2020 forventes det, at der vil blive etableret yderligere 2.700 parkeringspladser (VIVA og Thomas B Triges Gade Projektet). Hovedparten af disse p-pladser vil imidlertid være betalingspladser, som sænker attraktionsværdien. Det bør overvejes, om kommunerne i fællesskab og i samarbejde med DSB kunne tilbyde fordelagtige, evt. gratis parkeringsbilletter i kombination med kollektiv trafik.

Hurtigbusser ind til OBC

X-busser foreslås som en forsøgsordning - i tråd med Fynbus' trafikplan 2014-17 - som direkte kollektiv tilbringer fra hovedbyerne (de byregionale terminaler) til/fra Timemodellen og OBC. Strategien lægger op til, at der tages særligt hensyn til X-busserne i udviklingen af OBC. X-bussernes køreplan

vil være tilpasset timemodellen, og der bør sikres det kortest mulige tidsforbrug på skift mellem bus og tog, f.eks. ved at stoppestedet placeres tæt på skinnerne.

OBC som attraktivt knudepunkt

Som et knudepunkt for såvel nationale ruter som den interne trafik på Fyn, stilles der store krav ikke alene til logistikken, men også til stationens funktioner, servicetilbud og fysiske miljø. Station og omgivelser skal opleves som et rart og spændende sted at opholde sig, og med gode omstigningsmuligheder mellem trafikarterne.

Banegårdens fremtidige placering

I drøftelserne af OBC's rolle som hele Fyns hovedbanegård har der i processen med strategiens udarbejdelse været stillet spørgsmålstegn ved den nuværende placering som station for Timemodellen. Der er peget på, at en alternativ placering af Timemodellens stop på Fyn nær motorvejen bedre kunne sikre hurtig omstigning fra bil til tog, og dermed fremme brugen af Timemodellen. Set i et større perspektiv vil en alternativ placering her kræve store investeringer, som bør holdes op mod de allerede aftalte prioriteringer (E20, Timemodellen, ny Lillebæltsforbindelse, Storebæltstraksterne og Odense Letbane). De fynske kommuner bør snarest i fællesskab afklare, om der er opbakning til en videre undersøgelse af en alternativ placering af Timemodellens stop på Fyn.

HVEM GØR HVAD

Kommunerne sammen (Byregion Fyn)

- Vedvarende have øje for forhandlingerne om realisering af Timemodellen, holde fast kontakt til Transportministeriet og argumentere for Vestforbindelsen i sammenhæng med ønsket om ny Lillebæltsbro.
- Afklare behov for gratis/billige p-pladser i området nær OBC.
- Træffe beslutning om evt. videreproces for udflytning af banegården i Odense.

Sammen med andre

- Inddrage Trafikstyrelsen, Bane Danmark og DSB i en særlig undergruppe af Mobilitetspanel Fyn for stationsudvikling.
- Inddrage Vejdirektoratet, SDU, det fynske erhvervsliv samt organisationer og foreninger som deltager i Mobilitetspanel Fyn, for at understøtte god fremkommelighed til OBC.

Kommunerne hver for sig

- Reservere arealer til X- og R-busser nær stationen.
- Udvikle nærområdet for OBC til et logistisk velfungerende og æstetisk attraktivt knudepunkt.

BILAG

TU-undersøgelsen 2015

Atkins notat: Strategiske perspektiver for den fynske infrastruktur

De tre delrapporter

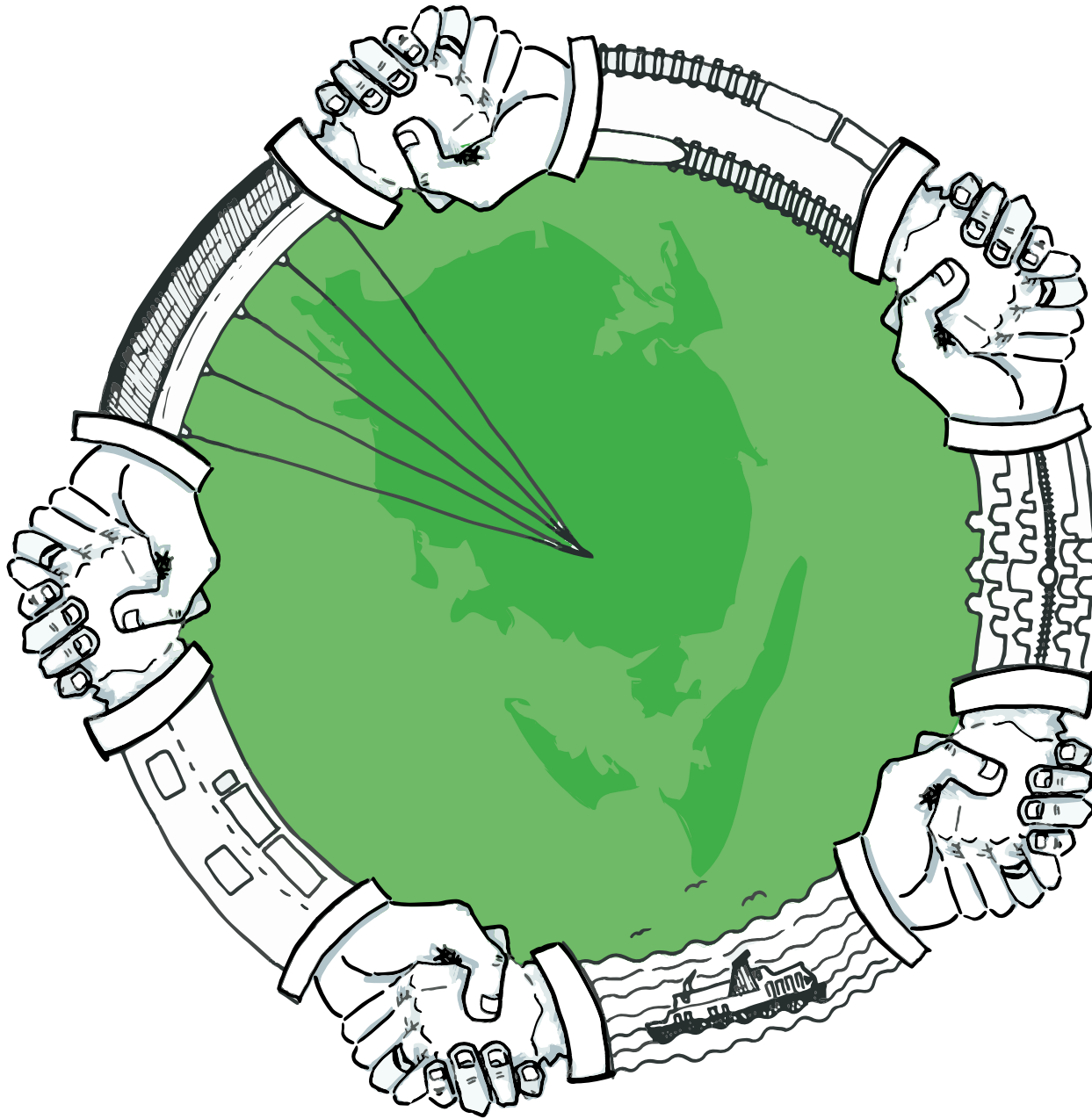
- Veje og færger
- Kollektiv trafik
- Cykling og gang

Liste over interessenter og samarbejdspartnere

Manual for opbygning af fynske terminaler

Kortserien i PDF

Byregion.dk



byregion
fyn

