

FynBus Bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 12. december 2017

Kl. 16.00 – 18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens AFBUD
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark AFBUD

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart
Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Økonomichef Søren Junker
Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh
Planchef Anne Daugbjerg Mortensen

DAGSORDEN:

| | |
|---|----|
| Sager til beslutning: | 3 |
| 1. Ændring af rabatter og pendlerkorttakster ved overgang til Takst Vest..... | 3 |
| 2. Opdatering af FynBus' Mobil App - fremtiden for SMS-billetten | 6 |
| 3. Håndtering af erhvervskort, bindingsrabat og 3. parts betalt pendlerkort..... | 10 |
| 4. Overførsel af anlægsudgifter | 13 |
| 5. FynBus' strategi 2018 – 2020 | 14 |
| 6. Trafikplan 2018-2021 | 16 |
| Sager til drøftelse: | 20 |
| Sager til orientering: | 20 |
| 7. Status på passagertal og indtægter i forbindelse med overgang til rejsekort..... | 20 |
| 8. Moderniseringen af taxilovgivningen | 24 |
| 9. Den samlede rejse..... | 27 |
| 10. Bestyrelsens beslutninger 2014 – 2017..... | 29 |
| 11. Meddelelser | 31 |
| 12. Eventuelt..... | 31 |

Sager til beslutning:

I. Ændring af rabatter og pendlerkorttakster ved overgang til Takst Vest

Resumé:

I forbindelse med behandlingen af budget 2018 vedtog bestyrelsen den 14. september 2017, at taksterne holdes uændrede i 2018 i forhold til 2017.

Den konkrete udmøntning af taksterne i Takst Vest medfører dog ændringer i rabatstrukturen på rejsekortet og mindre ændring af taksterne på pendlerkort, når Takst Vest sættes i drift den 18. marts 2018.

Samlet set er der ikke tale om ændringer, som påvirker budget 2018.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med budget 2018 har FynBus' bestyrelse besluttet, at taksterne holdes uændrede i 2018. Ændringer i togoperatørernes takster samt bindinger imellem de enkelte produkter medfører dog et behov for en mindre justering af taksterne i 2018.

Takstskiftet i 2018 er vest for Storebælt placeret sammen med den fælles implementeringsdato for Takst Vest. Implementeringen er planlagt til 18. marts 2018.

Enkeltbilletter:

Taksten på enkeltbilletter fastholdes uændret. FynBus' takst for enkeltbilletter er billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse. Tabel I viser takster for 2017 og for 2018 med Takst Vest implementeret.

Tabel I – Enkeltbilletpriser 2017 og Takst Vest 2018

| Zoner | 2017 | Takst Vest 2018 | |
|-------|--------|-----------------|--------|
| | FynBus | Togpris | FynBus |
| 1-2 | 24 | 24 | 24 |
| 3 | 32 | 35 | 32 |
| 4 | 42 | 45 | 42 |
| 5 | 52 | 53 | 52 |
| 6 | 60 | 62 | 60 |
| 7 | 72 | 74 | 72 |
| 8 | 80 | 82 | 80 |
| 9 | 92 | 96 | 92 |
| 10 | 100 | 109 | 100 |
| 11 | 110 | 116 | 110 |
| 12 | 120 | 130 | 120 |
| 13 | 130 | 141 | 130 |
| 14 | 140 | 151 | 140 |

Takster på rejsekort

I Takst Vest er der foretaget en forenkling af taksterne, som skal være med til at lette kundernes forståelse af systemet. Flere af disse ændringer er allerede implementeret på Fyn:

- Takstområderne for busrejser er efter aftale med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ophævet med takstændringer pr. januar 2017.

- Det er kun togkunder på Fyn, der frem til Takst Vest oplever to forskellige priser for deres rejse på Fyn.
- FynBus har reduceret antallet af rabattrin fra 8 til 4.
- FynBus har indført de fælles rabattsatser for Takst Vest efter den inddeling af rabattrinene, som var gældende ved behandlingen af taksterne for 2017.

Det er fortsat det enkelte trafikselskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for den første rejse på rejsekortet. Dette sker under forudsætning af, at trafikselskabets takster er lavere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse.

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 2 nedenfor vises den endelige inddeling af rabatten i FynBus' nuværende 2017-takster sammen med de fælles rabatter i Takst Vest.

Tabel 2 - Fælles rabat på Rejsekortet i 2017 og Takst Vest

| Rabattrin 2017 | Rejser | Rabat i 2017 | | | Rabat - Takst Vest | | | Rabattrin 2018 |
|----------------|--------|--------------|-------------|------------|--------------------|-------------|------------|----------------|
| | | Personligt | Flex/anonym | Pensionist | Personligt | Flex/anonym | Pensionist | |
| 0 | 0-3 | 0% | 0% | 25% | 0% | 0% | 25% | 0 |
| 1 | 4-9 | 10% | 5% | 25% | 10% | 5% | 25% | 1 |
| 2 | 10-15 | 25% | 15% | 25% | 10% | 5% | 25% | |
| 3 | 16-21 | 25% | 15% | 25% | 25% | 15% | 25% | 2 |
| 4 | 22-27 | 25% | 15% | 25% | 25% | 15% | 25% | |
| 5 | 28-33 | 40% | 25% | 40% | 25% | 15% | 25% | 3 |
| 6 | 34-39 | 40% | 25% | 40% | 40% | 25% | 40% | |
| 7 | 40+ | 40% | 25% | 40% | 40% | 25% | 40% | |

Den endelige inddeling af rabattrinene i Takst Vest medfører:

- at kunder, der benytter rejsekort personligt på det nuværende rabattrin 2 (10-15 rejser om måneden) i Takst Vest, får 10 % rabat mod 25 % i dag.
- at kunder med personligt rejsekort på det nuværende rabattrin 5 fremover får 25 % rabat mod 40 % i dag.
- at pensionister på rabattrin 5 fremover får 25 % rabat mod 40 % i dag.

Ændringen sker på baggrund af forhandlinger mellem parterne i Jylland om nedskrivning af udvalgte zoneafstande. Provenutabet blev kompenseret ved en ændring i rabatterne. FynBus indførte i januar 2017 de rabattrin som oprindeligt fastlagt i Takst Vest i efteråret 2016. Ændringen af rabatinddelingen på rejsekortet på det gamle rabattrin 2 og 5 medfører isoleret set et merprovenu til FynBus på 2,0 - 2,7 mio. kr.

Prisen for den første rejse på rejsekortet fastholdes uændret fra 2017 til 2018. Rabatten på trin 6 og 7 fastholdes. De højfrekvente kunder med mere end 33 rejser om måneden vil derfor heller ikke opleve ændringer i 2018.

Prisen for første rejse vises nedenfor i tabel 3.

Tabel 3 - Prisen for den første rejse på rejsekortet i 2017 og Takst Vest

| Zoner | 2017 | Takst Vest 2018 | |
|-------|--------|-----------------|--------|
| | FynBus | Togpris | FynBus |
| 1-2 | 18 | 22 | 18 |
| 3 | 27 | 29 | 27 |
| 4 | 36 | 38 | 36 |
| 5 | 45 | 45 | 45 |
| 6 | 54 | 55 | 54 |
| 7 | 63 | 68 | 63 |
| 8 | 72 | 77 | 72 |
| 9 | 81 | 86 | 81 |
| 10 | 90 | 96 | 90 |
| 11 | 99 | 113 | 99 |
| 12 | 108 | 125 | 108 |
| 13 | 117 | 141 | 117 |
| 14 | 126 | 151 | 126 |

Pendlerkort:

I Takst Vest er prisen for pendlerkort ens for bus og tog indenfor trafikskabets område.

Trafikskabets takster på pendlerkort skal dog være billigere end eller lig med togoperatørernes takster på den tilsvarende rejse mellem trafikskaber.

Der skal etableres et fast prisforhold mellem den billigste rejse på rejsekortet og pendlerkort.

FynBus' pendlerpris for 2017 for 3 til 14 zoner ligger i flere tilfælde over togoperatørernes takster for 2018. Kun 2 zoners pris ligger under togoperatørernes takster.

Det foreslås derfor at foretage en fuldstændig harmonisering af FynBus' pendlerpris takster med togoperatørernes takster for 2018.

Forslag til harmoniserede takster og det faste prisforhold vises i tabel 4.

Tabel 4 Forslag Pendlerkort takster 2017 og Takst Vest

| Zoner | 2017 | Takst Vest 2018 | | Ændring | Prisforhold |
|-------|--------|-----------------|--------|---------|-------------|
| | FynBus | Togpris | FynBus | % | |
| 1-2 | 372 | 375 | 375 | 0,8 | 35 |
| 3 | 555 | 500 | 500 | -9,9 | 31 |
| 4 | 740 | 675 | 675 | -8,8 | 31 |
| 5 | 850 | 850 | 850 | - | 31 |
| 6 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | - | 31 |
| 7 | 1.200 | 1.150 | 1.150 | -4,2 | 30 |
| 8 | 1.350 | 1.325 | 1.325 | -1,9 | 31 |
| 9 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | - | 31 |
| 10 | 1.700 | 1.650 | 1.650 | -2,9 | 31 |
| 11 | 1.850 | 1.800 | 1.800 | -2,7 | 30 |
| 12 | 2.050 | 1.975 | 1.975 | -3,7 | 30 |
| 13 | 2.200 | 2.150 | 2.150 | -2,3 | 31 |
| 14 | 2.350 | 2.300 | 2.300 | -2,1 | 30 |

Ændringen af takstrækken på pendlerkort medfører et mindre provenu til FynBus på -2,4 – -3,0 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser af ændringerne:

De samlede økonomiske konsekvenser af ændringerne ligger på mellem -0,3 – -0,4 mio. kr. Dette skønnes at ligge indenfor den statistiske usikkerhed i beregningen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag om ændrede rabatter på rejsekortet og priser for pendlerkort med virkning fra implementering af Takst Vest den 18. marts 2018.

Vedtagelse:

2. Opdatering af FynBus' Mobil App - fremtiden for SMS-billetten

Resumé:

FynBus satser strategisk på sikker drift og nem billettering, og ser den nye mobil app og webshop som de fremadrettede salgskanaler for produkter, der ikke er tilgængelig på rejsekort. Begge salgskanaler tilbyder flere produkter end SMS-billetten og tilbyder derudover større sikkerhed mod misbrug samt væsentlig lavere driftsomkostninger.

Det foreslås derfor at stoppe for salg af SMS-billetter, der har solgt for godt 50 millioner kroner siden 2008 og har været populær især blandt de unge.

I forbindelse med Takst Vest i marts 2018 vil der være behov at tilrette SMS billetten teknisk, ligesom brugen af billetten vil blive mere besværlig for kunderne. Derfor foreslås SMS-billetten afskaffes inden 18. marts 2018, hvor Takst Vest træder i kraft.

Sagsfremstilling:

FynBus' indførte i 2008 som det første trafikselskab SMS-billetter. Formålet var blandt andet at få nedbragt billetteringstiden og antallet af kontanter i bussen.

SMS-billetten har medvirket til dette og generelt været en succes, men FynBus ønsker fremover at satse på mobil app og webshop som salgskanaler for de produkter, der ikke er tilgængelige på rejsekort. SMS-billetten er ét af disse produkter.

Siden indførelsen af SMS-billetten har FynBus i 2012 indført mobilbilletten via FynBus' mobil app, der tilbyder samme mulighed for køb af billetter. SMS-billetten og mobilbilletten koster det samme som kontantbilletten, der fortsat kan købes i bussen.

Salget af mobilbilletter har siden starten været kraftigt stigende men på et lavere niveau end SMS-billetten. Af det samlede salg af mobil- og SMS-billetter udgør mobilbilletten knapt 30 %.

Med den forestående opdatering af FynBus' mobil app i november måned med nye funktioner, som betaling med mobile pay og mulighed for gruppebilletter, må det forventes, at en større andel af salget overgår til mobil app.

Takst Vest planlægges implementeret medio marts 2018, og sammenholdt med FynBus' strategiske mål om sikker drift og nem billettering, er der samlet set behov for at revurdere SMS-billettens fremtid.

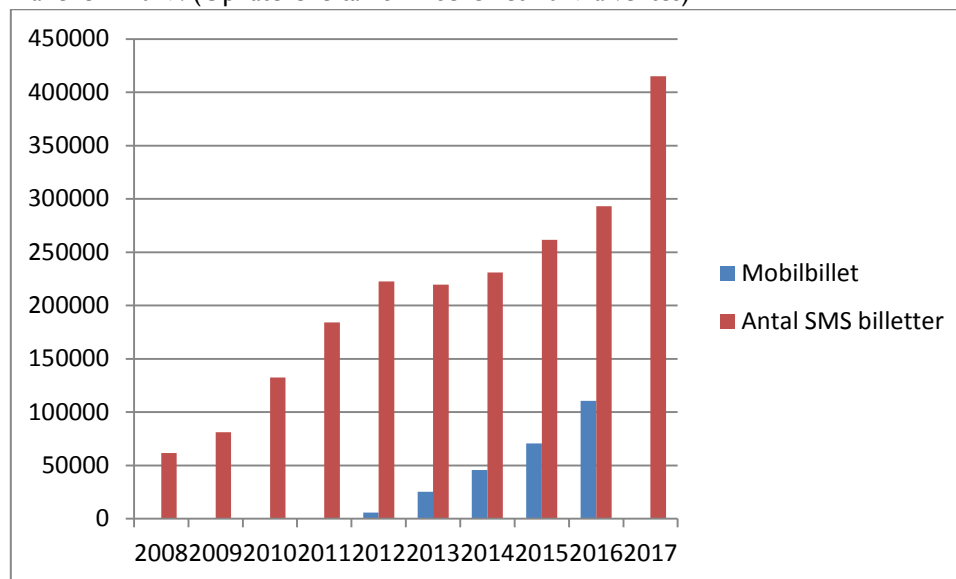
Erfaringer med SMS-billetten

Der er siden 2008 solgt knapt 2 mio. SMS-billetter med en samlet omsætning på over 50 mio. kr. Udgifter til drift af SMS-billetten har været på ca. 10 mio. kr., svarende til 20 % af omsætningen. Udviklingen i salg af SMS-billetten har været støt stigende gennem årene og udgør nu ca. 4 % af FynBus samlede indtægter.

I 2017 har der været en markant stigning siden 1. juni, hvor Odense endagsbillet blev overført til SMS, og KVIKKort blev endeligt afskaffet. Ses alene på udviklingen i salg af SMS-billetter til og med maj 2017, havde forventningen til 2017 været 325.000 billetter i stedet for det realiserede salg på 415.000 billetter.

Se udviklingen i solgte antal SMS-billetter 2008 – 2017 nedenfor i diagram 1.

Diagram 1: Solgte mobilletter og SMS-billetter 2008 – 2017. Tal for 2017 er fremskrevet på baggrund tidligere måneder i 2017. (Opdaterede tal for mobilbillet 2017 afventes)



SMS-billetten har været driftsstabil og populær blandt især de yngre kunder.

SMS-billetten, og i særdeleshed KVIKKortet, har indtil nu bidraget til hurtigere billettering og færre kontanter i busserne, men nu bidrager også FynBus' Mobil App og rejsekortet på tilsvarende måde hertil.

I forhold til mobilbilletten kræver SMS-billetten ikke en smartphone eller registrering på FynBus App. Kontrollørerne oplyser, at smartphones står for mindst 80 % af alle købte SMS-billetter. Billetter købt på gamle mobiltelefoner gør billetteringen meget svær for chaufføren, da skærmen er meget lille og kun viser en del af billetten ad gangen.

Der er udfordringer for SMS-billetten i forhold til mulighederne for snyd. Billetterne kan let videresendes og redigeres, uden at chaufførerne kan kontrollere det. SMS-billetter kan dog kontrolleres af FynBus' kontrollører.

I 2017 er der til og med september udstedt i alt 263 kontrolafgifter, heraf vedrører 55 SMS-billetter, svarende til ca. 21 % af kontrolafgifterne. SMS-billetten er således overrepræsenteret i kontrolsituationer, der medfører kontrolafgift. Der er i alt registreret 13 SMS-billetter, der er redigeret.

FynBus har i SMS-billettens levetid spærret for adgangen for 85 mobilnumre på grund af snyd. Brug af redigerede SMS-billetter medfører politianmeldelse for dokumentfalsk. I tabel 1 nedenfor ses fordelingen af anmeldelser 2013 – 2017.

Tabel 1: Anmeldelser for dokumentfalsk ifm. sms-billetter 2013 – 2017 (til dato).

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------------|------|------|------|------|------|
| Antal anmeldelser | 5 | 3 | 5 | 4 | 13 |

Der er ikke i 2017 konstateret snyd med mobilbilletten via FynBus' mobil app.

SMS-billetten kan håndtere takstprincipperne i Takst Vest, men er ikke aktuelt sat op til dette. På de øvrige billettyper er FynBus allerede overgået til disse principper. Der er således nu enkelte situationer, hvor SMS-billetten er billigere for kunden end en tilsvarende mobilbillet eller billet købt i bussen.

At tilpasse SMS-billetten helt til Takst Vest principperne vil medføre en mindre teknisk tilpasning, men en stor kommunikationsopgave i forhold til kunderne, der vil skulle bruge SMS-billetten på en ny og mere besværlig måde. Kunderne i især Odense er vant til blot at skulle købe hele Odense til to zoners pris, og de vil fremadrettet skulle købe en specifik fra og til zonerelation. Det svarer til det princip, der også gælder for mobil app, webshop og køb af billet i bussen.

Driftsudgifterne til Mobil App og Webshop er med det nuværende niveau over 1,0 mio. kr. lavere end de tilsvarende udgifter til SMS-billetten, der aktuelt er ca. 1,5 mio. kr. årligt.

Den store udgiftsforskel betyder, at fremtidig udvikling og drift af produkter er væsentlig billigere med mobil app og webshop end med SMS.

Hvad gør de andre trafikselskaber?

Sydtrafik har den 21. september 2017 nedlagt deres SMS-billet. Sydtrafik har dels oplevet for mange tilfælde med snyd og dels vurderet tjenesten bag SMS-billetten for omkostnings- og teknologisk forældet. Sydtrafik henviser nu til rejsekort eller Mobil App.

Movia og Nordjyllands Trafikselskab har fortsat en SMS-billet.

Midttrafik og Bornholms Trafikselskab har ikke haft SMS-billetter, men Midttrafik tilbyder i stedet en Mobil App.

Forslag om afskaffelse af SMS-billetten

FynBus arbejder strategisk for at forenkle billetteringen for kunder og chauffører i forhold til både produkter og salgskanaler. En afskaffelse af SMS-billetten vil reducere antallet af salgskanaler og bidrage til denne forenkling.

FynBus arbejder ligeledes strategisk med sikker drift, herunder at minimere mulighederne for misbrug. Dette bidrager afskaffelsen af SMS-billetten også med.

FynBus arbejder endvidere for at minimere de løbende og fremadrettede driftsudgifter. Det vil en afskaffelse af SMS-billetten ligeledes bidrage til.

De kunder der i dag bruger SMS-billetten, kan henvises til at bruge rejsekort, der vil være billigere for kunden, eller FynBus' opdaterede mobil app, der også byder på muligheden for at købe andre produkter. Derudover er det også muligt at købe en kontantbillet på FynBus' webshop. Endelig vil der stadig være mulighed for at betale kontant i bussen. Det må derfor antages, at der stort set ikke mistes kunder på at afskaffe SMS-billetten.

En afskaffelse af SMS-billetten vil kunne ske uafhængigt af f.eks. takstskifter og overgang til Takst Vest, og bør i givet fald ske inden implementeringen af Takst Vest. For at sikre tilstrækkelig tid til information af kunderne, foreslås det, at SMS-billetten afskaffes pr. 1. marts 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- SMS-billetten afskaffes med virkning fra 1. marts 2018.

Vedtagelse:

3. Håndtering af erhvervskort, bindingsrabat og 3. parts betalt pendlerkort

Resumé:

På baggrund af indførelse af rejsekort er det nødvendigt at se på de produkter, FynBus hidtil har haft i produktporteføljen, idet rejsekortet skal være den naturlige platform for FynBus' produkter fremover. Ligeledes kan der være hensyn til effektivisering der nødvendiggør et eftersyn. Som heri ses der i denne sag på henholdsvis FynBus' Erhvervskort, på bindingsrabatten forbundet med 10+2 ordningen og på 3. parts pendlerkort.

Det anbefales i forbindelse med sagsbehandlingen,

- *At Erhvervskortet afskaffes blandt andet grundet dels effektivisering og dels, at der ikke på rejsekortet findes en mulighed for at videreføre produktet.*
- *At bindingsrabatten i forbindelse med 10+2 ordningen på det gamle pendlerprodukt erstattes af en tilsvarende rabat på Rejsekort Pendler.*
- *At der i forbindelse med 3. part betalte pendlerkort indføres nye retningslinjer, således at bestilling og betaling samt fornyelse af perioder varetages af 3. part og borger, og ikke af FynBus. Dermed flyttes et administrativt arbejde fra FynBus til 3. part, ligesom den risiko for snyd med ordningen ligger hos 3. part. Anbefalingen begrundes blandt andet i, at der ikke i forbindelse med rejsekortet er planer om at automatisere de administrative processer ved en sådan ordning.*

Sagsfremstilling:

Erhvervskort

FynBus har i en årrække haft et erhvervskort, hvor kunderne via en aftale med deres arbejdsgiver kan få et periodekort via bruttolønstræk. Der er været en bindingsperiode på 1 år som samtidig udløser en bindingsrabat på 11,3 %.

Erhvervskortet fungerer for de nuværende kunder endnu, og i perioden frem til ultimo marts 2018 hvor kortet udløber.

FynBus har tidligere, uden den store succes, forsøgt at markedsføre erhvervskortet overfor de fynske virksomheder som en mulighed for at tilbyde et personalegode. FynBus har aftaler med ca. 40 virksomheder, hvoraf 11 aktuelt er aktive. Der er ca. 75 bruttolønsskort i omløb på Fyn. Største enkeltvirksomhed er FynBus selv. Aftalen om erhvervskort medfører en stor administrationsopgave for selve virksomheden, der skal bestille og betale for erhvervskortet for 1 år ad gangen. Efterfølgende skal erhvervskortet afregnes med medarbejderne hver måned, ligesom der skal ske indberetning til skat.

Ordningen medfører ligeledes administration for FynBus i forhold til vedligeholdelse af aftalerne med virksomhederne.

Erhvervskort udstedes som det eneste resterende produkt på FynBus gamle system, da der ikke findes en teknisk løsning på rejsekort endnu. Det betyder, at FynBus fortsat har systemmæssige omkostninger til det gamle system.

Da de nuværende erhvervskort har udløb med udgangen marts 2018 bør Erhvervskortets fremtid derfor afklares.

DSB har meddelt, at de ikke i Takst Vest området længere vil tilbyde et erhvervskort, da efterspørgslen er meget lille. De øvrige trafikkselskaber tilbyder indtil videre erhvervskort i deres områder.

I forhold til en forenkling af produktporteføljen, den meget lille efterspørgsel, og muligheden for at frigøre sig helt af det gamle billetsystem, anbefales det at erhvervskortet afskaffes.

Pendlerkort med bindingsrabat

Som alternativ til erhvervskortet er der i rejsekortsystemet nu mulighed for at tilbyde et pendlerkort med en bindingsrabat på f.eks. 11,3 %, svarende til den rabat, FynBus i det gamle billetsystem tilbød via 10+2 ordning. Tilbuddet kan – som erhvervskortet – tilbydes kunder, der binder sig for minimum seks måneder, svarende til en 5+1 ordning.

Tilbuddet om et sådant produkt i FynBus' område forudsætter en aftale med DSB.

10+2 ordningen blev benyttet af ca. 20 % af de daværende periodekortkunder, der var meget tilfredse med ordningen. Ordningen ophørte af tekniske årsager ved overgangen til rejsekortet.

Forskellen mellem den gamle 10+2 ordning og et pendlerkort med bindingsrabat er, at tidligere betaltes kortet automatisk via PBS, og kunden betalte for én måned ad gangen. I den nye ordning i rejsekort-regi skal kunden betale for alle seks måneder på én gang.

FynBus opnår en administrativ besparelse ved at kunderne køber kort af minimum seks måneders gyldighed.

3. parts betalte pendlerkort

FynBus tilbyder i dag kommuner og institutioner (kaldet 3. part) muligheden for at købe pendlerkort til borgere og brugere. 3. part stiller en betalingsaftale til rådighed, hvor der så kan købes et privat pendlerkort til borgeren på.

Løsningen har været etableret af hensyn til kunder på de beskyttede værksteder, flygtninge og andre borgere, som ikke har en regelmæssig indkomst fra arbejdsmarkedet, ikke har overblik over deres rejsehjemmel, og har brug for hjælp til kortbestilling eller lignende. Der er knapt 1.000 kunder, der årligt kører på 3. parts betalte kort.

Bestillingsprocessen er kompliceret og administrationstung for både 3. parts betaler og FynBus.

3. part indgår aftale med FynBus. Derefter skal 3. part sammen med borgeren udfylde bestillingsblanketter til rejsekort samt give borgeren en bevilling til FynBus.

Når borgeren har fået udleveret rejsekort, opretter FynBus borgeren på en liste, så borgeren fremadrettet kan få sin periode automatisk fornyet. 3. part skal kun informere FynBus, når borgeren ikke længere er berettiget til et buskort betalt af kommunen/ institutionen.

De øvrige trafikselskaber, på nær Sydtrafik, har ikke tilbudt tilsvarende service, idet de typisk lader opgaven om bestilling og betaling af pendlerkort være en sag mellem betaler og borger, f.eks. ved at borgeren selv bestiller og betaler sit kort og derefter søger kompensation hos 3. part betaler. Sydtrafik har haft en administrativ tung løsning som FynBus, men er nu ved at implementere en enklere webløsning.

Ved overgangen til rejsekort er faktureringen blevet lidt nemmere, til gengæld er muligheden for snyd forøget, og transparensen overfor 3. part er forringet betydeligt. FynBus identificerer derfor manuelt fakturaer på forespørgsel fra kommunerne.

Der er ikke for nuværende planer i Rejsekort A/S om at udvikle den fornødne funktionalitet, der kan optimere disse processer. FynBus vil kunne forbedre faktureringsgrundlaget, men det vil kræve udvikling i eget økonomisystem samt øgede administrative ressourcer.

Samlet vurderer FynBus, at opretholdelsen af 3. parts betalte kort vil medføre årlige administrative omkostninger på minimum 200.000 kr. Herudover vil der for 3. part betalerne være omkostninger ved snyd og fejlagtig brug af kort.

En nedlæggelse af ordningen vil således flytte administration og risiko fra FynBus til 3. part, men risikoen for fejlagtig fornyelse vil også mindskes.

En nedlæggelse af ordningen vil i givet fald skulle ske gradvist i takt med, at de nuværende kort udløber, de sidste omkring sommeren 2018. FynBus vil i givet fald udarbejde klar instruks til, hvordan 3. part og borger skal håndtere bestilling og betaling efterfølgende.

Der er følgende alternative løsninger til det nuværende 3. parts betalte kort:

- Kommunen stiller Rejsekort Erhverv til rådighed for kunden (Rejsekort Classic med kommunen som betaler)
- Kommunen bestiller enkeltbilletter via FynBus' webshop eller fynbus.bestilling og uddeler til borgeren.
- Kommunen hjælper borgeren med bestilling og betaling af rejsekort pendlerkort på rejsekort.dk.

Administrationen anbefaler med baggrund i ovennævnte, at ordningen med 3. parts betalte kort nedlægges i en glidende overgang, dog således at 3. part betalerne kan implementere en ny instruks om, hvordan 3. part og borgeren skal håndtere bestilling og betaling efterfølgende.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Erhvervskortet udfases pr. 1. april 2018.
- Administrationen bemyndiges til at forhandle pendlerkort med bindingsrabat med DSB som beskrevet ovenfor.

- Ordningen med 3. parts betalte kort nedlægges, således at der fra 1. april 2018 ikke længere kan udstedes nye perioder på rejsekort som 3. parts betalte.

Vedtagelse:

4. Overførsel af anlægsudgifter

Resumé:

I forbindelse med overgangen til rejsekortet, er det vedtaget, at den ordinære anlægsramme ophører fra 2018. Af forskellige årsager kan nogle anlægsprojekter i perioden ikke afsluttes i 2017. Administrationen anmoder om, at der overføres 0,8 mio. kr. til 2018.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med budgetbehandlingen i perioden 2014-17 er der vedtaget nogle projekter som ikke har kunnet gennemføres efter den lagte tidsplan.

Forsinkelsen skyldes enten den nødvendige prioritering af opgaver internt i FynBus, eller at de sammenhænge projekterne indgår i, er blevet forsinkede.

Projekterne fremgår af nedenstående tabel. Det ses, at de fem førstnævnte projekter afsluttes/er afsluttet i 2017, mens tre projekter ønskes overført til 2018:

Oversigt anlægsudgifter 2017.

| Besluttet | Projekt | Status | Budget (1.000 kr.) | Udgift (1.000 kr.) |
|-----------|--|---|---------------------------|-----------------------|
| 2017 | Udskiftning af de hvide biler | Projektet er afsluttet | 290 | 275 |
| 2017 | Opgradering af Fynbus App | Projektet er afsluttet | 500 | 500 |
| 2016 | Selvbetjening telekørsel | Projektet lukkes, da projektet bl.a. vedr. geovisitering er en del af det fælles trafikelskabsprojekt "Den Samlede Rejse". | 800 | 0 |
| 2015 | Statens arkiver | Projektet er afsluttet | 500 | 396 |
| 2014 | OUH projektet, trafikinformation | Projektet forventes afsluttet i 2017. Al hardware er anskaffet. Udvikling af oversigtskort er igangsat. | 500 | 270 |
| | | | Afsluttes i 2017 | 1.441 |
| 2017 | Opgradering af terminaler på OBC | Projektet ønskes overført til 2018. I forbindelse med budgetvedtagelse 2018, er der afsat 1 mio. kr. til trafikinformation, der er herudover søgt tilskud hos Trafikstyrelsen. Det overførte beløb vil indgå i det samlede projekt. | 300 | 300 |
| 2016 | Integration mellem FlexDanmarks systemer og økonomisystem for handicap og telekørsel | Projektet er bevilget overført i forbindelse med godkendelse af budget 2018. Projektet udskydes, da nyt Region Syddanmarks økonomisystem er udskudt til 2019. | 125 | 125 |
| 2014 | Kapacitetsstyring | Projektet overføres til 2018 og afsluttes i Q1 2018. Software fra HACON er forsinket Der er anvendt 95 tkr. i 2017. | 500 | 405 |
| | | | Overføres til 2018 | 830 |

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at anlægsudgifter på 0,8 mio. kr. overføres til 2018.

Vedtagelse:

5. FynBus' strategi 2018 – 2020

Resumé:

I lighed med tidligere år har FynBus formuleret en strategi, som sætter retningen for FynBus' strategiske indsatser i de kommende år. Det overordnede mål for Strategi 2018 – 2020 er, at det skal være nemt at rejse med FynBus. Strategien er baseret på fire indsatsområder, der alle fokuserer på at gøre det nemt at være kunde i FynBus. Det skal være nemt at finde ud af, hvordan man rejser, det skal være nemt at betale for rejsen, det skal være nemt at forstå, og så skal det være nemt at stole på FynBus.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forslag til en strategi for FynBus for 2018 – 2020. Strategien består af to dele:

- En kort præsentation, hvor hovedmål og aktiviteter er beskrevet
- En detaljeret tids- og handlingsplan, for de 19 aktiviteter

Den korte præsentation fremlægges for bestyrelsen til beslutning, mens den detaljerede tids- og handlingsplan udarbejdes af administrationen som internt arbejdsredskab.

Der vil løbende blive rapporteret til bestyrelsen i løbet af 2018 – 2020.

Målet for Strategi 2018-2020 er, at det skal være nemmere at være passager i den kollektive busstrafik på Fyn og Langeland. Det skal være nemt at finde sin rejse, at finde ud af hvilken billet eller kort der svarer til rejsebehovet, og det skal være let at rejse, således at man føler sig sikker på, at alt går som det skal.

Derfor fokuseres indsatsen på den kollektive trafik og dens kerneområder: ruter og sammenhæng, produkter og billettering, markedsføring og information samt sikker drift.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, hvor de overordnede mål er:

- Et optimeret og sammenhængende trafiksystem
 - Ved udgangen af 2020 er rejsetiden reduceret med 10 %
 - Ved udgangen af 2020 er der indført et R-bus net med øget frekvens
- Nem adgang til billettering og produkter
 - Ved udgangen af 2020 foregår 90 % af rejserne med et rejsekort
 - Ved udgangen af 2020 skal mindst 150.000 fynboer have et rejsekort
 - 90 % af kunderne og chaufførerne oplever, at det er nemt at rejse med FynBus
- Markedsføring, information og uddannelse
 - Borgerne skal have et godt og målbart kendskab til FynBus
 - 150.000 kunder skal have rejst med FynBus mindst én gang årligt
- Sikker drift
 - Bussernes rettidighed skal være på 95 %
 - 85 % af telefonopkald besvares inden 120 sekunder
 - Skriftlige henvendelser besvares indenfor fem arbejdsdage
 - 80 % af kunderne skal vurdere FynBus' service som "god".

I forbindelse med forberedelsen af det foreliggende forslag til strategi har en række interessenter fra kommunerne, regionen, kunder og entreprenører, samt Fynbus' medarbejdere deltaget i fokusgrupper. FynBus har benyttet en ekstern konsulent til at bistå med forberedelse og styring af møder i fokus- og arbejdsgrupper. Der ligger en fyldig dokumentation for de enkelte gruppers bidrag bag det endelige forslag til Strategi 2018 – 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til Strategi 2018 – 2020.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1 "Strategi for FynBus 2018 – 2020"

6. Trafikplan 2018-2021

Resumé:

Det blev på bestyrelsesmødet den 14. september 2017 foreslået, at den politiske proces omkring trafikplanen afsluttes efter kommunalvalget, når en ny bestyrelse er tiltrådt primo 2018 med henblik på, at en ny trafikplan kan vedtages i løbet af foråret 2018, og gælde fra og med 2. halvår 2018.

I forlængelse af dette bestyrelsesmøde, hvor bestyrelsen tillige blev orienteret om status og proces for udarbejdelse af Trafikplan for perioden 2018-2021, har administrationen udarbejdet ramme for indholdet af Trafikplanen.

Rammen har til formål at skabe grundlag for afholdelse af temamøder i januar og februar måned 2018 og for, at den afgående bestyrelse har mulighed for at drøfte oplæg til indhold af Trafikplanen med henblik på overdragelse til den nye bestyrelse pr. 1. januar 2018.

Sagsfremstilling:

FynBus skal jf. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

FynBus' nuværende Trafikplan 2014-17 blev godkendt i FynBus' bestyrelse den 22. maj 2014 og dækker perioden 2014-2017. Den nye Trafikplan gælder i perioden 2018-2021.

Administrationen lægger op til, at Trafikplan 2018-2021 tager sit udgangspunkt i FynBus' strategi for perioden 2018-2020, som bygger på en ambition om, at det skal være nemt at rejse med FynBus.

Trafikplanen vil derfor være baseret på, at kunden skal være i centrum og at der fortsat skal være fokus på sikker drift og kontinuerlig kvalitetsudvikling.

De strategiske fokusområder i 2018-2020 vil være følgende og vil desuden indgå som temaer i trafikplanen:

- Et optimeret og sammenhængende trafiksystem
- Nem adgang til billettering og produkter
- Markedsføring, information og uddannelse

ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM

Et optimeret og sammenhængende trafiksystem betyder, at de tildelte ressourcer anvendes til at skabe et trafiksystem på Fyn, hvor flest mulige fynboer kan benytte kollektiv trafik som et naturligt transportvalg, eller leve et liv uden afhængighed af bil.

Målet med trafiksystemet vil være, at der inden udgangen af 2020 vil være en reduktion af rejsetiden på 10 %. Herudover er ambitionen, at der indføres et R-busnet med en øget afgangsfrekvens.

I planperioden vil FynBus i samarbejde med ejerne arbejde på at klarlægge FynBus rolle i sikring af mobiliteten på Fyn med udgangspunkt i Byregion Fyns infrastrukturstrategi, hvori de fynske korridorer, knudepunkter og terminaler defineres.

FynBus lægger op til, at en diskussion af mobilitet og FynBus rolle i sikring af denne samt optimering af trafiksystemet, tager sit udgangspunkt i denne definition. Herfra udarbejdes principper for et samlet regionalt trafiksystem, integreret med trafiksystemerne for Odense, hovedterminalerne (Nyborg, Middelfart og Svendborg) og suppleret med landkommunernes trafiksystemer (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Langeland).

Det regionale system

FynBus har grundet den trafikale situation i Odense og den generelle nedgang i efterspørgsel efter kollektiv trafik en forventning om, at måtte udføre tilpasninger til det regionale trafiksystem i den næstkommende planperiode.

Til trods for, at der eventuelt gennemføres besparelser på de regionale ruter, lægger FynBus op til, at der i planperioden skal tages stilling til indførelse af R-Busser og Lyn-busser. Ligeledes vil et tema i trafikplanen blive tilpasning af rutenettet efter 2020, når letbanen i Odense er i drift, herunder en stillingtagen til afkortning af ruter til letbanestationer. Herudover vil FynBus i den kommende planperiode arbejde på at skabe en større sammenhæng mellem bus og tog samt evaluere uddannelsesruterne.

Odense

I perioden frem mod letbanens idriftsættelse vil fokus i Odense være på at skabe de optimale forhold for passagerne i den kollektive trafik i forbindelse med anlæggelse af Letbanen og ombygning af midtbyen.

Når letbanen efter planen kommer i drift i 2020, vil en stor andel af busdriften blive erstattet af letbanens rute 1. Det betyder, at der skal tænkes over, hvorledes de resterende ruter skal planlægges og føde ind til dette højklassede system.

Odense Kommune har i samarbejde med FynBus og Region Syddanmark besluttet, at analysen vedr. den fremtidige ruteføring efter letbanen, skal udføres af en ekstern rådgiver. Den eksterne rådgiver skal udarbejde en rapport, der kan danne grundlag for FynBus' konkrete planlægning af køreplanerne i 2020 (21) samt Odense Kommunes og Region Syddanmarks sagsbehandling.

Hovedterminalbyer

Hovedterminalbyerne (Nyborg, Svendborg og Middelfart) er byer, som favner det hele; bybus, lokal- og skolekørsel og hvor det regionale net har sine forgreninger med hurtige adgang til Odense Banegård Center. Samtidig er hovedterminalerne den øvrige rutekørsels (og telekørsels) bindeled til de mindre byer, hvorfor der er en særlig opgave med at håndtere transporten i det primære net (tog og regionalt trafiksystem) og det lokale rutenet.

FynBus vil i planperioden i samarbejde med Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommuner arbejde på at optimere de meget forskelligartede rejsebehov – både mht. pendlingsstrømmene til/fra Odense samt rejser indenfor kommunegrænserne. Samtidig skal det sikres, at byernes rolle som hovedterminal optimeres ved at skabe optimale muligheder for korrespondance mellem det fynske hovednet (regionale ruter og tog) og de ruter, der føder ind hertil (bybus, lokale ruter og fladedækkende teleløsninger).

Landkommuner

De resterende kommuner på Fyn (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Langeland) er at betegne som landkommuner. Borgerne i disse kommuner har et sammenligneligt mobilitetsbehov.

FynBus' opgave i sikring af mobiliteten i disse kommuner indebærer at planlægge de mest optimale ruter, der sørger for, at skoleelever bliver fragtet til og fra skole. Derudover er opgaven i samarbejde med kommunen, at sikre mobilitetsunderstøttende løsninger for borgere uden adgang til alternative transportformer til den kollektive trafik.

Da efterspørgsel af kollektiv transport i disse tyndere befolkede områder ikke er stor, vil det mest optimale være at arbejde på, at udbygge de behovsstyrede fladedækkende løsninger, såsom telekørsel.

TRAFIKINFORMATION, KNUDEPUNKTER OG STOPPESTEDER

FynBus vurdering er, at for at skabe et optimeret og sammenhængende trafiksystem, kan etablering af et trafiksystem ikke stå alene.

Et vigtigt element for den samlede rejseoplevelse er de fysiske rammer i skiftesituationen, hvor terminalerne skal favne busholdepladser, togperroner, bil- og cykelparkering med let tilgængelige og komfortable adgangs- og opholdsforhold.

Byregion Fyns Infrastrukturstrategi peger på, at de fynske kommuner sammen skal igangsætte en proces for udvikling af en fælles manual for opbygning, udvikling og vedligeholdelse af de fynske trafikterminaler. Manualen skal understøtte udviklingen af en fælles fynsk løsning på trafikservice, omstigningsfaciliteter, trafikinfo m.v., hvor der naturligvis tages højde for udstyrsniveau, afhængigt af terminalstørrelse. Manualen vil dermed sikre genkendelighed og sammenhæng i de fynske mobilitetstilbud.

FynBus har arbejdet med en strategi for opdatering af de fynske busstoppesteder siden 2011, hvor man igangsatte en større undersøgelse. Undersøgelsen viste, at mange stoppesteder på Fyn udenfor de større byer er i ringe forfatning og ligefrem kan virke afskrækkende på potentielle buskunder.

På baggrund af undersøgelsens anbefalinger har FynBus arbejdet videre med at udvikle en kvalitetsstandard for stoppestederne, hvilket er mundet ud i en klassifikation af stoppesteder ift. type.

Denne klassifikation vil FynBus i den kommende planperiode arbejde på at implementere i de fynske kommuner, samtidig med at der sikres en entydig plan for opgradering af stoppesteder og knudepunkter i samarbejde med de fynske ejere og Region Syddanmark.

NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER

Nem adgang til billettering og produkter er vigtigt for kunderne og for samfundets oplevelse af, og holdning til den kollektive trafik. En af barriererne for at få nye kunder til busserne er, at det er svært at overskue priser og hvordan man køber og bruger billetter. Der skal allerede i søgningen efter transportløsninger på fx Rejseplanen være et let og hurtigt overblik over priser og produkter. Produkter og billettering er tæt koblet op på de beslutninger, der træffes i Rejsekortsamarbejdet og Takst Vest.

Målet i planperioden er at få så mange kunder som muligt til at anvende rejsekortet og rejseplanen som foretrukken rejsehjemmel og rejseplanlægningsmetode, da det vil gøre det nemt for kunden at billettere og overskue sine rejsemuligheder. Det helt konkrete mål vil være, at 90 % af alle rejser foregår på et rejsekort og at minimum 150.000 fynboer har et rejsekort inden udgangen af 2020.

MARKEDSFØRING, INFORMATION & UDDANNELSE

En forudsætning for, at billetter og andre trafikanter får øje på den kollektive trafik, er et grundigt kendskab til de muligheder, som produktet tilbyder. Der er mange myter om den kollektive trafik, og mange af disse er ikke baseret på et førstehåndskendskab, men derimod på forestillinger og formodninger. God og relevant markedsføring, målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer. Parallelt hermed er god og relevant information til de eksisterende kunder alfa og omega i arbejdet med at fastholde dem som passagerer i den kollektive trafik.

Herudover vurderes det, at personalets grundige kendskab til produkter og service er nøglen til den gode kundebehandling og til tilfredshed blandt medarbejderne, da indsigt både bærer vejen for den gode kundeservice og samtidig øger medarbejdernes forståelse for egen rolle og betydning.

I planperioden vil FynBus således arbejde på, at borgerne har et målbart kendskab til FynBus og at 150.000 kunder har rejst med FynBus minimum en gang årligt.

FYNBUS – EN DATADREVET ORGANISATION

Omdrejningspunktet for FynBus som organisation har siden starten i 2007 været databaseret udvikling og drift.

Det vil også være tilfældet i både analyserne, der ligger til grund for udarbejdelsen af Trafikplan 2018-2021, men også være kendetegnet for FynBus' opgavevaretagelse i den daglige drift i planperioden.

Det betyder, at de udviklingstiltag, der er beskrevet i trafikplanen vil være forankret i en grundig analyse baseret på data fra FynBus egne realtidssystemer, Rejsekort, FlexDanmarks

BI-system, Danmarks Statistik samt kommunernes og Region Syddanmarks analysebidrag og data.

Ud over data om hvad kunderne faktisk gør, vil FynBus i den kommende trafikplanperiode blive endnu bedre til at bruge data til markedsforståelse og markedsudvikling.

Elementer heri er, at FynBus abonnerer på data omkring pendling, kundetyper og adfærd og at FynBus vil arbejde for også at bruge resultater fra Odense Kommunes trafikmodel og den by-regionale model, der udvikles i 2018.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Bestyrelsen drøfter oplæg til ramme for Trafikplan 2018-2021

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 6.1: Rammer for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

7. Status på passagertal og indtægter i forbindelse med overgang til rejsekort

Resumé:

Administrationen fremlægger en fornyet vurdering af udviklingen i passagertal og indtægter. Vurderingen erstatter den tidligere vurdering, der blev forelagt bestyrelsen i juni.

Ved fremlæggelse af det forventede regnskab 2017, baseret på data for de første 4 måneder af 2017 vurderede administrationen et passagerfrafald på 1,3 mio. rejser i forhold til budget.

Den seneste vurdering baseret på data for de første 10 måneder viser nu et passagerfrafald på 2,0 mio. rejser i forhold til budget 2017. Det svarer til en passagertilbagegang på 11,8 % i forhold til budget.

De forventede kort- og billetindtægter er for 2017 er 10,6 mio. kr. mindre end budgettet, men en engangsindtægt fra Bus & Tog samarbejdet på 11,9 mio. kr. medfører, at indtægterne i 2017 forventes 1,3 mio. kr. over budget på baggrund af 10 måneders prognosen.

Den negative passagerudvikling er værst i 2. halvår af 2017, og fremskrives denne udvikling resulterer et skøn for 2018 i, at passagerindtægterne vil være 11,9 mio. kr. mindre end budgettet for 2018.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med forelæggelsen af budgetforslag 2018 i juni måned og budget 2018 i september måned, har FynBus redegjort for en betydelig usikkerhed omkring passagertal og indtægter i 2017, da hele FynBus' datagrundlag omlægges som følge af overgangen til rejsekort i løbet af 2017.

Rejsedata, der leverer alle passagertal og -indtægter til trafikvirksomhederne, er først i eftersommeren begyndt at levere data om de nye produkter, Pendler og Pendler kombi. FynBus har derfor ikke været i stand til at analysere udviklingen på et tilstrækkeligt sikkert grundlag før i oktober måned.

På den baggrund har udviklingen i passagertal og indtægter ikke været behandlet i bestyrelsen siden budgetforslag 2018 blev forelagt i maj måned, da indtægterne i budget 2018 i september blev fremlagt på baggrund af 4 måneders vurderingen.

De daværende forventninger til 2017 fremgår af tabel 1 herunder.

Det fremgår af tabellen, at der på baggrund af årets første fire måneder forventedes et passagerfrafald der er 1,3 mio. passagerer større end budgetteret, svarende til 7,7 %. I forhold til 2016 er passagerfrafaldet 9,5 %.

Tabel 1: Budget og forventet passagertal 2017 vurderet efter 4 mdr.

| Passagerer (i tusinder) | Regnskab 2015 | Regnskab 2016 | Budget 2017 | Forventet regnskab 2017 | Forskel Budget 2017 Fov. 2017 |
|----------------------------|------------------|----------------------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| FynBus | 18.440 | 17.536 | 17.183 | 15.862 | 1.321 |
| Region Syddanmark | 7.192 | 6.994 | 7.199 | 6.434 | 765 |
| Assens | 344 | 335 | 328 | 332 | -4 |
| Faaborg - Midtfyn | 394 | 381 | 379 | 344 | 35 |
| Kerteminde | 211 | 195 | 214 | 170 | 44 |
| Langeland | 300 | 307 | 302 | 290 | 12 |
| Middelfart | 187 | 178 | 185 | 172 | 13 |
| Nordfyn | 376 | 360 | 373 | 339 | 34 |
| Nyborg | 324 | 331 | 328 | 330 | -2 |
| Odense | 7.971 | 7.556 | 6.977 | 6.570 | 407 |
| Svendborg | 900 | 899 | 898 | 881 | 17 |
| Ærø | 241 | Udtrådt af FynBus 1. januar 2016 | | | |

Overgangen til rejsekort er sket løbende siden januar 2017:

- Kontantbilletter blev i januar måned flyttet til rejsekortudstyr og Rejsekort Classic blev introduceret.
- Fra april og frem til juni blev Pendler- og PendlerKombi indført.
- Det gamle billetudstyr blev fjernet fra busserne med udgangen af maj.

- Skolekort er indført fra august og Ungdomskort indføres i 2018.

På baggrund af registrerede rejser i Rejsekortdata samt beregninger af passagertal ud fra solgte periodekort, er det forventede passagertal 2017 vist i tabel 2 herunder:

Tabel 2: Passagertal 2017 ejerfordelt, beregnet efter 10 måneder.

| Passagerer (1.000) | Regnskab Budget | | FV 2017 (10 mdr.) | Ændring 2016-2017 | % ændring til 2016 | % Ændring ændring til til budget budget | |
|--------------------|-----------------|--------|----------------------|----------------------|--------------------------|--|--------|
| | 2016 | 2017 | | | | -46 | -14,0% |
| Assens | 335 | 328 | 282 | -53 | -15,8% | -46 | -14,0% |
| Faaborg-Midtfyn | 381 | 379 | 293 | -88 | -23,1% | -86 | -22,7% |
| Kerteminde | 195 | 214 | 159 | -36 | -18,4% | -55 | -25,6% |
| Langeland | 307 | 302 | 283 | -24 | -7,8% | -19 | -6,3% |
| Middelfart | 178 | 185 | 162 | -16 | -8,9% | -23 | -12,4% |
| Nordfyn | 360 | 373 | 282 | -78 | -21,8% | -91 | -24,5% |
| Nyborg | 331 | 328 | 267 | -64 | -19,4% | -61 | -18,7% |
| Odense | 7.556 | 6.977 | 6.714 | -842 | -11,1% | -263 | -3,8% |
| RSD | 6.994 | 7.199 | 5.943 | -1.051 | -15,0% | -1.256 | -17,5% |
| Svendborg | 899 | 898 | 775 | -124 | -13,7% | -123 | -13,7% |
| Total | 17.536 | 17.183 | 15.160 | -2.376 | -13,5% | -2.023 | -11,8% |

En sammenligning mellem tabel 1 og tabel 2 viser, at passagerfrafaldet er større end tidligere forventet. I forhold til fire måneders vurderingen er frafaldet øget med 0,7 mio. passagerer – svarende til yderligere 4,1 procentpoint (fra 7,7 til 11,8).

Det er et vigende antal rejser på Rejsekort Classic – det tidligere KVIKKort – der er den væsentligste årsag til udviklingen, og det er især antallet af sporadisk rejsende, der er forsvundet.

Passagerudvikling afspejler sig også i indtægterne.

Tabel 3 viser det forventede resultat beregnet på baggrund af konstaterede kort- og billet indtægter efter 10 måneder.

Tabel 3: Kort- og billetindtægter 2017 ejerfordelt, beregnet efter 10 måneder.

| Indtægts fordeling (1000 kr.) | Regnskab | | FV 2017 (10 mdr.) | Ændring | | Ændring | |
|----------------------------------|----------|----------------|----------------------|-----------|-----------------------|------------|-------------------------|
| | 2016 | Budget 2017 | | 2016-2017 | % ændring til 2016 | til budget | % ændring til budget |
| Assens | 4.280 | 4.064 | 4.297 | 17 | 0,4% | 233 | 5,7% |
| Faaborg-Midtfyn | 4.008 | 3.805 | 3.633 | -375 | -9,4% | -172 | -4,5% |
| Kerteminde | 1.751 | 1.822 | 1.568 | -183 | -10,4% | -254 | -13,9% |
| Langeland | 2.659 | 2.455 | 2.193 | -466 | -17,5% | -262 | -10,7% |
| Middelfart | 2.890 | 2.701 | 2.619 | -271 | -9,4% | -82 | -3,0% |
| Nordfyn | 3.388 | 3.159 | 3.271 | -117 | -3,5% | 112 | 3,5% |
| Nyborg | 3.504 | 3.222 | 3.285 | -219 | -6,3% | 63 | 1,9% |
| Odense | 75.427 | 76.940 | 71.463 | -3.964 | -5,3% | -5.477 | -7,1% |
| RSD | 124.757 | 119.422 | 114.455 | -10.302 | -8,3% | -4.967 | -4,2% |
| Svendborg | 9.630 | 9.308 | 9.481 | -149 | -1,6% | 173 | 1,9% |
| I alt | 232.294 | 226.898 | 216.263 | -16.031 | -6,9% | -10.635 | -4,7% |

På overordnet FynBus-niveau bliver indtægterne 4,7 procentpoint mindre end budgetteret, og det er især i Odense indtægterne mistes.

Ud over passagerfrafaldet påvirkes det forventede 2017 resultat også af, at Bus & Tog samarbejdet afregnes for 2014-16. I dette samarbejde har FynBus et engangsbeløb på 11,9 mio. kr. til gode hos DSB, der afregnes i år.

De endelige forventede indtægter inklusive Bus & Tog fremgår af tabel 4.

Tabel 4: Kort- og billetindtægter 2017 ejerfordelt, inklusive Bus & Tog 2014-16, beregnet efter 10 måneder.

| Indtægts fordeling (1000 kr.) | Regnskab | | FV 2017 (10 mdr.) | Bus og tog 14 -16 | FV 2017 inkl. bus og tog |
|----------------------------------|----------|----------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|
| | 2016 | Budget 2017 | | | |
| Assens | 4.280 | 4.064 | 4.297 | 34 | 4.330 |
| Faaborg-Midtfyn | 4.008 | 3.805 | 3.633 | 95 | 3.728 |
| Kerteminde | 1.751 | 1.822 | 1.568 | 65 | 1.633 |
| Langeland | 2.659 | 2.455 | 2.193 | 21 | 2.213 |
| Middelfart | 2.890 | 2.701 | 2.619 | 63 | 2.682 |
| Nordfyn | 3.388 | 3.159 | 3.271 | 62 | 3.333 |
| Nyborg | 3.504 | 3.222 | 3.285 | 80 | 3.365 |
| Odense | 75.427 | 76.940 | 71.463 | 7.928 | 79.391 |
| RSD | 124.757 | 119.422 | 114.455 | 3.252 | 117.706 |
| Svendborg | 9.630 | 9.308 | 9.481 | 339 | 9.820 |
| I alt | 232.294 | 226.898 | 216.263 | 11.939 | 228.202 |

Tabel 4 viser, at Bus & Tog afregningen mere end udligner det forventede indtægtstab, så på overordnet FynBus-niveau, er det forventede resultat indtægter, der er 1,3 mio. kr. over budget.

Da de den negative udvikling i passagerindtægter er størst i 2. halvår af 2017, kan der, alt andet lige, forventes en 2018-udvikling, hvor indtægterne heller ikke vil leve op til det budget, der er vedtaget i september 2017.

Tabel 5 herunder viser administrationens første beregning af 2018.

Tabel 5 Ændringer i indtægtsfordeling 2018 i forhold til budget.

| Indtægts fordeling (1000 kr.) | Regnskab 2016 | FV 2017 | Budget 2018 | Skøn 2018 | Ændring til budget | % ændring til budget |
|----------------------------------|------------------|------------|----------------|--------------|-----------------------|-------------------------|
| Assens | 4.280 | 4.297 | 4.124 | 4.281 | 158 | 4% |
| Faaborg-Midtfyn | 4.008 | 3.633 | 3.894 | 3.593 | -301 | -8% |
| Kerteminde | 1.751 | 1.568 | 1.785 | 1.535 | -250 | -16% |
| Langeland | 2.659 | 2.193 | 2.170 | 2.156 | -15 | -1% |
| Middelfart | 2.890 | 2.619 | 2.755 | 2.569 | -185 | -7% |
| Nordfyn | 3.388 | 3.271 | 3.239 | 3.239 | 0 | 0% |
| Nyborg | 3.504 | 3.285 | 3.405 | 3.227 | -178 | -6% |
| Odense | 75.427 | 71.463 | 74.937 | 68.136 | -6.801 | -10% |
| RSD | 124.757 | 114.455 | 115.139 | 111.305 | -3.834 | -3% |
| Svendborg | 9.630 | 9.481 | 9.728 | 9.222 | -506 | -5% |
| I alt | 232.294 | 216.263 | 221.176 | 209.263 | -11.913 | -6% |

Givet, at 2018 udvikler sig stort set som 2. halvår 2017 vil indtægterne i 2018 være 11,9 mio. kr. mindre end budgetteret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. Moderniseringen af taxilovgivningen

Resumé:

Moderniseringen af taxilovgivningen medfører bl.a. indførelse af én universaltilladelse til erhvervs-mæssig personbefordring frem for de nuværende fire forskellige, liberalisering af antallet af tilladelser på landsplan, ophævelse af geografiske begrænsninger og afskaffelse af serviceforpligtelsen til at tilbyde taxikørsel til alle borgere i kommunen døgnet rundt.

Lovkravene til løn- og arbejdsforhold for ansatte chauffører foreslås videreført, idet der dog efterfølgende er fremsat ændringsforslag om at stille minimumskrav om løn- og arbejdsforhold svarende til en landsdækkende overenskomst gældende for de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter. Under de nye, markedsstyrede forhold kan der opstå (yder)områder uden taxidækning, som kan medføre et øget behov for telekørsel som transporttilbud. Moderniseringen kan endvidere medføre en række udfordringer i relation til bl.a. reguleringen af løn- og arbejdsvilkår for flexchaufførerne.

Sagsfremstilling:

Pr. 1. januar 2018 forventes den moderniserede taxilovgivning at træde i kraft. Moderniseringen omfatter udover taxaloven også bekendtgørelsen om taxikørsel og bekendtgørelsen om særlige krav til erhvervsmæssig persontransport.

Formålet med moderniseringen er, jævnfør bemærkningerne til loven, at skærpe konkurrencen på markedet for erhvervsmæssig personbefordring til gavn for erhvervslivet og forbrugerne, bekæmpe skattesnyd, og styrke forbrugerbeskyttelsen.

Redskaberne er blandt andet:

- indførelse af én universaltilladelse til erhvervsmæssig personbefordring frem for fire forskellige
- liberalisering af antallet af tilladelser på landsplan, hvor det i dag er kommunerne, der bestemmer antallet af taxibevillinger
- ophævelse af geografiske begrænsninger, som i dag forpligter taxierne til at starte og afslutte kørslen i den kommune, hvori taxibevillingen er udstedt
- afskaffelse af serviceforpligtelsen, som i dag forpligter taxierne til at stå til rådighed for alle kommunens borgere døgnet rundt

Den nye universaltilladelse giver adgang til at drive taxikørsel, sygetransport, offentlig servicetransport (OST) og limousinekørsel, idet der dog gælder specifikke krav til udstyr for de enkelte kørselstyper, f.eks. taxameter. Universaltilladelsen kan gives både til enkelte vognmænd og til kørselskontorer. Derudover indføres der et krav om tilslutning til kørselskontor ved taxikørsel, mens anden kørsel, som for eksempel OST-kørsel, ikke kræver tilslutning. Vognmandsuddannelsen afskaffes, idet der dog stilles visse vandelskrav, kapitalkrav m.v. til vognmanden og kørselskontoret. Universaltilladelsen giver adgang til at levere taxikørsel i hele landet, og med afskaffelsen af antalsbegrænsningen kan den enkelte vognmand/kørselskontor i princippet opnå et ubegrænset antal tilladelser. Endelig flyttes kompetencen til at udstede tilladelserne fra kommunerne (samt Taxinævnet for så vidt angår Region Hovedstaden) til Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen.

Ændringerne medfører, at adgangen til markedet lettes, ligesom vognmænd og kørselskontorer får mulighed for at vokse og udvikle deres forretningsmodeller og produkter på linje med andre liberale erhverv.

Den eksisterende serviceforpligtelse, som kræver, at taxierne står til rådighed døgnet rundt, ophæves. Som følge heraf må det antages, at taxierne som udgangspunkt søger derhen, hvor kunderne er, og at der ikke nødvendigvis stilles taxier til rådighed døgnet rundt.

Selvom vognmændene og kørselskontorerne får mulighed for at udvide og øge den samlede vognpark, kan ophævelsen af serviceforpligtelsen konkret betyde, at nogle (yder)områder kommer til at stå uden taxidækning i nogle perioder. For at imødekomme denne problem-

stilling indføres der mulighed for, at kommunerne kan indgå kontrakter med kørselskontorerne om at sikre taxidækning i geografisk definerede områder og bestemte tidsrum, ligesom kapitalkravene for kørselskontorer i landdistrikterne lempes væsentligt.

Afhængig af om eventuelle landdistriktskontorer vælger at have åbent hele døgnet eller lukker på ydertidspunkterne, og om kommunerne vælger at udnytte muligheden for, at indgå kontrakter om kørsel, vurderer Trafikselskaberne i Danmark, at der kan opstå et behov for kommunerne for at tilbyde telekørsel som alternativ. Der kan dermed vise sig et øget behov for FynBus' telekørsel i de fynske yderkommuner inden for de kommende år.

Den forventede stigning i størrelsen og antallet af udbydere af erhvervsmæssig personbefordring, kan endvidere tænkes at medføre en ændring i størrelsen af virksomheder, der byder ind på FynBus' udbud af flexkørsel, og dels en stigning i antallet af tilbudsgivere, eventuelt primært omkring de større byer. Derudover kan disse forhold medføre en større konkurrence på priserne, men også en ændring i de forretningsmodeller og services, som tilbudsgiverne vil kunne tilbyde indenfor rammerne af FynBus' kravspecifikationer.

FynBus vil på den baggrund følge udviklingen i branchen og potentialet i eventuelle nye forretningsmodeller og produkter og tilpasse sig i forhold til denne.

Med den nye taxilov lægges der op til at videreføre den eksisterende regel om, at entreprenørerne skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelsen i FynBus' arbejdsklausul om, at entreprenørerne skal tilbyde sine ansatte løn- og arbejdsvilkår "på niveau med en landsdækkende overenskomst" er således stadig gældende og relevant. Det bemærkes dog, at der under udvalgsbehandlingen af lovforslaget i Folketinget er fremsat et ændringsforslag om at stille minimumskrav om løn- og arbejdsforhold svarende til en landsdækkende overenskomst gældende for de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter.

Taxiloven fastsætter ingen yderligere krav til køre-/hviletidsperioder. Dette betyder, at hvis bilen er udstyret med det udstyr, der kræves for at køre taxikørsel, kan især selvstændige vognmænd i princippet køre OST-kørsel i dagtimerne og taxikørsel i aften-/nattetimerne i samme bil. Gældende arbejdsmiljøregler om køre-/hviletidsperioder skal naturligvis overholdes, for så vidt angår ansatte chauffører, men det er fortsat svært at kontrollere, hvorvidt reglerne overholdes.

FynBus vurderer derfor, at den eksisterende offentlige debat om flexchaufførernes løn- og arbejdsforhold må forventes at fortsætte.

På bestyrelsesmødet fremlægges en præsentation og gennemgang af de primære ændringer i taxilovgivningen med relevans for flextrafik området.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

9. Den samlede rejse

Resumé:

"Den samlede rejse" (DSR) er betegnelsen for et landsdækkende projekt, der via Rejseplanen skal medvirke til, at fx FynBus' telekørsel, hænger bedre sammen med den øvrige kollektive trafik. I DSR er der således udviklet en IT-løsning, der nu er klar til implementering i hele Danmark (alle trafiksselskaber undtagen BAT). Teletaxi kan derfor snart vises i Rejseplanen, og kunden bliver herfra ledt videre til bestilling og betaling af teletaxi. Administrationen har derfor indledt dialog med en kommune om pilotdrift i februar 2018 med henblik på at klargøre til ibrugtagning i alle kommuner med Teletaxi i andet kvartal 2018. Der gives en kort orientering om Den samlede rejse.

Sagsfremstilling:

"Den samlede rejse" er et projekt, som er medfinansieret af den statslige Yderområdepulje. Projektet er et samarbejde mellem Nordjyllands Trafiksselskab (NT), Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Movia, hvor Rejseplanen og FlexDanmark udvikler den nødvendige software.

Visionen for projektet er sammenhængende kollektiv trafik fra adresse til adresse, mindre rejsetid, enklere bestilling og større tryghed – populært sagt ved at få Flextur/Telekørsel vist i Rejseplanen.

NT og FlexDanmark har i 2017 testet teknikken via pilotdrift i to nordjyske kommuner. NT har her tilbudt kunderne et nyt kørselsprodukt "Plustur", som minder om FynBus' Teleependler: Der er tale om flextrafik som tilbringer-kørsel til/fra faste stoppesteder. Denne type kørsel var den oprindelige tanke med projektet "Den samlede rejse".

Movia vil snart igangsætte pilotdrift, hvor deres eksisterende kørselsprodukt Flextur tilbydes i Rejseplanen men kun som tilbringer-kørsel. Flextur som adresse til adresse-kørsel vil dermed hos Movia fortsat skulle findes og bestilles via de eksisterende kanaler.

FynBus ønsker at tilbyde kunderne de eksisterende kørselsprodukter inden for Telekørsel i Rejseplanen, og altså dermed både tilbringer-kørsel og kørsel fra adresse til adresse. FynBus har derfor som eneste trafiksselskab testet funktionaliteten med hensyn til tilbringer-kørsel og adresse til adresse-kørsel.

Fordele med den nye funktionalitet

- På kort sigt:
 - Et kørselstilbud til flere. Flere kunder vil med fremvisningen i Rejseplanen blive opmærksomme på, at Telekørsel giver dem mulighed for at foretage den rejse, som de ønsker.
 - Elektronisk geovisitering. Det har ikke tidligere været muligt at stedbestemme kunden i forhold til Telekørsel. Nu bliver det muligt i Rejseplanen at sortere rejser ud fra følgende prioriteringsrækkefølge: 1) Bus 2) Telekørsel til/fra stoppested (tilbringer-kørsel) 3) Telekørsel fra adresse til adresse. Det betyder, (1) at hvis der er en bus, så tilbydes kunden ikke Telekørsel. (2) Hvis der ikke er en bus, så ser Rejseplanen, om det er muligt at køre kunden hen til en bus (tilbringer-kørsel), og (3) hvis det ikke er muligt, så kan kunden køres hele vejen med telekørsel (adresse til adresse-kørsel). Geovisiteringen forventes at betyde færre udgifter for kommunerne, da parallelkørsel mellem busser og telekørsel undgås.

- Korrespondancesikring. Der udvikles en vis form for ”korrespondanceovervågning” af tilbringer-kørsel bestilt via Rejseplanen, hvor formålet er at sikre, at Telekørslen ikke afhenter ved stoppestedet, før bussen er ankommet.
- På længere sigt:
 - Udvikling af Telekørsel. De nye tekniske muligheder vil gøre det muligt at udvikle det fælles telekørselskoncept, så den enkelte kommune kan være mere præcis i forhold til ønsket serviceniveau på Telekørslen.
 - Højere selvbetjeningsprocent. Telekørsel set i Rejseplanen vil kun kunne bestilles via internettet, og det vil betyde en højere selvbetjeningsprocent samt mulighed for kortere åbningstid i Bestillingscentralen.

Mulige ulemper med den nye funktionalitet i 2018:

- Indkøringsproblemer geovisitering. Teknisk er det omfattende at ramme den ønskede geovisitering helt korrekt, og det vil især i 2018 af og til give søgeresultater, hvor der vises for mange eller for få Telekørselsture. Men der vil også være eksempler, hvor korrekt geovisitering misforstås af kunderne. NT har i pilotdriften oplevet, at kunder undrer sig over, hvorfor de tilbydes Plustur i nogle søgninger men ikke i andre – efter deres mening tilsvarende – søgninger. NT har i de fleste tilfælde kunnet konstatere, at der var tale om korrekt geovisitering.
- Måske flere udgifter for kommunen:
 - Serviceniveau. Serviceniveauet er indstillinger for maximal ventetid og omvejskørsel i Telekørslen. Det er nødvendigt at ramme et serviceniveau på Telekørslen, der også giver mening set med kundens øjne. Når Telekørsel vises i Rejseplanen, benytter FynBus i pilotdriften et forbedret serviceniveau.
 - Højere eksponering. Der foretages i dag langt flere søgninger i Rejseplanen end i køreplanerne for Telekørsel på FynBus’ hjemmeside, og det er derfor muligt, at der kommer flere bestillinger, når Telekørsel vises i Rejseplanen.
- Færre muligheder end med nuværende selvbetjening. Der er muligheder i den nuværende selvbetjening, som i første omgang ikke bliver udviklet til den nye selvbetjening. Det gælder blandt andet muligheden for at benytte sit Pendler-kort som rejsehjemmel.
- Opstartsproblemer. Det er sjældent, at nye IT-muligheder implementeres uden at byde på uforudsete ulemper i opstartsfasen.

Afklaringer i forbindelse med pilotdriften:

Pilotdriften skal blandt andet afklare, hvordan funktionerne i praksis virker sammen med FynBus’ Telekørsel, herunder om det er muligt at opnå en acceptabel geovisitering i forhold til adresse til adresse-kørsel.

Tidsplan

I hovedtræk er FynBus’ tidsplan følgende:

- December: Dialog med pilotkommune
- Januar: Yderligere test af indstillinger
- Februar: Pilotdrift (silent release)
- Marts: Pilotdrift (markedsføring)
- April: Dialog om opstart med øvrige kommuner
- Ultimo 2018: Plan for udvikling af Telekørselskoncept

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

10. Bestyrelsens beslutninger 2014 – 2017

Resumé:

Der er i årene 2014 – 2017 truffet en lang række beslutninger og behandlet sager i FynBus' bestyrelse, der kan fremhæves retrospektivt ved afslutningen af den nuværende bestyrelsesperiode.

Sagsfremstilling:

I denne korte oversigt vises en række væsentlige beslutninger som bestyrelsen for FynBus har stået bag i perioden 2014 – 2017.

Det fulde overblik kan man danne sig på adressen [Dagsordener og referater - Fynbus.dk](http://Dagsordener%20og%20referater%20-%20Fynbus.dk)

2014:

- Principbeslutning om FynBus' tilslutning til Rejsekort og udfasning af FynBus' eget elektroniske kort. Dermed bliver FynBus en del af det landsdækkende rejsekort, og de fynske kunder kan benytte ét og samme rejsehjemmel i hele landet.
- Trafikplan 2014 – 2017 med den langsigtede plan for udviklingen af den kollektive trafik på Fyn og Langeland.
- Fra en stille start til beslutning om udvidelse af Uddannelsesrute nettet til 34 ruter, således af studerende kan nå hurtigere og mere direkte fra deres hjem til uddannelsessted. Dette har resulteret i et stigende antal studerende fra landområderne på Fyn og Langeland.
- Der indføres et fælles koncept for telekørsel på Fyn.
- Den syddanske vision for kollektiv trafik besluttet af FynBus' og Sydtrafiks bestyrelser efter et samarbejde med Region Syddanmark om formulering af visionen. Det hedder blandt andet, at den kollektive trafik i Syddanmark skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer, den skal være omkostningseffektiv og at den naturligt skal indgå i borgerens valg af transportform.
- Som følge af Skolereformen fra 2013 besluttet en stor tilpasning af skoleruterne på hele Fyn.
- Der vedtages mulighed for landsdækkende handicapbefordring.
- Nyborg Kommune får ny kontrakt om buskørsel.

- Der etableres et takstsamarbejde mellem de jysk-fynske trafikselskaber mhp. tilpasning til de landsdækkende (rejsekort-) takster og indbyrdes mellem selskaberne. (Takst-Vest)
- Busterminalen på OBC gøres røgfri – ikke uden det daglige sværdslag om muligheden for at ryge, men der sættes nye standarder for muligheden for at undgå røg i det offentlige rum.

2015:

- FynBus tiltræder de officielle aftaler vedrørende rejsekortet, og er dermed fuldt tilsluttet rejsekortet.
- Der træffes beslutning om indgåelse af kontrakter med arbejdsklausuler i FynBus.
- Der vedtages et takstsamarbejde med DSB.
- Det bliver muligt for skolebørn og institutionsbørn at køre gratis i busserne i forbindelse med udflugter og uddannelsesture.
- Keolis tildeles kontrakten vedrørende buskørsel i Odense.
- Den nye kontrakt med Keolis medfører blandt andet, at der kører 18 nye hybridbusser i Odense. Det betyder dels et renere miljø, og dels større kapacitet på visse ruter, da en del af busserne er ledbusser.
- FynBus søger at udvide antallet af passagerer via et nyt projekt med målrettet markedsføring. Projektet bygger på en særlig tildeling af midler til at undersøge potentialer og mulige kundegrupper.

2016:

- En ny model for udbud, planlægning og implementering af fast specialkørsel godkendes (CPlan-modellen).
- Tide Bus Danmark vinder udbuddet af den regionale kørsel. Dermed får passagererne glæde af helt nye busser på de regionale ruter.
- Odense Kommune får ny kontrakt om buskørsel med Keolis.
- Nordfyns Kommune får ny kontrakt om buskørsel.
- Der godkendes nye landsdækkende rejseregler. Reglerne understøtter passagerernes oplevelse af en rejse med den kollektive trafik som en ensartet rejse, lige meget hvor man køber sin rejsehjemmel, og hvor man kører fra og til.

2017:

- Der er kontinuerligt i 2017 blevet fulgt op på implementeringen af Rejsekort på Fyn og Langeland. Implementeringen er sket mellem den 15. januar og den 1. juni 2017 uden større tekniske problemer, og kunderne har i stigende grad taget rejsekortet til sig.
- Der er indgået kontrakter om buskørsel i Middelfart, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde kommuner.

- Der saneres i udbuddet og håndteringen af grupperejser i forbindelse med overgang til rejsekortet, så passagererne lettere kan overskue de forskellige muligheder, og lettere kan bestille og betale grupperejser.
- Med etableringen af Takst Vest som den fælles platform for takstpolitikken i Danmark vest for Storebælt er der taget et stort skridt for at gøre det nemmere for passagerne i den kollektive trafik. Hermed sikres ensartethed og gennemskuelighed i taksterne. Takst Vest implementeres endeligt den 18. marts 2018.
- December 2017 lægges de første skinner vedrørende intentioner med og planlægning af den kollektive trafik på Fyn og Langeland, når bestyrelsen drøfter oplæg til Trafikplan 2018 – 2021. Trafikplanens endelige form overlades derefter til FynBus' nye bestyrelse, som efter inddragelse af interessenter og høring i de politiske fora i foråret 2018 skal godkende Trafikplan 2018 – 2021 i juni måned 2018.
- Bestyrelsen beslutter endvidere Fynbus' strategi for 2018-2020 på sit sidste møde. Dermed er mål, indsatsområder og handleplaner lagt i rammer for de næste år, hvor hovedfokus er, at det skal være nemt at være passager i bustrafikken.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:**11. Meddelelser**

Meddelelser:

- Udbud af FynBus' bankforretninger
- Status for Rejsekort

12. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

STRATEGI

2018

FYNBUS

2020

FYNBUS

Brændstof



DET SKAL VÆRE NEMT...

Det skal være nemt at rejse med FynBus. Det er visionen i FynBus' nye strategi for årene 2018-2020.

FynBus' ledelse har i samarbejde med trafikskabets mange interessenter og medarbejdere udarbejdet en ny strategi, der skal sikre trafikskabets fokus i de kommende tre år. Udfordringer er der nok af, og strategien skal bringe FynBus sikkert igennem dem, samtidig med at trafikskabet hele tiden udvikler sig og tilpasser sig en virkelighed i konstant forandring.

FynBus vil med denne strategi fokusere på kerneydelsen, den kollektive trafik, og samtidig gøre det nemmere for kunderne. Både fordi vi gerne vil holde på de mange tusinde kunder vi allerede har, men også fordi vi gerne vil tiltrække nye og flere kunder, så vi sammen kan gøre den kollektive trafik endnu bedre.

Det nemme, det simple og det enkle skal bane vejen for at gøre FynBus til et reelt alternativ, når borgerne på Fyn og Langeland skal træffe valget: Skal jeg tage bil eller bus i dag?

Kollektiv trafik skal nemlig ikke fravælges, fordi det er besværligt, men vælges til fordi det nemt at rejse med FynBus.

STRATEGIEN KORT

FynBus' strategi for 2018-2020 baserer sig på tre værdier:

KUNDEN I CENTRUM
SIKKER DRIFT
KONTINUERLIG KVALITETSUDVIKLING

FynBus ved erfaringsmæssigt, at sikker drift er en forudsætning for at fastholde og få nye kunder. Det er samtidig også vigtigt hele tiden at fokusere på de små forbedringer, der kan gøre produktet bedre og mere attraktivt.

Strategien står på tre søjler:

ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM
NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER
MARKEDSFØRING, INFORMATION OG UDDANNELSE

**KUNDEN I CENTRUM:
DET SKAL VÆRE NEMT AT REJSE MED FYNBUS**



**ET OPTIMERET
OG SAMMEN-
HÆNGENDE
TRAFIKSYSTEM**



**NEM ADGANG
TIL BILLETTERING
OG PRODUKTER**



**UDDANNELSE,
INFORMATION OG
MARKEDSFØRING**



SIKKER DRIFT





ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM

Et optimeret og sammenhængende trafiksystem betyder, at vi anvender de tildelte ressourcer til at skabe et trafiksystem på Fyn, hvor flest mulige fynboer kan benytte kollektiv trafik som et naturligt transportvalg, eller leve et liv uden afhængighed af bil.

MÅL:

- *Inden udgangen af 2020 skal rejsetiden være reduceret med 10 %*
- *Inden udgangen af 2020 skal der være indført et R-bus net med en øget afgangsfrekvens*

AKTIVITETER: ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM:

FRIT FLOW I BUSSEN

Kunder skal kunne gå ud og ind af alle døre, dermed mindskes den tid, det tager at billettere. Rejsekortudstyret i busserne muliggør, at kunderne kan checke ind og ud ved alle døre. Denne mulighed skal udnyttes, så der opnås en tidsbesparelse.

KORRESPONDANCESIKRING

Hvis en bus er forsinket i ankomsten til et knudepunkt, skal den næste bus vente, så kunden ikke får forlænget sin rejsetid unødigt. FynBus er meget langt i udviklingen af den teknologiske løsning, der gør dette muligt. I løbet af 2018 implementeres løsningen.

01

02

03

04

FORBEDRET REGIONAL BUSBETJENING

Gennem etablering af det såkaldte R-bus-net sikres flere afgange mellem Odense og udvalgte byer. Busnettet sikrer også mere direkte ruter mellem udvalgte rejsemål og dermed kortere rejsetid.

UDVIKLING AF TELETAXI-LØSNINGER

Teletaxi-produktet skal fortsat udvikles, så det kan understøtte lokale behov for hurtigt transport fx til og fra centrale punkter; bydele, arbejdspladser og øvrige interessepunkter. Der skal desuden arbejdes med udvikling af attraktive billetteringsløsninger som fx teletaxi på abonnement.



NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER

Nem adgang til billettering og produkter er vigtigt for kunderne og for samfundets oplevelse af, og holdning til den kollektive trafik. En af barriererne for at få nye kunder til busserne er, at det er svært at overskue priser og hvordan man køber og bruger billetter. Det skal allerede i søgningen efter transportløsninger på fx Rejseplanen være et let og hurtigt overblik over priser og produkter.

MÅL:

- *Inden udgangen af 2020 foregår 90 % af alle rejser på et rejsekort*
- *Inden udgangen af 2020 skal mindst 150.000 fynboer have et rejsekort*
- *90 % af kunderne og chaufførerne skal opleve, at det er nemt at rejse med FynBus*

AKTIVITETER: NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER:

UD MED KONTANTERNE

Udbredelsen af FynBus' mobilbillet og webshop skal medvirke til at reducere mængden af kontanter i busserne. Kunderne skal kende til eksistensen af FynBus' mobile billetprodukter og de fordele, der følger med. Færre kontantbiletter betyder kortere rejsetid og dermed en bedre kundeoplevelse

FORENKLING AF BILLETPRODUKTER

FynBus' billetprodukter skal forenkles og forbedres. Kunderne skal kunne forstå FynBus' billetprodukter og have nemt ved at vælge imellem dem.

05

06

07

08

09

ALLE SKAL HAVE ET REJSEKORT

Rejsekortet skal udbredes som kundernes foretrukne billetprodukt, og det skal gøres lige så naturligt at have et rejsekort som sygesikringskort eller et dankort. Kendskab til rejsekortets mange fordele udbredes.

REJSEPLANEN SKAL UDBREDES

Med Rejseplanen har kunderne adgang til alle relevante informationer om den kollektive trafik. Kunderne skal kende Rejseplanen og Rejseplanens tilbud om sikkerhed og enkelthed. Kunderne skal vide, at Rejseplanen gør det nemt at forstå og benytte den kollektive trafik.

LOYALITETSPROGRAM

Kunderne skal knyttes tættere til FynBus, så de bliver i bussen og rejser mere. Vejen til dette mål er loyale kunder, men hvordan? Det skal undersøges, og der skal lægges en plan for et loyalitetsprogram.

A red apple with a small stem is positioned on the right side of the page, resting on a stack of several books. The books have various colored covers, including blue, purple, and white. The background is a dark, textured grey. The text is contained within a white rectangular box on the left side of the page.

MARKEDSFØRING, INFORMATION & UDDANNELSE

En forudsætning for, at bilister og andre trafikanter får øje på den kollektive trafik, er et grundigt kendskab til de muligheder, som produktet tilbyder. Der er mange myter om den kollektive trafik, og mange af disse er ikke baseret på et førstehåndskendskab, men derimod på forestillinger og formodninger. God og relevant markedsføring, målrettet kunderne og deres behov, er der et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer. Parallelt hermed er god og relevant information til de eksisterende kunder alfa og omega i arbejdet med at fastholde dem som passagerer i den kollektive trafik.

MÅL:

- *Borgerne skal have et godt og målbart kendskab til FynBus*
- *150.000 kunder skal have rejst med FynBus mindst en gang årligt*

MÅLRETTET MARKEDSFØRING

Udbredelse af kendskab til det kollektive trafiktilbud skal sikre nye og flere kunder i bussen. Gennem målrettet markedsføring skal det sikres at borgerne er oplyste om det kollektive trafiktilbud på Fyn og Langeland, så den kollektive trafik vælges, når den er relevant for kunderne.

UDDANNELSE AF PERSONALE

Det skal sikres at hele FynBus' personale har et indgående kendskab til FynBus' mange billet- og transportprodukter, for kun herigennem kan der gives den bedste kunderådgivning. Frontpersonalets uddannelse styrkes, samtidig med at alle medarbejderes viden om FynBus' løftes.

ØGET SELVBETJENING VED BESTILLING AF TELEKØRSEL

Flere kunder skal benytte sig af muligheden for at bestille telekørsel via selvbetjening. Det kræver at kunderne kender til og forstår brugen af den digitale selvbetjening.

10

11

12

13

14

UDBREDELSE AF DIGITAL TRAFIKINFORMATION

FynBus skal fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af øget tilbud om skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

UDDANNELSE AF CHAUFFØRER

Det skal sikres, at buschaufførerne er godt klædt på til mødet med kunden, det vil i sidste ende løfte kundens oplevelse i mødet med den kollektive trafik. Det skal sikres at alle chauffører, uanset uddannelsesniveau og læsefærdigheder, får den nødvendige uddannelse.



SIKKER DRIFT

Sikker drift betyder at kunderne kan stole på de ydelser, FynBus tilbyder, og at de fastlagte kvalitetsmål opfyldes.

Sikker drift er afgørende for, at det er nemt at være kunde hos FynBus. Sikker drift kan opdeles i eksternt og intern fokus, hvor det eksterne fokus på sikker drift betyder, at kunderne kan stole på de ydelser, FynBus tilbyder, og at de fastlagte kvalitetsmål opfyldes, og det interne fokus forudsætter, at organisation, processer, kompetencer og ressourcer bedst muligt understøtter de ydelser og den kvalitet, som FynBus ønsker at levere.

MÅL:

- *Bussernes rettidighed skal være på 95 %*
- *85 % af alle telefonopkald til FynBus skal besvares inden for 120 sekunder*
- *Skriftlige henvendelser til FynBus skal besvares inden for 5 arbejdsdage*
- *80 % af kunderne skal vurdere FynBus' service som "god"*

MÅNEDSRAPPORTERING; OVERVÅGNING OG OPFØLGNING

De vigtigste tal og statistikker for trafikselskabet tilvejebringes som ledelsesinformation og anvendes som støtteværktøjer for kommunikation til omverden, samt for opfølgning og beslutninger.

NY BUDGETOPFØLGNING

En ny, nemmere, hurtigere og enklere budgetopfølgingsmodel skal sikre en bedre udnyttelse af såvel økonomiafdelingens som organisationens ressourcer.

15

16

17

18

19

DIGITALISERING AF PROCESSER

Gennem digitalisering af forskellige interne administrative processer sikres sammenhæng og bedre ressourceudnyttelse, som fx implementering af nye digitale systemer.

ÅRSHJUL

Organisationens årshjul skal forbedres, så samarbejdet med kommuner, region og eksterne samarbejdspartner bliver så sammenhængende som muligt, og organisationens indsatser og ressourcer udnyttes bedst muligt.

SNITFLADER OG SAMARBEJDE

Klare snitflader mellem trafikselskabet afdelinger skal sikre klar fordeling af ansvar og ejerskab til organisationens mange udfordringer, samt tæt samarbejde og bedre udnyttelse af de interne kompetencer.

DET SKAL VÆRE NEMMERE...

Det var så den nemme del af strategien. Nu starter det hårde arbejde, nemlig at omsætte ord til handling og handling til resultater.

Indsatsernes skal prioriteres, både hvad angår timing og ressourcer, og så går arbejdet i gang. FynBus vil løbende følge op på indsatser, resultater og ikke mindst de store mål ...og de små.

Udover de helt centrale mål for strategien findes en underskov af mål for de enkelte aktiviteter.

Vi tror på, at hvis vi realiserer de små mål, skal vi også nok realisere de store. Håbet er, at vi ved afslutningen af 2018 vil kunne sætte en række flueben ved veludførte aktiviteter, samt være klar med den række af nye aktiviteter, der i 2019 skal hjælpe os videre i bestræbelserne på at gøre det endnu nemmere at rejse med FynBus.





Rammer for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| DET SKAL VÆRE NEMT..... | 1 |
| FynBus – en datadrevet organisation..... | 6 |
| Mobilitet..... | 8 |
| Fælles fynsk strategi..... | 8 |
| Kollektiv trafik..... | 9 |
| FynBus rolle i sikring af den fynske mobilitet..... | 10 |
| Mobilitet som begreb..... | 10 |
| Trafikinformation, stoppesteder og knudepunkter..... | 10 |
| FynBus' klassifikation af stoppesteder..... | 11 |
| Simple produkter og nem billettering..... | 13 |
| Information og markedsføring..... | 14 |
| Det regionale system..... | 15 |
| R-busser og Lynbusser..... | 15 |
| Rutenet når Odense Letbane er i drift..... | 15 |
| Sammenhæng mellem bus og tog..... | 16 |
| Uddannelsesruter..... | 17 |
| Storby – Odense..... | 17 |
| På vej mod letbanen..... | 17 |
| Rutenet når Odense Letbane er i drift..... | 17 |
| Hovedterminalbyer..... | 18 |
| Landkommuner..... | 19 |

DET SKAL VÆRE NEMT...

Det skal være nemt at rejse med FynBus. Det er visionen i FynBus' nye strategi for årene 2018-2020.

FynBus' ledelse har i samarbejde med trafikselskabets mange interessenter og medarbejdere udarbejdet en ny strategi, der skal sikre trafikselskabets fokus i de kommende tre år. Udfordringer er der nok af, og strategien skal bringe FynBus sikkert igennem dem, samtidig med at trafikselskabet hele tiden udvikler sig og tilpasser sig en virkelighed i konstant forandring.

FynBus vil med strategien fokusere på kerneydelsen, den kollektive trafik, og samtidig gøre det nemmere for kunderne. Både fordi vi gerne vil holde på de mange tusinde kunder, vi allerede har, men også fordi vi gerne vil tiltrække nye og flere kunder, så vi sammen kan gøre den kollektive trafik endnu bedre.

Det nemme, det simple og det enkle skal bane vejen for at gøre FynBus til et reelt alternativ, når borgerne på Fyn og Langeland skal træffe valget: Skal jeg tage bil eller bus i dag?

Kollektiv trafik skal nemlig ikke fravælges, fordi det er besværligt, men vælges til fordi det er nemt at rejse med FynBus.

FynBus' strategi for 2018-2020 baserer sig på tre værdier:

KUNDEN I CENTRUM

SIKKER DRIFT

KONTINUERLIG KVALITETSUDVIKLING

FynBus ved erfaringsmæssigt, at sikker drift er en forudsætning for at fastholde og få nye kunder. Det er samtidig også vigtigt hele tiden at fokusere på de små forbedringer, der kan gøre produktet bedre og mere attraktivt.

Strategien står på tre søjler:

ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM

NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER

MARKEDSFØRING, INFORMATION OG UDDANNELSE

KUNDEN I CENTRUM: DET SKAL VÆRE NEMT AT REJSE MED FYNBUS



**ET OPTIMERET
OG SAMMEN-
HÆNGENDE
TRAFIKSYSTEM**



**NEM ADGANG
TIL BILLETTERING
OG PRODUKTER**



**UDDANNELSE,
INFORMATION OG
MARKEDSFØRING**



SIKKER DRIFT



ET OPTIMERET OG SAMMENHÆNGENDE TRAFIKSYSTEM

Et optimeret og sammenhængende trafiksystem betyder, at vi anvender de tildelte ressourcer til at skabe et trafiksystem på Fyn, hvor flest mulige fynboer kan benytte kollektiv trafik som et naturligt transportvalg, eller leve et liv uden afhængighed af bil.

Kollektiv trafik opdeles i bybusser, regionalruter, lokalruter og fladedækkende telekørsel.

MÅL:

- Inden udgangen af 2020 skal rejsetiden være reduceret med 10 %
- Inden udgangen af 2020 skal der være indført et R-busnet med en øget afgangsfrekvens

For at nå ovenstående mål vil FynBus fokusere på følgende aktiviteter:

- **FRIT FLOW I BUSSEN** - *Kunder skal kunne gå ud og ind af alle døre, dermed mindskes den tid, det tager at billettere. Rejsekortudstyret i busserne muliggør, at kunderne kan checke ud og ind ved alle døre. Denne mulighed skal udnyttes, så der opnås en tidsbesparelse.*
- **FORBEDRET REGIONAL BUSBETJENING** - *Gennem etablering af det såkaldte R-busnet sikres flere afgange mellem Odense og udvalgte byer. Busnettet sikrer også mere direkte ruter mellem udvalgte rejsemål og dermed kortere rejsetid.*
- **KORRESPONDANCESIKRING** - *Hvis en bus er forsinket i ankomsten til et knudepunkt, skal den næste bus vente, så kunden ikke får forlænget sin rejsetid unødigt. FynBus er meget langt i udviklingen af den teknologiske løsning, der gør dette muligt. I løbet af 2018 implementeres løsningen.*
- **UDVIKLING AF TELETAXI-LØSNINGER** - *Teletaxi-produktet skal fortsat udvikles, så det kan understøtte lokale behov for hurtigt transport fx til og fra centrale punkter; bydele, arbejdspladser og øvrige interessepunkter. Der skal desuden arbejdes med udvikling af attraktive billetteringsløsninger som fx teletaxi på abonnement.*

NEM ADGANG TIL BILLETTERING OG PRODUKTER

Nem adgang til billettering og produkter er vigtigt for kunderne og for samfundets oplevelse af, og holdning til den kollektive trafik. En af barriererne for at få nye kunder til busserne er, at det er svært at overskue priser og hvordan man køber og bruger billetter. Det skal allerede i søgningen efter transportløsninger på fx Rejseplanen være et let og hurtigt overblik over priser og produkter. Produkter og billettering er tæt koblet op på de beslutninger, der træffes i Rejsekortsamarbejdet og Takst Vest.

MÅL:

- Inden udgangen af 2020 foregår 90 % af alle rejser på et rejsekort
- Inden udgangen af 2020 skal mindst 150.000 fynboer have et rejsekort
- 90 % af kunderne og chaufførerne skal opleve, at det er nemt at rejse med FynBus

For at nå ovenstående mål vil FynBus fokusere på følgende aktiviteter:

- **MINDSKE ANDELEN AF KONTANTBETALINGER** - *Udbredelsen af FynBus' mobilbillet og webshop skal medvirke til at reducere mængden af kontanter i busserne. Kunderne skal kende til eksistensen af FynBus' mobile billetprodukter og de fordele, der følger med. Færre kontantbilletter betyder kortere rejsetid og dermed en bedre kundeoplevelse.*
- **FORENKLING AF BILLETPRODUKTER** - *FynBus' billetprodukter skal forenkles og forbedres. Kunderne skal kunne forstå FynBus' billetprodukter og have nemt ved at vælge imellem dem.*

- **ALLE SKAL HAVE ET REJSEKORT** - Rejekortet skal udbredes som kundernes foretrukne billetprodukt, og det skal gøres lige så naturligt at have et rejsekort som sygesikringskort eller et dankort. Kendskab til rejsekortets mange fordele udbredes.
- **REJSEPLANEN SKAL UDBREDES** - Med Rejseplanen har kunderne adgang til alle relevante informationer om den kollektive trafik. Kunderne skal kende Rejseplanen og Rejseplanens tilbud om sikkerhed og enkelthed. Kunderne skal vide, at Rejseplanen gør det nemt at forstå og benytte den kollektive trafik.
- **LOYALITETSPROGRAM** - Kunderne skal knyttes tættere til FynBus, så de bliver i bussen og rejser mere. Vejen til dette mål er loyale kunder, men hvordan? Det skal undersøges, og der skal lægges en plan for et loyalitetsprogram.

MARKEDSFØRING, INFORMATION & UDDANNELSE

En forudsætning for, at billister og andre trafikanter får øje på den kollektive trafik, er et grundigt kendskab til de muligheder, som produktet tilbyder. Der er mange myter om den kollektive trafik, og mange af disse er ikke baseret på et førstehåndskendskab, men derimod på forestillinger og formodninger. God og relevant markedsføring, målrettet kunderne og deres behov, er et væsentligt skridt i bestræbelserne på at tiltrække flere passagerer. Parallelt hermed er god og relevant information til de eksisterende kunder alfa og omega i arbejdet med at fastholde dem som passagerer i den kollektive trafik. Personalets grundige kendskab til produkter og service er nøglen til den gode kundebetjening. Samtidig er et grundigt kendskab til relevante produkter og ydelser nøglen til tilfredshed blandt medarbejderne, idet indsigt både baner vejen for den gode kundeservice og samtidig øger medarbejdernes forståelse for egen rolle og betydning.

MÅL:

- Borgerne skal have et godt og målbart kendskab til FynBus
- 150.000 kunder skal have rejst med FynBus mindst en gang årligt

For at nå ovenstående mål vil FynBus fokusere på følgende aktiviteter:

- **MÅLRETTET MARKEDSFØRING** - Udbredelse af kendskab til det kollektive trafiktilbud skal sikre nye og flere kunder i bussen. Gennem målrettet markedsføring skal det sikres, at borgerne er oplyste om det kollektive trafiktilbud på Fyn og Langeland, så den kollektive trafik vælges, når den er relevant for kunderne.
- **UDDANNELSE AF PERSONALE** - Det skal sikres, at hele FynBus' personale har et indgående kendskab til FynBus' mange billet- og transportprodukter, for kun herigennem kan der gives den bedste kunderådgivning. Frontpersonalets uddannelse styrkes, samtidig med at alle medarbejders viden om FynBus løftes.
- **ØGET SELVBETJENING VED BESTILLING AF TELEKØRSEL** - Flere kunder skal benytte sig af muligheden for at bestille telekørsel via selvbetjening. Det kræver, at kunderne kender til og forstår brugen af den digitale selvbetjening.
- **UDBREDELSE AF DIGITAL TRAFIKINFORMATION** - FynBus skal fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af øget tilbud om skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

- **UDDANNELSE AF CHAUFFØRER** - Det skal sikres, at buschaufførerne er godt klædt på til mødet med kunden, det vil i sidste ende løfte kundens oplevelse i mødet med den kollektive trafik. Det skal sikres, at alle chauffører, uanset uddannelsesniveau og læsefærdigheder, får den nødvendige uddannelse.

SIKKER DRIFT

Sikker drift betyder, at kunderne kan stole på de ydelser, FynBus tilbyder, og at de fastlagte kvalitetsmål opfyldes. Sikker drift er afgørende for, at det er nemt at være kunde hos FynBus. Sikker drift kan opdeles i eksternt og intern fokus. Det eksterne fokus på sikker drift betyder, at kunderne kan stole på de ydelser, FynBus tilbyder, og at de fastlagte kvalitetsmål opfyldes. Det interne fokus forudsætter, at organisation, processer, kompetencer og ressourcer bedst muligt understøtter de ydelser og den kvalitet, som FynBus ønsker at levere.

MÅL:

- Bussernes rettidighed skal være på 95 %
- 85 % af alle telefonopkald til FynBus skal besvares inden for 120 sekunder
- Skriftlige henvendelser til FynBus skal besvares inden for 5 arbejdsdage
- 80 % af kunderne skal vurdere FynBus' service som "god"

For at nå ovenstående mål vil FynBus fokusere på følgende aktiviteter:

- **MÅNEDSRAPPORTERING; OVERVÅGNING OG OPFØLGNING** - De vigtigste tal og statistikker for trafikelskabet tilvejebringes som ledelsesinformation og anvendes som støtteværktøjer for kommunikation til omverden, samt for opfølgning og beslutninger.
- **NY BUDGETOPFØLGNING** - En ny, nemmere, hurtigere og enklere budgetopfølgingsmodel skal sikre en bedre udnyttelse af såvel økonomiafdelingens som organisationens ressourcer.
- **DIGITALISERING AF PROCESSER** - Gennem digitalisering af forskellige interne administrative processer sikres sammenhæng og bedre ressourceudnyttelse, som fx implementering af nye digitale systemer.
- **ÅRSHJUL** - Organisationens decentrale årshjul skal forbindes, så en fornuftig udnyttelse af organisationens indsatser og ressourcer sikres.
- **SNITFLADER OG SAMARBEJDE** - Klare snitflader mellem trafikelskabets afdelinger skal sikre klar fordeling af ansvar og ejerskab til organisationens mange udfordringer, samt tæt samarbejde og bedre udnyttelse af de interne kompetencer.

FynBus – en datadrevet organisation

FynBus har siden i starten i 2007 arbejdet målerettet mod at blive en datadrevet organisation.

Ud over de generelt tilgængelige data fra Danmarks Statistik og Region Syddanmarks og kommunernes analysebidrag bruger FynBus' egne datakilder.

FynBus samarbejder med de øvrige trafikselskaber:

- *FynBus har siden 2007 haft realtidssystemer i busserne i den regionale trafik og i Odense, og siden 2015 i alle de fynske busser i et nyt system, der er udviklet i samarbejde med Sydtrafik og **Rejseplanen**.
Det betyder, at FynBus via GPS har oplysninger om både de aktuelle forsinkelser og et meget stort historisk datagrundlag, der bruges aktivt til kvalitetsopfølgning og planlægning af fremtidige køreplaner.
FynBus arbejder på, at systemet fra 2018 også leverer data til kapacitetsstyring, så indsættelse af forskellige bustyper og dubleringskørsel bliver mere præcis.*
- *FynBus har siden 2007 haft elektronisk billettering, der i 2017 bliver erstattet af **Rejsekort** – det fælles danske billetsystem der drives i 2 takstsamarbejder, Takst Vest der omfatter trafikvirksomhederne vest for Storebælt samt Takst Sjælland.
Efter implementeringen af Rejsekort betyder det, at FynBus fra 2018 igen har data om kunder, indtjening med mere til brug for rapportering om markedet, benyttelsen af de enkelte ruter og planlægning af fremtidige løsninger i samarbejde med ejerne.*
- *Flextrafik drives tilsvarende af et system, som trafikselskaberne ejer i fællesskab gennem **FlexDanmark**.
Systemet bruges til at håndtere kørsel for Særligt Bevægelses Hæmmede (SBH), Region Syddanmarks siddende patientbefordring, telekørsel og kommunale kørsler for kommuner, der bruger FynBus til dette.
Systemet leverer alle data omkring planlægning, kørselens udførelse og økonomi for de enkelte kunders ture. Det benyttes også aktivt til kvalitetsopfølgning og rådgivning af ejerne i beslutninger om fremtidigt serviceniveau.*

Ud over data om hvad kunderne faktisk gør, vil FynBus i den kommende trafikplanperiode blive endnu bedre til at bruge data til markedsforståelse og markedsudvikling.

Elementer heri er, at FynBus abonnerer på data omkring pendling, kundetyper og adfærd og FynBus vil arbejde for også at bruge resultater fra Odense Kommunes trafikmodel og den byregionale model, der udvikles i 2018. Begge trafikmodeller er multimodale, det vil sige, at de kan fortælle noget om både bil- og kollektiv trafik og for Odense også om cykling.

Der er rivende udvikling omkring Big Data og Open Data, en udvikling som FynBus deltager i sammen med Odense Kommune og SDU i projektet ODEX.

Det er endnu for tidligt at vurdere nytteværdien af arbejdet, men projektidéen er at komme meget tættere på en kortlægning og nær realtidsopfølgning af mobiliteten her og nu.

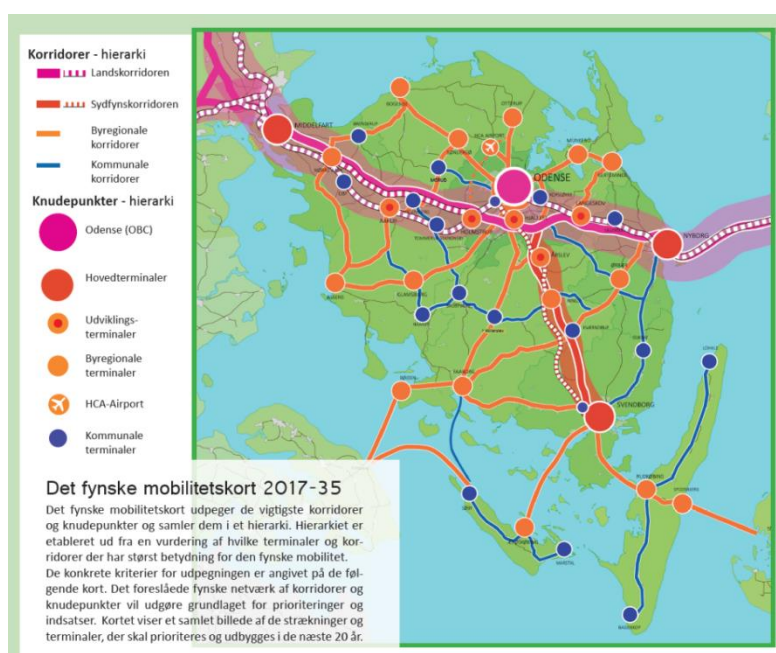
Mobilitet

Fælles fynsk strategi

Byregion Fyn har med infrastrukturstrategien 2017-2035 'Fyn i bevægelse'¹ beskrevet hvorledes visionerne for styrket fremkommelighed og mobilitet på tværs af de fynske kommunegrænser opnås, således at Fyn kan udnytte sit potentiale og sikre udvikling i såvel bosætning som arbejdsmarked. Strategien skal skabe sammenhæng i mobiliteten og infrastrukturudviklingen internt på Fyn og samtidig styrke den fynske opkobling til resten af Danmark, Europa og den øvrige del af verden. Grundlaget er skabt i et samarbejde mellem de 10 fynske kommuner, som har set nødvendigheden af styrket samarbejde, sammenhængskraft og langsigtede fælles handlingsplaner for, at Fyn kan lykkes med en infrastrukturudvikling, som skaber vækst til hele det fynske område. Strategien er tilvejebragt i et fælles kommunalt arbejde med deltagelse af myndigheder, private virksomheder samt en lang række interessenter inden for transport, vej og trafik samt uddannelses- og erhvervsområdet.

Korridorer og knudepunkter

I infrastrukturstrategien identificeres de strækninger, der vurderes at have den største betydning for mobiliteten. Heraf betegnes OBC som det vigtigste knudepunkt, der sammen med Middelfart, Nyborg og Svendborg udgør de fire hovedterminaler på Fyn.



Herunder kommer en række udviklingsterminaler, der tænkes som optimale muligheder for skift mellem de forskellige transportformer; Aarup, Hjallesø, Langeskov, Årslev og Holmstrup.

Næste lag er de byregionale terminaler og korridorer, der er kendetegnet ved en stærk relation til Odense Banegårdsscenter og de øvrige tre fynske hovedterminaler, hvor der skal skabes et attraktivt omstigningsmiljø for lokale såvel som byregionale rejser; bl.a. Kerteminde, Bogense, Assens og Rudkøbing.

¹ Kilde: <http://byregionfyn.dk/topmenu/projekter/infrastrukturstrategi>

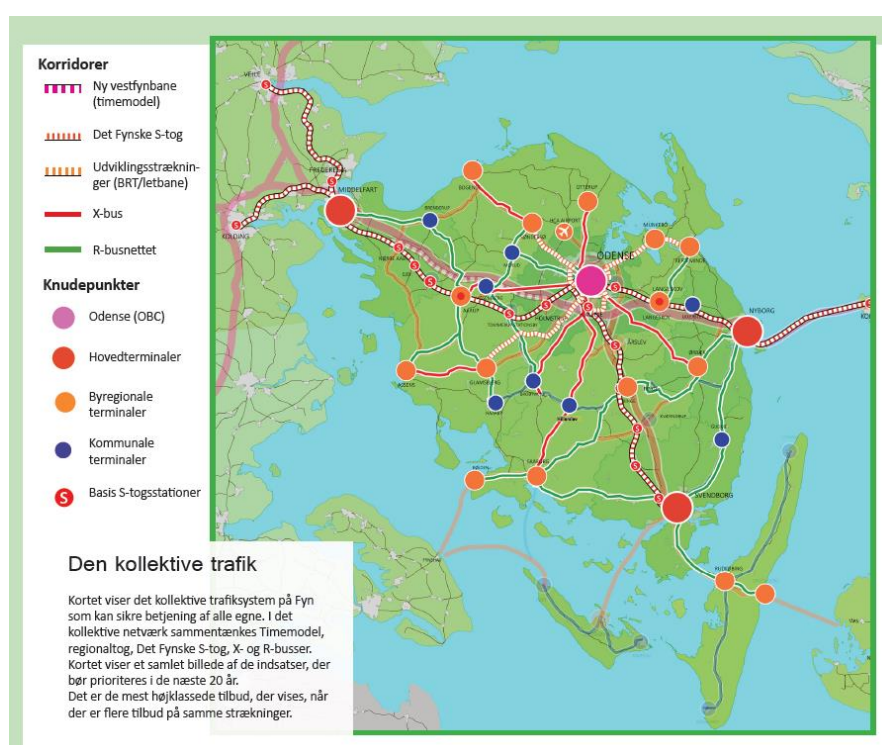
Heri tænkes bl.a. en styrkelse af busdriften gennem øget frekvens, udvidet kapacitet og selvstændige busbaner.

Sidste lag er de kommunale korridorer og terminaler, som via deres forbindelse til byregionale korridorer samler store lokalområder.

Mellem de udpegede byregionale og kommunale korridorer findes en række områder som betegnes som "flader". Her peges der på, at der bør arbejdes med fladedækningsinitiativer som f.eks. samkørselstjenester, telekørsel og evt. på sigt selvkørende biler eller busser.

Kollektiv trafik

På nedenstående kort ses, hvordan det fynske mobilitetskort påtænkes at understøtte det kollektive trafiksystem, som i hierarkisk rækkefølge består af:



- **Timemodellen:** Superlyntog med hurtig og direkte forbindelse til København, Århus og Esbjerg, der kan nås kun en time fra Odense.
- **Regionaltog/Det fynske S-tog:** For at skabe sammenhæng på Fyn og udveksling med Trekantsområdet foreslås et fynsk/østjysk S-tog på den eksisterende Vestfynsbane, da timemodellens nyes strækning på Vestfyn frigør ledig kapacitet. S-tog vil ligeledes omfatte Svendborgbanen og på sigt også Østfynsbanen.
- **BRT, X- og R-busser:** BRT-løsninger fra Odense til hhv. Kerteminde, Sønderød og Glamsbjerg, der på sigt kan tænkes som egentlige letbanelinjer. Det regionale busnet på Fyn, R-busnettet, der skal sikre kobling mellem de byregionale terminaler, centrale S-togsstationer og OBC. X-busser supplerer R-busser med direkte adgang fra de byregionale terminaler til Timemodellen - med færre stop og høj rejsehastighed.

- Herunder tilkommer fladedækningsinitiativerne hvor busser, telekørsel og deleordninger vil fungere som tilbringer til S-tog, letbane og timemodel indtil de på sigt måske vil kunne erstattes af selvkørende køretøjer.

FynBus rolle i sikring af den fynske mobilitet

I den kommende planperiode vil FynBus arbejde på at understøtte arbejdet i Byregion Fyn regi.

Det betyder, at FynBus med udgangspunkt i en segmentering i storby, hovedterminalbyer og landkommuner vil arbejde på at definere hvilken strategi, der bør anlægges i sikring af mobilitetsbehovet i de enkelte kommuner.

Mobilitet som begreb

Mobilitet er mere end blot valg af transportform (tog, bus, bil, cykel, gang, mv.). Mobilitet er cirkulær. En persons mobilitetsbehov medfører et valg af transportform, som påvirker trængsel og fremkommelighed, som igen påvirker personens mobilitetsbehov og så fremdeles.

Mobilitet betyder noget forskelligt, alt efter hvem man spørger. Det er forskelligt, hvilke mobilitetsbehov den enkelte oplever, men også forskelligt hvad den enkelte kommune eller region vælger at lægge i begrebet. I eksempelvis landkommuner hænger mobilitet stærkt sammen med bosætning og fastholdelse af borgere, og en sikring af mobiliteten indebærer derfor, at sørge for at en god infrastruktur (veje, kollektiv trafik, etc.) understøtter, at borgeren kan transportere sig til og fra arbejde, ærinder, fritidsaktiviteter mv.

I en større by, som for eksempel Odense, betyder mobilitetssikring derimod *ikke kun* at understøtte mobiliteten ved at anlægge et optimalt infrastrukturelt vejnet, men hænger i større grad sammen med en sikring af fremkommelighed og minimering af trængsel. Med udgangspunkt i den enkelte borgers mobilitetsbehov vil kommunens fokus derfor være på, hvordan man styrer borgernes valg af transportform, således at den overordnede fremkommelighed sikres. Det kan eksempelvis gøres ved, at man benytter sig af nudging, pisk eller gulerod til at få borgere med korte transportbehov til at benytte alternativer til bilen (kollektiv trafik, cykel, gang).

Trafikinformation, stoppesteder og knudepunkter

For at den kollektive trafik skal opnå succes med kombinationsrejser, hvor kunder skal skifte mellem transportformer er det afgørende, at det er enkelt og ligetil at benytte sig af de forskellige rejsetilbud. Her skal sammentænkes pris, rejseinformation m.v. i én samlet løsning f.eks. Rejseplanen.

Ligeså vigtigt for rejseoplevelsen er de fysiske rammer i skiftesituationen, hvor de nye terminaler skal favne busholdepladser, togperroner, bil- og cykelparkering med let tilgængelige og komfortable adgangs- og opholdsforhold.

Byregion Fyns Infrastrukturstrategi peger på, at de fynske kommuner sammen skal igangsætte en proces for udvikling af en fælles manual for opbygning, udvikling og vedligeholdelse af de fynske trafikterminaler. Her påtænkes, at manualen skal understøtte udviklingen af en fælles fynsk løsning på trafikservice, omstigningsfaciliteter, trafikinfo m.v., hvor der naturligvis tages højde for udstyrsniveau afhængigt af terminalstørrelse. Manualen vil dermed sikre genkendelighed og sammenhæng i de fynske mobilitetstilbud.

FynBus' klassifikation af stoppesteder

FynBus har arbejdet med en strategi for opdatering af de fynske busstoppesteder siden 2011, hvor man igangsatte en større undersøgelse. Resultatet af undersøgelsen² påviste, at mange af stoppestederne på Fyn udenfor de større byer er i ringe forfatning og ligefrem kan virke afskrækkende på potentielle buskunder. Stoppestederne har desuden store variationer i udstyrsniveau, som skyldes såvel forskelle i udstyrsbehov såvel som forskelle i prioritering og vedligeholdelse. Ansvar for udstyret på stoppesteder er fordelt mellem FynBus og vejmyndighederne, hvor FynBus sørger for at stoppestederne er opdateret med den nyeste trafikinformation, og vejmyndighederne er ansvarlige for de fysiske anlæg (læskærm/belægning/stander/fane m.v.).

På baggrund af undersøgelsens anbefalinger har FynBus arbejdet videre med at udvikle en klassifikationsmodel indeholdende kvalitetsstandarder for stoppestederne – både for at løfte det generelle kvalitetsniveau såvel som for at skabe ensartethed for forskellige typer af stoppesteder. Denne klassifikation kan desuden medvirke til at styrke samarbejdet mellem FynBus og kommunerne, da klassificeringen dikterer udstyrsniveauet og dermed behovet for opgradering og vedligehold for hver type af stoppested.

FynBus har arbejdet videre med beskrivelsen af klassificeringen, hvilket er mundet ud i tre klasser, som hver består af to underopdelinger:

Stoppested (ca. 1500 stk.):

Ministop – et stop på skole-, uddannelses- og lokalruter. Placeret ved eller i bymæssige bebyggelse. Der er et begrænset antal afgang/kunder.

Stop – et stop på bybus- eller regionalruter. Placeret ved eller i bymæssig bebyggelse. Der er et større antal afgang/kunder.

Knudepunkt (ca. 700 stk.):

Lille knudepunkt – et stop på lokal- og regionalruter, hvor der kan skiftes til andre ruter/telekørsel. Placeret ved eller i bymæssig bebyggelse. Der er forholdsvis mange afgang/kunder.

Stort knudepunkt – et stop med mange afgang/kunder placeret i bymæssig bebyggelse i større byer.

Trafikknudepunkt (ca. 20 stk.):

Lille trafikknudepunkt – et knudepunkt der forbinder bus med tog og derfor placeret ved stationer i større byer. Der er mange afgang/kunder.

Stort trafikknudepunkt – et knudepunkt for alle trafikarter; bus, tog, telekørsel, taxi, bil. Placeret ved stationer i de 4 største byer på Fyn. Der er mange afgang/kunder.

Det er tiltænkt, at de seks typer af stoppesteder skal udstyres, som beskrevet i matricen nedenfor.

² Projektet "Bedre stoppesteder på Fyn og Øerne" (2012)

| | Turpunkt | Stoppested | | Knodepunkt | | Trafikknudepunkt | |
|----------------------------|----------|------------|-------------|------------|----------|------------------|----------|
| | | Ministop | Stop | Lille | Stort | Lille | Stort |
| Trafikinformation | | | | | | | |
| Afgangstavle | | | x | x | x | x | x |
| QR-kode | | x | x | x | x | x | x |
| Realtidsvisning | | | | | (ønskes) | x | x |
| FynBus-infoopslag (papir) | | | | | | x | x |
| FynBus-infoopslag (skærm) | | | | | | (ønskes) | (ønskes) |
| Rute-/Zonekort (papir) | | | | | | (ønskes) | (ønskes) |
| Fane med navn | | | (få ønskes) | (ønskes) | x | x | x |
| Angivelse af telekørsel | | | (få ønskes) | x | x | x | |
| | | | | | | | |
| Udstyr | | | | | | | |
| Stander med fane | | x | x | x | x | x | |
| Fast belægning | | | (ønskes) | (ønskes) | x | x | x |
| Læskærm | | | (ønskes) | x | x | x | x |
| Udendørs bænke | | | | (ønskes) | x | x | x |
| Cykelparkering | | | (ønskes) | 7-15 pl. | >20 pl. | >50 pl. | >100 pl. |
| Skærm (realtid og info) | | | | | | (ønskes) | (ønskes) |
| Belysning | | | (få ønskes) | (ønskes) | x | x | x |
| Indendørs ventefaciliteter | | | | | | | (Odense) |
| Bilparkering | | | | | | | ? |
| Kundecenter | | | | | | | x |
| Billetsalg | | | | | | | x |

Klassifikationen er behandlet på FynBus' bestyrelsesmøde 8. december 2016, som har godkendt indstillingen om, at forslaget sendes i høring hos de fynske kommuner. Ingen af de ni kommuner har nogen indvendinger i forhold til klassifikationsmodellen, men en del er betænkelige over hvor stor en økonomisk byrde, det vil medføre for kommunerne.

I samarbejdsprojektet 'Telekørsel i tyndt befolkede områder' mellem Trafikstyrelsen, Assens Kommune og FynBus har man på forsøgsbasis anvendt klassifikationsmodellen. Projektet er afsluttet i august 2017 og havde bl.a. til formål at opgradere et antal stoppesteder/skiftepunkter, så de lever op til kundernes forventninger til et acceptabelt udstyrsniveau, således at kollektiv trafik opfattes som en attraktiv transportform. Projektets 11 stoppesteder/skiftepunkter er kategoriseret og udstyret i henhold til klassifikationsmodellen.

FynBus vil i den kommende planperiode arbejde på at sikre en entydig plan for opgradering af stoppesteder og knudepunkter i samarbejde med de fynske ejere og Region Syddanmark.

Simple produkter og nem billettering

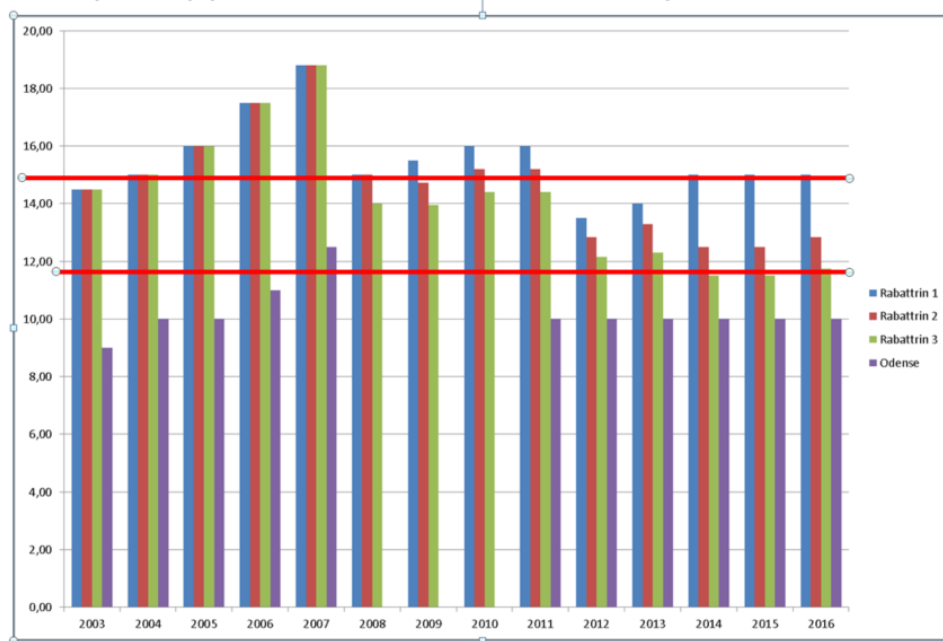
FynBus har siden 2008 haft et sammenhængende takst- og billetsystem. I 2017 blev det hidtidige billetsystem fra 2002 udskiftet med det landsdækkende rejsekort, og FynBus er nu overgået til rejsekort på alle relevante produkter på nær Ungdomskort, hvilket vil ske primo 2018.

Der er med fokus på generel forenkling og harmonisering af takstsystemerne i Danmark gennemført en takstreform øst for Storebælt (takst Sjælland) og vest for Storebælt (takst Vest). Takst Sjælland er implementeret 15. januar 2017, mens Takst Vest forventes implementeret 18. marts 2018.

Takstreformerne sikrer en række fælles principper for eksempelvis definition af gyldighedsområde på fastprisprodukter, rabatstruktur på rejsekort, mulighed for kommercielle produkter samt fastprisstruktur mellem enkeltbillet, rejsekort og pendlerkort mv.

Takstreformerne giver dog fortsat FynBus mulighed for at tilbyde kunderne et stabilt lavt takstniveau, svarende til den udvikling der har været siden 2008.

Pris på klippekort/Kvikkort, 2 zoner, Fyn 2003-2016



14 år, 2003-2016: Rabatpris på trin 1 er ca. 15 kr. (Max 18,80 kr. (2007). Min 13,80 i (2012)).

14 år, 2003-2016: Rabatpris på trin 3 er ca. 12 kr. (Max 18,80 kr. (2007). Min. 9,00 kr. (2003))

FynBus vil i planperioden arbejde på, at gøre adgangen til billettering og produkter så enkel som muligt, da det er vigtigt for den generelle holdning til kollektiv trafik.

Det betyder, at der i de kommende fire år vil være fokus på at få så stor en andel af billettering som muligt flyttet over på Rejsekort med billettering via mobil app og webshop som supplerende salgskanaler for de produkter, der ikke er tilgængelige i rejseplanssystemet. FynBus arbejder desuden for at sikre en fuld integration mellem Rejseplanen og FynBus' salgskanaler.

En forenkling af billetteringen vil i forhold til Trafikplanen have en positiv effekt på rejsetiden, idet billettering via Rejsekort og app er mindre tidskrævende for både passagerer og chaufførerne at håndtere.

Information og markedsføring

Som beskrevet tidligere, ønsker FynBus i planperioden at arbejde på at udbrede kendskabet til FynBus' produkter for på den måde at tiltrække flere passagerer. Dette skal gøres ved at lave målrettet markedsføring i forhold til de behov, der via viden om pendlingsstrømme og personprofiler kan identificeres hos potentielle kunder på Fyn. Samtidig skal det sikres, at de kundevedtede funktioner (kundecenter-medarbejdere og chauffører) er uddannet til at håndtere spørgsmål og henvendelser fra borgere og har den fornødne viden og information om billetter og produkter.

I forhold til de eksisterende kunder er god og rettidig information nøglen til at bevare trygheden som kunde i en tid præget af mange omlægninger og køreplansændringer. FynBus vil derfor have fokus på udbredelse og udvikling af god analog og især digital information i de kommende fire år.

Det regionale system

FynBus fastlagde i 2009 et vækstsmål på "15 % flere passagerer, inden udgangen af 2015". Det viste sig, at 2015 blev det bedste år i nyere tid med et samlet passagertal på 18,5 mio. passagerer.

Forinden var det regionale passagertal i 2011 dykket til 6,1 mio. passagerer, grundet en reduktion af kørselsomfanget på 34 %. 2015 blev dog afsluttet med et regionalt passagertal på 7,2 mio. passagerer, svarende til en vækst på 18 % på 4 år.

I perioden fra 2015 til 2018, hvor den nye planperiode starter, er udviklingen imidlertid vendt. Der er ikke længere defineret et vækstsmål for den kollektive trafik og udviklingen generelt på landsplan er nedadgående. FynBus har derfor i stedet valgt, at fokus i den næste periode skal være på kvalitet for passagerne, hvilket indebærer at sikre et optimeret trafiksystem i forhold til hvor, borgerne rejser fra og til.

På baggrund af de udfordringer, der er opstået i kølvandet af letbanearbejderne i Odense og den generelle stagnation i den kollektive trafik, lægger FynBus i planperioden op til at udføre en tilpasning af det regionale system. Det kan dog også komme på tale at indføre nye regionale ruter eller ruter med fælles kommunal og regional finansiering.

R-busser og Lynbusser

Det regionale rutenet forbinder kystbyerne Assens, Bogense, Kerteminde, Nyborg og Faaborg med Odense. Med disse ruter betjenes også mindre byer, som udgør en væsentlig del af pendlingsoplandet; Glamsbjerg, Vissenbjerg, Søndersø, Otterup, Munkebo, Ullerslev, Nørre Broby og Haarby.

Til trods for, at der kan ske en eventuel tilpasning af de regionale ruter, lægger FynBus op til, at der i planperioden skal tages stilling til indførelse af R-Busser og Lyn-busser.

De nævnte mindre byer udgør en væsentlig del af antallet af rejser, og det skal undersøges, om der er potentiale for en forbedring af busbetjeningen i form af længere driftsdøgn (starttidspunkt om morgenen og sluttidspunkt om aftenen) og højere frekvens (R-busnet).

Det skal også undersøges, om der er basis for at udvide R-busnettet til kystbyerne.

De fleste kystbyer er kendetegnet ved lang rejsetid ind til Odense, det gør sig også gældende for privatbiler. Det skal i planperioden undersøges, om der er potentiale for indførelse af hurtigbusser (Lynbusser) med udgangspunkt i kystbyerne og ganske få stop undervejs.

Rutenet når Odense Letbane er i drift

Odense Kommune, Odense Letbane, Region Syddanmark og FynBus har igangsat et fælles projekt benævnt "Busnet 2020". Formålet med projektet er at designe det busnet, der skal fungere, når letbanen starter ved udgangen af 2020.

I forarbejderne til letbanen er det beskrevet, hvordan bybusserne i Odense kan afkortes, så de ikke længere kører til centrum, og dermed OBC. I stedet ledes ruterne over til udvalgte letbanestationer, som dermed også fungerer som mindre trafikknudepunkter.

I den forbindelse undersøges det, om også de regionale ruter med fordel kan afkortes, eller om de fortsat skal betjene OBC. Forudsætningen er, at en afkortning af regionale ruter skal tage udgangspunkt i kundens behov, og må dermed ikke forlænge rejsetiden.

Nogle af de knudepunkter der undersøges er:

- Tarup Center i nord
- Hjallesø Station i syd
- Det nye OUH
- Nyborgvej

Der vil ligeledes blive arbejdet med en ny ruteføring af de regionale ruter, som i dag kører på den kommende letbanestrækning.

Såfremt der sker en afkortning af bybusruterne, men ikke af de regionale ruter, skal det også vurderes, i hvor stort et omfang bybusser og regionale busser fortsat skal indgå i en "taktet køreplan" dvs. en fælles ruteføring af regionale busser og bybusser i Odense, der betjener de samme stoppesteder i et forskudt stopmønster. Med en taktet køreplan oplever kunderne et stærkt forbedret tilbud med ca. dobbelt så mange afgang, hvor Odense Kommune og Region Syddanmark hver finansierer ca. 50 %.

Sammenhæng mellem bus og tog

I den kommende planperiode vil der blive arbejdet på at skabe en større sammenhæng mellem bus og tog. Hovedterminalerne Odense, Middelfart, Nyborg og Svendborg udgør sammen med Ringe Station de eneste stationsbyer som i dag er betjent af flere bybus- og regionalruter. I de kommende år skal det derfor kortlægges, hvorledes regionale- og kommunale busruter og telekørselsordninger bedre kan betjene stationerne – heri sammentænkes både den vestfynske og østfynske banestrækning såvel som Svendborgbanen. I kortlægningen af disse knudepunkter vil FynBus arbejde videre med Byregion Fyns infrastrukturstrategi, som beskrevet under temaet 'Mobilitet'.

Region Syddanmark står desuden overfor en revision af de regionale principper for busbetjening, og det skal i den forbindelse også tages op, om flere stationer skal indgå i principperne, eksempelvis:

- Aarup
- Tommerup
- Langeskov
- Årslev
- Hjallesø

For at kunderne ikke skal opleve skiftet mellem bus og tog som en forringelse af rejsen, må rejsetiden ikke øges. Desuden skal ventefaciliteterne gøres attraktive og trafikinformationen være tilstrækkelig. FynBus har i den seneste tid arbejdet på en klassifikationsmodel, der beskriver hvorledes stoppesteder og knudepunkter bør udstyres – se evt. mere under temaet 'Stoppesteder og knudepunkter'.

Uddannelsesruter

FynBus og Region Syddanmark indsatte i 2015 34 uddannelsesruter som kører til og fra de fynske gymnasier og erhvervsskoler fra det fynske opland. Tanken bag indførelsen var at mindske transporttiden for de uddannelsessøgende og dermed fastholde dem i uddannelse.



”Det har helt klart fået min hverdag til at hænge bedre sammen, at jeg kan køre med uddannelsesbussen. Ellers ville det tage mig en halv time til tre kvarter længere at komme i skole.”

- Rikke Vendelbo, 19 år

(Rikke har benyttet uddannelsesbussen i flere år, når hun skal fra hjemmet i Kerteminde til Tietgenskolen i Odense, hvor hun studerer Global Økonomi)

Uddannelsesruterne har vist sig som en succes, hvor der især er mange passagerer på morgenafgangene. Det ses dog, at returfølgene om eftermiddagen er dårligt udnyttet, fordi de uddannelsessøgende finder andre veje hjem blandt andet fordi, at de unge ofte ikke tager direkte hjem fra skole.

Produktionen af uddannelsesruterne er forholdsvis dyr, og vil derfor blive evalueret i planperioden.

Storby – Odense

Den kommende planperiode vil blive delt i to for så vidt angår Odense Kommune. I udgangen af 2020 forventes den kommende letbane i Odense at være i drift, hvorfor der vil være en periode frem til 2020, hvor planvilkårene vil være anderledes end i perioden efter letbanens idriftsættelse.

I det følgende er derfor beskrevet planstrategien for dels vejen til letbanen og perioden efter 2020.

På vej mod letbanen

I perioden frem mod letbanens idriftsættelse vil fokus i Odense være på at skabe de optimale forhold for passagerne i den kollektive trafik i forbindelse med anlæggelse af Letbanen og ombygning af midtbyen.

Derudover vil FynBus arbejde på at understøtte fremkommeligheden og mindske trængslen i Odense ved i samarbejde med Odense kommune at optimere ruteføringen for bybusserne, så de passer overens med de store pendlingsstrømme, der er internt i byen. Det betyder, at rutetrafikken understøtter de primære rejsebehov, der går til og fra bymidten og Odense Banegård via de store indfaldsveje.

Det betyder samtidig med, at de sekundære rejsebehov vil blive nedprioriteret. FynBus vil arbejde på, at disse behov i stedet vil blive imødekommet ved hjælp af telekørselsløsninger (byteletaxi eller tilbringerløsninger). På denne måde vil de sekundære rejsebehov blive understøttet til gavn for de borgere, der ikke har andet alternativ.

Rutenet når Odense Letbane er i drift

Når letbanen efter planen kommer i drift i 2020, vil en stor andel af busdriften blive erstattet af letbanens etape 1. Det betyder, at der skal tænkes grundig over, hvorledes de resterende ruter skal planlægges og føde ind til dette højklassede system.

Odense Kommune har i samarbejde med FynBus og Region Syddanmark besluttet at analysen vedr. den fremtidige ruteføring efter letbanen, skal lægges ud til ekstern rådgiver med et formål at rekvirere en rapport, der kan danne grundlag for FynBus' konkrete planlægning af køreplanerne i 2020 (21) samt Odense Kommunes og Region Syddanmarks sagsbehandling.

Analysen vil skulle tages udgangspunkt i de rapporter, notater og beregninger, der allerede er udarbejdet vedrørende det fremtidige kollektive trafiksystem og det skal sikres en fortsat sporbarhed til tidligere trafikmodelleringer og udredningsrapporter.

Odense Kommune har desuden godkendt, at følgende 7 principper indgår i planlægningen af rutenettet, når letbanen er i drift:

1. Det skal tilstræbes, at så mange som muligt har under 400 meter til et busstoppested, men busserne skal som hovedregel ikke køre på de mindre lokalveje.
2. De nuværende byområder og korridorer fastholdes så vidt muligt i det nye rutenet.
3. Frekvensen skal tilpasses passagergrundlaget, således at højeste frekvens tilfalder ruter med flest passagerer.
4. Der kan indtænkes afkortede busruter i rutenettet.
5. Teletaxaordninger indtænkes i rutenettet for områder i Odense Kommune med begrænset passagergrundlag til en bus.
6. Rådgiver skal undersøge, om letbanen giver anledning til at gå bort fra stjernestrukturen i opbygningen af rutenettet.
7. Udvikling omkring førerløse busser tænkes med ind i planlægningen, afstemt med det teknologiske stade.

Hovedterminalbyer

Næst efter Odense som knudepunkt for Timemodellen er Svendborg, Middelfart og Nyborg hovedterminalbyerne på Fyn.

Hovedterminalbyerne er byerne, som favner det hele; her køres bybuskørsel som samler byen, skolekørsel i oplandet, og hovedterminalerne er her, hvor R-busnettet har sine forgreninger, som skal sikre den hurtige vej til Odense Banegård Center. Derudover er hovedterminalerne også den øvrige rutekørsels (og telekørsels) bindeled til de mindre byer, hvorfor der er en særlig opgave med at håndtere transporten i det primære net (tog og regionalt trafiksystem) og det lokale rutenet.

FynBus vil i planperioden i samarbejde med Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune arbejde på at optimere de meget forskelligartede rejsebehov – både mht. pendlingsstrømmene til/fra Odense samt rejser indenfor kommunegrænserne. Samtidig skal det sikres, at byernes rolle som hovedterminal optimeres ved at skabe optimal korrespondance mellem det fynske hovednet (regionale ruter og tog) og de ruter, der føder ind hertil (bybus, lokale ruter og fladedækkende teleløsninger).

Landkommuner

De resterende kommuner på Fyn (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Langeland) er at betegne som landkommuner. Borgerne i disse kommuner har et mobilitetsbehov, der er sammenligneligt i forhold til behovet for kommunal understøttelse.

FynBus' opgave i sikring af mobiliteten i disse kommuner vil blandt andet indebære at planlægge de mest optimale ruter, der sørger for, at skoleelever bliver fragtet til og fra skole, samt i samarbejde med kommunen at sikre mobilitetsunderstøttende løsninger for borgere uden adgang til alternative transportformer end den kollektive trafik.

Da efterspørgsel af kollektiv transport i disse tyndere befolkede områder ikke er stor, forventer FynBus, at det mest optimale vil være at arbejde på at udbygge de behovsstyrede fladedækkende løsninger, såsom telekørsel.