

TRAFFIK PLAN

2018
2021

SEPTEMBER 2018

FYNBUS



20

20

20

20

20

20

En af FynBus' vigtigste opgaver er at sikre, at borgere på Fyn og Langeland kan komme til og fra arbejde, fritid og skole. For at løse denne opgave er det nødvendigt hele tiden at justere vores tilbud, så det passer til kundernes behov. Rigtig mange mennesker er afhængige af den kollektive trafik i dagligdagen, hvad enten det indebærer en tur med bussen eller en kombination af bus, tog eller telekørsel.

Trafikken er over de sidste mange år blevet tættere på vejene. Vi oplever typisk trængsel i myldretiden, og det er der ikke noget at sige til: Fyrre mennesker i hver sin bil fylder betydeligt mere end fyre passagerer i en enkelt regionalbus. I disse år vælger flere og flere bilen, selvom det ofte er lige så oplagt – og meget billigere – at hoppe på bussen.

Der tales meget om klimaforandringer, og flere og flere tænker: "Hvad kan jeg selv gøre?" Svaret er oplagt og løsningen ligger blandt andet hos den kollektive trafik: Brug bilen til de besværlige ture, og tag i stedet bussen, når du bare skal frem og tilbage mellem hjem og arbejde, hjem og skole eller hjem og biograf. Det er desværre ikke den udvikling vi ser i øjeblikket, hvor antallet af biler er støt stigende, og eksperterne forventer mere og mere trængsel. Vi har derfor en stor opgave i at gøre den kollektive trafik så attraktiv som muligt. Mange ser selvkørende biler som svaret på trængselsproblemerne, men eksperterne er uenige: Vil folk køre mere sammen, fordi bilerne bliver selvkørende, eller betyder det blot, at børn og ældre nu også kan køre i hver deres bil? FynBus følger udviklingen, og er klar til at gå nye veje, men tror på, at der fortsat vil være stort behov for kollektiv trafik, der hvor der er mange, der skal samme vej. I vores nabolande investeres der også de kommende år massivt i den kollektive trafik.

Transporten skal naturligvis også foregå klima- og miljømæssigt forsvarligt. Over de seneste mange år er udledningen fra dieselbusserne blevet mindre og mindre forurenende. Samtidig er der kommet nye busser med alternative brændselsformer, og priserne på disse alternativer er faldet til et så lavt niveau, at det næsten matcher prisen på dieselbusserne. FynBus forventer at el-busser vil vinde stærkt frem de kommende år, i takt med at kommunerne og regionen skal genudbyde kørslen. Dermed kan elektrificeringen af den danske busflåde for alvor begynde.

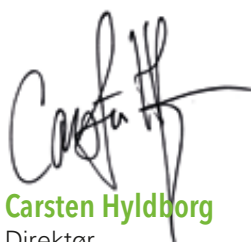
På Fyn har flere kommuner erklæret sig meget interesserede i denne løsning, og FynBus vil derfor være parate til at rådgive kommunerne om de nye miljørigtige alternativer. Målet er at sikre, at den kollektive trafik ikke bare bidrager til at løse klimaudfordringerne ved at skaffe flere kunder i busserne, men også ved at kørslen foregår i busser, der skåner klimaet så meget som muligt.

I den kommende trafikplanperiode vil trafiksystemerne blive tilpasset til kundernes aktuelle behov. Der vil blive gennemført forskellige tiltag, der skal sikre, at den kollektive trafik bliver et endnu bedre alternativ til bilen, så vi sikrer, at ikke bare de eksisterende kunder bliver ombord, men at de også får følgeskab af nye kunder.

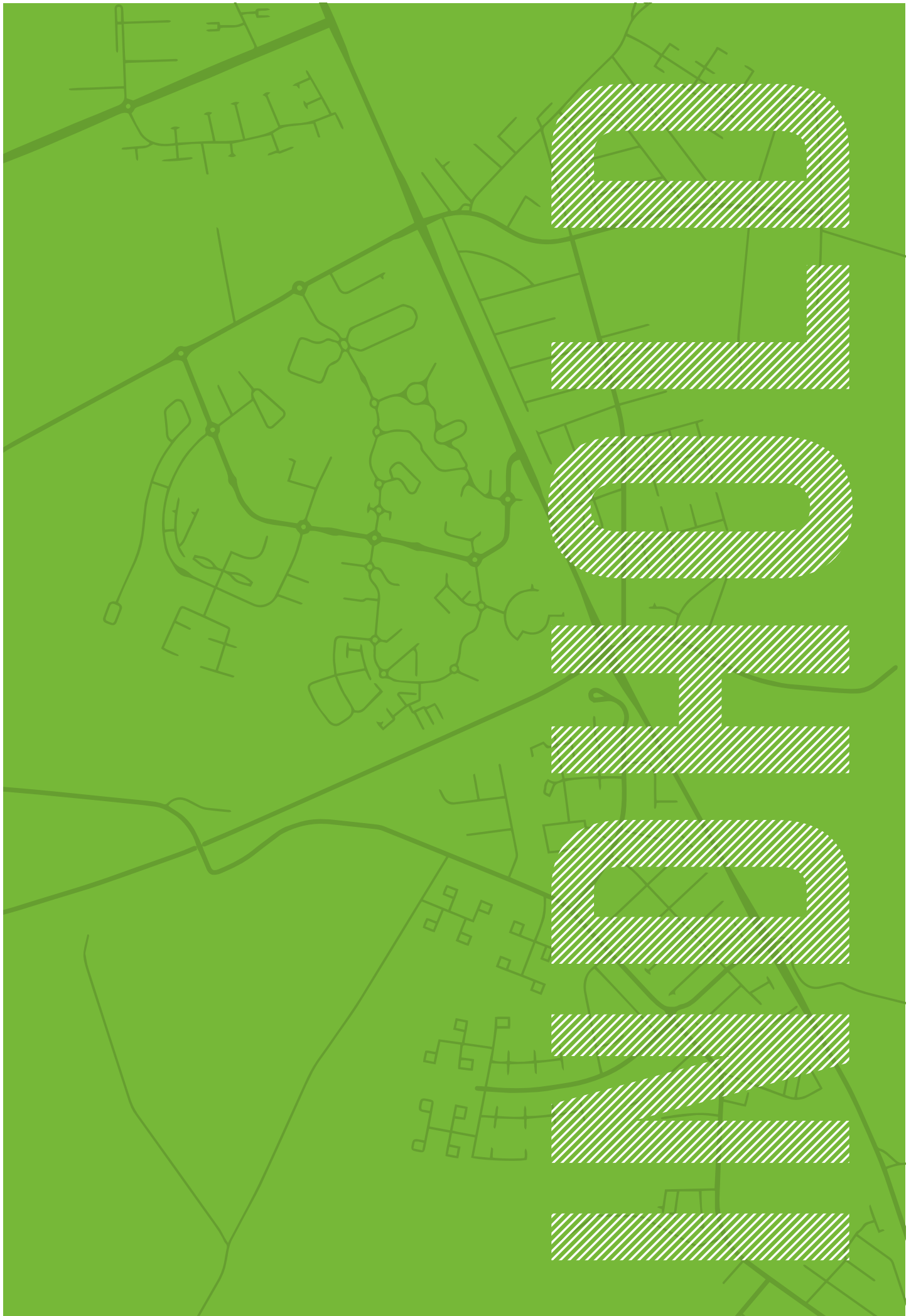
I samarbejde med ejerne skal FynBus sikre det bedste trafiktilbud og herigennem bidrage til at nedbringe trængslen på vejene, bidrage til et bedre miljø og til at borgerne på Fyn og Langeland får øje på og i stigende grad benytter den kollektive trafik.



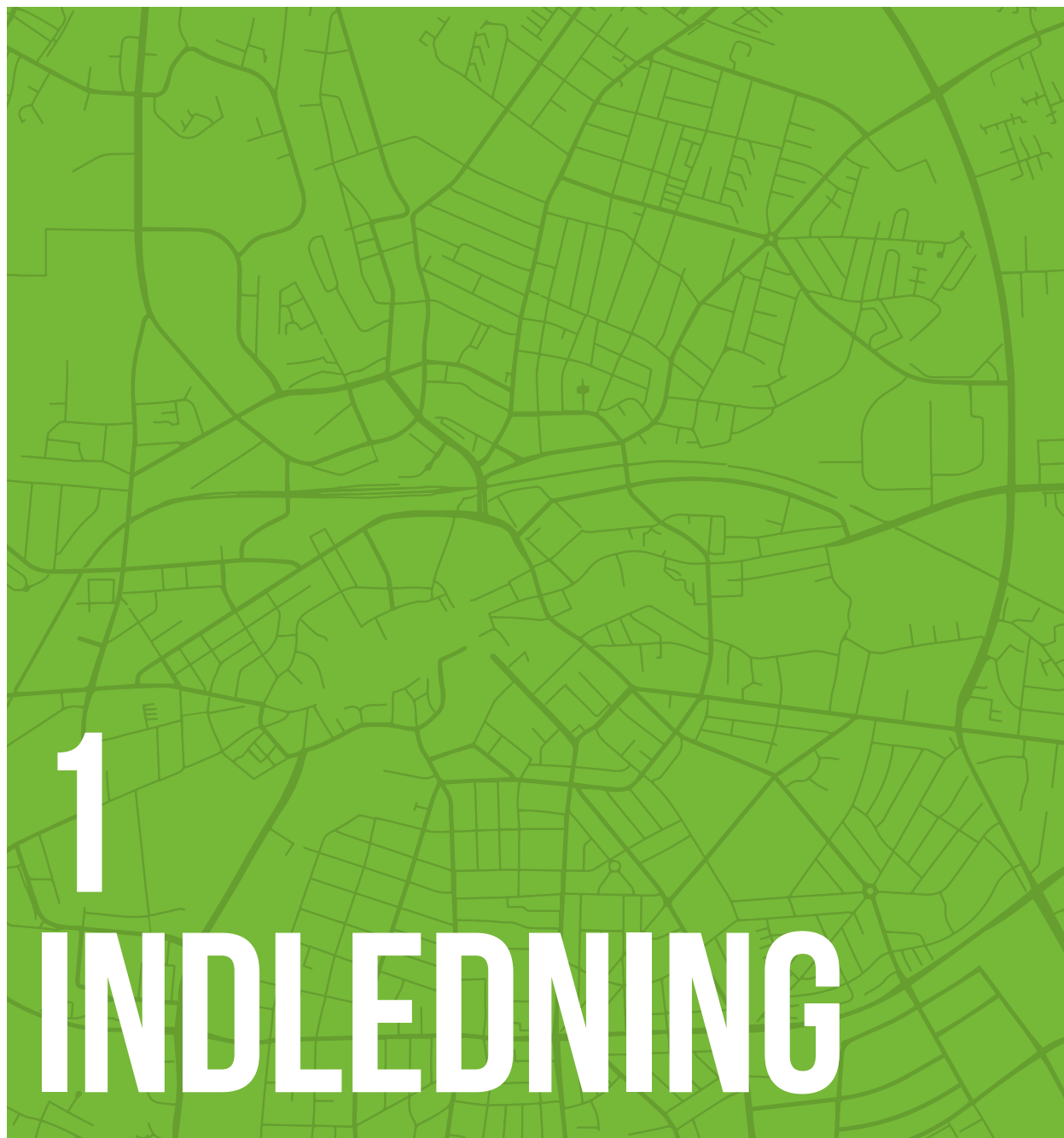
Morten Andersen
Bestyrelsesformand



Carsten Hyldborg
Direktør



1 Indledning	6	Nyt koncept til byområder	50
Den syddanske vision for kollektiv trafik	8	Den samlede rejse: Telekørsel i rejseplanen	51
Vigtige greb for at nå visionen	8	Mobilitetstrends	52
Samarbejde	9	Selvkørende biler	52
2 Resume	10	Digitalisering	53
3 Kundepotentiale og markedsandele	14	6 Terminaler, knudepunkter og stoppesteder	54
Demografisk udvikling	15	Klassifikation af stoppesteder	55
Befolkningsudvikling	15	Identifikation af knudepunkter	58
Befolknings sammensætning	16	Samarbejdsmodel på stoppestedsområdet	59
Konkurrencesituation i forhold til bil	17	7 Produkter, inddragelse, information og markedsføring	60
Udvikling i passagertal	18	Produkter, salg og billettering	61
Skolerejser	19	Takst Vest	61
Ærinde- og fritidsrejser	19	Takster som strategisk styringsværktøj	62
Uddannelsespendling	19	Frit Flow	62
Erhvervs pendling	23	Inddragelse	62
Buskuddepotentiale	24	Input fra ejerne	62
Hvad skal der til for at få flere kunder i kollektiv trafik?	26	Input fra chaufførerne	63
Telekørsel	28	Input fra kunder	63
4 Busnet i FynBus	30	Måling af kundetilfredshed	64
Samlet rutestruktur	31	Information og markedsføring	64
Det regionale trafiksystem	32	Øge kendskabet til FynBus i befolkningen	65
Resultat af markedsanalysen	32	Målrettet markedsføring	66
Scenarier for udvikling af den regionale trafik	35	Øge medarbejdernes og chaufførers kendskab til produkter	66
Det fynske "lynbus-koncept"	42	Relevant information til kunderne	67
Kollektiv trafik i Odense	43	Typer af trafikinformation	69
Busnet 2020	43	Digital trafikinformation	69
Kommunerne udenfor Odense	45	Bussen i skyen	69
De øvrige bybuskommuner	45	Bedre sammenhængende trafiksystem	70
Landdistriktskommunerne	45	Korrespondancesikring	70
5 Mobilitet og trafikbetjening af tyndt befolkede områder	46	Signalprioritering	70
Telekørsel – trafikbetjening af "flader"	48	Kapacitetsstyring	71
Teletaxi	49	8 Køretøjerne og miljøet	72
Telecity	49	Selvkørende busser	73
Telerute	49	Alternative drivmidler	75
Telependler	49	9 Perspektivering	76



1 INDLEDNING

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 den kollektive trafik på Fyn.

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.

FynBus har efter en lang periode med passagerfremgang, de seneste år oplevet et væsentligt fald i passagertallet, der især har ramt bybusserne i Odense og de regionale ruter. Dette til trods for høj tilfredshed blandt kunderne i begge systemer.

Trafikplan 2018-2021 har derfor fokus på at vende passagerudviklingen og er derfor baseret på at kunden skal være i centrum – samtidig med, at der fortsat skal være fokus på sikker drift og kontinuerlig kvalitetsudvikling.

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

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

Statens Trafikplan 2017-2035 har været i høring frem til 26. februar 2018. Trafikplanen beskriver scenarier for udvikling af den statslige jernbane i tre planår - henholdsvis 2022, 2027 og 2032. De tre planår fastlægges på baggrund af en række anlægsarbejder mv., som definerer baggrunden for udviklingen af de statslige jernbaner, og de mål for jernbanetrafikken, der sættes for perioden.

Der er således ikke væsentlige forhold i Statens Trafikplan for denne trafikplanperiode.

Herudover tager trafikplanen udgangspunkt i de fynske kommuners infrastrukturstrategi 2017-2035 "Fyn i bevægelse" og den fælles syddanske vision for kollektiv trafik.

Alle rammedokumenter kan findes på www.fynbus.dk/trafikplan.

Oplægget til FynBus' trafikplan er blevet til i samarbejde med bestyrelsen og ejerne på henholdsvis politisk og administrativt niveau.

Trafikplanen har derefter været i høring hos FynBus' ejere, samt en række interessenter. Borgere og brugere af den kollektive trafik har desuden været inviteret til at læse og kommentere forslaget til trafikplanen på FynBus' hjemmeside.

Der er arbejdet efter følgende tidsplan:

November 2017:	Drøftelse med den tekniske ERFA-gruppe
December 2017:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-rammer
Januar-februar 2018:	Strategiske temamøder afholdes
Februar-marts 2018:	Separate møder med kommuner og region
16. april 2018:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan-oplæg
8. maj 2018:	Halvdagsmøde om oplæg til Trafikplan
24. maj 2018:	FynBus' bestyrelse godkender endeligt høringsmateriale
Maj-juni 2018:	Kommunal og regional høring af Trafikplan starter
Maj 2018:	Udvidet høring af interessenter og borgere
1. juli 2018:	Høringsfrist
27. august 2018:	Frist for input fra kommuner og region
13. september 2018:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan 2018-2021

Den syddanske vision for kollektiv trafik

De to trafikselskaber i Region Syddanmark, FynBus og Sydtrafik, formulerede i 2014 en fælles vision for udviklingen af den kollektive trafik i Syddanmark. Visionen er i 2018 blevet opdateret i forbindelse med begge selskabers nye trafikplaner.

Den fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark er vedtaget af Sydtrafiks og FynBus' bestyrelser samt Region Syddanmark under hensyn til, at visionen skal realiseres i takt med udviklingen i de til rådighed værende økonomiske ressourcer.

Den kollektive trafik i Syddanmark:

1. skal være enkel, sammenhængende og attraktiv i forhold til andre transportformer
 2. skal være omkostningseffektiv
 3. skal naturligt indgå i borgerens valg af transportform
 4. skal være kendt for god passagerservice
 5. der skal løbende ses på relevansen af eksisterende trafiktilbud og udvikles nye tiltag for at skabe størst mulig mobilitet i den kollektive trafik
 6. skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning, uddannelse og arbejdspladser. Med fokus på at skabe bedst mulig mobilitet for flest mulige borgere inden for de bevilgede økonomiske rammer
 7. skal have et faldende miljøaftryk ved at fremtidige nye drivmidler tænkes ind, hvor og når det giver mening ift. til den samlede økonomiske ramme
- a. Uddannelsessøgende: Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal som udgangspunkt være direkte og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller store krav til samarbejdet mellem uddannelsesinstitutionerne og trafikselskaberne
 - b. Erhvervspendlere: Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer
 - c. Togpendlere: I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter IC- og Lyn-togsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervs- og uddannelsespendling mellem de større byer
3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget og de regionale busser i relevante retninger
 4. I landdistrikterne skal der være velfungerende kollektive mobilitetstilbud, som understøtter bosætning, vækst og udvikling. Dette mobilitetstilbud skal medvirke til at gøre det attraktivt at bo og bosætte sig i landdistrikterne, og gøre det muligt for landfamilierne at klare sig med én bil. Tilbuddet skal ses som en optimal kombination mellem behovsstyret trafik af flere mulige varianter og betjent rutedrift til forskellige målgrupper:
 5. Elektronisk understøttet rejseinformation om mobilitetsmuligheder og rejseafvikling samt billigst mulig pris for rejsen, hvor rejsekortet er omdrejningspunktet
 - a. Erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer
 - b. Ærinde- og fritidsrejser med størst mulig fleksibilitet

Vigtige greb for at nå visionen

Betjeningsprincipper:

1. En højfrekvent og sammenhængende togbetjening, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive mobilitet
2. Der skal mellem større byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et stabilt regionalt bussystem, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget, og som fungerer som busruterens basisnet. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:

Samarbejde

De tre aktører, kommuner, region og trafiksselskaberne, skal gennem et tæt, forpligtende samarbejde optimere og effektivisere den samlede drift og samtidig løbende udvikle den kollektive trafik og koordination mellem trafikformerne.

- a. Særligt fælles fokus rettes i muligt omfang på at trække bilister over i den kollektive trafik – altså at udnytte "bilist-potentialet"
- b. Fælles fokus rettes endvidere på stabilitet i rutenettet, fx gennem et "basisnet", som der er enighed om at holde uden for kortsigtede "økonomiske tilpasninger"
- c. Særligt fælles fokus på, at skabe de rigtige produkter og muligheder for de unge borgere, således at de vælger den kollektive trafik frem for bilen, så længe det er muligt

De tre aktørers roller i samarbejdet

Det er bestillerens rolle:

- at sætte mål for den kollektive trafikbetjening, fx
 - at fastlægge balancen mellem betjening af forskellige områdetyper (fx by-land)
 - at afveje den indbyrdes balance mellem hvilke tilbud, forskellige passagersegmenter skal have
 - at fastlægge overordnede betjeningsprincipper (fx selvfinansieringsgrad, omfang af aften- og weekendkørsel, natbusser)

Det er trafiksselskabernes rolle:

- indbyrdes (mellem kommuner og region) at præcisere ansvaret for forskellige rutetyper og betjeningssystemer
- at yde bestillerne kompetent rådgivning om planlægning og koordinering af den kollektive trafik for at skabe det bedst mulige mobilitets-tilbud til borgerne
- at have en relevant kompetencepulje, der gør det indlysende gunstigt for kommuner og region at benytte sig af trafiksselskabernes tilbud, fx
 - inspirere bestillerne til at overveje om man har det bedst mulige rutenet/betjening
 - udvikle nye produkter
 - koble de kollektive produkter med andre mobilitets tilbud

- at udfylde og optimere inden for målene, fx
 - at søge den højst mulige passagertilfredshed
 - at have fokus på kommunikationen/dialogen med passagererne, herunder inddrage passagererne, uddannelsesinstitutioner og lokalsamfund systematisk i planlægningsprocesserne
 - at der opnås optimal sammenhæng mellem tog- og bustrafikken
 - at sikre en dynamisk køreplanlægning
 - at det indbyrdes samarbejde (mellem trafiksselskaberne) fungerer godt
 - at sikre, at den kollektive trafik sker på den bedst opnåelige bæredygtige måde
 - at sikre en løbende effektivisering af såvel drift som organisering
 - at anvende det tilgængelige datagrundlag til en professionel rådgivning af bestillerne

Derudover er det en fælles opgave:

- at skabe den bedst mulige sammenhæng i budget og planlægningsprocesserne
- at den konkrete ruteplanlægning bygger på grundige analyser af behov, herunder pendlings- og passagerstrømme



Kundepotentiale og markedsandele

Danmarks Statistik forventer generelt befolkningsvækst frem mod 2025, men med forskelle på kommuneniveau. Odense, Nyborg og Middelfart står til pæne stigninger, hvorimod der forventes status quo i andre kommuner. Befolkningsvækst giver overordnet potentiale for flere passagerer i den kollektive transport.

Da befolkningsvæksten især forventes i aldersgruppen 70+ år, understøtter dette en forventning om flere passagerer i den kollektive transport, da denne aldersgruppe ofte anvender kollektiv transport frem for bil.

Den forventede udvikling af forskellige typer rejser er kort belyst nedenfor:

Skolerejser: Kun i Odense forventes flere skolerejser, ellers forventes stagnation og fald pga. faldende børnetal.

Ærinde- og fritidsrejser: Flere i aldersgruppen 70+ år betyder, at der forventes flere ærinde- og fritidsrejser.

Uddannelsespendling: Hvis Region Syddanmarks mål mht. uddannelse nås, kan det betyde øget uddannelsespendling. Omvendt betyder et fald i antallet af unge færre uddannelsesrejser.

Erhvervspendling: Flere kommuner har fokus på erhvervspendlingen, men erhvervspendlerne er svære at flytte fra bil til bus. Der skal i planperioden arbejdes med nye initiativer.

Busnet i FynBus

Som en del af trafikplanarbejdet laver COWI markedsanalyser af dels den regionale kørsel og bybusserne i Odense. Som opfølgning på de regionale analyser har COWI udarbejdet anbefaling til et kommende regionalt busnet.

Det regionale trafiksystem

COWI's markedsanalyse viser, at den regionalt finansierede trafik allerede kører, hvor det største passagerpotentiale findes. Administrationen foreslår, at COWI's analyse indgår som en del af drøftelserne om det fremtidige regionale system.

COWI's erfaringer peger på, at kunderne efterspørger direkte busforbindelser med kort rejsetid, høj frekvens og regularitet, samt et produkt, der er enkelt at forstå og anvende. COWI vurderer, at det nuværende regionale busnet er svært for kunderne at forstå, da det indeholder mange rutevarianter og ikke kører på faste minuttal over døgnet.

COWI peger på, at potentialet for Fyn ligger i at effektivisere og forenkle det regionale busnet, der betjener de korridorer, hvor der er et stort transportbehov, og dermed skabe et produkt, som matcher kundernes ønsker.

Derfor anbefaler COWI, at der arbejdes videre med at etablere et R-busnet på Fyn som rummer følgende elementer:

- Enkelt, hurtigt, direkte og ofte mellem regionens store byer
- Kører, hvor der er størst transportbehov – hele dagen og aftenen
- Kører hver halve time fra 6-20 og timedrift aften og weekend
- Afgang på faste minuttal over døgnet

På baggrund af analyse af 3 scenarier for regional buskørsel, har COWI anbefalet et konkret busnet med R-busruter på følgende strækninger:

- Bogense-Odense
- Otterup-Odense
- Assens-Glamsbjerg-Odense-Kerteminde
- Faaborg-Odense
- Svendborg-Rudkøbing
- Faaborg-Svendborg-Nyborg-Kerteminde
- Nyborg-Langeskov-Odense

Øvrige regionale ruter med lavere frekvens vil i COWI's anbefalede busnet være:

- Odense-Vissenbjerg-Aarup
- Assens-Haarby-Nr. Broby-Odense
- Faaborg-Nr. Broby-Odense

I COWI's anbefalede busnet betjenes følgende strækninger ikke længere af regionale ruter:

- Faaborg-Ringe-Nyborg
- Assens-Aarup

Det foreslåede busnet estimeres af COWI til at få 9 % flere passagerer end det nuværende. De øgede passagerindtægter vil kunne anvendes til udvidelse af det regionale busnet.

Region Syddanmark har forpligtet sig til stadig at finansiere buskørsel til ungdomsuddannelserne på Fyn, også på strækninger, hvor de ordinære ruter foreslås nedlagt.

COWI foreslår, at implementeringen kan ske ved at starte med at opgradere nogle udvalgte strækninger og få nogle erfaringer med konceptet.

COWI's markedsanalyse viser, at Odense Banegård er langt den største enkeltdestination for de regionale ruter, og anbefaler, at de regionale ruter også fremover kører helt ind til banegården. COWI kan ikke anbefale, at regionale ruter afkortes i fx Tarup og Hjallesø med henblik på omstigning til letbanen.

FynBus' uddannelsesruter er en del af den regionale kørsel. Disse ruter forventes videreført uændret.

COWI har udarbejdet en rapport om uddannelsesruter på initiativ af Region Syddanmark. Rapporten konkluderer, at systemet af målrettede uddannelsesruter på Fyn og Langeland har været en succes, ligesom COWI fremhæver kombinationen med Telependlerkonceptet som positiv.

Kollektiv trafik i Odense

Stillingtagen til udviklingsmulighederne for den regionale trafik er en naturlig delmængde af det planlægningsarbejde, der skal laves i Odense, for at få letbane og busser til at supplere hinanden fra 2020.

Da Odense Kommune reducerer sit tilskud til bybusdriften fra de aktuelle godt 130 mio. kr. pr. år til knap 100 mio. kr. pr. år, når letbanen åbner, skal der ske en tilpasning af bybusdriften.

Den konkrete udformning af bybusnettet, det såkaldte busnet 2020, når ikke at blive en del af trafikplanen, da der er planlagt en særskilt borger- og politikerinddragelse i Odense i efteråret 2018.

De øvrige bybuskommuner

Middelfart, Nyborg og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køreplantilpasninger i de respektive trafiksystemer.

Kørslen i Nyborg og Svendborg skal i udbud til kontraktstart i sommeren i 2020, og et udbud er et oplagt tidspunkt for ejernes stillingtagen omkring større ændringer eller brug af andre drivmidler.

Landdistriktskommunerne

Assens, Nordfyns, Kerteminde og Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i den lokale buskørsel.

På Langeland indgår den lokale busbetjening på rute 912-913 på ydertidspunkter i § 17 stk. 4-udvalgets handlemuligheder for, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtiden.

Mobilitet og telekørsel

FynBus og mange andre aktører omkring den kollektive trafik arbejder i disse år med et udvidet mobilitetsbegreb, der ikke kun inkluderer traditionelle busruter. Med telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov i de tyndere befolkede områder.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. FynBus forventer at udvikle yderligere en telekørselsmodel, der skal være målrettet transport i byer.

FynBus vil fra 2018 lægge Telekørsel i Rejseplanen. Dermed vil Rejseplanen få flere muligheder for at vise kunderne et tilbud om kollektiv transport også i områderne ("fladerne") uden for de traditionelle busnet.

FynBus har i dag Telependler-ordning i 6 kommuner, som blandt andet understøtter uddannelsespendlingen. I COWIs rapport om uddannelsesruter anbefales, at Telependlerordningen udvides til alle fynske kommuner.

Flere kommuner, bl.a. Faaborg-Midtfyn og Langeland, arbejder med idéer og initiativer til at forbedre borgernes mobilitet gennem et udvidet mobilitetsbegreb, fx i § 17 stk. 4-udvalg, der skal komme med anbefalinger til det politiske niveau. FynBus deltager i dette arbejde.

Terminaler, knudepunkter og stoppesteder

I trafikplanperioden vil FynBus sammen med kommunerne arbejde på en mere systematisk kategorisering og opgradering af stoppestederne og deres fysiske forhold.



FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsoptdeling, der er beskrevet i Byregion Fyns infrastrukturstrategi for 2017-2035 'Fyn i bevægelse', og vil ud fra denne strategi arbejde videre med en designmanual og en fælles standard for forskellige kategorier af stoppesteder. Dette arbejde lægger rammerne, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne i det omfang og i det tempo, som den enkelte kommune ønsker.

Produkter, information og markedsføring

FynBus' bestyrelse har i december 2017 vedtaget en strategi for 2018-2020, der har som samlende ambition, at det skal være nemmere for kunderne at anvende den kollektive trafik.

Inden for rammerne af takstreformen Takst Vest, der trådte i kraft 18. marts 2018, vil FynBus arbejde videre med en forenkling af billetprodukterne samt kundernes adgang til dem. Fokus vil være på rejsekort suppleret med webshop og app. Det er målet, at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i slutningen af 2020, samtidig med at andelen af kunder, der betaler kontant, skal under 5 %.

En del af strategiens ambitioner om at gøre det nemmere at tage bussen handler også om at gøre det

nemmere at finde ud af, hvor og hvornår busserne kører. Men også at gøre potentielle kunder bevidste om hvornår det er fordelagtigt at vælge bussen, fx frem for bilen.

Et centralt værktøj til at gøre rejsemuligheder synlige er Rejseplanen. FynBus vil arbejde videre med at udvikle Rejseplanen, fx til at inkludere nye mobilitetsformer, og til at udbrede kendskabet til Rejseplanen. Samtidig skal FynBus fortsat udvikle den digitale trafikinformation til kunderne i form af skærm-løsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

Køretøjer og miljø

I trafikplanperioden skal FynBus være i stand til at give ejerne et overblik over mulighederne for en grønnere busdrift ved hjælp af busser, der kører på alternative drivmidler, samt fordele og ulemper ved de forskellige teknologier.

FynBus vil i planperioden desuden følge udviklingen omkring førerløse busser og medvirke i forsøg, der bliver initieret af ejerne.





3 KUNDEPOTENTIALE OG MARKEDSANDELE

FynBus har efter en periode med passagervækst frem til 2015 de seneste år haft en passager-tilbagegang på 16 % - på trods af voksende befolkning. Dette afsnit ser derfor på potentialet for at få flere kunder i busserne igen.

Der er demografiske forhold, der påvirker kundepotentialet - især befolkningsudviklingen, befolknings sammensætningen og hvor mange mennesker, der har adgang til en bil. I dette afsnit af trafikplanen følger en beskrivelse af forventningerne til disse parametre.

I det følgende vurderes markedspotentialet for nogle af FynBus' overordnede kundegrupper.

I kommunerne uden for Odense forventes et generelt fald i antallet af 0-19 årige og 20-69

årige, men antallet af 70+ årige forventes at stige kraftigt i alle kommuner.

Der er således et øget potentiale for især fritids- og ærinderejser. Uddannelsespendlingen med bus udenfor Odense er under stort pres, hvis det ikke lykkes at opnå Region Syddanmarks strategiske mål om at mindst 95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse.

Den generelle befolkningsvækst i Odense betyder, at der er potentiale for generel vækst i antal rejser med bus i Odense. I forbindelse med åbningen af Odense Letbane får den kollektive trafik et markant serviceløft og dermed et yderligere stort potentiale for flere rejsende i både bus og letbane.

Demografisk udvikling

Befolkningsudvikling

Danmarks Statistiks beregning af befolkningsudviklingen frem til henholdsvis 2025 og 2035 fremgår af tabel 1. Tabellen viser, at Danmarks Statistik vurderer en øget samlet befolkning, men kommunerne udvikler sig forskelligt.

Vandringen går fra land til by, hvor Odense forventes at få en vækst, der udgør ca. 85 % af befolkningsstigningen i FynBus' område. Nyborg og Middelfart står også til pæne stigninger i antal indbyggere.

Fem kommuner forventes at holde status quo, hvor ændringen vil ligge på +/- 1 % i løbet af de næste mange år. Kun i Langeland Kommune forventes en affolkning på op mod 8 % set i forhold til i dag.

Det må antages, at passagertallet følger den demografiske udvikling, og derfor kan der i den kommende planperiode imødeses en svag stigning i lokale interne rejser og i pendlingstrafikken til og fra Odense. I Odense må det forventes, at der sker en stigning i antal rejser, som skal fordeles mellem bybusserne og letbanen.

Tabel 1: Befolkningsudvikling 2017-2035 ekskl. Ærø, Kilde: Danmarks Statistik

Befolkning	2017	2025	2035	Indeks 2017-25	Indeks 2017-35
Assens	41.390	40.992	41.098	99	99
Faaborg-Midtfyn	51.376	51.423	51.788	100	101
Kerteminde	23.774	23.483	23.454	99	99
Langeland	12.578	12.024	11.597	96	92
Middelfart	38.093	38.671	39.519	102	104
Nordfyns	29.446	29.436	29.611	100	101
Nyborg	32.142	33.028	34.015	103	106
Odense	200.563	211.125	219.987	105	110
Svendborg	58.510	58.699	58.903	100	101
Fyn	489.889	500.906	512.007	102	105

Befolkningssammensætning

Kunderne i den kollektive trafik kan opdeles i to hovedgrupper:

1. Kunder som ikke har andre valgmuligheder end kollektiv trafik
2. Kunder som kan vælge andre transportformer

Tabel 2 viser udviklingen i befolkningssammensætning med ændringer målt i forhold til 2017. Der er foretaget en inddeling i 3 grupper: Til og med 19 år, hvor muligheden for bilkørsel er beskeden, 20-69 år hvor flest kører bil, samt 70+ år, hvor bilkørslen falder igen.

Bortset fra Odense Kommune så er den generelle tendens, at antallet af 0-19 årige samt 20-69 årige falder, hvorimod den ældste gruppe stiger meget i alle 9 kommuner i FynBus' område.

For 0-19 årige bliver faldet frem mod 2025 vendt til en stigning i 2035 i de fleste kommuner.

Omvendt ser det ud for de 20-69 årige, hvor der i 8 af

9 kommuner sker et fald frem til 2025, og efter 2025 falder antallet i gruppen i alle 9 kommuner.

Den ældste befolkningsgruppe forventes at opleve en kraftig vækst allerede i den kommende planperiode.

Fyns stigende befolkningstal henimod 2025 opnås altså gennem en markant stigning i gruppen 70+ år. Faldet for de 0-19 årige frem mod 2025 kan give anledning til færre lokale rejser.

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

Befolkningsudviklingen i Odense for begge disse grupper må forventes at kunne give flere rejser.

Udviklingen i den ældste gruppe kan medføre en vækst i antallet af ærinde- og fritidsrejser.

Stigningen i antallet af personer i denne gruppe må ligeledes kunne betyde, at der basis for vækst i telekørslen, der er et fladedækkende og fleksibelt servicetilbud, som overvejende benyttes af ældre borgere.

Tabel 2: Befolkningssammensætning 2017-2035 (ekskl. Ærø), kilde: Danmarks Statistik

	0-19 år			20-69 år			70 år +		
	2017	2025	2035	2017	2025	2035	2017	2025	2035
Assens	9.729	8.943	9.065	25.331	24.288	23.007	6.330	7.750	9.026
Ændring i %	-	-8 %	-7 %	-	-4 %	-9 %	-	22 %	43 %
Faaborg-Midtfyn	11.753	11.290	11.519	31.168	30.076	28.794	8.455	10.062	11.472
Ændring i %	-	-4 %	-2 %	-	-4 %	-8 %	-	19 %	36 %
Kerteminde	5.355	4.973	5.050	14.358	13.708	12.980	4.061	4.803	5.429
Ændring i %	-	-7 %	-6 %	-	-5 %	-10 %	-	18 %	34 %
Langeland	2.100	1.861	1.812	7.606	6.783	6.059	2.872	3.373	3.720
Ændring i %	-	-11 %	-14 %	-	-11 %	-20 %	-	17 %	30 %
Middelfart	9.079	8.552	8.830	23.251	22.788	22.004	5.763	7.331	8.684
Ændring i %	-	-6 %	-3 %	-	-2 %	-5 %	-	27 %	51 %
Nordfyns	6.866	6.361	6.327	18.149	17.479	16.643	4.431	5.586	6.645
Ændring i %	-	-7 %	-8 %	-	-4 %	-8 %	-	26 %	50 %
Nyborg	7.351	7.200	7.467	19.565	19.410	18.807	5.226	6.420	7.741
Ændring i %	-	-2 %	2 %	-	-1 %	-4 %	-	23 %	48 %
Odense	43.272	45.570	50.066	133.551	137.349	136.763	23.740	28.208	33.156
Ændring i %	-	5 %	16 %	-	3 %	2 %	-	19 %	40 %
Svendborg	13.113	12.509	12.538	36.352	34.814	32.799	9.045	11.374	13.568
Ændring i %	-	-5 %	-4 %	-	-4 %	-10 %	-	26 %	50 %
Fyn	108.618	107.259	112.674	309.331	306.695	297.856	69.923	84.907	99.441
Ændring i %	-	-1 %	4 %	-	-1 %	-4 %	-	21 %	42 %

Konkurrencesituation i forhold til bil

Kollektiv trafik har i forhold til bil nogle naturlige udfordringer i forhold til tilgængelighed og fleksibilitet. COWI har lavet tilgængelighedsanalyser for en række stoppesteder ved at sammenligne kollektiv trafik med bil i forhold til hvor langt man kan komme inden for forskellige tidsintervaller. Figur 1 viser rejsetids-isokroner for Odense Banegård.

Fra Odense Banegård kan man med kollektiv trafik på en time nå hele Odense Kommune og ud til alle kystbyer, men dog ikke syd for Svendborg eller til de kommunale landdistrikter. Stort set hele FynBus' område nås med bil indenfor en time. Tilsvarende analyser andre steder forværrer kun billedet for kollektiv trafik.

Det er derfor relevant at se på udviklingen i bilrådigheden. Ifølge Danmarks statistik ses følgende udvikling:

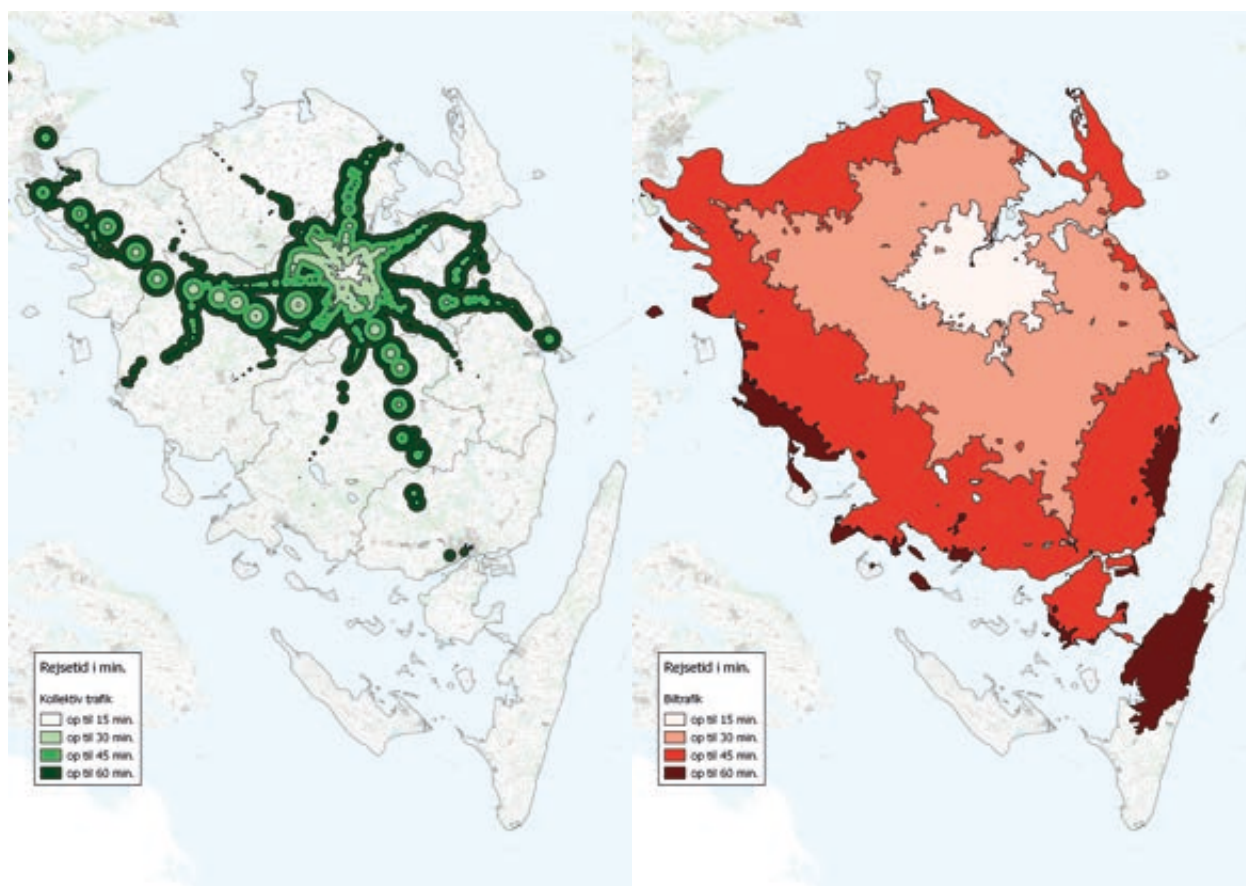
- Ca. 75 % af familierne har adgang til bil i de tyndt befolkede kommuner. I Svendborg, Nyborg og Odense kommuner er andelen lavere
- Antallet af familier med bil er steget med knap 9.000 i FynBus' område i den seneste planperiode
- Ca. 5.800 flere familier har fået minimum én ekstra bil i husstanden

Ovennævnte tyder på, at jo nemmere det er at cykle og jo bedre kollektiv trafiksystem borgerne har adgang til, desto nemmere kan man undvære bilen. Andre forhold som parkering og nem adgang til indkøb spiller naturligvis også ind.

Det stigende antal familier med flere end én bil kan betyde, at bussens rolle som familiens bil nr. 2 er truet, og det kan påvirke pendlingstrafikken, da tidligere undersøgelser har vist, at bussen ofte var den ene ægtefælles hele eller delvise transportløsning til arbejde.

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

Figur 1: Rejsetids-isokroner for Odense Banegård for henholdsvis kollektiv trafik og biltrafik



Udvikling i passagertal

Siden rekordårene 2014 og 2015 har FynBus oplevet en nedgang i antallet af passagerer. Faldet frem til 2017 ligger på knap 3 mio. årlige rejser. Mens faldet fra 2015 til 2016 var på ca. 3,5 %, så er nedgangen fra 2016 til 2017 markant med et fald på ca. 2,3 mio. rejser, som er en nedgang på 13 %.

Alt i alt svarer det til et fald på godt 16 % i den fireårige periode.

Passageranalysen udarbejdet af ViaTrafik i april 2018 påpeger, at det især er de voksne, der rejser mindre med bus. Dog er antallet af børn og unge ligeledes faldet, mens antallet af pensionister er steget en smule.

Tablet 3: Passagertal i FynBus fordelt på ejer

Ejer	2014	2015	2016	2017
Assens	345	344	335	345
Faaborg-Midtfyn	407	394	381	366
Kerteminde	220	211	195	167
Langeland	291	300	307	282
Middelfart	178	187	178	166
Nordfyns	417	376	360	347
Nyborg	335	324	331	313
Odense	7.913	7.971	7.556	6.841
Svendborg	880	900	899	857
Region Syddanmark	7.143	7.192	6.994	5.853
FynBus	18.129	18.199	17.536	15.537

I tabel 3 fremgår udviklingen i passagertal opdelt på ejerniveau. Tabellen viser, at mere end 1,1 mio. passagerer har forladt bybusserne i Odense siden toppunktet i 2015. Hertil kommer, at den trafik Region Syddanmark finansierer har mistet mere end 1,3 mio. passagerer siden 2015.

Analysen viser, at årsagerne til passagertabet kun i mindre grad kan findes i overordnede tendenser i samfundet. Det er således i lokale forhold, at forklaringen skal findes. I analysen vurderes det, at særligt tre faktorer har haft betydning for passagertabet:

- Afslutning af "Odense for en 10'er", der reelt har medført en takstforhøjelse for Odenseanere, der ikke rejser så ofte.
- Omlægning af ruter (som følge af letbanearbejde), hvilket har medført forlængede rejsetider
- Skift af billetsystem

Skolerejser

Skolerejser er rejser til og fra folkeskole med skolekort som billet. Hvor mange elever, der kører med bus, er primært styret af kommunens skolestruktur, antallet af børn og hvor de bor i forhold til skolerne.

De fleste skolerejser foretages af kørselsberettigede elever, som rejser med de lokale ruter. Om en elev er kørselsberettiget bestemmes typisk ud fra afstand til skolen og om skolevejen er farlig.

Hvis kommunerne ændrer i skolestrukturen, ændrer det også væsentligt i elevernes behov for transport. Når skolerne samles på færre adresser, stiger behovet for buskørsel. De fynske kommuner har ikke på nuværende tidspunkt planer om væsentlige justeringer af skolestrukturen.

I Odense er børnetallet stigende og der er dermed forventning om flere skolerejser. For kommunerne udenfor Odense betyder ovennævnte kombineret med faldende børnetal og øget urbanisering at antallet af skolerejser med kollektiv trafik må forventes at falde i planperioden.

Ærinde- og fritidsrejser

En stor del af rejserne på Fyn er ærinde- og fritidsrejser.

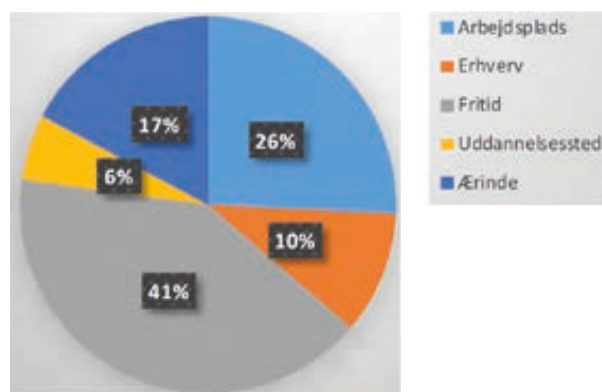
Figur 2 viser, at disse typer rejser udgør næsten 60% af de ture, der er på over 20 km.

Markedet for disse rejsetyper vil typisk ligge i dagtimerne og i weekenden, hvilket viser, at behovet for kollektiv trafik også er til stede udenfor myldretiderne. Der er således et stort markedspotentiale for denne type rejser. Kundegruppen for disse typer af rejser vil primært være personer udenfor arbejdsmarkedet – samt naturligvis et bredere udsnit af befolkningen i ferieperioder. Da andelen af ældre stiger kraftigt i årene fremover, må der i planperioden forventes et voksende marked for denne type ture.

Det nuværende regionale trafiksystem er

overvejende opbygget med uddannelses- og erhvervspendlere som målgruppe, men som det også blev skitseret i trafikplan 2014-17 kunne der være et betydeligt potentiale i ærinde- og fritidsrejser.

Figur 2: Turformål på de byregionale ture (over 20 km).
Kilde: Infrastrukturstrategi "Fyn i bevægelse"



Uddannelsespendling

Hver dag rejser et stort antal unge til og fra deres uddannelser - primært til og fra gymnasier og erhvervsskoler i Odense og Svendborg. En væsentlig del af de unge kører med FynBus' uddannelsesruter, men en del af uddannelsespendlingen sker også med de ordinære regionale ruter.

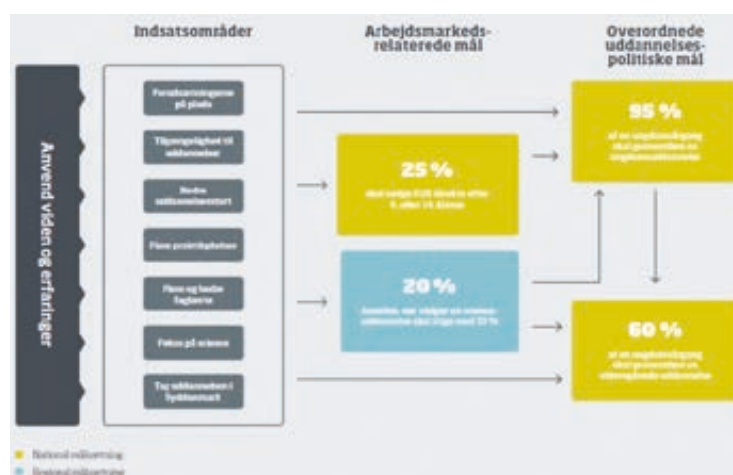
Pendingen til erhvervsskoler er typisk rejser over kommunegrænser, mens pendingen til de almene gymnasier typisk sker med de regionale ruter inden for kommunegrænserne, da stort set alle kommuner på nær Kerteminde og Lange-land har gymnasier.

Ændret struktur på uddannelsesområdet vil ligesom for skolerejser have væsentlig effekt på, hvor mange der har behov for at rejse med bus til uddannelserne.

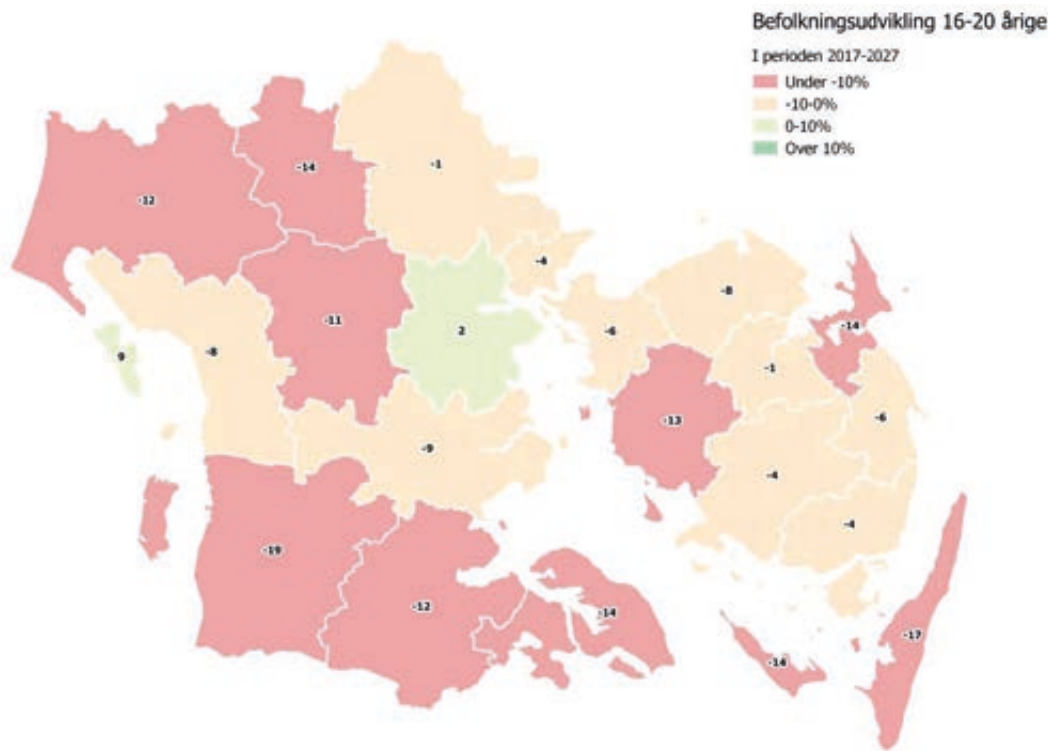
Uddannelsesområdet er en del af Region Syddanmarks vækst- og udviklingsstrategi med 4 strategiske mål - se figur 3:

- 95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse
- 60 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en videregående uddannelse
- 25 % skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse i 2020
- Andelen, der vælger en naturvidenskabelig, teknisk eller sundhedsfaglig uddannelse, skal stige med 20 % sammenlignet med 2010

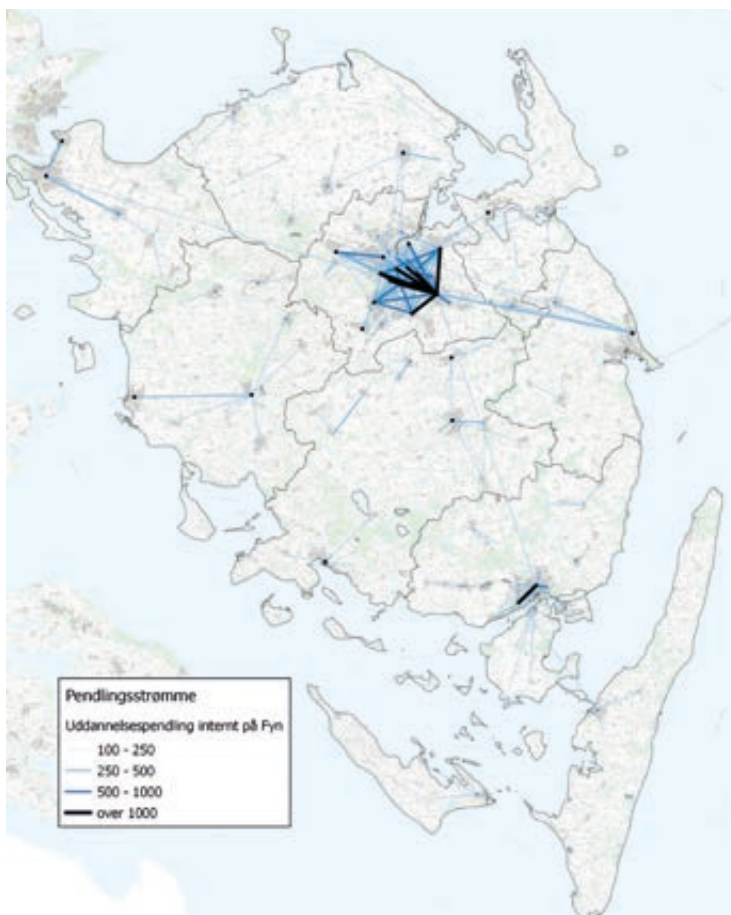
Figur 3: Uddannelsesområdets del af regionens vækst- og udviklingsstrategi



Figur 4: Befolkningsudvikling for 16-20 årige i perioden 2017-2027. Kilde: Danmarks statistik og COWI



Figur 5: Strømme for uddannelsespendling internt på Fyn.



Såfremt disse mål opnås, kunne det betyde øget uddannelsespendling. Omvendt betyder befolkningsudviklingen, at der de næste 10 år vil blive færre 16-20 årige efter en periode de seneste 10 år med vækst i denne målgruppe.

I Region Syddanmark forventes i perioden 2017-2027 et samlet fald på 5 % i aldersgruppen 16-20 år.

Som det fremgår af figur 4 vil især Assens, Kerteminde og Langeland Kommune blive ramt af et forventet fald i andelen af 16-20 årige på 13-17 %.

I seneste planperiode var der en nedgang på 8 % i antal elever til gymnasier og erhvervsuddannelser, mens der omvendt var en tilgang af elever til de videregående uddannelser på 4 %.

I FynBus' område er der generelt høj tilgængelighed til ungdomsuddannelser. FynBus har via telependler-løsninger sikret nem adgang til uddannelsesruter, der ved målrettet betjening af uddannelsesstederne har reduceret kørtiden og minimeret antallet af skift for de uddannelsesøgende.

Strømmene for uddannelsespendlingen internt på Fyn er vist i figur 5. Den viser markant korte pendlingsrelationer, hvor meget få i virkeligheden krydser en kommunegrænse. Det er kun strækningen Odense-Nyborg, der træder frem som rejser over kommunegrænser.

Figur 6 viser, at mindst 95 % af de unge, på nær i Langeland Kommune, maksimalt har 60 minutters transporttid til nærmeste gymnasiale uddannelse, mens unge i 6 ud af 9 kommuner har maksimalt 60 minutters transporttid til nærmeste erhvervsskole, der typisk ligger i Odense eller Svendborg. I forhold til regionens mål for uddannelsesområdet, er udfordringen således adgangen til ungdomsuddannelser fra især Langeland Kommune, men også fra Nordfyns og Faaborg-Midtfyn Kommune for så vidt angår erhvervsskolerne.

COWI har gennemført en analyse af uddannelsesruter i Region Syddanmark, hvor det vurderes at begge trafikselskaber i Region Syddanmark arbejder intensivt og målrettet på at planlægge og løbende forbedre de unges transporttid til uddannelsesinstitutionerne. Især vurderes FynBus' koncept med uddannelsesruter som effektivt.

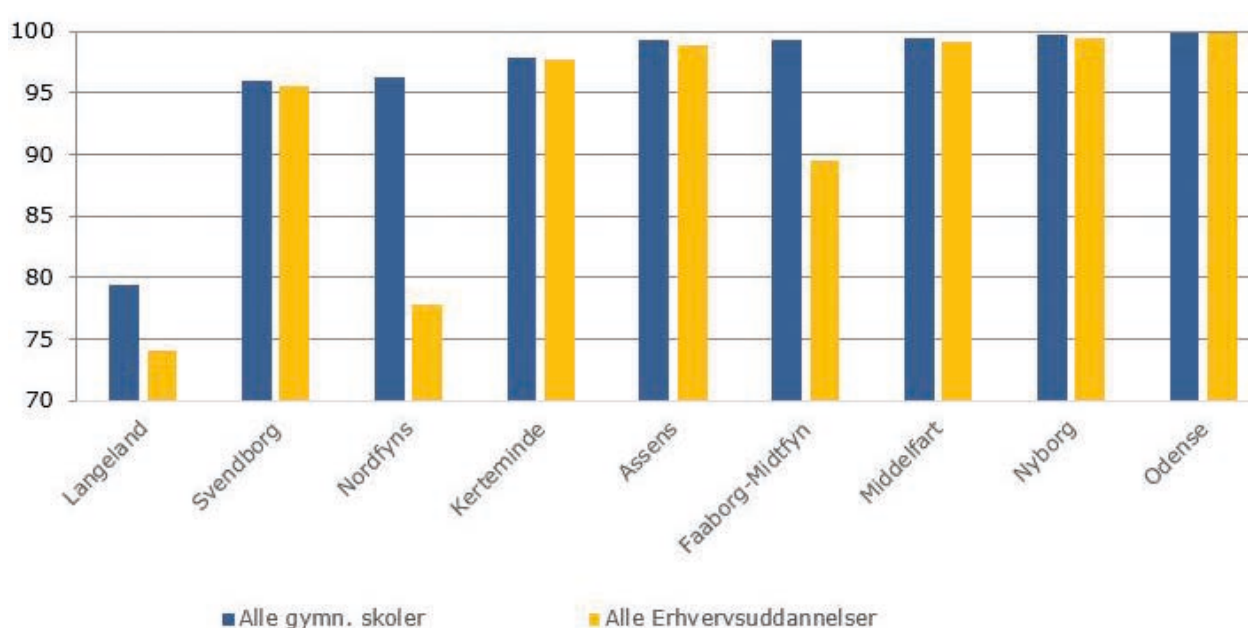
Det er fortsat væsentligt at have fokus på tæt dialog med uddannelsesinstitutionerne og med flytning af ejerskab til uddannelsesinstitutionerne, som FynBus allerede er lykkedes godt med.

COWI fremhæver FynBus' telependlerkoncept i samspil med uddannelsesruterne som en af de bedste veje til at forberede betjeningen for de unge, der bor længst væk fra deres uddannelsessted. COWI anbefaler, at konceptet bør udbredes til alle kommuner. I dag tilbydes Telependlerkonceptet i Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn, Nyborg og Svendborg kommuner.

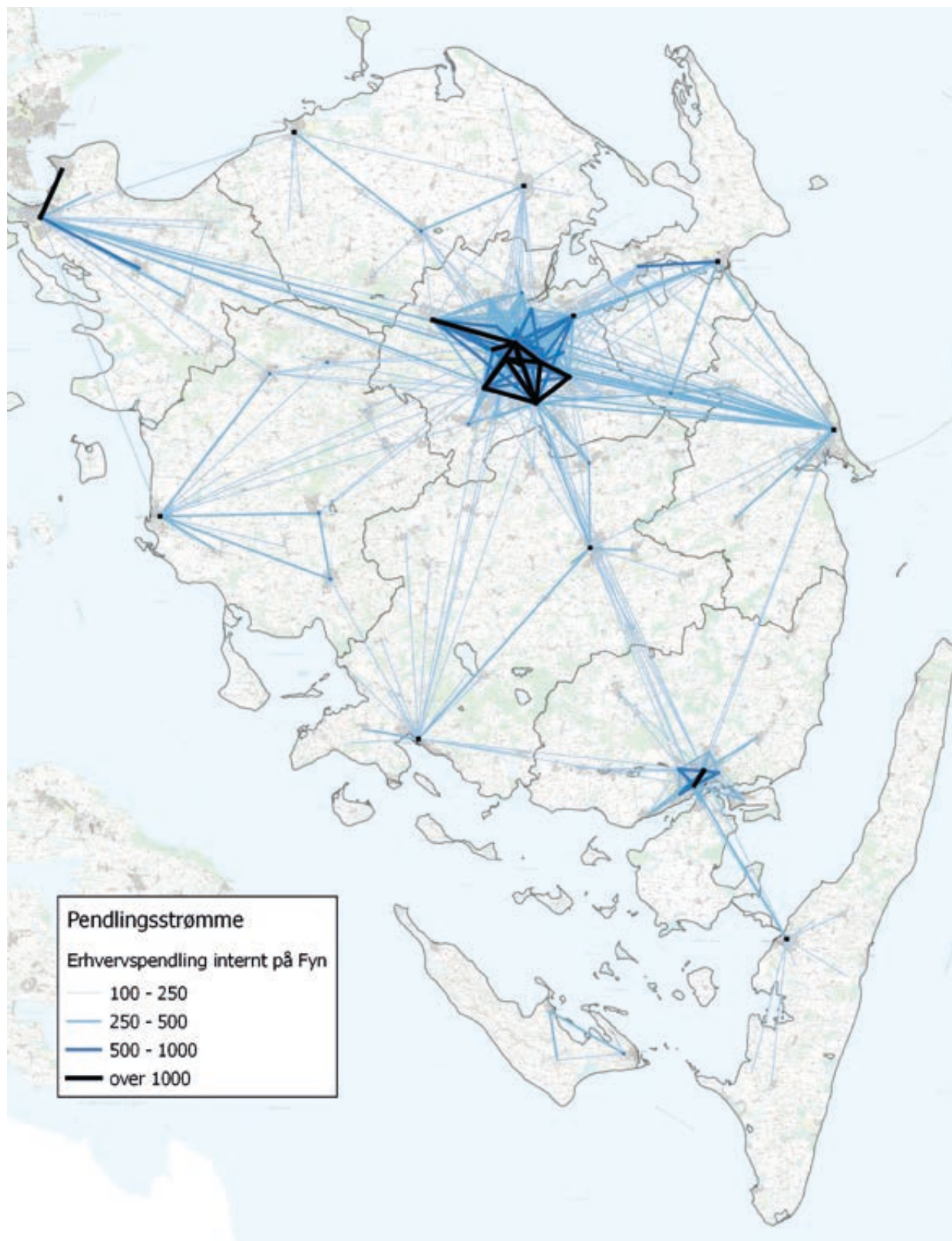
Betjening af de videregående uddannelser på Syddansk Universitet sker typisk med transport med bus eller tog til Odense Banegård og derfra skift til bybus. Et af fundamentene for etableringen af Odense Letbane er en forventning til en markant udvidelse af pendlingen, især når Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet flytter til campus sammen med Nyt OUH i 2022.

Der kan herudover være et marked i forhold til fynske studerende, der vælger videregående uddannelse udenfor Fyn, og som derfor har brug for tilbringerløsninger til de landsdækkende tog på lige fod med den almindelige erhvervspendling.

Figur 6: Andelen af 16-20 årige som har transporttid på maksimalt 60 minutter til nærmeste gymnasiale uddannelse eller erhvervsskole. Kilde: Region Syddanmark



Figur 7: Strømme for erhvervs pendling internt på Fyn. Data fra 2016



ErhvervsPendling

Befolkningstallet forventes på Fyn at stige de kommende år, men som nævnt vil stigningen i al væsentlighed ligge i Odense og omkring de store terminaler på jernbanens hovednet; Middelfart og Nyborg. I Kerteminde, Assens og Langeland Kommune forventes negativ befolkningstilvækst.

Markedet for erhvervsPendling med kollektiv trafik bliver varetaget af de ordinære regionale ruter, toget og bybusserne i Odense. Pendlingsstrømmene på Fyn for erhvervsPendlingen er vist i figur 7. De største pendlingsrelationer for erhvervsPendling findes internt i Odense og internt i de større byer på Fyn, inkl. opland. Derudover er togstrækningerne på Fyn tydelige pendlingsrelationer.

Udover erhvervsPendlingen internt på Fyn, er der også et marked i forhold til erhvervsPendling til og fra Fyn, hvor det især er relationer til København og Trekantsområdet, der er markante - jf. figur 8a og 8b.

I seneste planperiode blev der i Assens Kommune gennemført forsøg med mobility management hos erhvervsvirksomhederne i forsøg på at flytte erhvervsPendling fra bil til bus. I indeværende planperiode har Odense Kommune fokus på erhvervsPendlingen til og fra Tietgenbyen, mens Kerteminde

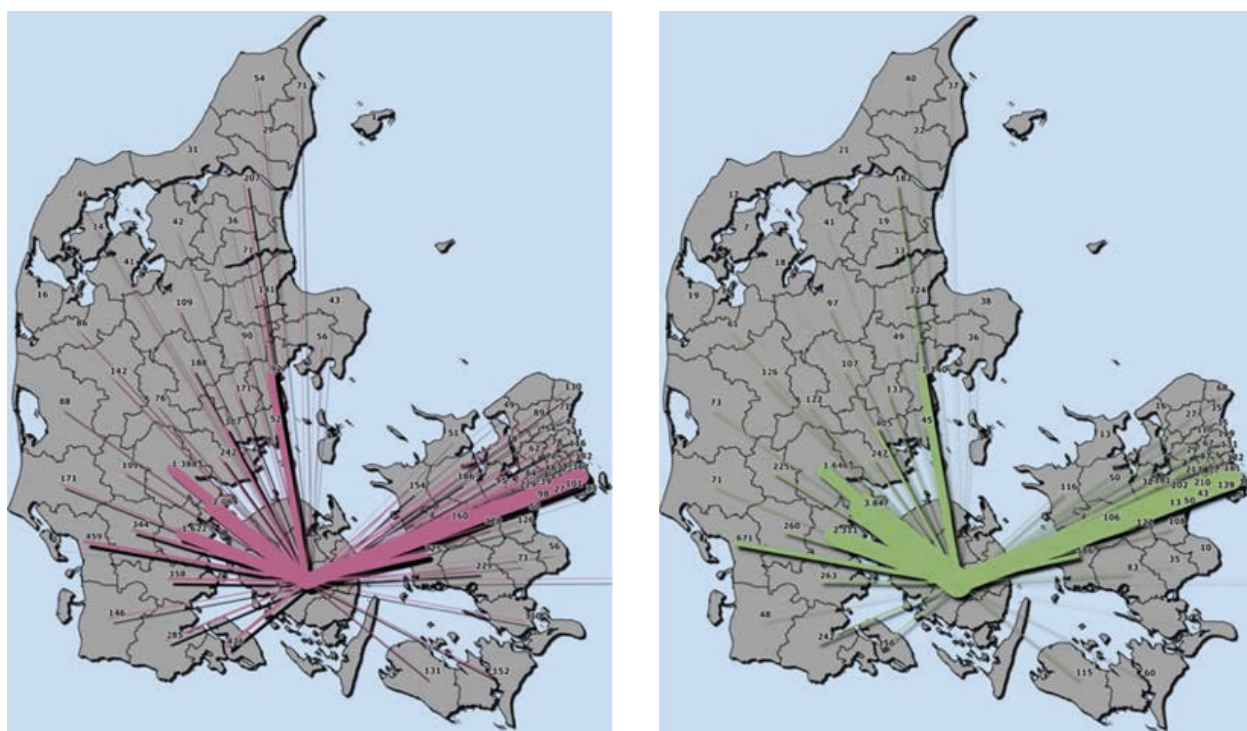
Kommune har fokus på erhvervsPendlingen omkring Lindø og Langeskov Syd.

I forhold til erhvervsPendling har nogle kommuner fokus på komfort og høj rejsehastighed til og fra Odense. I planperioden giver det derfor mening at afprøve nye løsninger hertil i form af fx højklassede busser med direkte kørsel, få stop og tilpasning til lyntog til og fra København. Læs mere om det fynske LynBus-koncept i kapitel 4.

FynBus arbejder i planperioden på at udvikle nye forretningsmodeller med kommuner, virksomheder og DSB med henblik på at kunne øge erhvervsPendlingen med kollektiv trafik. Forudsætningen for sådanne modeller er, at både kommuner og virksomheder er med til at stille finansiering fx efter princippet *"Hvis I kommer med kunderne, så kommer vi med bussen"*.

Erfaringerne fra FynBus' samarbejde med erhvervsvirksomhederne er, at det er meget svært at flytte ansatte bort fra bilens fleksibilitet på trods af en prisbillig kollektiv trafik. De markedsføringstiltag, der har været lavet, tyder på, at selv kvartersdrift på fx rute 140 ikke er tilstrækkeligt attraktivt til, at bussen vælges til.

Figur 8a og 8b: Pendling henholdsvis til og fra Fyn, Kilde: Pendlingsdata, Danmarks Statistik 2012.

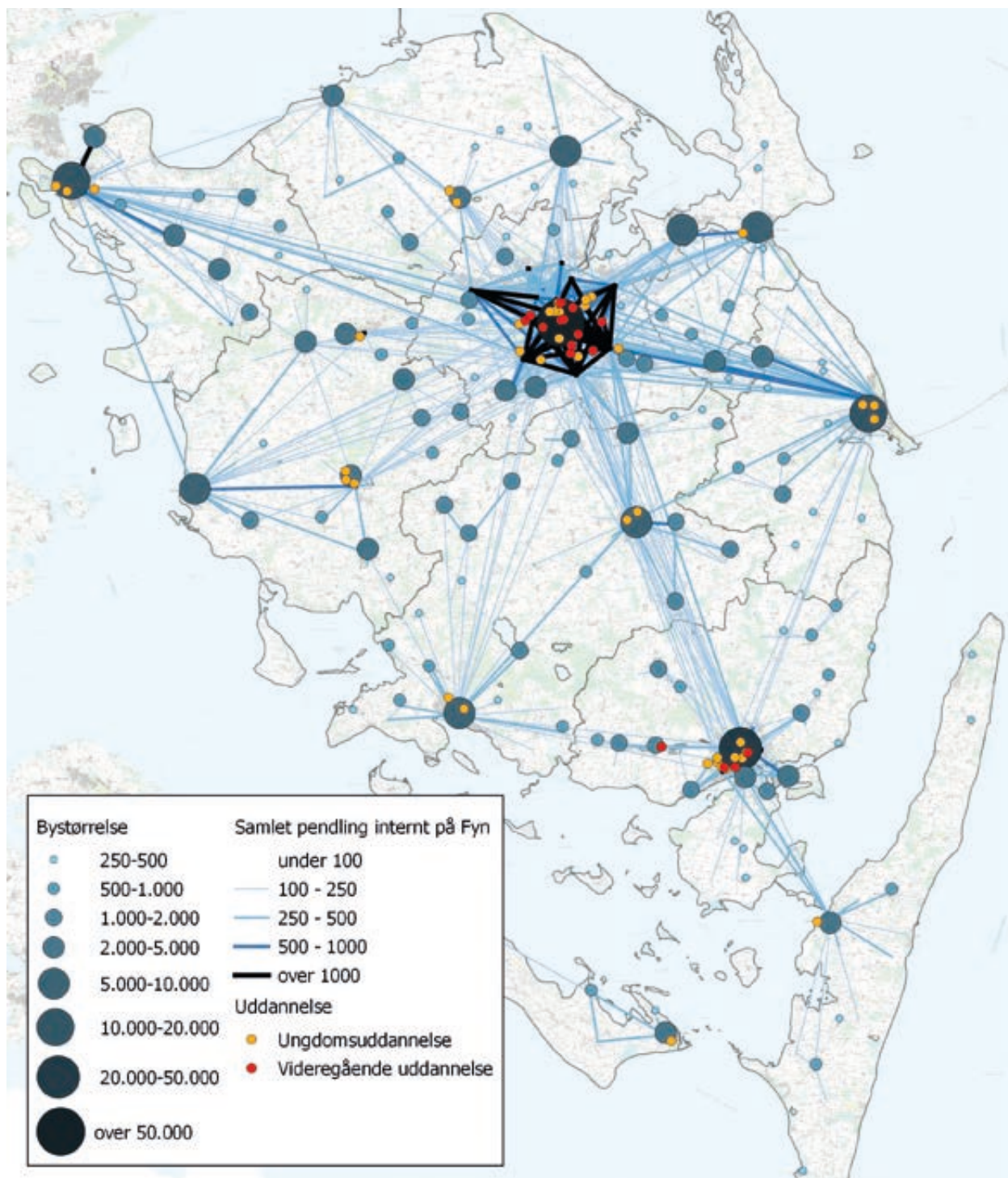


Buskundepotentiale

I forbindelse med udarbejdelsen af scenarier for den fremtidige regionale trafik har COWI udarbejdet nedenstående overblik over den samlede pendling på Fyn - se figur 9:

Herudover arbejder FynBus med kortlægning af, hvor efterspørgslen på kollektiv trafik burde være størst, ud fra detaljeret kortlægning af "Buskundepotentialet" som er en sammenvægtning af antallet af boliger, arbejdspladser og studiepladser, der indikerer et markedspotentiale for kollektiv trafik.

Figur 9: Pendling internt på Fyn



Når det handler om, hvor mange passagerer der reelt kan forventes at bruge bussen, er der forskel på hvor tungt parametrene vejer, fx er der klar overvægt af studerende, der bruger bussen i forhold til andre grupper. Samtidig er der stor forskel på, hvor meget bussen benyttes, alt efter demografiske parametre som bilejerskab, økonomiske forhold, alder mv.

MOVIA kortlagde i 2015 kundernes vigtigste prioriteter, som det fremgår af figur 10 herunder.

I planperioden vil FynBus videreudvikle og forfine konceptet Buskundepotentiale ved at inddrage forskellige eksterne datakilder som Conzoom-data, trafikmodel-data m.v., der sammen med vigtigste prioriteter for kunderne, kan danne grundlaget for en målrettet markedsføring og kundesegmentering.

Figur 11 viser, at området med klart størst buskundepotentiale er ved Syddansk Universitet, efterfulgt af OUH, de større uddannelsesinstitutioner i Odense og Rosengårdcentret. Overordnet har de befolkningstætte områder i Odense og områder med mange arbejdspladser stort buskundepotentiale. Uden for Odense er de største buskundepotentialer i Svendborg, Middelfart og Nyborg.

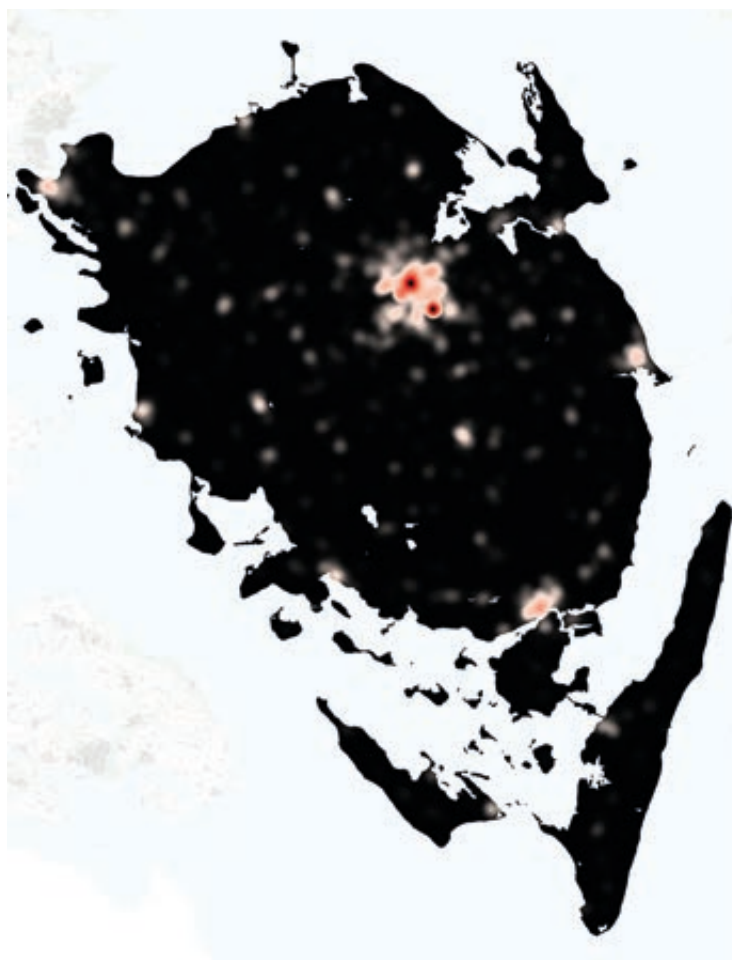
Med baggrund i den negative passagerudvikling siden 2015 vil fokus på markedsindsatser, i forhold til fastholdelse og tiltrækning af nye kunder, være de kommercielt tungeste systemer som de regionale ruter og bybusserne i Odense og Svendborg. For regionalruterne vil fokus især være på de byområder, som busserne betjener.

FynBus vil i planperioden arbejde med at udvikle en markedsanalysemodel og forfine metoder til markedsudvikling og vurdering af markedspotentialer.

Figur 10: Passagerernes vigtigste prioriteter, Kilde: Movia 2015



Figur 11: Heatmap med buskundepotentiale på Fyn



Hvad skal der til for at få flere kunder i kollektiv trafik?

Trafikselskaberne i Danmark, Danske Regioner og KL udgav i 2011 rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til". Figur 12 viser en oversigt over de parametre, der alt andet lige bidrager til passagervækst. Den væsentligste parameter for vækst er øget driftsomfang og øget tilbringertrafik til jernbanen.

Dette øgede driftsomfang skal prioriteres der, hvor der er størst kundepotentiale for den kollektive trafik.

Da den gennemsnitlige selvfinansieringsgrad, altså de indtægter kørslen har i forhold til kørselsudgifterne, er omkring 60 % i den regionale kørsel og 40 % for bybuskørslen i Odense, vil et øget driftsomfang nødvendiggøre større bevillinger.

I FynBus' dialog med ejerne i forbindelse med forbedelserne til Trafikplan 2018-21 er der ikke noget der tyder på, at ejerne vil øge bevillingerne til området.

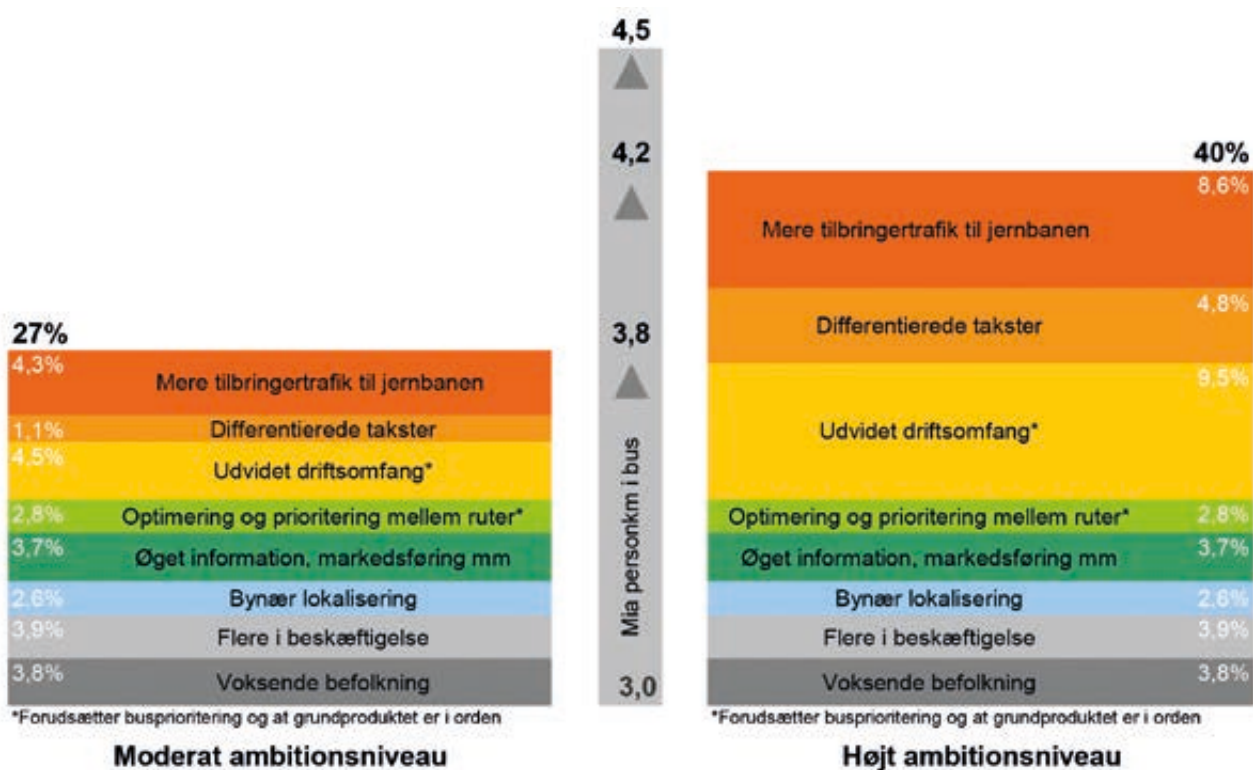
I perioden 2014-17 har FynBus løbende gennemført udbud. I denne forbindelse skal de nye kontrakter i Odense og hos Region Syddanmark fremhæves, idet begge har givet besparelser på godt 20 mio. kr. pr. ejer. Det har medvirket til, at deciderede nedskæringer har kunnet undgås i perioden, og rejsekort samt vigende passagertal har kunnet finansieres inden for bevillingerne.

En anden mulighed er effektiviseringer ved omprioriteringer fra svagt benyttede ruter til ruter med et større potentiale.

FynBus arbejder allerede på de øvrige foreslåede variable med information og markedsføring, optimering og prioritering mellem ruter samt til dels differentierede takster.

Dog er en kommercialisering af taksterne underlagt principperne i Takst Vest og kravet om overholdelse af takststigningsloftet. På disse områder arbejder FynBus løbende på marginale forbedringer.

Figur 12: Parametre, der kan generere passagervækst. Kilde: Trafikselskaberne i Danmark, Danske Regioner og KL, 2011



Telekørsel

I forbindelse med Trafikplan 2014-17 blev der udviklet et fælles telekørselskoncept. Tabel 4 viser udviklingen i antallet af rejser i perioden.

Det fælles koncept har afløst de mange lokale løsninger, og ejerne har løbende erstattet lidet benyttet rutekørsel med telekørsel.

Det politiske argument har typisk været, at de fladedækkende løsninger (Telependler, Telecity og især Teletaxi) er bedre tilbud til de forholdsvis få kunder, der har behovet, end rutekørsel med ganske få afgange.

Hertil kommer, at man hentes på adressen lidt afhængigt af det konkrete produkt.

Udviklingen i brugen af telekørsel viser, at der efter nogle år med støt stigende brug pt. er tegn på, at brugen af telekørsel er ved at stabilisere sig. Dette ses på figur 13, der viser udviklingen i telekørsler for alle typer på en gennemsnitshverdag.

Ser man på udviklingen fordelt på kommuner, ses det på figur 14, at kun en enkelt kommune, Nordfyns Kommune, pt. synes at falde udenfor denne tendens til stabilisering i brug.

Da telekørslen som bestillingskørsel medfører udgifter for bestilleren (kommune eller region), når den bestilles, så er der ikke tale om en kendt og forudsigelig udgift, som det er tilfældet for rutekørsel.

Til gengæld vurderer FynBus, at med det nuværende betjeningsniveau, er telekørslen et bredt accepteret bedre og billigere tilbud for kommunerne.

Flere kommuner overvejer, om de vil lægge begrænsninger på telekørslen - evt. også ud over mulighederne i det fælles koncept - med henblik på at sænke udgiftsniveauet på forhånd.

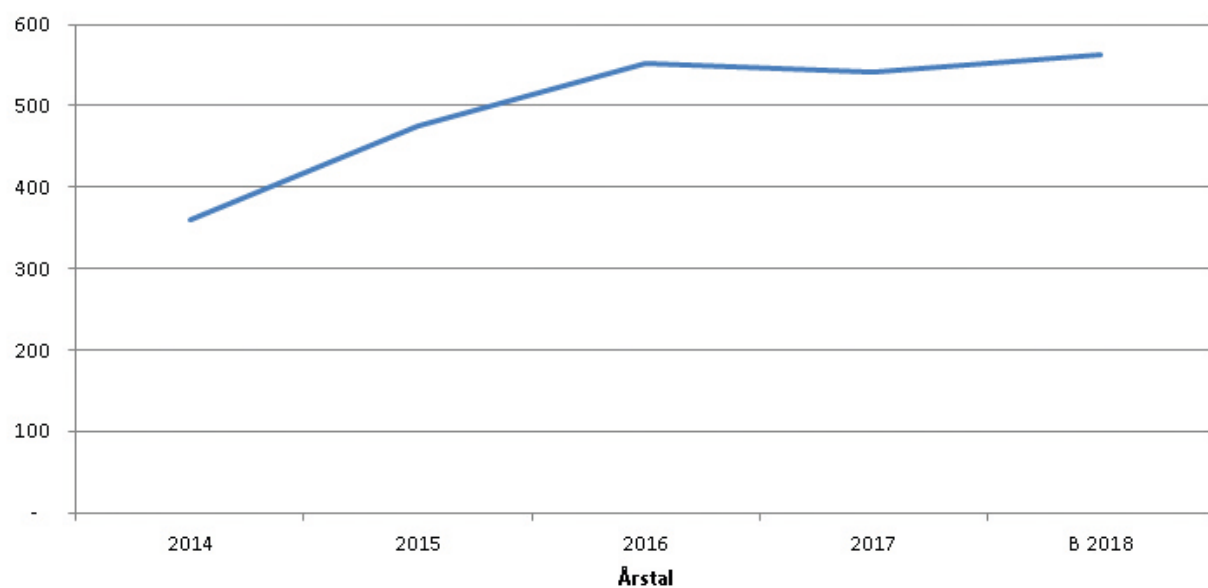
Afvigelser fra det fælles telekørselskoncept vil skulle godkendes som forsøg af FynBus' bestyrelse - med henblik på evt. at ændre det fælles koncept på baggrund af forsøgserfaringerne.

Tabel 4: Udviklingen i antallet af telekørselsrejser 2014-2017

Telekørsel				
Antal rejser	2014	2015	2016	2017
Telependler	1.729	12.351	17.329	18.853
Telerute	7.403	9.593	10.161	8.787
Telecity	11.563	12.765	10.798	9.683
Teletaxi	80.102	103.998	127.027	126.544
FynBus	100.797	138.707	165.315	163.867

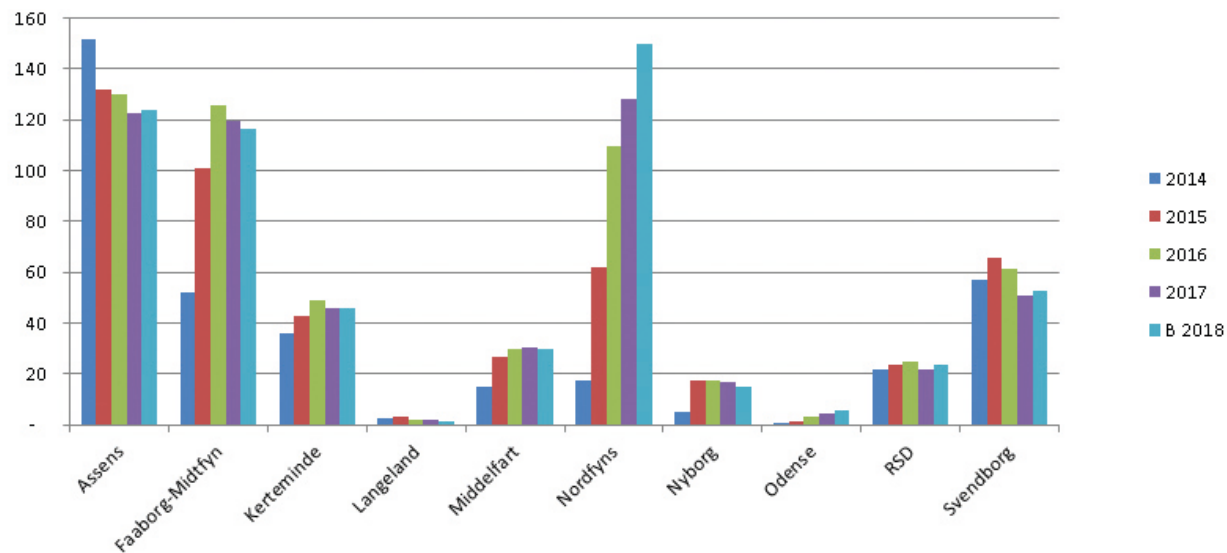
Figur 13: Udviklingen i antal telekørselsture pr. dag fra 2014 til primo 2018.

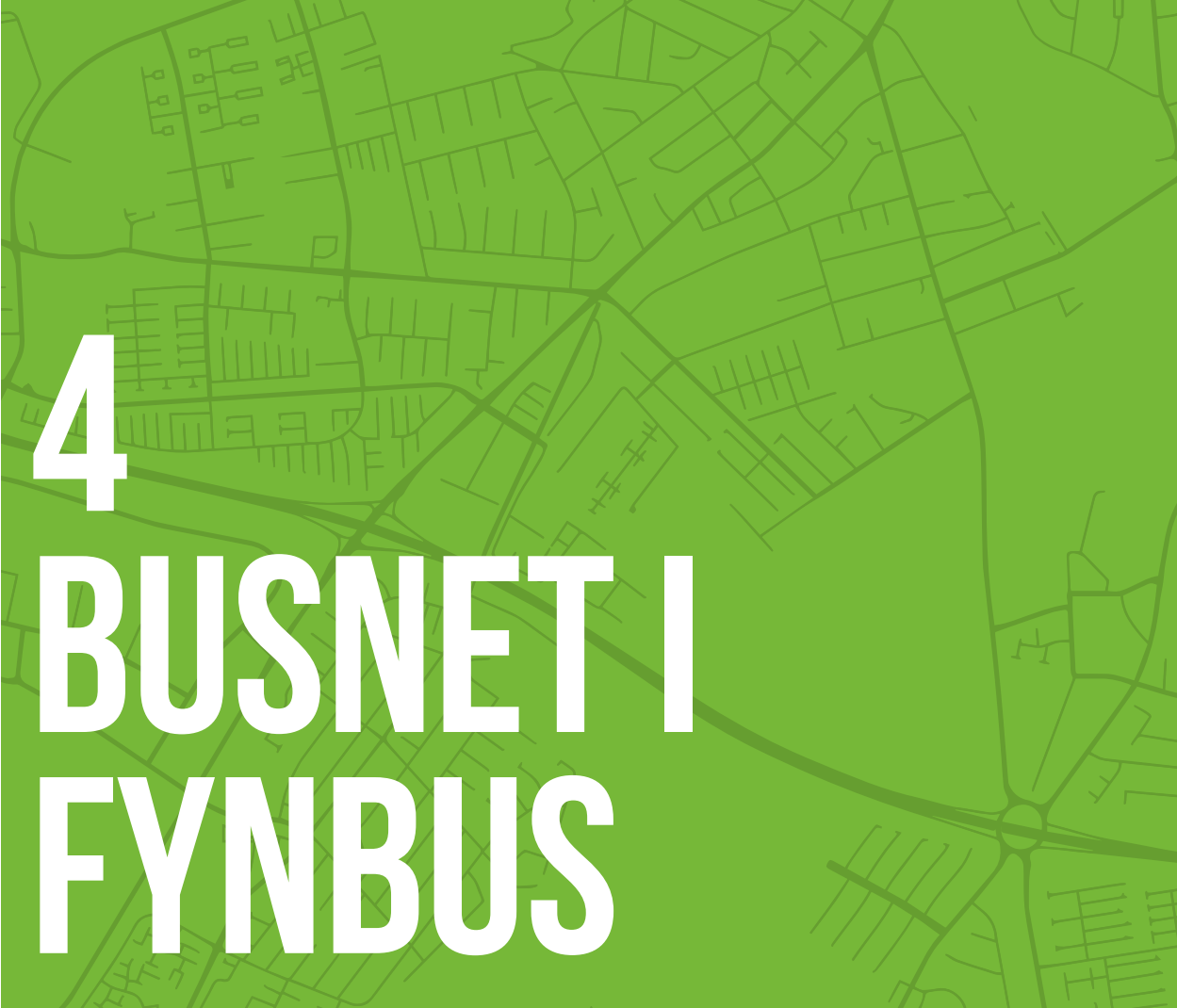
Personture pr. dag



Figur 14: Antal telekørselsture pr. dag fra 2014 til primo 2018 fordelt på kommuner.

Personture pr. dag





4 BUSNET I FYNBUS

COWI har vurderet mulighederne for at effektivisere og forenkle det regionale busnet. COWI har anbefalet et nyt regionalt busnet, der bygger på en rygrad med R-busser.

COWI's anbefalede busnet vil kunne generere en passagervækst på 9 % ved at ressourcer prioriteres på strækninger med størst passagerpotentiale.

Det fremtidige busnet 2020 i Odense, der skal sikre tilpasning af bybusnettet til både den fremtidige regionale kørsel samt letbanen, vil ikke indgå i trafikplanen, men blive fastlagt i løbet af efteråret 2018.

I de øvrige kommuner er der ikke planer om ændring af det nuværende serviceniveau.

Samlet rutestruktur

Størstedelen af FynBus' ruter betjener målrettet grundskoler og ungdomsuddannelser, og det vil sige, at kunderne i disse ruter overvejende er børn og unge. Udover de mange lokalruter, der betjener grundskoler, stiller Region Syddanmark ca. 30 dede- redede uddannelsesruter til rådighed (U-ruterne).

Først på ungdomsuddannelsernes sidste år skal bussen konkurrere med bilen, hvis de 18-årige med kørekort får rådighed over en bil.

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

Lokalruters primære opgave er at betjene skoleeleverne i de enkelte kommuner.

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

Tabel 5 viser fordelingen af rutetyper i FynBus:

Tabel 5: Ruter i FynBus' område fordelt efter type.

Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaberg-Midtfyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune
268P	10	200-201	680-682	361-363	260-267	300	270-275	481-485	590-592
912-913	21-22	210-211	688	371-374	430-433	305-306	551-552	489-491	621-623
140-141	24	215	709	405	470-472	310	553-557	885	912-913
151-153	29	220-223	711-715	541-542	691-693	315-316	560-567	151-153	810
191-192	31-32	225-226	1-2	401-402	751-753	320-325	23	809	860-862
195	41-44	280-281	161-162	825-828	268P	330-333	122	816-819	
930-932	51-53	230-231	195		151-153	335-337	140	824	
808-828	60-62	240-242	930-932		811-813	340	191	830	
830-833	72	250	809		820	345-349	814-815	833	
841-842	80-89	161-162	819		825-826	161-162	821-823	920	
851-852	91-92	866U	830-831		851-852	866U	841-842		
860-865	23	930-932	833		110-111	141			
110-111	122	810	864-865		130-132	930-932			
130-132	161-162	832	920			808			
920	885	860-865				812			
	140-141	912-913				831			
	151-153					851-852			
	191					863			
	195					110-111			
	808-824								
	828								
	841-842								
	110-111								
	130-132								

- Lokalruter
- Bybusruter
- Fælleskommunal
- Regional-Kommunal
- Regionale principper Basis
- Regionale principper U-ruter
- Regionale - forretnings-baserede ruter

Det regionale trafiksystem

COWI har gennemført en markedsanalyse, der fokuserer på udviklingsmulighederne i den regionale kørsel i perioden frem til 2021.

Den tidsmæssige afgrænsning er vigtig, for det er først i Trafikplanen 2022-2025, der skal tages stilling til, hvordan den regionale busbetjening af det store udviklingsområde omkring SDU og nyt OUH skal betjenes.

I forarbejderne til trafikplanen for 2018-2021 har kommunerne gjort opmærksom på, at de største udviklingsplaner i fx Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner er op mod kommunegrænsen til Odense, ud fra en forhåbning om en afsmitning af den forventede store vækst i aktiviteten i Odense SØ.

Tilsvarende har Nyborg og Kerteminde kommuner peget på vigtigheden af, at der er optimal direkte regional betjening af udviklingsområdet og optimal opkobling til letbanen.

Svarene herpå skal naturligvis findes – men i den konkrete udformning først i 2020-21.

Fokus i planperioden vil være på de tilpasninger, det følger af igangsættelsen af letbanen ultimo 2020.

Resultat af markedsanalysen

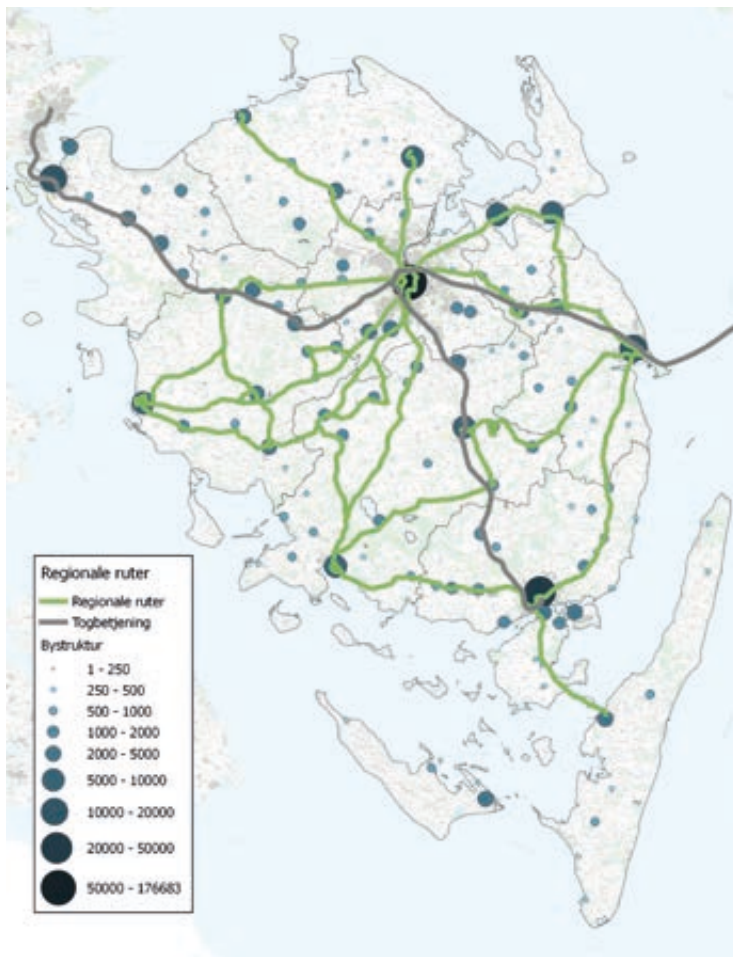
COWI's markedsanalyse viser, at stort set alle større byområder på Fyn er betjent med regional finansieret trafik og tog, når der ses samlet på basisruter og forretningsbaserede ruter:

Hvis billedet på figur 15 udvides med fælleskommunale ruter, der tilbyder timedrift på hverdage, samt uddannelsesruterne, hvor der køres behovsbestemt på Vestfyn og Langeland, ser Fynskortet ud som i figur 16.

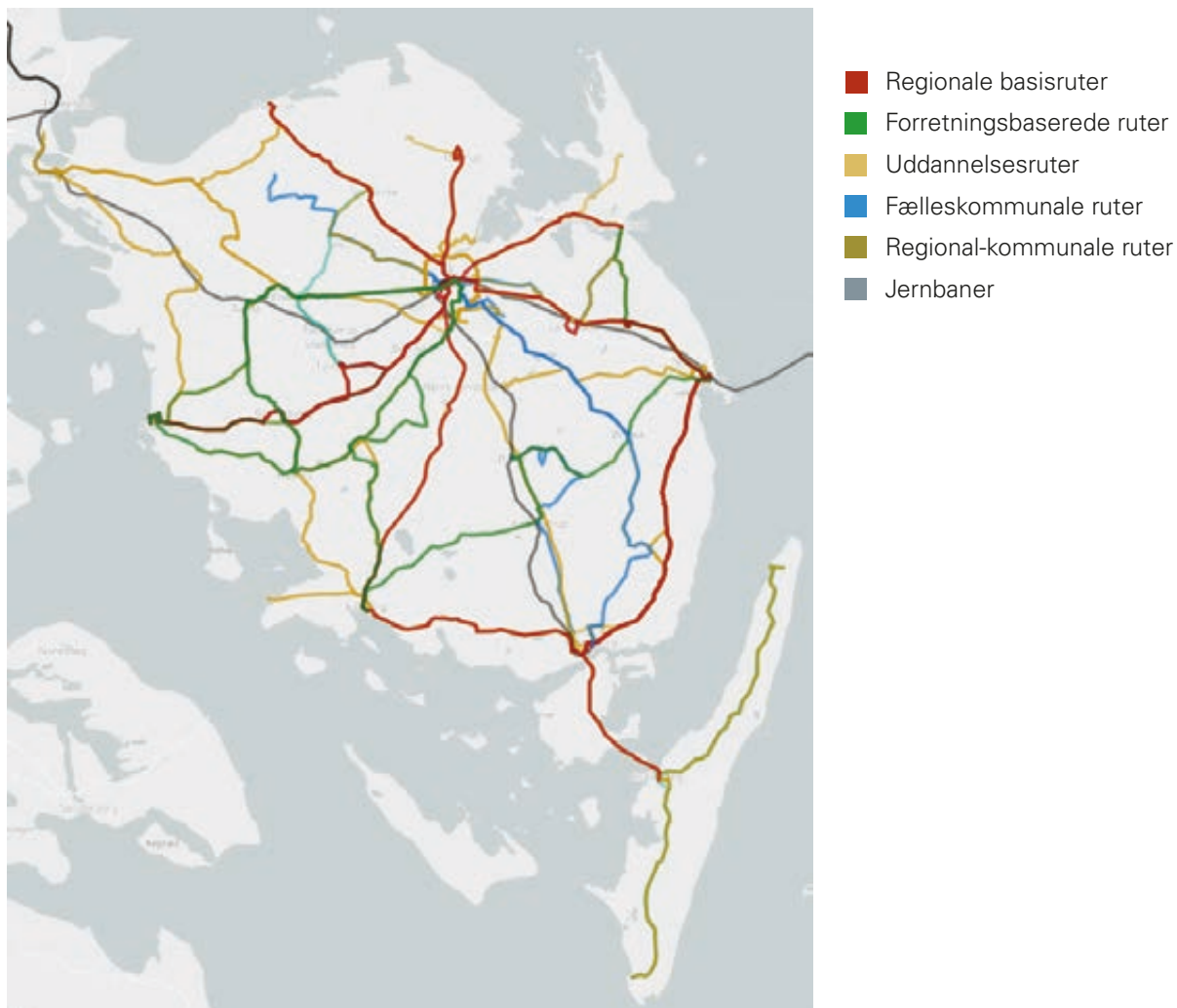
Derfor vurderer COWI, at den regionale busbetjening giver god dækning, som det fremgår af figur 17 herunder.

Omkring halvdelen af den fynske befolkning har et regionalt bustilbud indenfor 600 meter med den nuværende betjening.

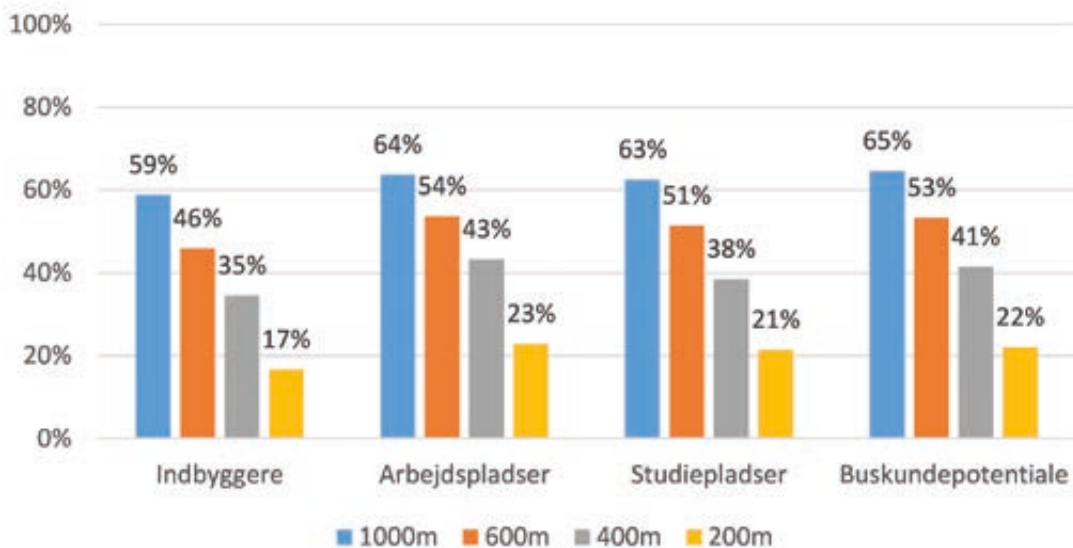
Figur 15: Oversigtskort, regionale basisruter og forretningsbaserede ruter



Figur 16: Oversigtskort - alle regionalt finansierede ruter (COWI, Markedsanalyse delrapport 1)



Figur 17: Oplandsanalyse regionale ruter uden uddannelsesruter (COWI, Markedsanalyse delrapport 1)



Med udgangspunkt i passagertal fra 2016 har COWI analyseret på, hvordan brugen af bussystemet egentlig er fordelt, se tabel 6.

COWI konkluderer på baggrund heraf: (COWI, Regional markedsanalyse, delrapport 1 s.56)

”Ses udelukkende på de regionale basisruter eller forretningsbaserede ruter, der er forbundet med OBC, så har lidt mere end hver fjerde regionale passager gøremål på OBC. Heraf omstiger knap halvdelen til andre busruter, og yderligere omkring 20 % skifter til/ fra toget.

Samlet betyder det, at knap hver femte påstiger i regionalbusserne forbundet med OBC omstiger til anden kollektiv trafik på Odense Banegård, svarende til 2.700 passagerer dagligt. Dette er med til at understrege vigtigheden af at betjene Odense Banegård.

Endvidere har knap hver tredje passager på disse ruter forbundet med OBC gøremål i Odense centrum, hvilket samtidig underbygger, at det er vigtigt for de regionale busruter at have gode forbindelser til Odense centrum.”

COWI vurderer, at potentialet for Fyn ligger i god kollektiv trafik i korridorerne mellem Odense og kystbyerne, som er der hvor pendlingsstrømmene er. Endvidere er Svendborg et andet knudepunkt, som giver et stort transportbehov til de omkringliggende byer. Det er oplagt at styrke og forenkle et regionalt busnet, der forbinder disse byer og dermed skabe et produkt, som matcher kundernes behov.

Erfaringer, blandt andet fra udviklingen af et R-busnet på Sjælland, peger på, at kunderne efterspørger direkte busforbindelser med lav rejsetid og høj frekvens og regularitet - samt et produkt, der er enkelt at forstå og anvende.

COWI anbefaler derfor, at FynBus i arbejder videre med at etablere et R-busnet som rummer disse elementer.

FynBus vil i planperioden forberede indførelse af R-busnet i forbindelse med igangsætning af letbanen. FynBus vil ligeledes i planperioden etablere ”Frit flow” i busserne, der betyder, at kunderne, der er selvbilletterende kan stige ind og ud ved alle døre. Erfaringer fra Hovedstadsområdet viser, at det medvirker til at nedbringe opholdstiden ved stoppestedet og dermed øge rejsehastigheden for kunderne.

FynBus vil i planperioden forsøge at øge erhvervspendlingen med bus ved at lave forsøg med Lynbusser. Prioriteringen på de eksisterende strækninger vil være, hvor der kan opnås størst tidsgevinst ved en direkte linieføring, fx rute 151 Kerteminde-Odense, hvor Munkebo alene betjenes fra Landevejen eller fx rute 151 Assens-Odense, hvor der fx ikke køres over Dærup.

Herudover tænkes forsøg med erhvervspendling med Lynbusser på nye strækninger, fx Kerteminde-Langeskov St.-Tietgenbyen-UCL.

Tabel 6: Påstigere på de regionale ruter (COWI, Regional markedsanalyse, delrapport 1)

Påstigere på hverdage på:	Fyn	Odense Kommune	Odense - Ring 2	Odense bymidte	Odense Banegård
Alle regionale busruter	24.200	9.300 38 %	6.300 26 %	4.600 19 %	4.100 17 %
Regionale basisruter eller forretningsbaserede ruter	19.900 82 %	8.400 42 %	6.100 31 %	4.600 23 %	4.100 21 %
Regionale basisruter eller forretningsbaserede ruter med forbindelse til OBC	15.100 62 %	8.400 56 %	6.100 40 %	4.600 30 %	4.100 27 %

Scenarier for udvikling af den regionale trafik

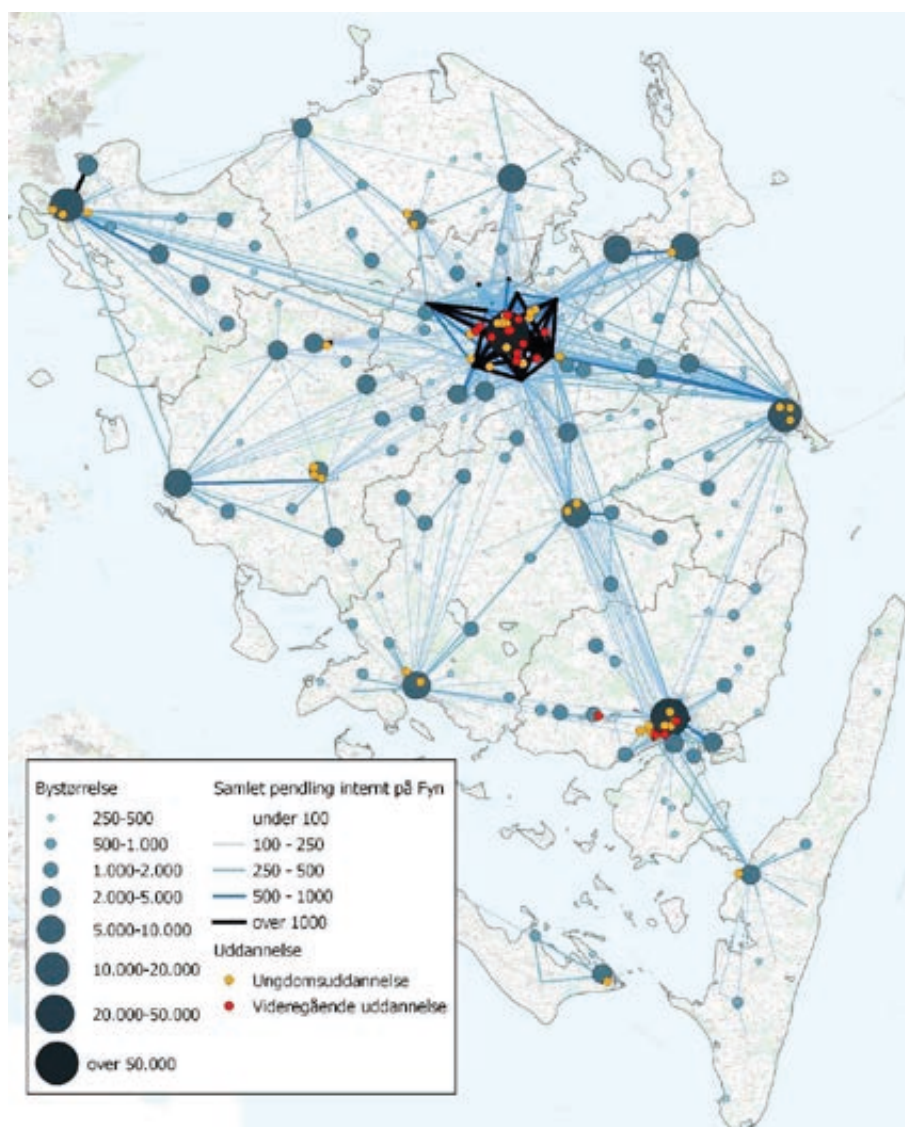
Hovedprincippet i dagens regionale busnet er stjernestrukturen, hvor alle de større fynske byer er forbundet med Odense.

Dette skaber et betjeningskoncept, som følger pendlingsmønstre og rejsestrømme på Fyn, hvor Odense er det naturlige centrum. OBC er regionalruternes største knudepunkt, hvor der både er forbindelse til fjerntogsbetjeningen, regionaltog på Fyn samt gode omstigningsmuligheder til andre regionalbusser og bybusser i Odense.

Figur 18 viser stjernestrukturen, hvor Odense er et tydeligt tyngdepunkt og forbindelser hertil er vigtige. Endvidere har Svendborg en vigtig rolle i forhold til nabokommunerne med både byer placeret som perler på en snor, større pendlingsstrømme og en vigtig funktion som uddannelsesby. Desuden ses også alle uddannelsessteder på Fyn med regional karakter.

Ses på den tilbudte frekvens i dagens regionale busnet, fremgår, at Odense er forbundet med mere end 30 daglige afgange til Kerteminde, Munkebo, Assens, Nyborg, Ringe, Bogense, Otterup og Faaborg (delt på 2 ruter). Endvidere har ruten mellem Nyborg og Svendborg mere end 30 daglige afgange. Det er også i disse relationer, de store regionale passagertal findes. Odenses rolle som tyngdepunkt for Fyn bekræftes også af hvor mange passagerer, der har gøremål i Odense og især bymidten, hvor knap hver femte regionale passager rejser til/fra. Især OBC's rolle som stort knudepunkt har en meget vigtig regional betydning.

Figur 18: Bystørrelse, pendling pr. dag og uddannelse med regional karakter.



Det regionale busnet er præget af mange ruter i de samme relationer, samt mange rutevarianter i løbet af dagen. Endvidere er der ikke afgang på samme faste minuttal over dagen, hvilket samlet gør det sværere for kunderne at kende deres produkt og anvende den kollektive trafik. Dette er netop et af de elementer, som passagerer efterspørger, når det undersøges, hvad der skal til for at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Her efterspørges enkelthed, direkte og hurtige ruter, faste afgangstider samt prioriteret frekvens, hvor flest rejser.

FynBus og COWI har på baggrund af markedsanalysen, tidens generelle planprincipper og viden om det eksisterende busnet arbejdet med at definere 3 mulige scenarier for den kommende regionale busbetjening, hvor nettet forenkles og ressourcerne prioriteres, hvor potentialet er størst. Dette har ledt til et R-busnet, der betjener de vigtigste korridorer. R-busnettet er generelt fælles for alle 3 scenarier, men varierer i koncept og frekvens.

R-busnettet betjener følgende korridorer:

- **Bogense-Odense**
- **Otterup-Odense**
- **Kerteminde-Odense-Glamsbjerg-Assens**
- **Faaborg-Odense**
- **Faaborg-Svendborg**
- **Rudkøbing-Svendborg-Nyborg-Kerteminde**

Den øvrige regionale busbetjening håndteres som underliggende regionalt busnet i alle scenarierne.

Beskrivelse af de tre scenarier

Scenarie A:

Scenarie A tager udgangspunkt i Movias principper for R-bus. Her kører R-busser hver halve time på hverdage fra klokken 6 til klokken 20. Frem til midnat er der timedrift. I weekenden køres der hver time fra klokken 6 til midnat.

Scenariet er baseret på klassisk R-busdrift på alle R-ruter – dog har Kerteminde-Odense-Glamsbjerg 4 afgang i timen fra kl. 6-20, hvilket hænger sammen med at efterspørgslen her er større end i de andre korridorer.

De underliggende ruter kører i scenariet med timedrift i spidstimerne og en enkelt afgang herimellem og om aftenen. I weekender er der 3 daglige afgang.

Scenarie B:

Scenarie B er et styrket R-busnet, der varierer i frekvens afhængigt af om ruterne betjener Odense (og dermed de største rejsestrømme) eller Svendborg.

R-ruter, der betjener Odense, kører 20 minutters-drift i dagtimerne, ½-timedrift 18-20 og time-drift aften. Weekend er der ½-timedrift 07-10 og 13-17 – ellers timedrift 06-24. Dog har strækningen Kerteminde-Odense-Glamsbjerg 2 gange R-busbetjening i tidsrummet 6-20 på hverdage svarende til 10-minutters-drift.

R-ruter, der betjener Svendborg, kører ½-timedrift 06-20 og timedrift aften og weekender.

De underliggende ruter kører i scenariet som U-ruter, dvs. 1 morgentur og 2 eftermiddagsture – kun i aktuel retning. Der er ingen weekenddrift på disse ruter.

Scenarie C:

I scenarie C afkortes R-busnettet til letbanen, hvor det er logisk. Tanken er at føde letbanen og anvende den internt i Odense mod til gengæld at køre med højere frekvens på de afkortede R-ruter.

Disse R-ruter kører med 20 minutters-drift i dagtimerne (06-18), ½-timedrift kl. 18-20 og timedrift aften. Weekend er der ½-timedrift kl. 06-20 og timedrift kl. 20-24.

Ruten mellem Bogense, Sønder sø og Odense (191) afkortes ved Tarup Centret og ruten mellem Faaborg og Odense (141) afkortes ved Hjallesø St., som begge er endestationer for letbanen.

Ruten mellem Otterup og Odense (140) har ikke en logisk måde at blive afkortet til letbanen og betjener derfor OBC. Ruten på strækningen Kerteminde-Odense-Glamsbjerg-Assens (151-153) fastholdes som dobbeltradiel og ses i den sammenhæng som en forløber for tankerne om BRT mellem Kerteminde-Odense-Glamsbjerg og letbanens etape 2 mellem Seden og Zoo.

De R-busser, som det ikke giver mening at afkorte, kører hver halve time på hverdage fra klokken 6 til klokken 20. Derefter er der timedrift frem til midnat. I weekenden køres der hver time fra klokken 6 til midnat. Dog har ruten på strækningen Kerteminde-Odense-Glamsbjerg 2 gange R-busbetjening i tidsrummet kl. 6-20 på hverdage svarende til kvarterdrift.

De underliggende ruter kører i scenariet med timedrift i spidstimerne og en enkelt afgang herimellem og om aftenen. I weekender er der 3 daglige afgang.

Sammenstilling af scenarier

Tabel 7 viser, at scenarierne bruger ca. 225.000 køreplantimer og 61-62 busser, hvilket stort set svarer til den produktion, der udføres i det nuværende system.

Samlet vurdering af scenarier

De enkelte scenarier er vurderet i forhold til 6 serviceparametre, se tabel 8.

Vurderingen af de servicemæssige konsekvenser peger i retning af, at scenarie A er det foretrukne, da scenariet generelt scorer højt på alle serviceparametre og scorer højest på 3 ud af 6 parametre. Scenarie C scorer næsthøjest, men straffen ved tvungne skift til letbanen vurderes her at veje meget tungt og kan ikke opvejes af den højere frekvens passagererne på disse ruter tilbydes. Scenarie B klarer sig dårligst i vurderingen, da konsekvensen ved ikke at have et reelt underliggende regionalt busnet vil være stor for de mange passagerer, der efterlades uden regional busbetjening.

Den samlede vurdering af de 3 scenarier er, at R-busnet kan være et rigtigt godt koncept til at forenkle det regionale busnet på Fyn. Det er her vigtigt netop at arbejde med enkeltheden i det samlede net og sikre høj frekvens, hvor der er mange rejsende. Samtidig er et af de vigtigste elementer i R-busnettet at holde fokus på korrespondancer og etablering af et sømløst system, hvor letbane, tog, regionale og lokale busser spiller tæt sammen og supplerer hinanden.

Vurderingen af de servicemæssige konsekvenser peger på en anbefaling af scenarie A, hvor der er samme driftsomfang på alle R-ruter, frem for et differentieret produkt, hvormed konceptet er knap så enkelt. I scenarie B prioriteres flere ressourcer på R-busnettet på bekostning af de øvrige linjer, som dermed reduceres kraftigt til rene uddannelsesruter. Dette vil medføre meget store serviceforringelser for passagererne i de korridorer, som ikke vurderes opvejet af lidt højere frekvens på R-busnettet.

Scenarie C (afkorting af regionalruter til letbanen) vurderes at give store servicemæssige og

Tabel 7: Ressourceforbrug på de tre scenarier

	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
R-bus-koncepter	1	2	2
Køreplantimer	227.000	222.000	223.000
Busser	62	61	61

Tabel 8: Dækningsgrad for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale-regionale ruter).

	Dagens net	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
Dækningsgrad	++	+++		++
Frekvens	+++	++	++	+++
Rejsetid og tilgængelighed	+++	+++	+	++
Sammenhæng med rejsestrømme	++	++	+	++
Enkelhed i nettet	+	+++	++	++
Skifte og knudepunkter	++	+++	++	+
Samlet vurdering		1	3	2

passagermæssige konsekvenser på de linjer, der afkortes. Dette vurderes ikke at blive opvejet af den højere frekvens på de resterende dele af linjerne. Mange af passagererne på disse linjer rejser i dag til Odense centrum eller har behov for at skifte på OBC til tog eller anden busstrafik – noget der vil blive væsentlig mere komplekst med et ekstra skift på rejsen.

Vurderingen af passagereffekten ved scenarierne peger på, at scenarie B kan tiltrække flest passagerer. Det hænger sammen med, at ressourcerne her prioriteres på de korridorer med størst effektivitet og passagergrundlag i dag. De øvrige linjer – overvejende med lavere effektivitet - reduceres meget markant til uddannelsesruter i scenariet. COWI vurderer dog, at de servicemæssige konsekvenser på de nedgraderede strækninger vil være problematisk, og at der her er korridorer, som har for stort et regionalt passagergrundlag til at reducere betjeningen så meget. Dette gælder især Nyborg-Odense, men også Odense-Vissenbjerg-Aarup, hvor der er et stort passagerpotentiale.

COWIs anbefaling

COWI anbefaler, at FynBus i trafikplanen arbejder med en effektivisering og forenkling af det regionale busnet med et R-busnet som rygrad, da dette er et velafprøvet og enkelt koncept, der betjeningsmæssigt matcher behovet og efterspørgslen på Fyn. Der anbefales, at der i den videre proces med trafikplanen arbejdes med planprincipper for den regionale busbetjening, som er baseret på best-case planlægningsprincipper fra Skandinavien:

- Enkelt kollektivtilbud
- Direkte linjeføring uden varianter
- Prioritet høj frekvens, hvor flest rejser
- Fokus på skifteforhold på knudepunkter
- Faste minuttal på hovedlinjer
- Fælles og entydigt stopmønster
- Sømløst system, hvor letbane, tog, regionale og lokale busser spiller tæt sammen og supplerer hinanden.

Scenarie A vurderes at være det scenarie, som har de bedste servicemæssige konsekvenser og som samtidig giver de mindste problemstillinger på de øvrige linjer, blandt de 3 vurderede scenarier. Der er visse u hensigtsmæssigheder ved alle scenarierne, og for scenarie A er det især den ringe betjening af korridoren Odense-Langeskov-Nyborg og Odense-Vissenbjerg, hvor der er mange regionale passagerer i dag. Omvendt er der ikke mange regionale passagerer i følgende korridorer:

- Faaborg-Ringe-Nyborg (rute 920)
- Assens-Aarup-Vissenbjerg (rute 130)
- Faaborg-Nr. Broby-Odense (rute 111)
- Assens-Haarby-Nr. Broby-Odense (rute 110)

Ruterne i disse korridorer har også få regionale passagerer sammenlignet med de anvendte ressourcer, og fælles for dem er, at der er mange lokale rejser, eller at ruterne i dag anvendes som et alternativ til de mere direkte ruter. Dette gælder for Assens-Odense og Faaborg-Odense, som er de største rejserelationer på de to sidste korridorer, og som begge opgraderes til R-linjer i forslaget.

COWI anbefaler derfor, at FynBus arbejder videre med et scenarie, hvor Nyborg-Langeskov-Odense opgraderes og Odense-Vissenbjerg får en forbedret betjening i forhold til Scenarie A, mens den regionale betjening mellem Aarup og henholdsvis Haarby og Assens fjernes. Samtidig vil den regionale betjening mellem Faaborg-Ringe-Nyborg også blive fjernet. Dette hænger sammen med, at der er så få rejser med et regionalt formål, og det primært er korte lokale rejser, der foretages på ruterne.

Ovenstående har selvfølgelig store konsekvenser for de passagerer, som i dag anvender disse ruter, og der bør derfor findes en måde at sikre den fortsatte kollektive trafikbetjening i hvert fald på dele af disse korridorer. Det kan være kommunal-regional eller fælleskommunale ruter – evt. kombineret med teleløsninger eller Flextrafik, hvor passagergrundlaget alligevel er begrænset. Det anbefales ligeledes at nedrosle betjeningen i korridorerne Faaborg-Nr. Broby-Odense og Assens-Haarby-Nr. Broby-Odense. Disse linjer har også få regionale rejser, men dækker alligevel en regional funktion mellem kystbyerne og Odense som supplement til de foreslåede R-linjer. Det foreslås derfor, at opretholde en myldretidsbetjening i disse korridorer som kan fungere som en slags aflastning af de mere direkte ruter mellem Odense og henholdsvis Faaborg og Assens. Dermed vil der være myldretidsbetjening til byerne i disse korridorer, som også er de tidspunkter med flest rejsende.

Region Syddanmark har forpligtet sig til stadig at finansiere buskørsel til ungdomsuddannelserne på Fyn, også på strækninger, hvor de ordinære ruter foreslås nedlagt. Det kunne fx være ved at oprette uddannelsesruter, der kører én gang om morgenen – tilpasset mødetiderne - og nogle få afgang om eftermiddagen, planlagt efter hvornår eleverne har fri.

Figur 19: COWIs anbefalede samlede regionale busnet (u. uddannelsesruter)



COWI anbefaler at arbejde hen imod etablering af R-ruter i følgende korridorer:

- Bogense-Odense
- Otterup-Odense
- Kerteminde-Odense-Glamsbjerg-Assens
- Nyborg-Odense
- Faaborg-Odense
- Faaborg-Svendborg
- Rudkøbing-Svendborg-Nyborg-Kerteminde

Scenariet er baseret på klassisk R-busdrift på alle R-ruter – dog har Kerteminde-Odense-Glamsbjerg 4 afgang/time kl. 6-20, hvilket hænger sammen med at efterspørgslen her er større end i de andre korridorer.

De underliggende ruter i anbefalingen kører enten med en drift der minder om R-drift eller kun en myldretidsbetjening. Ruten mellem Odense, Vissenbjerg og Aarup kører med ½-timedrift i myldretiden, timedrift i dagtimer og 2-timedrift i aften timerne. I weekend køres timedrift i myldretid og 2-timedrift i øvrigt drifts-døgn.

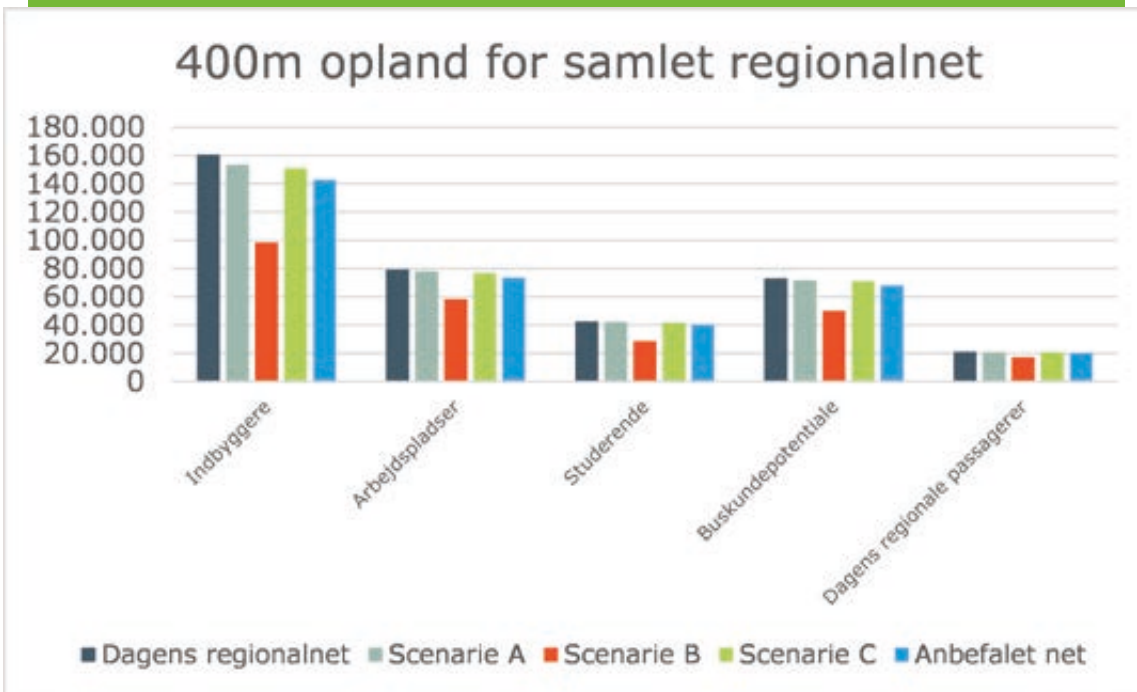
Assens- Haarby-Nr. Broby-Odense og Faaborg-Nr. Broby-Odense kører i myldretiden (2 morgenafgang og 4 eftermiddagsafgange).

Tabel 9 viser, at dækningsgraden for det anbefalede regionale busnet er lidt lavere end dagens regionale busnet og scenarie A. Det skyldes, at ressourcerne er prioriteret til R-net, hvor størstedelen kan drage fordel af et hurtigt og direkte net med mange afgang, samt betjening af Vissenbjerg.

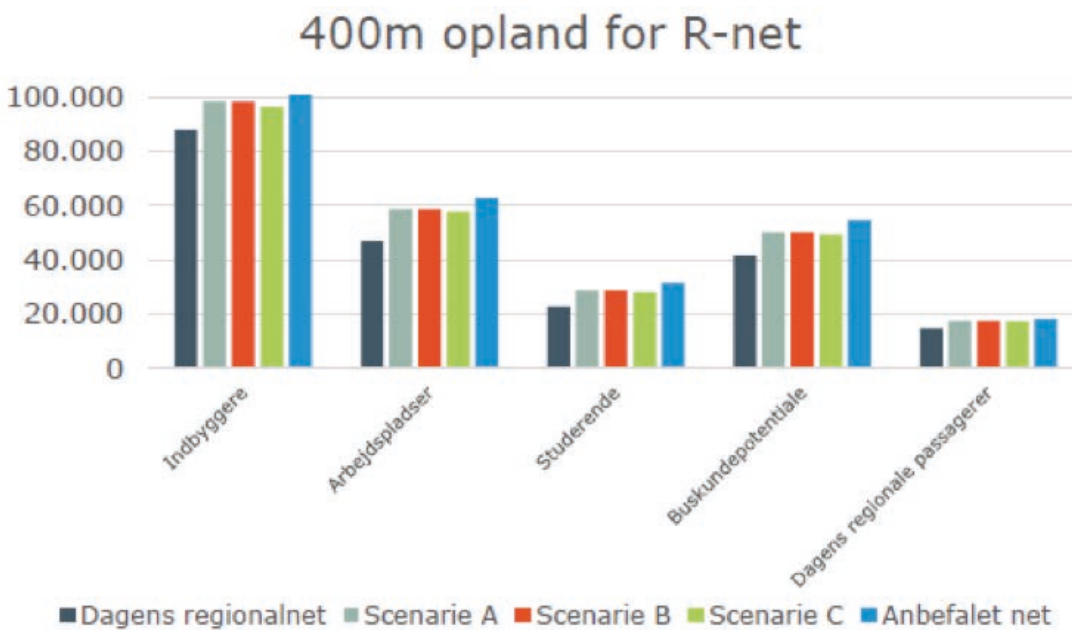
Tabel 9: Dækningsgrad for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale-regionale ruter)

Samlede regionale busnet	Indbyggere	Arbejdspladser	Studerende	Buskunde-potentiale	Dagens regionale passagerer
Dagens net	33 %	42 %	37 %	40 %	89 %
Scenarie A	32 %	42 %	37 %	40 %	88 %
Scenarie B	20 %	31 %	25 %	28 %	73 %
Scenarie C	31 %	41 %	37 %	39 %	88 %
Anbefalet regionalnet	30 %	39 %	35 %	38 %	85 %

Figur 20: Sammenligning af opland for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale-regionale ruter)



Figur 21: Sammenligning af opland for den del af det regionale busnet, der minder om R-drift.



Tabel 9 viser overordnet set, at 3 ud af 10 indbyggere har max. 400 m til et regionalt betjent busstop, mens omkring 4 ud af 10 arbejdspladser har et stoppested i nærheden. Det regionale busnet dækker også omkring hver 3. studerende og omkring 40 % af buskundefotentialet.

Ses alternativt på den del af det regionale busnet, der har en drift, som minder om R-busnet (mindst 32 daglige afgang), er billedet lidt anderledes. Her har dagens regionale busnet det mindste opland, da ressourcerne er brugt mere spredt på Fyn, og dermed ikke har så mange korridorer/ruter med daglige afgang, der svarer til R-drift. Det ses af Figur 21, at oplandet til ruter med R-lignende drift er større for det anbefalede busnet sammenlignet med de 3 scenarier og dagens busnet.

Tabel 10 og det anbefalede R-net viser, at R-nettet vil betjene mere end hver 5. indbygger mod i dag hver 6. Hver 3. arbejdsplads vil få en R-bus inden for 400 m mod i dag hver 4. arbejdsplads. R-nettet vil betjene knap hver 3. af studiepladserne mod i dag hver 5.

Samtidig dækker R-nettet stoppesteder med 3 ud af 4 af dagens regionale påstigere, hvorimod dagens regionale busnet med R-lignende drift "kun" dækker stop med 6 ud af 10 af disse påstigere.

Økonomiske konsekvenser

Det ses af Tabel 11, at de samlede bruttoudgifter til COWIs anbefaling og dagens regionale busnet ligger i størrelsesordenen 140 mio. kr. og de samlede omkostninger ligger omkring 205 mio. kr. Indtægtsniveauet er skønnet til 135 mio. kr. for anbefalingen, hvilket er en mindre stigning ift. dagens betjening. Dette hænger både sammen med passagerstigningen og lidt højere indtægt per påstiger grundet flere passagerer på de ruter, hvor der er højest indtægter.

Samlet ses en selvfinansiering, der stiger fra nuværende 61 % til 66 %. Passagerskøn og økonomioverslag er dog forbundet med usikkerheder, da der er stor usikkerhed knyttet til de anvendte overslag for udgiftssiden eller indtægtssiden.

Tabel 10: Dækningsgrad for det samlede R-net (undtagen uddannelsesruter og kommunale-regionale ruter)

Samlede R-net	Indbyggere	Arbejdspladser	Studerende	Buskundefotentiale	Dagens regionale passagerer
Dagens net	18 %	25 %	20 %	23 %	62 %
Scenarie A-C	20 %	31 %	25 %	28 %	73 %
Anbefalet regionalnet	22 %	34 %	27 %	30 %	76 %

Tabel 11: Overslag for økonomiske konsekvenser ved scenarierne og COWIs anbefaling

(mio. kr.)	Dagens busnet	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C	Anbefaling
Bruttoudgifter	141	141	138	139	140
- øvrig drift	33	33	33	33	33
- adm. omk.	32	32	32	32	32
Total	206	207	204	204	205
Indtægter	125	132	135	130	135
Nettoudgifter	81	74	69	74	70
Selvfinansiering	61 %	64 %	66 %	64 %	66 %

Det fynske "LynBus-koncept"

Kort rejsetid og rejser uden omstigning er vigtige præferencer for potentielle kunder, hvis kollektiv trafik skal kunne konkurrere med bilen.

Svenske erfaringstal er, at hvis den kollektive trafik er mere end 1,8 gang langsommere end bilen, så vælger borgerne bil.

Hvis de økonomiske og politiske prioriteringer gør det muligt, kunne der arbejdes med udviklingen af et koncept med LynBusser, som blev beskrevet på det idé-mæssige plan i Trafikplan 2014-17, som en mulig understøttelse af timemodellen – se figur 22.

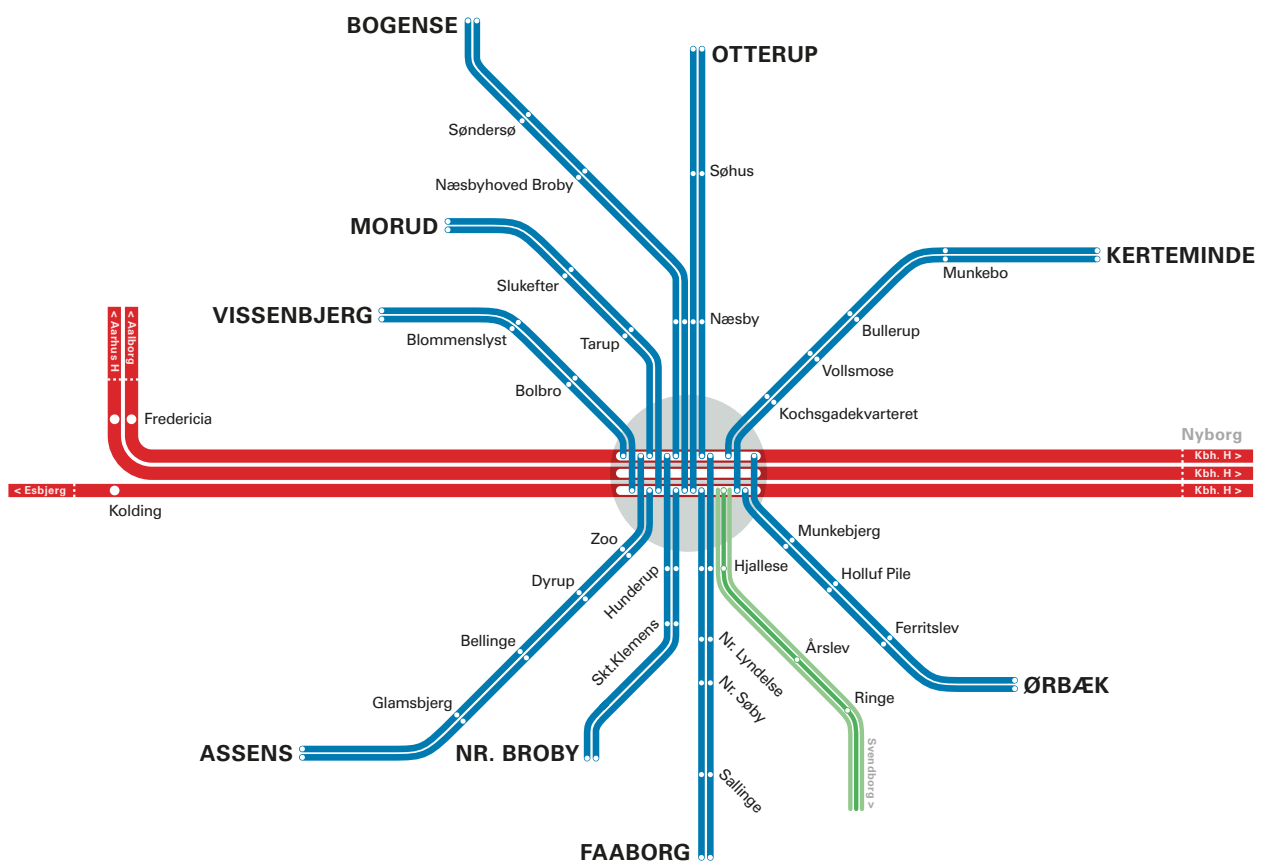
Konceptet:

- Mindst ½ timedrift hverdage kl. 6-9 og kl.14-17
- Få stop (3-5 stop)
- Tilpasset direkte linjeføring
- Supplerer R-busnettet
- Nuværende L og P ture indgår i LynBus-nettet

Hovedformål:

- Understøtte erhvervsPendling
- Tilpasning til lyntog i Odense og Nyborg til/fra Sjælland i timedrift
- Princippet for betjening af Lyntog i både Odense og Nyborg vil være følgende:
 - LynBusser prioriterer togafgangene før kl. 12.00 og togan-komster efter kl. 12.00
 - Muliggør dobbeltradraller og minimerer antallet af skift
 - Køreplan skifter i løbet af dagen

Figur 22: Principskitse Lynbusser, Trafikplan 2014-2017 s. 32



Som det ses af figur 23 bliver Trafikplan 2018-21's regionale rutenet et vigtigt input til de muligheder, der bliver for tilrettelæggelsen af bybusnettet.

Ejernes input fra trafikplanens høringsproces, fx om afkortede regionale ruter, bliver derfor elementer, der også vil indgå som nødvendige forudsætninger for, hvordan bybusnettet kan tilrettelægges.

Som det fremgår af tidsplanen forløber udarbejdelsen af bybusnettet på samme måde som det regionale net.

Det vil sige, at der udarbejdes 3 scenarier, som der skal tages politisk stilling til.

Et særligt rammevilkår for det kommende bybusnet er, at By- og Kulturudvalget har fastlagt de økonomiske forudsætninger i juni 2016, som ses i figur 24.

Frem til Busnet 2020 vil der alene være almindelige køreplantilpasninger som følge af blandt andet de store anlægsarbejder, der foregår i Odense.

Som det fremgår af figur 24, skal der ske en betydelig reduktion af bussernes kørselsomfang for at indfri rammeudmeldingen.

By- og Kulturudvalget i Odense har udstukket syv pejlemærker som planlægningen skal foregå efter:

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

Et element er desuden Bike and Bus løsninger, hvor man kan foretage "the last mile" med fx cykler ved centrale busstoppesteder. I planperioden forventes forskellige løsninger vurderet.

Figur 24: Uddrag af mødereferat fra By- og Kulturudvalgets møde 7. juni 2016.

På den baggrund kan der opstilles følgende foreløbige regnestykke for den kollektive trafik ved letbanens åbning:

Mio. kr. 2016-prisniveau -	Budget 2021 og frem
2013 Linienet	108,0
Bortfald af linier direkte tilknyttet letbane	-14,0
<i>Delsum</i>	<i>94,0</i>
Udretning/tilpasning af linier i tilknytning til letbane – xx	
Strategi tiltag	28,0
Ialt	122,0
Rammeudmelding 2021	96,0
Forskel i forhold til rammeudmelding	-26,0

Som det fremgår af tabellen er der en forskel mellem genberegningen og det i rammeudmeldingen forudsatte reduktion. Dette medfører således, at der eksempelvis skal bortfalde tiltag, som er igangsat og finansieret af strategimidlerne.

Samlet set skønnes det derfor, dog med en vis usikkerhed, at der kan opretholdes et serviceniveau for den kollektive trafik, der er på niveau med 2013, og som yderligere er udbygget og kan holdes inden for den budgetramme, som fremgår af rammeudmeldingen.

Da hele beregningsgrundlaget er behæftet med betydelige usikkerheder, foreslås det, at der hvert år sker en genberegning af konsekvenserne af letbanens åbning, som indgår i By- og Kulturudvalgets samlede vurdering af indsatser og tiltag for den kollektive trafik.

Kommunerne udenfor Odense

De øvrige bybuskommuner

Middelfart-, Nyborg- og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køre-plantilpasninger i de respektive trafiksystemer.

Kørslen i Nyborg og Svendborg skal i udbud til kontraktstart i sommeren i 2020. Disse udbud er oplagte anledninger til at ejerne kan tage stilling til eventuelle større ændringer eller brug af andre drivmidler. Kommunerne og FynBus er så småt ved at forberede en proces omkring dette.

Landdistriktskommunerne

Assens-, Nordfyn-, Kerteminde eller Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i buskørslen - for eksempel på grund af ny skolestruktur.

På Langeland indgår den lokale busbetjening på rute 912-913 på ydertidspunkter i § 17 stk. 4-udvalgets handlemuligheder for, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtiden. Der skal arbejdes videre med en analyse af, om fx telekørsel kunne være optimalt.

Tabel 12 viser de fokusområder, som de enkelte kommuner forventes at have i den kommende planperiode med den lokale kørsel.

Tabel 12: Forventede fokusområder hos kommunerne uden for Odense

Kommune	Fokusområde
Nyborg	Ny kontrakt i 2020 Har tæt samarbejde med MinLandsby App. Ny trafikinformation på Nyborg Station Helhedsplan for hele stationsområdet i Nyborg Eventuelt forsøg med førerløs bus
Svendborg	§17, stk. 4 udvalg* Ny kontrakt for bybusserne i 2020 Planlægning af kørsel til DGI landsstævne 2021
Middelfart	Eventuelt forsøg med el-busser CORAs projekt (FynBus deltager på især dataside) Ny trafikinformation på Middelfart St. Ombygning Middelfart St.
Assens	Fokus på byudvikling "op mod Odense" Fokus på Aarup St. som central i den regionale trafik mellem Assens og Odense.
Faaborg-Midtfyn	§17, stk. 4 udvalg* Stort fokus på mobilitetsprojekt Ønsker evt. mere direkte kørsel med rute 920 mellem Faaborg og Nyborg Politisk interesse i hurtigere forbindelse til Odense med rute 111
Langeland	§17, stk. 4 udvalg* Ny samlet trafikplan for den lokale trafik i 2020. Uændret kørsel indtil da. Fokus på bedre betjening af færgerne i Spodsbjerg og Rudkøbing
Nordfyns	Planer om etablering af ny samkørselsplads i Morud Fokus på R-busser fremfor Lynbusser
Kerteminde	Fokus på Langeskov St. Ønske om rute fra Kerteminde via Langeskov Syd, Tietgenbyen, UCL Betjening af Lindø

Et §17, stk. 4-udvalg er et midlertidigt politisk udvalg, som en kommunalbestyrelse i henhold til Styrelseslovens §17 stk. 4 kan nedsætte til at varetage særlige opgaver, eller til at fungere som rådgivende eller forberedende udvalg for kommunalbestyrelsen, økonomiudvalget eller et af de stående udvalg.

5

MOBILITET OG TRAFIKBETJENING AF TYNDT BEFOLKEDE OMRÅDER

FynBus og mange andre aktører omkring den kollektive trafik arbejder med mobilitetsløsninger, der ikke kun omfatter traditionelle busruter. Med Telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov i de tyndt befolkede områder: I stedet for en næsten tom bus i fast rute, bestiller kunden telekørsel, når der er et kørselsbehov.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. FynBus forventer at udvikle yderligere en telekørselsmodel, der skal være målrettet transport i byer.

FynBus vil fra 2018 lægge Telekørsel i Rejseplanen. Dermed vil Rejseplanen få flere muligheder for at vise kunderne et tilbud om kollektiv transport også i områderne ("fladerne") uden for de traditionelle busnet. Dette er også med til at understøtte målet om, at Rejseplanen skal være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, hvor der skal vises alle mobilitetsformer som fx taxier, delecykler, lokale samkørselsordninger, ordninger med selvkørende biler med mere.

Begrebet "mobilitet" har forskellige betydninger, men i Trafikplan-sammenhæng vedrører mobilitet vores mulighed for som borgere at transportere os fra det

ene sted til det andet. Hermed omfatter mobilitet næsten alle ture; både korte og lange rejser uanset transportmiddel. Disse ture kan f.eks. illustreres på et kort som figur 25.

Når man ser på de data, der indgår på kortet over ture på figur 25, så kan man udlede de transportkorridorer, der er på byregionalt og kommunalt niveau. Man kan også se, at der imellem disse korridorer er nogle områder som infrastrukturstrategien beskriver som "flader":

"I "fladerne" findes et vidtforgrenet netværk af veje, som forbinder byer, lokalbyer, landsbyer og spredte bebyggelser i den enkelte "flade". I fladerne bør der arbejdes med fladedækningsinitiativer, der sikrer en stærk opkobling fra fladerne og til det fynske trafiknetværk af korridorer og knudepunkter."
(Infrastrukturstrategi "Fyn i bevægelse" s. 23)

Fladedækningsinitiativerne kan f.eks. bestå af samkørselstjenester, selvkørende biler og/eller telekørsel - dette beskrives i de følgende afsnit.

Figur 25: Rejser på Fyn, Kilde: Infrastrukturstrategi "Fyn i bevægelse"



Figur 26: Illustration af en "flade" (Infrastrukturstrategi Fyn 2017-2035 "Fyn i bevægelse," Byregion Fyn)



Telekørsel - trafikbetjening af "flader"

Med telekørsel har FynBus i samarbejde med ejerne udviklet en mulighed for at kunne dække et kørselsbehov, der ikke kunne dækkes effektivt med den traditionelle palette af kørselsmuligheder. Telekørsel er ligesom busser en del af den kollektive trafik, men telekørsel anvendes typisk på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov, men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute.

Med telekørslen blev kollektiv trafik også bestillingskørsel som vist i figur 27.

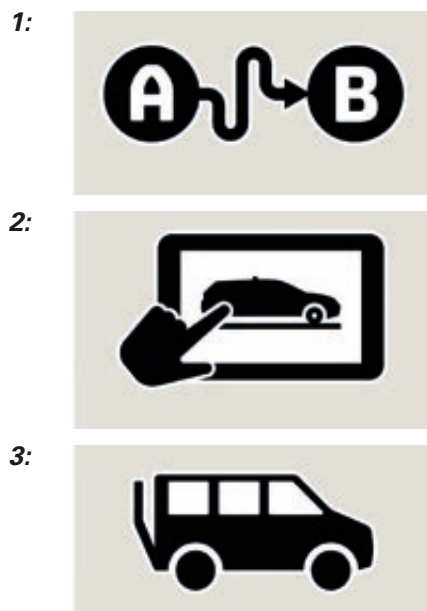
Efter en periode, hvor telekørsel så meget forskellig ud fra kommune til kommune, vedtog FynBus' bestyrelse efter høring hos kommunerne et fælles koncept for telekørsel i slutningen af 2013. Dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17.

FynBus vil i planperioden løbende arbejde på at udvikle telekørslen sammen med kommunerne, med henblik på at gøre løsningen så kundevenlig og tilgængelig som muligt - inden for de økonomiske rammer, som kommunerne afsætter til telekørslen.

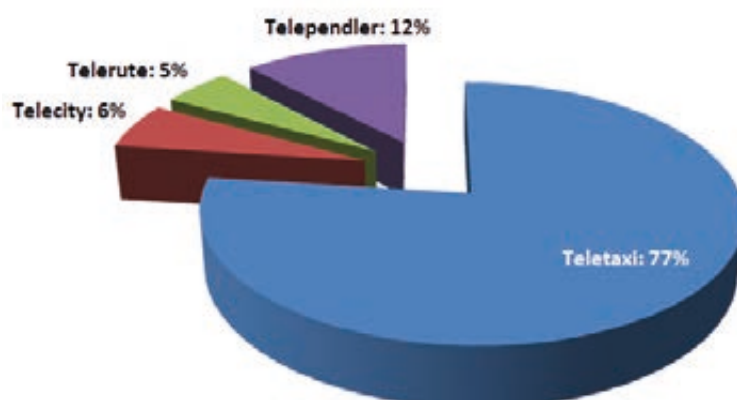
Fordele ved telekørsel i FynBus' fælles telekørselskoncept:

- Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af telekørsel
- Ved indførelse og udbygning af telekørsel i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler for åbningstid, der indgår i det fælles koncept
- En bus i fast rute, der for det meste er tom, kan erstattes af kørsel, når der er behov. Det giver kommunen eller regionen en økonomisk besparelse samtidig med, at der stadig tilbydes kollektiv transport
- Servicestandarder, priser, betaling og rejseregler fastsættes af FynBus' bestyrelse
- Områdeinddeling og -størrelse besluttet af kommunen
- Telekørsel er flextrafikørsel (bestillingskørsel), og da FynBus allerede tilbyder anden flextrafikørsel (f.eks. handicapørsel, siddende patientbefordring, lægekørsel m.fl.), kan der laves samkørsel og kørselsoptimering inden for fastsatte serviceniveauer

Figur 27: Visualisering af bestillingsprocessen (fra Faaborg-Midtfyn Kommunes telekørselsfolder)



Figur 28: Diagram over brugen af telekørselstyper i 2017



Telekørsel består i 2017 af ordningerne:

Teletaxi

Teletaxi er den mest udbredte form for telekørsel. Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kan bestilles via telefon, app eller computer.

Telecity

Telecity minder om Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen

er afgrænset til 1-2 teleområder i/omkring en større by.

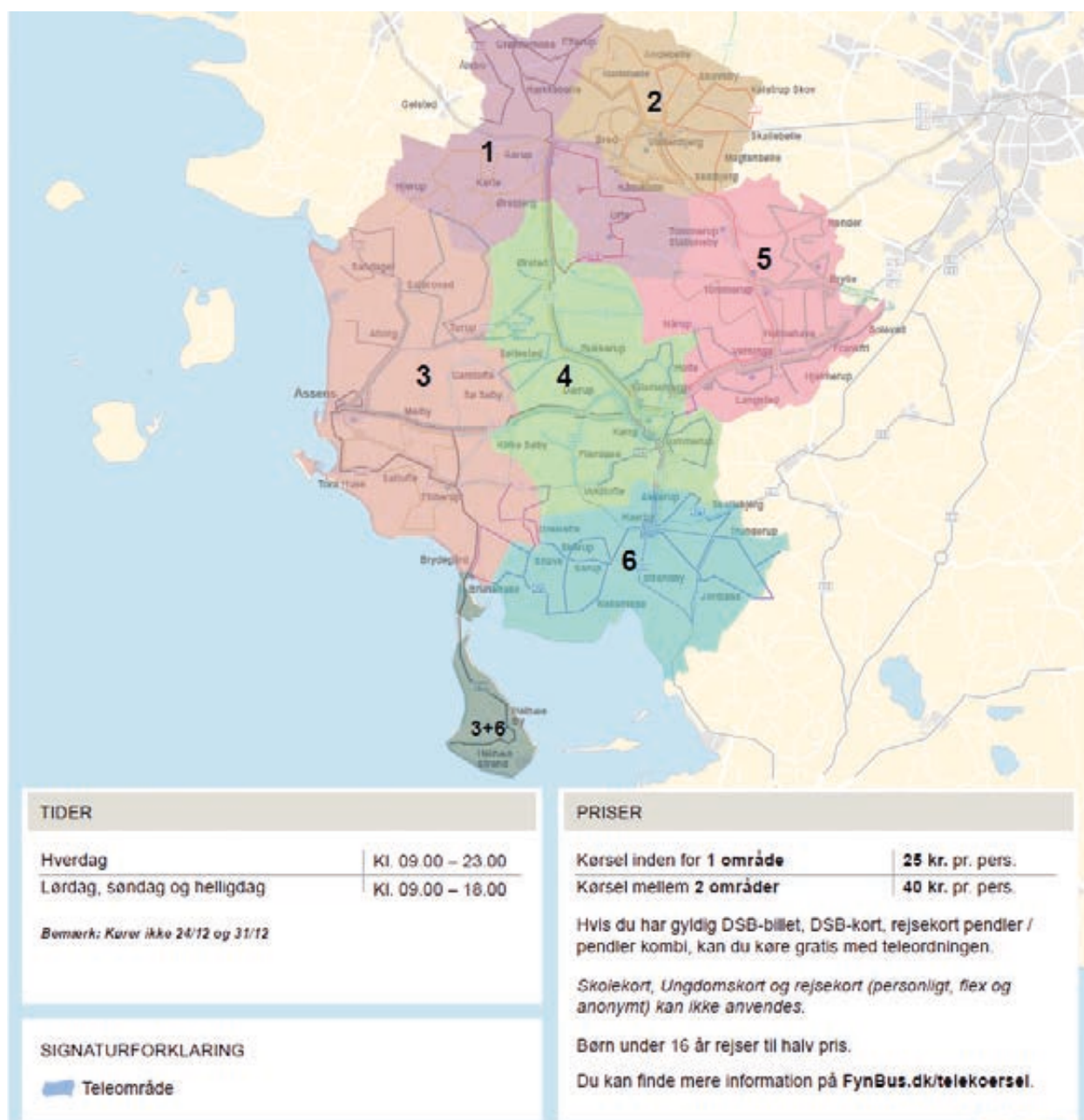
Telerute

Telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute uden for busrutens åbningstid).

Telependler

Telependler er en tilbringerløsning, der bringer kunden til/fra et stoppested (et "knudepunkt" – se kapitlet Terminaler, knudepunkter og stoppesteder), hvorfra kunden kan komme videre med bus eller tog.

Figur 29: Udklip fra køreplan Assens der viser teleområderne



Telependler er, som navnet antyder, et tilbud målrettet pendlere. Teletaxi og Telecity er i højere grad målrettet fritids- og ærindekørsel.

Telependler bruges blandt andet sammen med uddannelsesruterne. 6 kommuner tilbyder i starten af 2018 Telependler. COWI har i forbindelse med evaluering af uddannelsesruterne i 2018 anbefalet, at alle kommuner tilbyder Telependler.

I tabel 13 ses hvilke typer af telekørselstilbud, der benyttes i de fynske kommuner i starten af 2018.

Tabel 13: Oversigt over kommunernes Telekørselstilbud primo 2018.

Assens Kommune	Middelfart Kommune	Region Syddanmark	Nordfyns Kommune
Teletaxi	Teletaxi	Telerute Bøjden Færgehavn	Teletaxi
Telependler	Telecity	Telerute Spodsbjerg	Telependler
Nyborg Kommune	Faaborg-Midtfyn Kommune	Odense Kommune	Svendborg Kommune
Teletaxi	Teletaxi	Teletaxi Kirkendrup	Teletaxi
Telerute 161-162	Telerute Bøjden Færgehavn	Teletaxi Torpegården	Telecity
Telependler	Telerute 161-162	Teletaxi Sanderum	Telerute Spodsbjerg
	Telependler	Telerute Landbrugsvej	Telerute Åbyskov
		Telerute 161-162	Telependler
Langeland Kommune	Kerteminde Kommune		
Telerute Spodsbjerg	Teletaxi		
	Telependler		

Nyt koncept til byområder

Som en konsekvens af tilpasninger af bybusnettet til letbanen i Odense, vil der blive arbejdet med yderligere et telekørselsprodukt, der kan bruges til betjening af større områder, hvor buskørsel ikke er effektiv.

I planlægningen skal det fastlægges, om der skal tilbydes alternative rejsemuligheder fx kørsel til bydelscentre fremfor bymidten. På samme måde skal der tages stilling til, om det skal være et generelt koncept der også bruges til tilbringerkørsel, hvor gangafstanden er lang for svage kundegrupper.

Erfaringerne med de forskellige løsninger i Odense er, at de ikke er meget benyttet. Det kan dog godt være et udtryk for behovet, og der skal derfor ske en markedsafklaring.

Sluttelig skal det afdækkes, om der kan laves forbedrede løsninger i forhold til bestilling, og om der kan laves en forretningsmodel, fx med et abonnement for en periode, som kan mindske behovet for kommunalt tilskud og øge fleksibiliteten.

I konceptudviklingen kan forsøg med førerløse busser indgå.

Den Samlede Rejse: Telekørsel i Rejseplanen

FynBus arbejder via det nationale projekt "Den Samlede Rejse" på at kunne vise kunderne telekørsel i Rejseplanen fra 2018.

Da Telekørsel som kørselstype adskiller sig fra de typer kørsel, som kunderne er vant til at finde i Rejseplanen, vil det kræve særskilt kommunikation, der sikrer en forventningsafstemning med hensyn til bestilling, afhentning, ankomst, ventetid, omvejskørsel mv.

Telekørslen bliver i højere grad udstillet som en integreret del af det kollektive trafiktilbud, der vises, når der ikke er et rutebundet tilbud som f.eks. bus eller tog. Det vil give både kunderne og ejerne et bedre samlet overblik over det aktuelle serviceniveau med kollektiv trafik, da et opslag på Rejseplanen på et givet tidspunkt vil vise mulighederne med både rutebunden transport og Telekørsel.

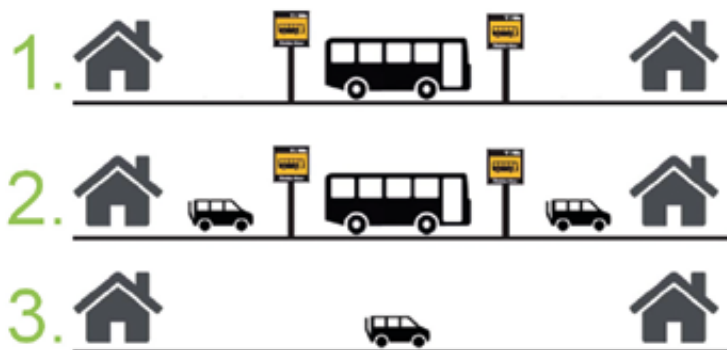
Nye kunder vil måske få øjnene op for Telekørsel, og det kan betyde øget brug. Telekørslen vil også, når det er muligt, blive vist i sammenhæng med f.eks. bus og tog, hvilket også kan betyde generel øget brug af den kollektive transport. Som tilbringerkørsel, hvor kunden bringes til/fra et stoppested, kan Telekørsel

også betyde et forbedret samlet tilbud til rejsende til/fra tyndtbefolkede områder, da Rejseplanen nu vil kunne vise den samlede rejse for kunden.

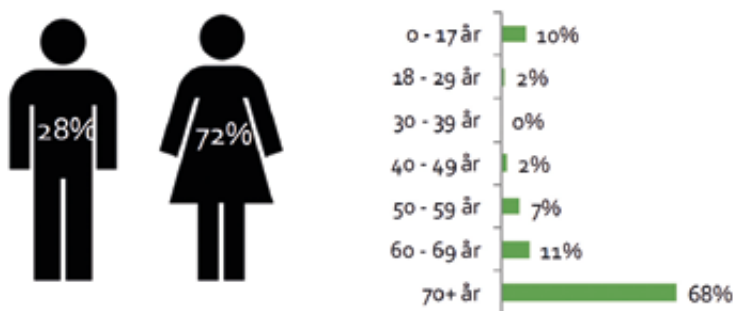
Rejseplanen vil fremvise Telekørsel, når rejsetiden bliver kortere end med den traditionelle kollektive transport. Rejseplanen foretager dermed en "visiteringsvurdering" af kundens transportmuligheder på det givne tidspunkt og strækningen. FynBus har valgt, at Rejseplanen som udgangspunkt skal give første prioritet til almindelig rutebunden transport, anden prioritet til Telekørsel som tilbringerkørsel og tredje prioritet til Telekørsel uden rutebunden transport.

Denne "geovisitering" giver også grund til overvejelser vedrørende målgrupperne for brug af Telekørsel. Den aktuelle brug af kørselstypen Teletaxi viser f.eks. en anden aldersfordeling end aldersfordelingen på brug af bus.

Figur 30: FynBus' prioritering af kørsel i Rejseplanen.



Figur 31: Brugere af teletaxi, Wilkes kundetilfredshedsundersøgelse 2017.



På figur 31 ses, at Teletaxi i høj grad benyttes af aldersgruppen 70+. Denne målgruppe kan foretrække Telekørsel, da komforten og trygheden er højere end ved buskørsel. Da Telekørsel er et åbent tilbud, visiteres der ikke på andre kriterier i Rejseplanen end rent "transportøkonomiske" som f.eks. rejsetid.

Der vil derfor i den kommende trafikplanperiode skulle tages stilling til, om der uden for Rejseplanen fortsat skal stilles et Telekørselstilbud til rådighed, hvor der ikke ses på, om der er mulighed for at rejse med bus i stedet.

De tekniske muligheder, som Rejseplanen tilbyder for at fremvise Telekørsel, udvikles som nævnt som led i en national udvikling. Teknikkens muligheder og begrænsninger samt kundernes reaktioner på Telekørsel i Rejseplanen vil gøre det oplagt løbende at revidere det fælles Telekørselskoncept.

Mobilitetstrends

Mobilitet ses typisk som en af forudsætningerne for samfundets økonomiske vækst, og enhver region og kommune er derfor som udgangspunkt interesseret i at sikre høj mobilitet. Den kollektive transport medvirker traditionelt til at sikre mobilitet. Når der i disse år på mobilitetsområdet sker teknologisk udvikling på flere forskellige områder, så vil det også forandre den kollektive transport. FynBus vil derfor naturligt have en opgave i at følge med i udviklingen.

Trængsel på vejene er et stigende problem, og er derfor en udfordring for mobiliteten. Mange ser mod den teknologiske udvikling som en løsning på trængselsproblemerne. Men flere eksperter ser ikke tegn på, at den teknologiske udvikling vil løse trængselsproblemerne. En ekspertgruppe nedsat af regeringen har i marts 2018 udgivet rapporten *"Mobilitet for fremtiden,"* hvori de konkluderer:

"I FREMTIDEN KAN VI FORVENTE STIGENDE TRAFIK OG MARKANT STØRRE TRÆNGSELSPROBLEMER, SOM IKKE LØSES AF AUTOMATISERINGEN. ØGET VELSTAND OG BEFOLKNINGSVÆKST VIL ØGE TRANSPORTEFTERSØRGSLEN. SAMMEN MED URBANISERINGEN VIL DET FØRE TIL MARKANT MERE TRÆNGSEL, SÆRLIGT I OG OMKRING DE STØRSTE BYER. FORMENTLIG VIL HVERKEN DELEBILER ELLER AUTOMATISERING AF BILERNE GØRE PROBLEMERNE MINDRE."

(Mobilitet for fremtiden s. 11)

Men selvom den teknologiske udvikling måske ikke løser trængselsproblemerne, så vil den måske medvirke til at dække mobilitetsbehov. Hvis man groft skelner mellem 2 hovedtrends, så kan man sige, at der sker udvikling inden for "selvkørende biler" og "digitalisering" (de fleste rapporter laver ikke så groft et skel, men her i Trafikplanen er det ikke hensigten at give en meget detaljeret redegørelse for trends).

Selvkørende biler

I rapporten *"Mobilitet for fremtiden"* peges der på, at man kan se udviklingen mod selvkørende inden for 4 områder: Privatbiler, taxaer, lastbiler og kollektiv transport. Det vurderes i rapporten, at privatbiler er det område, hvor udviklingen er sværest. Taxaer og kollektiv transport vil have en høj økonomisk fordel af at kunne undvære chaufførlønnen, og førerløs transport er umiddelbart teknologisk lettere at indsætte i et afgrænset geografisk område og/eller en fast rute, hvor infrastrukturen kan tilpasses. Uanset er det dog svært at sige noget om tidsperspektivet, og forskellige eksperter er ikke enige.

"Førerløse minibusser er allerede på markedet og kan benyttes til nicheopgaver. Men busserne kan endnu kun køre langsomt og er dyre i drift, så der er teknologisk et stykke vej til drift på almindelige busruter. Når teknologien er klar, er bussernes størrelse formentlig et underordnet problem. De store busproducenter udvikler og tester også automatisering af store busser." (Mobilitet for fremtiden s. 13)

Det er i øvrigt tankevækkende, hvor højt mange passagerer vurderer chaufførens rolle og betydning, når FynBus laver kundetilfredshedsundersøgelser.

FynBus har ikke umiddelbart planer om forsøg med førerløse køretøjer i trafikplanperioden, men holder sig orienteret om udviklingen på området, og kan evt. indgå som partner i afgrænsede forsøgsprojekter på initiativ fra ejerkredsen.

Digitalisering

Koncepterne "Samkørsel" og "Delebiler" bliver lettere for borgerne at udnytte, jo bedre tilgængeligheden vises på digitale platforme som f.eks. smartphones. Samkørsel er f.eks. i høj grad betinget af, at kunde og chauffør kan finde hinanden på det rigtige tidspunkt (men også på en måde, hvor det giver økonomisk og tidsmæssig mening for chaufføren).

FynBus er medejer af Rejseplanen. Rejseplanen har over 30 mio. opslag på rejser hver måned, og er dermed Danmarks største offentlige internetservice. Rejseplanen har et strategisk mål om at være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, og at alle mobilitetsformer og udbydere bliver tilsluttet Rejseplanen. Rejseplanen er dermed en hovedaktør, når det drejer sig om mobilitet i Danmark under den trend, der her kaldes "digitalisering".

FynBus vil i trafikplanperioden arbejde videre med de muligheder, som Rejseplanen giver. Det sker som allerede nævnt f.eks. ved også at fremvise Telekørsel i Rejseplanen. FynBus' ejere har med Telekørsel i Rejseplanen mulighed for at give kunderne

Figur 32: Alle mobilitetsformer skal vises i Rejseplanen



den oplevelse, at man altid får et rejseforslag, når man søger i Rejseplanen. Når Rejseplanen gradvist får tilsluttet flere mobilitetsformer også fra private aktører, vil kunderne således kunne vælge mellem disse nye muligheder og de velkendte FynBus-tilbud, se figur 32.

Rejseplanen fortæller i dag ikke, om der er mulighed for at få en plads f.eks. i bussen. For at kunne vise dette, kræver det også, at transportleverandøren har data på det. FynBus har i flere år været med til at gå forrest i arbejdet med at kunne levere pålidelige kapacitetsdata, og dette arbejde vil fortsætte.

For at fremvise sit kørselstilbud i Rejseplanen er der specifikke krav til de data, der sendes til Rejseplanen.

I Rejseplansamarbejdet er det besluttet, at Nordjyllands Trafikselskab (NT) skal være pilotvirksomhed for en løsning, som er tilgængelig for alle trafikselskaber i 2019.

En af NT's erfaringer er, at der er et omfattende arbejde med at indgå aftaler med de lokale aktører, der kunne tænkes at udstille services på Rejseplanen – for eksempel Fyns forskellige taxivirksomheder, GoMore, delecykler, lokale samkørselsordninger med mere.



6 TERMINALER, KNUDEPUNKTER OG STOPPESTEDER

En væsentlig del af trafiksystemet er den infrastruktur, der tilbydes i form af terminaler, knudepunkter og stoppesteder.

Det er kommunerne, der har ansvaret for denne del af infrastrukturen og kommunerne har i fællesskab udarbejdet Infrastrukturstrategien "Fyn i bevægelse", der fastlægger rammer for især terminalerne og store knudepunkter.

FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsopdeling, der er beskrevet i strategien, og vil ud fra denne arbejde videre med en designmanual og en fælles standard og kategorisering af stoppesteder. Dette skal lægge rammerne for udviklingen af området, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne.

Klassifikation af stoppesteder

FynBus har arbejdet med en strategi for opdatering af de fynske busstoppesteder siden 2011, hvor man igangsatte en større undersøgelse som en del af projektet 'Bedre stoppesteder på Fyn og Øerne'. Undersøgelsen viste, at mange af de fynske stoppesteder uden for de større byer er i ringe forfatning. Og at de ligefrem kan virke afskrækkende på potentielle buskunder. Stoppestederne har desuden store variationer i udstyrsniveau. Det 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 aktuell 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. Et kvalitetsløft med henblik på at ensrette stoppesteddesignet såvel som at øge komforten i ventefaciliteterne skal både forbedre FynBus' image, tiltrække flere kunder og sikre en fastholdelse af de nuværende kunder.

Gennem flere kundeundersøgelser har FynBus afdækket, at kunderne mener, at tre områder har indflydelse på indretningen af det gode stoppested:

- **Tilgængelighed:** Man kan komme nemt og sikkert til stoppestedet (fast belægning, afgrænset fra øvrig trafik og ingen niveauforskelle)
- **Fysisk udstyr:** Læ fra vejr og vind, mulighed for at sidde ned, vedligehold og tilstrækkelig belysning (tryghed)
- **Trafikinformation:** Der er passende og opdateret (information om hvor man befinder sig, og hvilke ruter der betjener stoppestedet, og hvor de kører hen – og hvornår de kører.)

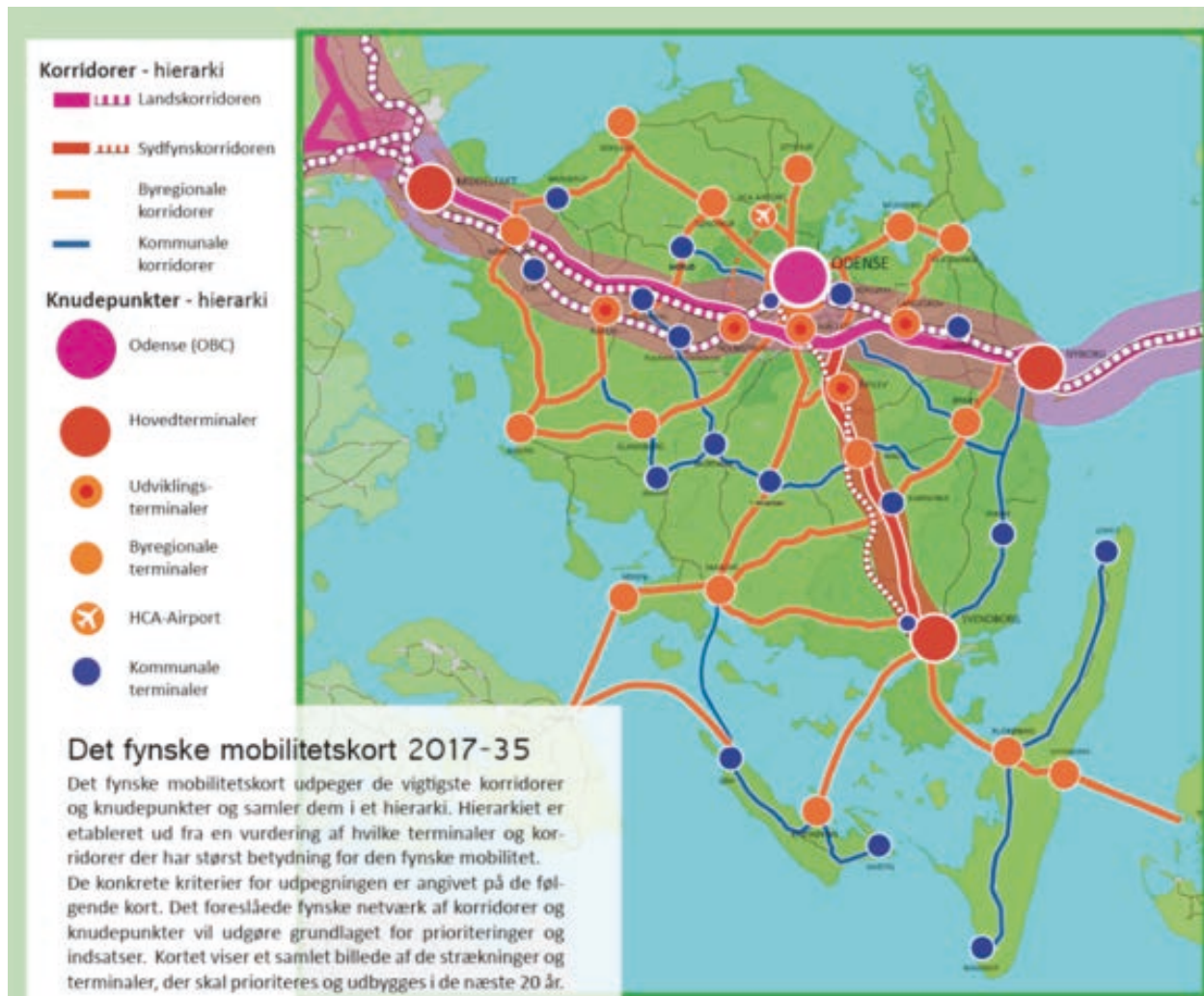
Samtidig med dette arbejde har de 10 fynske kommuner samarbejdet om at skabe en langsigtet fælles handlingsplan for den fynske infrastrukturudvikling. Dette er udmundet i infrastrukturstrategien 2017-2035 'Fyn i bevægelse'. Strategien beskriver, hvorledes Fyn kan udnytte sit potentiale og sikre udvikling i såvel bosætning som arbejdsmarked gennem visioner for styrket fremkommelighed og mobilitet på tværs af de fynske kommunegrænser.

Som det ses på mobilitetskortet på figur 33 opererer infrastrukturstrategien "Fyn i bevægelse" med fire typer af terminaler; hoved-, udviklings-, byregionale og kommunale terminaler. Odense Banegårdcenter er det vigtigste knudepunkt, og udgør sammen med Middelfart, Nyborg og Svendborg de fire hovedterminaler på Fyn.

Herunder kommer en række udviklingsterminaler, der kan videredirigere trafikstrømme fra det sydlige, østlige og vestlige Fyn til/fra det fynske motorvejsnet og jernbane, Odense og OBC. Heri ses potentiale for optimale muligheder for skift mellem de forskellige transportformer. De fem udviklingsterminaler er Aarup, Hjallesø, Langeskov, Årslev og Holmstrup. Næste lag er de 14 byregionale terminaler, der er kendetegnet ved en stærk relation til det nære opland og til de fire hovedterminaler særligt Odense (OBC). Her skal skabes et attraktivt omstigningsmiljø for lokale såvel som byregionale rejser. Kerteminde, Bogense, Assens og Rudkøbing er eksempler på byregionale terminaler.

Sidste lag er de kommunale terminaler, som samler store lokalområder og skaber kobling til de byregionale terminaler.

Figur 33: Det fynske mobilitetskort, Infrastrukturstrategien "Fyn i bevægelse"



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 vil gerne understøtte terminaludpegningen i infrastrukturstrategien i regi af Byregion Fyn. Derfor mener FynBus, at en mulig klassifikationsmodel som integrerer begreberne terminaler, knudepunkter og stoppesteder med angivelse af krav til udstyrsniveau, kunne udfoldes som beskrevet i Tabel 14.

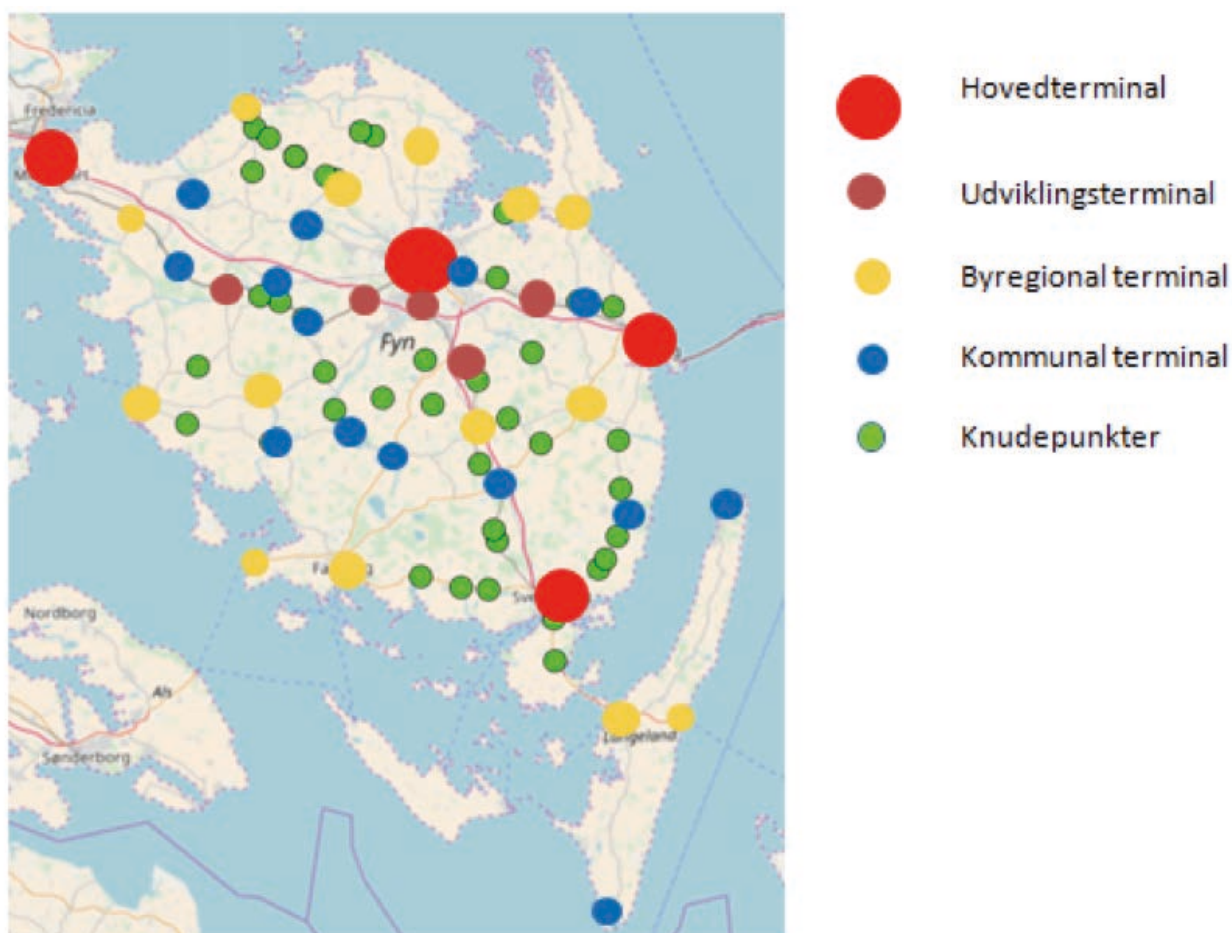
Tabel 14: Klassifikationsmodel

Kategori	Udpegninger	Udstyrsniveau
Hovedterminal	Odense (OBC), Middelfart St., Nyborg St., Svendborg St.	
Udviklingsterminal	Aarup St., Hjallesø St., Langeskov St., Årslev St., Holmstrup St.	
Byregional terminal	Kerteminde, Munkebo, Otterup, Sønderø, Bogense, Nørre Aaby St., Assens, Glamsbjerg, Ringe St., Ørbæk, Faaborg, Bøjden, Rudkøbing, Spodsbjerg.	Krav til udstyrsniveau er under udarbejdelse i regi af Byregion Fyn.
Kommunal terminal	Morud, Vissenbjerg, Brenderup, Ejby, Tommerup St., Korsløkke, Ullerslev, Hillerslev, Brobyværk, Haarby, Kværndrup St., Gudme, Lohals, Bagenkop.	
Knudepunkt	Ca. 50 stk. bl.a.: - Svendborg V - Telekørselsstoppesteder, som ikke kan indplaceres i en højere kategori - Større stoppesteder i Odense, fx Hans Mules Gade, TBT-gade og Odense Zoo - Fra 2020 desuden flere letbanestationer som Tarup Center, Korsløkke, Rosengårdcentret, SDU.	Cykelparkering Læskærm med bænk og lys Fast belægning Skærm med infoopslag og realtidsvisning Fane med navn Telekørsels-/DSR-skiit, hvor det er relevant Evt. buslomme
Stop	Ca. 2000	Afgangstavle QR-kode Stander med fane Evt. læskærm med bænk og lys Evt. mindre cykelparkering Evt. fast belægning
Ministop	Ca. 500	QR-kode Stander med fane
(virtuelt stop)	-	Ingen fysisk markering – et geografisk koordinat

Identifikation af knudepunkter

Som en del af trafikplanarbejdet har FynBus været i dialog med kommunerne om indsatsområder for planarbejdet 2018-2021. Også i forhold til udpegning af, hvilke af de nuværende stoppesteder, der skal klassificeres som knudepunkter. På kortet i figur 34 ses, hvordan de udpegede terminaler og knudepunkter fordeles sig på Fyn. De udpegede knudepunkter er i dag identiske med de nuværende telependlerstoppesteder. Der vil i planperioden blive foretaget en revidering af disse, da der pt. pågår et arbejde med udvælgelse af knudepunkter i projektet 'Den samlede rejse'.

Figur 34: Kort over terminaler og knudepunkter



Samarbejdsmodel på stoppestedsområdet

FynBus tilslutter sig den terminal- og knudepunktsopdeling, der er beskrevet i Byregion Fyns infrastrukturstrategi "Fyn i bevægelse", og vil ud fra denne strategi arbejde videre med en designmanual og en fælles standard for forskellige kategorier af stoppesteder. Dette arbejde lægger rammerne, og kommunerne kan ud fra fælles indkøbsaftale indkøbe udstyr til stoppestederne i det omfang og i det tempo, som den enkelte kommune ønsker.

Et sådant samarbejde vil fokusere på de stoppesteder, der ikke allerede er underlagt fastlagte bydesigns, som fx i Odense og Middelfart.



7 PRODUKTER, INDDRAGELSE, INFORMATION OG MARKEDSFØRING

FynBus' bestyrelse har i december 2017 vedtaget en strategi for 2018-2020, der har som samlende ambition, at det skal være nemmere for kunderne at anvende den kollektive trafik. En række fokusområder i denne strategi retter sig mod det udbud af billetprodukter, som FynBus tilbyder.

Efter indførelsen af rejsekortet og konverteringen af alle væsentlige billetprodukter til rejsekort-platformen, er rejsekortet nu fuldt indfaset på Fyn. Webshop og app anvendes som supplerende billetteringsformer, og det er stadig muligt at købe kontantbilletter i busserne.

FynBus vil også i den kommende periode arbejde med takster som et strategisk værktøj til at tiltrække og fastholde kunder, påvirke passageradfærd og øge selvbetjeningsgrad og

indtægter. Det er målet, at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i slutningen af 2020, samtidig med at andelen af kunder, der betaler kontant, skal under 5 %.

I trafikplanperioden vil FynBus desuden undersøge muligheden for at indføre frit flow i busserne, dvs. at kunderne kan gå ind og ud af alle bussens døre - både for at gøre det nemmere at tage bussen, men også for at bringe rejsetiden ned.

En del af strategiens ambitioner om at gøre det nemmere at tage bussen handler også om at gøre det nemmere at finde ud af, hvor og hvornår busserne kører. Men også at gøre potentielle kunder bevidste om hvornår det er fordelagtigt at vælge bussen, fx frem for bilen.

Produkter, salg og billettering

FynBus har siden 2008 haft ét sammenhængende takst- og billetsystem for hele Fyn og Langeland. I 2017 blev det hidtidige billetsystem, der blev installeret i de første busser i 2002, udskiftet med det landsdækkende rejsekort. Alle relevante billetprodukter er nu konverteret til rejsekort-platformen.

Hvor FynBus tidligere selv stod for hele backend-systemet, datahåndteringen og udstedelsen af kort, er dette nu i al væsentlighed lagt over til Rejsekort A/S. Det er således Rejsekort A/S, der håndterer informationer om indtægter og kundernes rejseadfærd.

I 2009 indførte FynBus som det første trafikselskab i Danmark SMS-billetter, og fra 2011 har det været muligt at købe Mobilbilletter via smartphone-app. I 2017 blev FynBus' app opgraderet til blandt andet at kunne håndtere MobilePay, og en ny webshop blev introduceret. SMS-billetten er derfor nedlagt fra 1. marts 2018.

Takst Vest

I august 2015 fremkom Rigsrevisionen med en kritik af taksterne i den kollektive trafik som værende ulogiske og uigennemskuelige. På den baggrund har trafikselskaberne i Danmark sammen udarbejdet en ny og enklere takstmodel. For trafikselskaberne Øst

for Storebælt har det betydet implementering af Takst Sjælland i 2017, mens den fælles takstmodel vest for Storebælt; Takst Vest, blev implementeret 18. marts 2018.

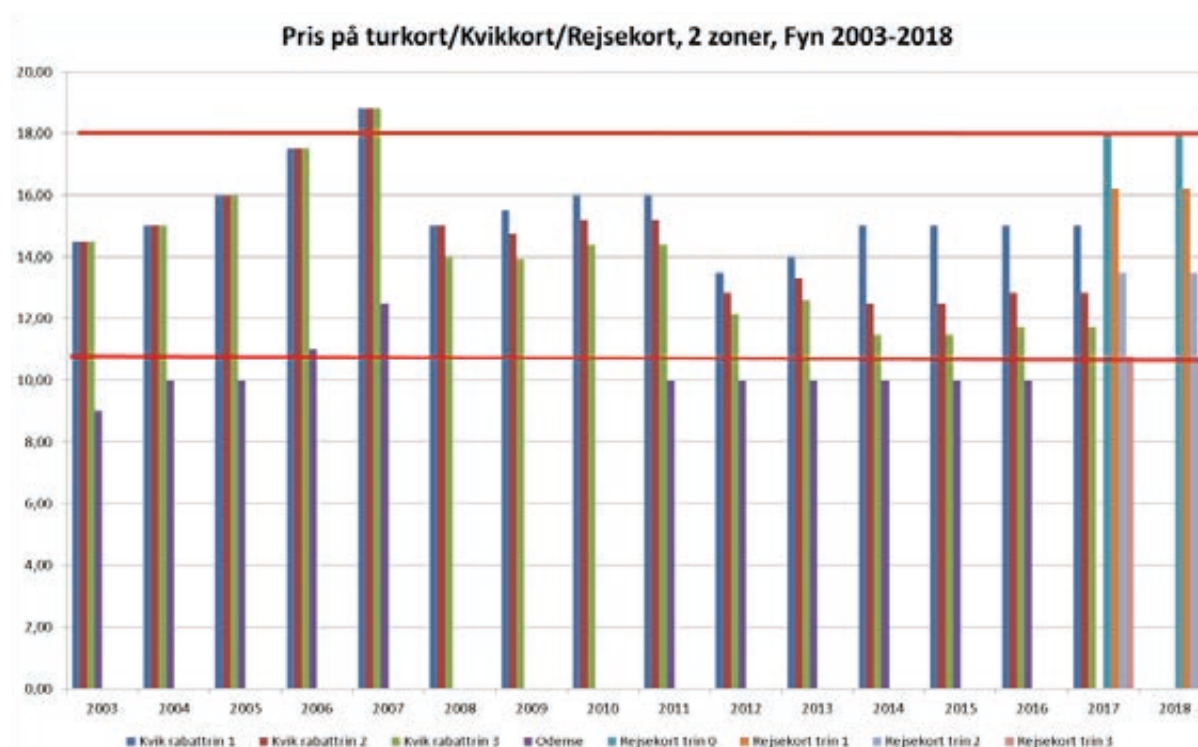
Takst Vest har sikret:

- Enklere takstsystem
- Begrænsede kundekonsekvenser
- Bevare provenuneutralitet (ingen skjulte takststigninger)
- Bevare lokale og selskabsspecifikke frihedsgrader

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

Takstreformerne giver fortsat FynBus mulighed for at tilbyde kunderne et stabilt lavt takstniveau, svarende til den udvikling, der fremgår af figur 35. Prisen for en 2-zoners rejse på klippekort/KVIKkort/rejsekort har været stabil frem til indførelsen af rejsekortet, hvor prisdifferentieringen mellem høj- og lavfrekvente rejser er blevet større. I Odense har mange oplevet en prisstigning efter Odense Kommunes rabatorgning 'Odense for en 10'er' blev ophævet.

Figur 35: Priser på klippekort/kvikkort/rejsekort 2 zoner, Fyn 2003-2018.



FynBus vil også fortsat kunne tilbyde kunderne relevante kommercielle produkter

FynBus vil i planperioden arbejde på at gøre det så enkelt som muligt at få den rigtige billet til ens rejsebehov, 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 billetteringen som muligt flyttet over på rejsekort. Mobil-app og webshop vil fungere som supplerende salgskanaler for de produkter, der ikke er tilgængelige i rejsekortsystemet. FynBus arbejder desuden for at sikre en fuld integration mellem Rejseplanen og FynBus' salgskanaler.

Det er stadig muligt at købe kontantbilletter i busserne, men FynBus har et mål om at reducere antallet af rejser med kontantbilletteringer til 5 % med udgangen af 2020.

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 chauffører.

Takster som strategisk styringsværktøj

Taksterne fungerer hos trafikselskaberne som styringsværktøj i forhold til:

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

Trafikselskaberne har i henhold til lov om trafikselskaber selv takstkompetencen, men er overordnet bundet til et takststigningsloft, der fastlægges af staten og som svarer til udviklingen i pris- og lønindekset. Derudover har FynBus tilsluttet sig takstprincipperne i Takst Vest.

Frit Flow

Et strategisk mål er at søge at nedbringe rejsetiden – målet er 10 % på udvalgte strækninger. Signalprioritering og kapacitetsstyring indgår naturligvis heri. Herudover overvejes i planperioden, om der skal være "Frit Flow" med ind- og udstigning af alle døre i busserne. I Odense vil det være den løsning, kunderne alligevel udsættes for, når letbanen kører i 2020. Her sker billettering på perronerne, som det allerede kendes fra tog.

I det nuværende flow kommer alle kunderne forbi chaufføren, og der gennemføres herudover billetkontrol af FynBus' kontrollører. Hvis Frit Flow indføres, som det fx kendes fra linie 5C i København, øges mulighederne for snyd. Frit Flow vil derfor medføre behov for øget kontrollørindsats.

Til gengæld vurderer COWI i en undersøgelse foretaget for MOVIA, at der kan spares 4 % køretid for busserne – og dermed sparet rejsetid for kunderne.

I løbet af 2018 skal det besluttes, om Frit Flow skal indføres og evt. hvor – Odense Kommune er oplagt, men det er bybusserne i Svendborg måske også.

Inddragelse

FynBus arbejder målrettet med gennemsigtighed for og inddragelse af alle relevante interessenter herunder ejerne, borgerne, kunderne og chaufførerne. Formålet er at inddrage alle relevante interessenter i planlægningen af den kollektive busstrafik.

Mange mennesker i og omkring busserne har en viden, der kan bruges til at gøre det endelige produkt bedre. Borgere og kunder har ønsker og forslag til, hvor og hvornår busserne skal køre for at dække deres behov, mens chauffører og entreprenører ligger inde med værdifuld viden om, hvordan f.eks. køreplanerne kan blive bedre, så forsinkelser undgås. Endelig ligger mange indirekte brugere som f.eks. skoler og uddannelsesinstitutioner inde med viden om, hvad der fungerer og ikke fungerer.

I de sidste mange år har FynBus arbejdet med at indsamle så meget input som muligt for at skabe et endnu bedre trafiktilbud, herunder endnu bedre køreplaner. Nøglen er, at interessenterne er villige til at dele, og FynBus er villige til at lytte.

Input fra ejerne

En væsentlig kilde til viden om, hvad der fungerer og ikke fungerer, er via ejerne og ejernes eksterne samarbejdspartnere. Når lokale ruter skal omlægges, eller lokale køreplaner laves om, sker det i tæt samarbejde med repræsentanter fra kommunerne, fra skolerne og fra uddannelsesinstitutionerne i området. Målet er at få bussen og hverdagen til at hænge logisk sammen. I tiden mellem køreplansskift er der også tid

og plads til dialog og vidensdeling. FynBus besøger fast de enkelte kommuner for at drøfte planlægning og økonomi på et overordnet niveau. I det daglige arbejde omkring køreplaner samarbejder FynBus' planlæggere med de kommunale repræsentanter i forvaltningerne, og 3-4 gange om året er FynBus vært for erfa-møder, hvor ejer-repræsentanter og relevante repræsentanter fra FynBus' ledelse mødes og udveksler nyheder, ønsker og erfaringer. Alt sammen initiativer, der sikrer det løbende samarbejde mellem FynBus og ejerne.

Input fra chaufførerne

FynBus arbejder også målrettet med at inddrage chaufførerne. Alle chauffører kan via webportalen VoresFynBus læse nyheder, debattere og dygtiggøre sig indenfor relevante discipliner som f.eks. produktkendskab, kundeservice, færdselsregler og lignende. Det er også her, at chaufførerne kan kommentere på de enkelte køreplaner på ruteniveau og komme med input til forbedringer eller ønske om forandringer.

FynBus har også et chaufførpanel bestående af chauffør- og ledelsesrepræsentanter fra de større entreprenører, der mødes cirka 4 gange om året. Her kan de komme med input til kommende markedsførings- og adfærdskampagner, produkter og lignende.

Endelig inddrages chaufførrepræsentanter i køreplanarbejdet, nemlig når de såkaldte ruterepræsentanter mødes med FynBus' planlæggere, som en del af køreplanprocessen.

Input fra kunder

FynBus var det første trafikselskab i Danmark, der inviterede kunderne med i "maskinrummet" for at få hjælp til arbejdet med at lave gode køreplaner, der var afstemt kundernes ønsker og behov. Det skete i 2009, som led i en større omlægning af den regionale bustrafik. Siden da har det været muligt for alle FynBus' kunder at blande sig. Via FynBus' hjemmeside har kunderne mulighed for at komme med ønsker og forslag til den enkelte busrute. Det benytter mange kunder sig fortsat af. De har nemlig set, at det faktisk nytter noget at blande sig og komme med konstruktive input.

Også i forbindelse med større markedsføringstiltag har FynBus god glæde af kundernes inputs via fokusgruppeinterviews, hvor mange kunder heldigvis gerne melder sig og kommer med gode forslag og tips til FynBus.

Over 15.000 kunder og brugere følger FynBus' facebookside (Figur 36), som også er en kilde til meget værdifuldt input. Det er typisk her, at FynBus første gang hører om f.eks. overfyldte busser til Syddansk Universitet. Tonen er god, og der er en fin forventningsafstemning mellem FynBus og kunderne.

Endelig benytter mange kunder sig også af muligheden for at skrive til FynBus via mail og brev for at kommentere stort og småt. Dette er også værdifuldt input, der bliver læst og håndteret i tæt samarbejde med FynBus' drift- og kvalitetsenhed og busentreprenørerne.

Figur 36: FynBus' facebookside

Måling af kundetilfredshed

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

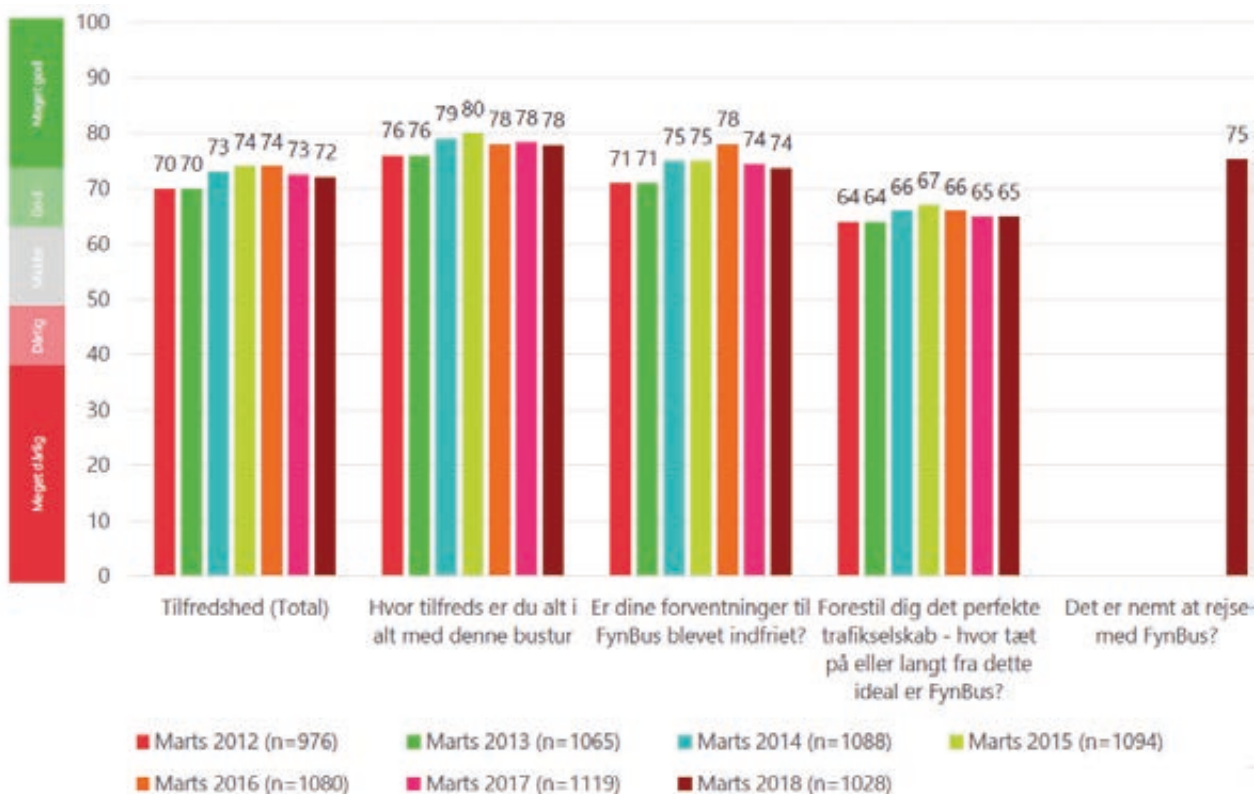
Hvert år gennemføres 4 tilfredshedsmålinger, der alle er koblet til kontrakterne med de entreprenører, der kører efter incitamentskontrakter, dvs. at en del af entreprenørernes betaling for buskørslen er afhængig af kundernes tilfredshed.

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

Generelt er FynBus' kunder meget tilfredse med FynBus. Det viser udviklingen i kundetilfredsheden, der over de seneste mange år har fundet et stabilt højt leje – se figur 37. Dog har FynBus mærket resultaterne af hyppige køreplansskifter og ruteomlægninger i især Odense over de sidste par år. Dette i form af faldende tilfredshed, men optimismen er fortsat i behold i de fynske busser. For nok er tilfredsheden faldet, men kundernes tilfredshed bor stadig i den høje ende af skalaen.

FynBus interesserer sig meget for kundernes tilfredshed, og de årlige målinger bruges som input i det fortsatte arbejde med at sikre en høj kvalitet, og dermed at mange kunder fortsat finder det interessant at benytte bussen.

Figur 37: Uddrag fra FynBus' kundetilfredshedsundersøgelse



Information og markedsføring

Kendskab er en afgørende forudsætning for at folk bruger den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland. Ved jeg ikke, at bussen kører, er den heller ikke med i mine planer og overvejelser.

Kunderne skal kende den kollektive trafik, og de skal samtidig være så trygge ved den, at de indtænker den som en af mulighederne, når de skal afsted, og skal træffe valget; skal det være bilen, cyklen eller bussen?

Øge kendskabet til FynBus i befolkningen

Selvom fynboerne udmærket genkender de grønne fynbusser i landskabet, og selvom mange kunder finder vejen til bussernes bløde sæder, hvad enten de skal på arbejde, i skole eller en tur til byen, er der stadig plads til flere kunder i busserne. For folk der ikke bruger busserne, er der imidlertid mange barrierer, som skal nedbrydes, og det gøres blandt andet ved at få de lokale medier til at skrive om busserne, ved at promovere services og ydelser gennem avisannoncering og ved at være til stede i lokalmiljøet.

FynBus iværksætter løbende mange forskellige kampagner, der har til formål at øge kendskabet til den kollektive trafik. Det kan for eksempel være lokalrettede kampagner med fokus på mulighederne i nærområdet eller på priserne med udgangspunkt i nærområdet. Det kan være kampagner, der har til formål at få folk til at tage bussen i ferierne eller øge kendskab til den lokale teletaxi-ordning. Oftest vil de lokale tiltag blive suppleret med at FynBus' kundeambassadører kommer til byen og taler med borgerne lørdag formiddag, når de alligevel er i det lokale supermarked for at handle.

Endelig iværksætter FynBus også større reklamekampagner, som borgerne møder som reklamer på tv, i radioen, i lokalavisen eller måske på Facebook – se eksempler på udvalgte kampagner og øvrige markedsføringstiltag på figur 38 til 40.

FynBus har desuden et tæt samarbejde med den fynske presse, der løbende hjælper med at løfte gode historier ud til borgerne. Også det medvirker til at forøge kendskabet til den kollektive trafik.

Endelig har FynBus også sine egne mediekanaler, som benyttes til at udbrede kendskabet; nemlig sin egen Facebook-side, digitale skærme i regionalbusserne samt i bybusserne i Odense og Svendborg og desuden sit eget elektroniske nyhedsbrev, der har over 6.000 faste læsere.

I den kommende trafikplanperiode fortsætter arbejdet med at udbrede kendskabet og forfølge de metoder og de kanaler, der giver den bedste gennemslagskraft overfor kunderne.

Figur 38: Kampagneplakat

365 gode grunde til at tage bussen.
#244: Trafikken snegler sig endnu langsommere afsted, hvis vi alle sidder i hver vores bil!

MED ET PERIODEKORT FÅR DU ALT DET BUSTUR DU ORKER.
DAG UD OG DAG IND, I HELE ODENSE KOMMUNE.
TIL UNDER 12 KR. OM DAGEN.
LÆS MERE PÅ FYNBUS.DK/PERIODEKORT

...Når du bare gerne vil hurtigere frem.

HAR DU EN BEDRE GRUND TIL AT TAGE BUSSEN?

Fortæl os om det og deltag i konkurrencen om biografbilletter og alt det bustur du orker i 100 dage!
 Læs mere om konkurrencen og deltag på FynBus.dk/365

FYNBUS

Figur 39: Kampagneeksempel: Annonce om gratis valgkørsel

Kom gratis til valgurnen den 21. november!

Den 21. november er der kommunal- og regionsrådsvalg, og vi giver gratis bustur til og fra dit valgsted, hvis du viser dit valgkort i bussen.

Læs mere på FynBus.dk/valg

God tur og godt valg:-)

FYNBUS

Målrettet markedsføring

Kunder er ikke bare kunder, og derfor er markedsføringen også nødt til at være indrettet herefter. FynBus gennemfører løbende meget lokalt forankrede kampagner, hvor udgangspunktet er byen folk bor i, men besøger også større arbejdspladser, hvor udgangspunktet er relationen mellem arbejdspladsen og hjemadressen. Det handler i begge tilfælde om at møde kunderne dér, hvor kunderne er og tilpasse kommunikationen, så den passer til situationen. Der gennemføres løbende kampagner, som er skræddersyet mod enkelte målgrupper, mod områder eller passagerer bosat langs en given busrute. Grundlaget for kampagnerne er et grundigt markedskendskab, der giver FynBus viden om rejse- og pendlingsmønstre, befolkningssammensætning, alder, uddannelse og dermed grobund for en vurdering af potentialet af en given indsats.

I den kommende trafikplanperiode skal grundige markedsanalyser hjælpe FynBus med at blive endnu skarpere på potentialet i forhold til de mange målgrupper, man kan vælge at arbejde med. Desuden skal fokus på måling af effekt give FynBus en større viden om, hvilke metoder, der virker bedst.

Øge medarbejdernes og chaufførers kendskab til produkter

Nøglen til at kunderne træffer det rette valg er, at frontpersonalet er godt uddannet i de tilbud, vi har på hyldeerne. FynBus tror på, at man ved at øge uddannelsesniveaue blandt frontpersonalet kan skabe mere tilfredse kunder, der er rådgivet på et oplyst grundlag. FynBus' chauffører har nu i en årrække tilegnet sig viden om FynBus og FynBus' produkter via chaufførportalen "Vores FynBus", hvor chaufførerne dels har adgang til informationer, men hvor de også kan dygtiggøre sig via en lang række certificeringer indenfor f.eks. kundeservice, produktkendskab, færdselsregler og køreteknik. Herigennem bestræber FynBus sig på, at chaufførerne altid er godt oplyst og således i stand til at hjælpe kunderne, når tvivlen melder sig.

På samme måde som chaufførerne er det meningen at FynBus' personale også skal kunne dygtiggøre sig. Nøgleordene er vidensdeling og metoden er en-til-en-læring kombineret med god intern kommunikation. Endelig vil FynBus bestræbe sig på, at det interne administrative personale så ofte som muligt kommer ud i busserne og oplever, hvad det vil sige at være kunde. Det skal hjælpe personalet med at forstå kunderne og sætte kunden i fokus i det daglige arbejde.

Figur 40: Ambassadørflyer uddelt i Nyborg

FYNBUS

Hvor godt kender du bussen?

Tirsdag den 6. marts kl. 10-14 kommer FynBus' kundeambassadører til Nyborg.

Du finder os i Kvickly, hvor vi vil stå klar med nyttig information til dig, der vil ud i verden på en nem, billig og grøn måde.

Kom og bliv klogere på:

- Busser i, til og fra Nyborg
- Telekørsel i Nyborg Kommune
- Priser og rabatter
- Rejseplanen
- Rejsekort
- ...og meget mere!

Nyborg

**Vi ses i Nyborg
6. marts kl. 10-14!**

Venlig Hilsen FynBus

Pssst:
Og tager du dit Nem-ID med, hjælper vi dig gerne med at bestille et rejsekort.

Relevant information til kunderne

Det er vigtigt, at FynBus' kunder føler sig godt informeret om såvel forandringer, som de mange produkter og services, som FynBus tilbyder. Når der skiftes køreplaner eller ændres i taksterne, er det vigtigt, at informationsniveauet er højt, så kunderne ikke lades i stikken. Derfor bruger FynBus mange ressourcer på at nå ud til kunderne via skærme og hængeskilte i busserne, digitale nyhedsbreve direkte hjem til kunderne, fysiske breve, hvis alle skal nås, annoncer i aviserne, pressemeddelelser, klistermærker på busserne eller chaufføruddelte foldere og flyers samt via Facebook og FynBus' hjemmeside. Alle kanaler tages i brug, når der skal kommunikeres om forandringer, og kundernes respons i de årlige kundetilfredshedsmålinger viser da også, at kunderne generelt er tilfredse med kommunikationen fra FynBus.

FynBus har også en lang række tilbud til kunderne. Det kan f.eks. være services, der gør rejsen lettere eller billetprodukter, der gør rejsen billigere. Disse tilbud kommunikeres typisk via skærme eller hængeskilte på stoppestedstavlerne, i køreplanerne eller når FynBus sender sine uddelere eller kundeambassadører ud for at tale med kunderne, som eksempelvis kan ses på figur 41.

I begge tilfælde gælder det om at levere relevant kommunikation til kunderne, så de ikke oplever for mange informationer i forhold til, hvad de ønsker.

I den kommende trafikplanperiode vil FynBus fortsat udvikle redskaber til at nå kunderne så direkte og effektivt som muligt, samtidig med at vi fortsat holder fast i kundernes krav om relevans.

Figur 41: Kundeambassadører vejleder



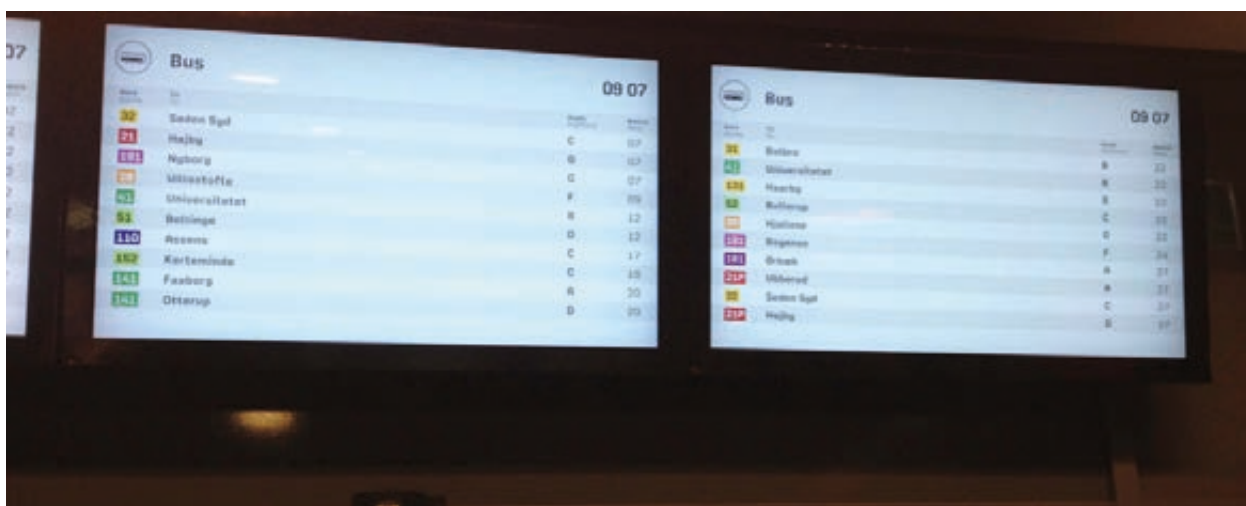
Figur 42: Info om køreplanændring



Figur 43: 1-2-3 Trafikinformation

Før rejsen:	Under rejsen:	Efter rejsen:
<p>Rejseplanlægning (køreplan v. kendt rute, Rejseplanen eller kort v. ukendt rute)</p> <p>Billetter og priser (hvad koster rejsen, hvilke billetprodukter passer til mit behov, bestilling/fornyelse)</p> <p>Nyheder (er der nyt til mig som kunde – fx billetprodukter eller andre tiltag)</p> <p>Planlagte kørselsændringer (vejarbejde, omlægninger mv.)</p> <p>Rejseregler</p>	<p>Aktuel trafikinformation (forsinkelser, aflysninger mm.)</p> <p>Alternativer (v. driftsforstyrrelser)</p>	<p>Feedback (spørgsmål, ris og ros)</p> <p>Tjek forbrug (fx rejsekort)</p> <p>Hittegods</p> <p>Rejsetidsgaranti</p> <p>Rejseregler</p>
<p>Løses af:</p> <p>FynBus.dk, Rejseplanen og rejsekort.dk</p>	<p>Løses af:</p> <p>Rejseplanen (app / mobil)</p>	<p>Løses af:</p> <p>FynBus.dk og rejsekort.dk</p>

Figur 44: Terminalskitning på Odense Banegård Center



Typer af trafikinformation

I planperioden vil der blive arbejdet videre med forbedring af både den digitale og analoge trafikinformation.

Det overordnede koncept fremgår af figur 43.

Det strategiske mål er, at alt kan klares med Rejseplanen, et rejsekort, FynBus.dk og bussernes informationssystemer.

I praksis er det ikke tilstrækkeligt, viste et seminar om "Fremtidens mobilitet," som FynBus gennemførte i efteråret 2016. FynBus vil derfor løbende opdatere og videreudbygge oversigtskort på stoppesteder, hvor det er teknik muligt ud fra design på standere og læskure.

FynBus har desuden et nyt design på vej til de analoge afgangstavler, som forventes udrullet i forbindelse med køreplansskiftet i 2018.

Digital trafikinformation

Trafikinformation er også et fokuspunkt for FynBus' bestyrelse, der med vedtagelsen af budget 2018 besluttede at afsætte penge til forbedret information på terminaler – eksemplet på figur 44 herunder er fra Odense Banegård Center.

Ud over FynBus' afsatte beløb, har et tilsagn om finansiering fra Statens pulje til kollektiv trafik 2017-18 resulteret i, at der er et samlet beløb på 2,8 mio. kr. til forbedret trafikinformation på Odense, Nyborg og Middelfart stationer

Alle 3 steder skal løsninger indpasses i de infrastrukturprojekter, der også er i gang omkring terminaler og stationer.

Bussen i skyen

I samarbejde med Sydtrafik og BAT (Bornholms Amtskommunens Trafikselskab) og Rejseplanen har FynBus udviklet en unik realtidsløsning for busserne, der bygger på en app, der er installeret på en tablet.

Idékonceptet er, som i SmartCity tænkningen, at bruge samme data og udstyr til forskellige formål til gavn for kunder og chauffører:

- Trafikinformation
- Elektroniske arbejdsinstruktioner til chaufføren
- Trafikledelse
- Korrespondancesikring
- Signalprioritering
- Kapacitetsstyring
- Forbedrede kontrolmuligheder

Trafikinformation berøres i et senere afsnit, men al realtidsinformation er genbrug af de samme data ligesom alt omkring køreplaner, bussens trafikinformationssystem med mere er genbrug af samme data, som rejseplanen bruger.

Chaufføren får med systemet en elektronisk arbejdsinstruktion, hvor han/hun kan følge køreplan og ruteforløb i en GPS-lignende løsning.

Bedre sammenhængende trafiksystem

På samme data kan entreprenørernes driftsovervågning – og FynBus' trafikcentral - guide chaufførerne, ud fra totale overblik over trafiksystemet og får dermed mulighed for at gribe ind ved driftsforstyrrelser – figur 45 herunder viser et eksempel på trafiklederens overblik.

Korrespondancesikring

Ud over trafikcentralernes koordinering giver systemet også chaufførerne mulighed for at give information til hinanden, hvor det er nødvendigt med særlige korrespondancer.

Løsningen er testet i efteråret 2017, og der er nu overvågede korrespondancer mellem lokal og regionalruter 70-80 steder på Fyn og flere vil følge. Der er naturligvis ikke tale om en garanti – men en væsentlig

forbedring, når driftsforholdene tillader, at busserne kan vente på hinanden.

Projektets næste faser er, at sikre korrespondancer mellem bus og tog, så bussen venter på toget på centrale stationer og afgange med mange skiftende passagerer.

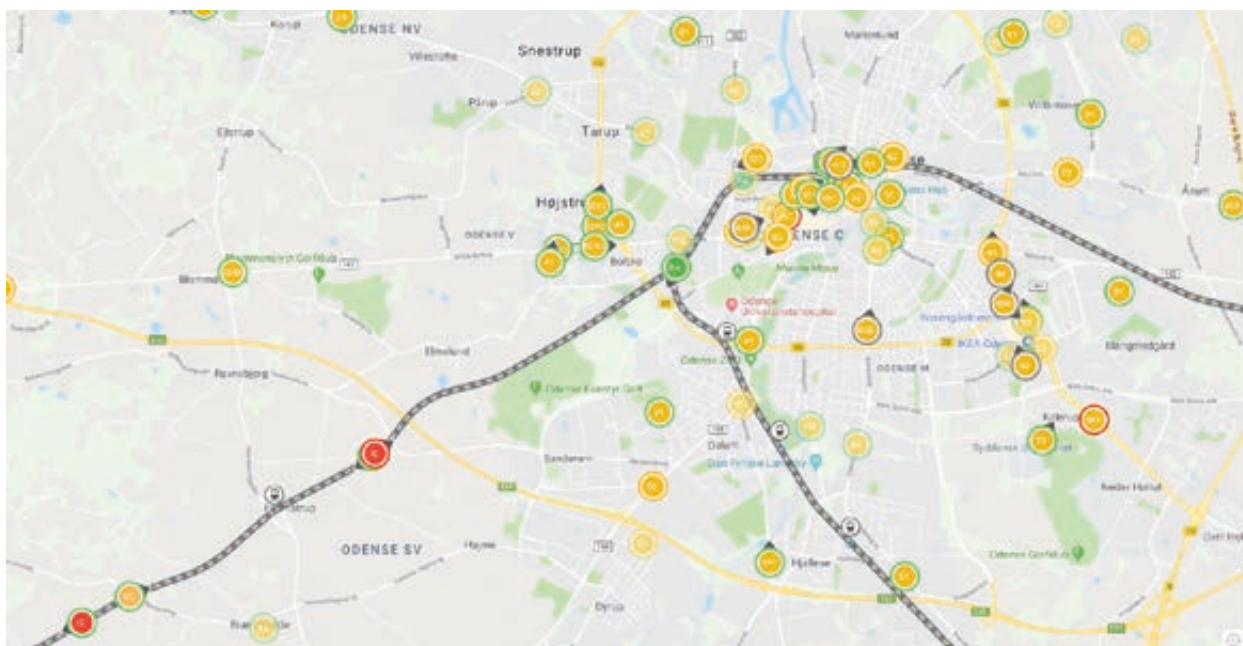
Hertil kommer "mange til mange" korrespondancer som det kendes fra terminalerne i Odense eller Svendborg.

Her udestår også opsætning af teknologien og udarbejdelse af de retningslinier til chaufførerne, der er nødvendige for at systemet kan fungere.

Signalprioritering

Som effektiviseringsredskab har Odense Kommune og Region Syddanmark investeret i, at softwaren også kan bruges til signalprioritering, en løsning der også forventes taget i brug hos Sydtrafik.

Figur 45: Driftsovervågning af trafiksystem



Ud over udvikling af software i busserne har Odense Kommune også finansieret programmering af 7 lys signaler på en forsøgsstrækning på Sdr. Boulevard i Odense.

Koncept og ansvarsfordeling fremgår af principskitzen i figur 46 herunder.

I korthed går løsningen ud på, at bussen beder om grønt i passende afstand fra lyskrydset, og vejmyndigheden (Odense Kommune) har besluttet, hvor kraftig prioritering der er mulig, hvorefter signalet skifter til grønt eller forlænger grøntiden efter de regler og den kodning, som signalleverandøren har lavet.

Der er i forbindelse med køreplansskiftet i 2018 reduceret 1 minuts køretid i køreplanerne på forsøgsstrækningens ruter. Det svarer til sparede driftsudgifter på 0,3-0,5 mio. kr..

Der ikke registreret stigende forsinkelser i statistikken, så det tyder på at den kortere rejsetid kan indfries.

Den tekniske dokumentation for effekten er endnu ikke udarbejdet.

Kapacitetsstyring

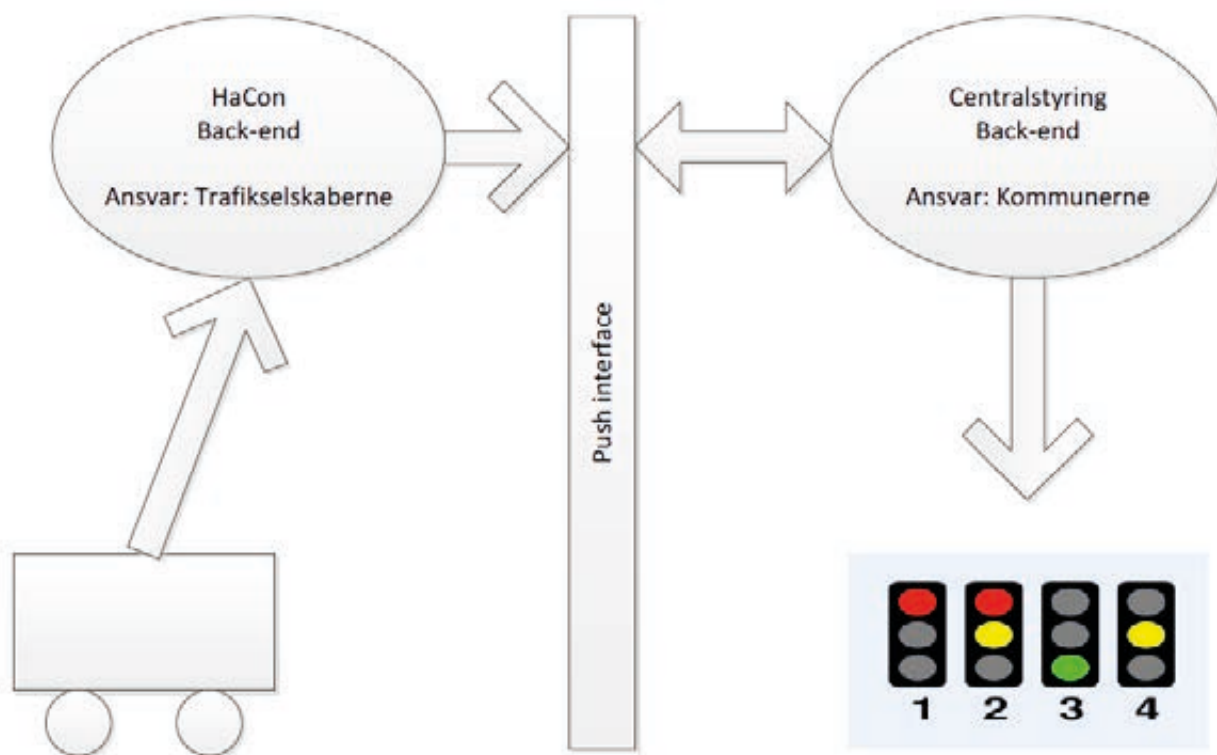
I forbindelse med de nye kontrakter i den regionale kørsel og bybusserne i Odense, er der anskaffet tællesystemer til busserne.

Perspektivet er, at det bliver muligt at tælle ind- og udstigende passagerer online – og dermed også afgøre hvor mange kunder, der faktisk er i bussen.

Data skal dels bruges til realtidsvisning på Rejseplanen, så kunderne kan se forventningerne til, om der er (sidde)plads i den afgang, som de efterspørger. Herudover skal data bruges til styring af dubleringskørsel, så driftsledelsen bedre kan sørge for, at ekstrabusser sættes ind i tide – af hensyn til kunderne – og kun indsættes når det er nødvendigt - for at nedbringe udgifterne.

Systemerne forventes i pilotdrift i efteråret 2018 og den fulde løsning implementeret i 2019.

Figur 46: Principskitse for koncept- og ansvarsfordeling i signalprioritering





8 KØRETØJERNE OG MILJØET

På grund af den teknologiske udvikling og fokus på den grønne omstilling af transportsektoren er der en stigende interesse blandt ejerne for busser, der kører på alternative drivmidler.

I trafikplanperioden skal FynBus derfor være i stand til at give ejerne et overblik over mulighederne for en grønnere busdrift ved hjælp af

busser, der kører på alternative drivmidler, samt fordele og ulemper ved de forskellige teknologier.

FynBus vil i planperioden desuden følge udviklingen omkring førerløse busser og medvirke i forsøg, der bliver initieret af ejerne.

Selvkørende busser

Som nævnt i afsnittet om mobilitetstrends er der forsøg på vej med selvkørende busser.

Vejdirektoratet beskriver niveauerne for automatisering som vist i tabel 15 herunder.

Tabel 15: Forklaring af de seks niveauer af automatisering

Kilde: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/Selvkoerendebiler/Sider/default.aspx

Niveau 0 Ingen automatisering	Ingen køreassist. Føreren har fuld kontrol over køretøjet. De fleste biler på vejene i dag er i denne kategori.
Niveau 1 Køretøj assisterer føreren	Udstyr i køretøjet, som assisterer føreren fx. adaptiv fartpilot (hvor bilen selv kan holde en passende afstand til forankørende).
Niveau 2 Delvis automatisering	Køretøjet styrer simple opgaver som kørsel på motorvejen. Føreren skal dog have hænderne på rattet.
Niveau 3 Betinget automatisering	Køretøjet kan selv køre på visse vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at have hænderne på rattet eller at have øjnene på vejen, men skal kunne tage over med kort varsel.
Niveau 4 Høj automatisering	Køretøjet kan selv køre på bestemte vejtyper f.eks. motorvej. Føreren behøver ikke at være klar til at overtage styringen.
Niveau 5 Fuld automatisering	Førerløse køretøjer på alle vejtyper og i alle situationer

Vejdirektoratet giver også et bud på den tidsmæssige implementering i tabel 16.

Vejdirektoratets vurdering er altså, at der er et stykke vej endnu.

Interessen er dog stor mange steder, og der er forsøg på vej med overvåget kørsel i de koncepter der kaldes "the last mile" – altså hvor en lille langsomt kørende bus bringer kunderne ad fx et boligområdes stier til et større stoppested eller butikscener – et sådant forsøg er på vej i Aalborg Øst.

En tilsvarende løsning har Odense Kommune skitseret kunne være mulig i Tornbjerg-området.

MOVIA arbejder på et forsøg med kørsel "On demand", som det kendes fra Flextrafik – altså hvor kunden kan "skrive til bussen" via en app, og blive hentet ved den rigtige indgang på fx et sygehus.

Selv om der endnu er tale om langt fra produktionsmodne og rentable løsninger, er der naturligvis et løfterigt potentiale for effektivisering i og med chaufførens løn udgør 60-70 % af de samlede kørselsudgifter.

Et oplagt fynsk forsøg i større skala kunne være den interne logistik på Nyt OUH.

FynBus monitorerer de igangværende projekter, men udvikler ikke egentlige kompetencer til at understøtte ejernes evt. projekter med mindre det efterspørges konkret.

Tabel 16: *Vejdirektoratets prognose for indfasning af selvkørende biler*

Lang vej til den selvkørende bilpark:

Indfasningen af de selvkørende biler kommer til at ske langsomt og gradvist frem til omkring år 2065.

2018	Niveau 3-biler introduceres i Danmark
2020	Niveau 4-biler introduceres
2030	Niveau 5-biler på det danske marked
2035	Alt bilsalg er selvkørende biler på niveau 3 eller derover
2055	Hele bilparken i Danmark er udskiftet med niveau 3 eller derover
2065	Al trafik på vejene er helt selvkørende

Alternative drivmidler

Ligesom for den førerløse teknologi er der en rivende udvikling i gang på området for alternative drivmidler. Gas er en etableret løsning, og Roskilde og Bornholm er på vej med eldrift, som flere steder i udlandet - fx Eindhoven og Hamborg - kører i egentlig produktion. I Region Nordjylland skal gennemføres et forsøg med brint som drivmiddel.

Flere af de store byer som Oslo og Stockholm har planer for fossilfri kollektiv trafik indenfor en årrække.

FynBus ønsker at støtte op om denne grønne omstilling, men vurderer samtidig, at skiftet til andre drivmidler end diesel hænger tæt sammen med at ejernes kørsel skal i udbud for at løsninger i større skala giver mening.

I forbindelse med udbuddet i Odense bad FynBus busentreprenørerne om at komme med bud på busser med tre forskellige teknologier – diesel, gas og mest mulig el.

Teknologistadet blandt tilbudsgiverne var i 2014 ikke til andre elløsninger end dieselhybrid, som kommunen valgte frem for gas.

I forbindelse med udbuddet af lokalkørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner i 2017 blev gas drøftet og fravalgt.

FynBus' erfaringer er, at inden udbudsprocessen eksekveres, er der en lang planlægningsproces inden en færdig løsning - op til 2 år

For gasdrift handler det om fyldestationer, garage-ringssteder, tomkørselsmængde med mere, inden den optimale løsning kan vælges. Eldrift er analog hertil, her handler det bare om ladestationer, rækkevidde og tilstrækkelig kapacitet i elnettet i stedet.

På initiativ af MiljøForum Fyn deltager SDU, Faaborg-Midtfyn-, Nordfyn-, Nyborg-, Svendborg- og Ærø kommuner samt FynBus i en ansøgning om et EU-projekt – CleanFuelSynergy -, der skal gøre det muligt at opbygge knowhow til at håndtere løsninger med alternative drivmidler. Projektets tidsperiode er fra 2019-2021.

Da Nyborg Kommunes kørsel og bybusserne i Svendborg skal i udbud til kontraktstart i 2020, kan en stillingtagen til om alternative drivmidler skal indgå i udbuddene ikke afvente EU-projektet.

I Nyborg kunne gasdrift overvejes og Svendborg by passer godt til de elløsninger, der er fuldt produktionsmodne.

Der skal derfor tages stilling til, om projekter skal igangsættes allerede nu.

FynBus vil i planperioden følge udviklingen indenfor alternative drivmidler tæt og følge op på de muligheder, der måtte vise sig for ansøgning af eventuelle puljemidler i regi af den nyligt indgåede Energifafore mellem Folketingets partier.





9 PERSPEK- TIVERING

FynBus' næste trafikplan kommer til at dække perioden 2022-2025.

I den trafikplanperiode forventes letbanen i Odense at være i fuld drift. Det vil sammen med et tilpasset busnet 2020 betyde en væsentlig opgradering af den kollektive trafik i byen.

I Trafikplan 2022-2025 vil der være en række større emner som:

- Betjening af nyt OUH
- Udbud af bybusser i Odense, herunder om der skal ske en fuld konvertering til el-drift
- Udbud af den regionale kørsel, herunder overvejelser om fremtidigt drivmiddel
- Forberede planlægning i forhold til 3 jernbanespor på Vestfyn, der dog først står klar i 2027

Endvidere forventes fortsat udvikling omkring mobilitetsløsninger og selvkørende teknologi.

