

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSE

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9

Torsdag den 24. maj 2018 kl. 16.00 – 18.00

Sags nr.: 201805-19132

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Årsberetning 2017	3
2. Trafikplan 2018 – 2021	4
3. Ansøgning om puljemidler til markedsføringstiltag	11
4. Cykler med busserne	14
Sager til drøftelse:	16
Sager til orientering:	17
5. Udbud af Flextrafik – kontraktstart 1. marts 2019	17
6. Kontrol i Flextrafik	20
7. Meddelelser	24
8. Eventuelt	24

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ÅRSBERETNING 2017

Resumé:

FynBus' årsberetning for 2017 foreligger til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Årsberetning for 2017 fremlægges bestyrelsen med henblik på godkendelse. Den godkendte årsberetning vil herefter blive udsendt til interessenter, herunder kommuner, entreprenører, trafikelskaber m. fl.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender Årsberetning 2017.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 Årsberetning 2017.

2. TRAFIKPLAN 2018 – 2021

Resumé:

FynBus skal i henhold til lov om trafikselskaber udarbejde en trafikplan hvert 4. år. Som forberedelse af Trafikplan 2018-2021 har der været afholdt tre temamøde, samt møder med de enkelte kommuner og Region Syddanmark. Der fremlægges et forslag til trafikplan med henblik på en efterfølgende høring i kommunerne og regionen, samt andre organisationer og interessenter. Der oprettes en internetbaseret høringsportal hvor offentligheden har mulighed for at kommentere forslaget til trafikplan. Bemærkninger fra de berørte høringsparter indgår i udarbejdelsen af den endelige plan. Det indstilles, at bestyrelsen godkender udkast til trafikplan, med henblik på endelig vedtagelse på bestyrelsesmøde i august.

Sagsfremstilling:

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

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 stigende 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 følgende væsentlige rammedokumenter:

- Den syddanske vision for kollektiv trafik (fælles med Sydtrafik)
- De fynske kommuners infrastrukturstrategi 2017-2035 "Fyn i bevægelse"
- FynBus' strategi 2018-2020

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

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
Maj-juni 2018:	Udvidet høring af interessenter og borgere
1. juli 2018:	Høringsfrist
15. august 2018:	FynBus bestyrelse godkender Trafikplan 2018-2021

Trafikplanen indeholder følgende emner:

- Kundepotentiale og markedsandele
- Busnet i FynBus
 - o Det regionale busnet
 - o Kollektiv trafik i Odense
 - o Øvrige bybussystemer
 - o Lokalkørsel i landdistriktskommuner
- Mobilitet og trafikbetjening af tyndtbefolkede områder
- Terminaler, knudepunkter og stoppesteder
- Produkter, information og markedsføring
- Køretøjer og miljø

Kundepotentiale og markedsandele

Danmarks Statistik forventer generelt befolkningsvækst frem mod 2025, men med forskelle på kommuneni-veau. 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 alderstrinnet 70+ år, understøtter dette en forventning om flere pas-sagerer i den kollektive transport, da denne aldersgruppe ofte anvender kollektivt transport frem for bil.

FynBus har siden 2015 oplevet nedgang i passagertallet. En analyse udarbejdet af ViaTrafik viser, at forkla-ringen på nedgangen kun i mindre grad skal findes i overordnede tendenser i samfundet.

ViaTrafik peger primært på følgende årsager til passagerfaldet:

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

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 de regionale analyser har COWI udarbejdet anbefaling til et kommende regionalt busnet.

COWI laver ligeledes anbefaling til Busnet2020 i Odense Kommune. Dette net bliver dog først endeligt vedtaget i efteråret 2018.

Det regionale trafiksystem

COWIs markedsanalyse viser, at den regionalt finansierede trafik allerede kører, hvor det største passagerpotentiale findes, og at regionale rejser betjenes endnu mere fintmasket, hvis uddannelsesruter og fælleskommunale ruter også tages med. FynBus' administration har indarbejdet COWIs analyse i trafikplanen, der således kan indgå som et fagligt input til drøftelserne af det fremtidige regionale system.

COWIs 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.

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

COWI har analyseret 3 scenarier for udvikling af den regionale betjening ud fra målet om at sikre flest mulige passagerer og bedst muligt serviceniveau inden for den økonomiske ramme. Alle scenarier indeholder et R-busnet.

På baggrund af de analyserede scenarier har COWI anbefalet et konkret busnet med følgende strækninger i et R-busnet:

- 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 COWIs anbefalede busnet være

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

I COWIs 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 ift. det nuværende, svarende til ca. 0,6 mio. flere påstignere pr. år. De øgede passagerindtægter vil kunne anvendes til udvidelse af det regionale busnet.

Der skal i høringen tages stilling til det anbefalede net, herunder i hvilken takt et eventuelt R-bus net skal implementeres.

COWI foreslår, at implementeringen kan ske ved at starte med at opgradere nogle udvalgte strækninger og få nogle erfaringer med konceptet. Det kan overvejes at starte med de ruter, der betjener Svendborg, og vente med ruterne, der betjener Odense, til Busnet 2020 er på plads.

COWIs 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 er Fyns store rejsemål, betjener de regionale busser helt naturligt også Odenses forstæder. 38 % af alle påstigninger i det samlede regionale busnet sker i Odense Kommune.

Derfor er beslutningerne omkring det regionale trafiksystem i noget omfang bestemmende for de muligheder, der bliver for bybusnettet i Odense. Der skal ske en økonomisk tilpasning, så Odense Kommunes tilskud til bybusdriften reduceres fra de aktuelle godt 130 mio. kr. pr. år til knap 100 mio. kr. pr. år, når letbanen åbner.

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

Der skal i trafikplanperioden vurderes modeller for etablering af 'Bus & Bike'-løsninger, hvor fx bycykler kan fungere som transportmiddel "the last mile" for en samlet rejse

De øvrige bybuskommuner

Middelfart-, Nyborg- og Svendborg kommuner har ingen aktuelle planer om andet end sædvanlige køreplan-tilpasninger 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. Kommunerne og FynBus er så småt ved at forberede en proces omkring dette.

Landdistriktskommunerne

Assens, Nordfyns, Kerteminde eller Faaborg-Midtfyn kommuner har heller ikke aktuelle planer om større tilpasninger i den lokale buskørsel - fx 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 en god løsning.

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, der ikke kunne dækkes effektivt med den traditionelle palette af kørselsmuligheder. Telekørsel anvendes typisk på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov, men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute.

FynBus' bestyrelse vedtog i 2013 et fælles koncept for telekørslen, og dette koncept er blevet konsolideret i trafikplanperioden 2014-17. Meldingen fra kommunerne er, at den nuværende model fungerer godt. Dog har mange kommuner et ønske om, at man ser på mulighederne for at tilbyde telekørsel på tværs af kommunegrænserne. FynBus forventer at udvikle yderligere en telekørselsmodel, der skal være målrettet transport i byer.

FynBus har i dag Telependler-ordning i 6 kommuner (Assens, Kerteminde, Nyborg, Nordfyn, Svendborg og Faaborg-Midtfyn), som blandt andet understøtter uddannelsespendlingen. I COWIs rapport om uddannelsesruter anbefales, at Telependlerordningen udvides til alle fynske kommuner.

Kommunerne ønsker, at mulighederne for alternative mobilitetsformer udforskes i den kommende trafikplanperiode. Samkørsels- og delebilsløsninger ses som et betydeligt potentiale, gerne håndteret af eksterne aktører, fx gennem apps som GoMore.

Flere kommuner, bl.a. Faaborg-Midtfyn og Langeland, arbejder med idéer og initiativer til at forbedre borgerne 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.

Som medejer af Rejseplanen vil FynBus arbejde videre med digitale muligheder for at vise brugeren en række alternative mobilitetsformer, når man søger på rejser. Rejseplanen har et strategisk mål om at være den mest brugte mobilitetsapp/løsning i Danmark, og at alle mobilitetsformer og udbydere bliver tilsluttet Rejseplanen. Gennem projektet 'Den Samlede Rejse' er der allerede mulighed for at vise telekørsel i Rejseplanen, hvilket afprøves i Faaborg-Midtfyn Kommune. Men der bliver også mulighed for at vise delebiler, samkørsel, bycykler mv. i Rejseplanen.

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 knudepunktsopdeling, 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. En række fokusområde i denne strategi retter sig mod det udbud af billetprodukter, som FynBus tilbyder.

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.

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.

Et centralt værktøj til at gøre rejsemuligheder synlige er Rejseplanen, som kontinuerligt arbejder med at gøre information om den kollektive trafik tilgængelig på tværs af platforme. Både når busserne kører, som de skal, og når der er omkørsler og driftsforstyrrelser. 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 skærmløsninger og øvrige digitale løsninger på centrale trafikknudepunkter.

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

Endelig vil FynBus arbejde for at øge kendskabet til produkter og ydelser blandt personale og chauffører, så vidensniveauet hæves – med det formål at give kunderne bedre vejledning. Inddragelse af og samarbejde med interessenter er fortsat et fokuspunkt for FynBus.

Køretøjer og miljø

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.

De teknologiske muligheder på busområdet udvikler sig hurtigt. FynBus har erfaring med hybridbusser fra bybusdriften i Odense, men der er nu også muligheder for busdrift helt uden lokal afbrænding af fossile brændsler. Eksempelvis er biogasbusser allerede i drift, fx på linje 5C i København, og rene elbusser kører på forsøgsbasis flere steder i landet – og meget snart i ordinær drift i bl.a. Roskilde Kommune og Københavns Kommune.

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.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Trafikplan 2018 – 2021 med henblik på udsendelse til høring.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Trafikplan 2018 – 2021.

3. ANSØGNING OM PULJEMIDLER TIL MARKEDSFØRINGSTILTAG

Resumé:

I budget 2018 er der afsat 945.000 til at dække ordinære omkostninger til markedsføring og trafikinformation. Disse penge dækker produktion af materialer og annoncering i forbindelse med køreplanskifter, adfærdskampagner, ambassadøraktiviteter og mindre markedsføringskampagner. På nuværende tidspunkt er der brugt cirka 600.000 kroner af de afsatte midler til de aktiviteter, der fremgår af bilag 3.1.

På bestyrelsesmødet den 14. september 2017 blev der i budgettet for regnskabsåret 2018 afsat 2,5 millioner i en pulje til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2018. Det blev i den forbindelse besluttet, at aktiviteter for disse midler først kan igangsættes efter bestyrelsens godkendelse.

Kommunikationsafdelingen i FynBus søger i alt kr. 1,45 millioner til dækning af tre markedsføringsprojekter, der skal gennemføres i Q3 og Q4; "Alle skal have et rejsekort", "Salgs- og pris-kampagne" og "God bustur".

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller tiltrække nye. Som det beskrives i vedlagte notat "Markedsføringsaktiviteter 1. halvår 2018" er der på nuværende tidspunkt gennemført en lang række initiativer, der alle har haft til formål at markedsføre FynBus overfor enten eksisterende eller nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre tre større markedsføringskampagner i 2. halvår 2018. To af dem har til formål at skaffe nye kunder til FynBus, mens den tredje er en fastholdelseskampagne, der retter sig mod de eksisterende kunder.

Kampagnen "Alle skal have et rejsekort"

Projektet er et strategiprojekt, som har til formål at udbrede kendskabet til og brugen af rejsekort classic. Der søges penge til at gennemføre en større synligheds- og tiltrækningskampagne, der skal nå ud til alle fynboer, så visionen om, at alle fynboer skal have et rejsekort, kan nås. Strategiprojektet, der løber i 2018-2020, har som mål, at der skal være udstedt 150.000 fynske rejsekort inden udgangen af 2020. Pt. er der udstedt cirka 93.000 rejsekort classic på Fyn og Langeland. Der forventes gennemført projektaktiviteter i alle årene 2018-2020, medmindre målet nås før tid.

Der søges om en ramme på kr. 750.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i oktober og november 2018. Der gennemføres en tilbudsproces blandt tre reklamebureauer, hvor kombinationen af bedste idé og bedste pris vinder opgaven. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer og annoncering, hvilket fx indbefatter konceptudvikling, produktion af tv-reklame(-r), produktion af øvrigt annoncemateriale, indrykning, evt. webbaseret landingpage mm. Der lægges op til en meget synlig kampagne, der skal ramme bredt og som på kort sigt har til formål at øge antallet af udstedte rejsekort classic på Fyn og Langeland, samt på længere sigt at øge antallet af rejser gennemført på rejsekort classic.

Der vil blive iværksat målinger af kampagnens effekt, og da der er tale om en strategiaktivitet for perioden 2018-2020 vil erfaringerne fra kampagnen blive brugt i det videre arbejde med at få udbredt kendskabet til og brugen af rejsekort classic på Fyn og Langeland i årene fremover.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

"Salgs- og pris-kampagne"

FynBus sætter fokus på prisen, når der i efteråret gennemføres en område-rettet kampagne, der har til formål at øge salget af periodekort. 500 kroner for at køre med bus en hel måned fra Odense til Otterup er et rigtig godt tilbud, som ingen bil kan konkurrere med. FynBus' pendlerprodukter er meget attraktive, og Fyn-

Bus vil gerne udbrede kendskabet til prisen på den kollektive trafik, både for at tiltrække nye kunder, men også som en modvægt til myten om dyr kollektiv trafik.

Kampagnen gennemføres i to spor:

"3 zoner fra Odense centrum"

FynBus udvælger en lang række byer, der alle har til fælles at de ligger tre zoner fra Odense. Til dem udbredes budskabet om "ubegrænset bus i en hel måned for 500 kroner". Kendskabet udbredes via avisannoncering, radioreklamer, Facebook-reklamer og bagende-dekoration på busserne. Kampagnen retter sig direkte mod bilisterne og har til formål at skaffe flere kunder til de regionale busser.

"2 zoner fra Odense centrum"

Via annonceringsaktiviteter i de odenseanske forstæder spredes budskabet om, at det er muligt at køre til og fra Odense Centrum i en hel måned for kun kr. 375. Kendskabet udbredes via avisannoncering, radioreklamer, Facebook-reklamer og bagende-dekoration på busserne. Kampagnen retter sig direkte mod bilisterne og har til formål at skaffe flere kunder til bybusserne i Odense.

Der søges om en ramme på kr. 400.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne ved de to kampagner, som skal gennemgøres i efteråret 2018. Al kampagnemateriale produceres internt, og omkostninger skal således alene dække omkostningerne til materialer og ekstern annoncering.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

"God bustur"

FynBus sætter fokus på den gode bustur og har i foråret 2018 gennemført en lang række interviews med kunder og chauffører, kredsende om emnet: Hvordan gør vi busturen bedre for alle? 441 kunder og 226 buschauffører har leveret input til undersøgelsen, der nu er mundet ud i 'Busturens 10 bud' på, hvad der kan gøre busturen god, set med hhv. kunde- og chaufførøjne. Den 1. juni præsenteres resultatet for kunderne ved en event, hvor der blandt andet uddeles 'smily-vingummier' under mottoet: "Smil smitter – god bustur". Herudover får chaufførstuerne også får besøg af ambassadørerne, der vil præsentere resultatet af undersøgelsen via flyers, plakater og opslag på vores FynBus.

I efteråret vil FynBus følge op og tydeliggøre de 10 bud blandt kunder og chauffører. Det skal blandt andet ske ved hjælp af kunderettede events, samt produktion af små videofilm, der via Facebook og YouTube skal medvirke til udbrede budskabet og sætte fokus på den gode adfærd. Målet er at bane vejen for større tilfredshed blandt kunderne og chaufførerne og dermed sikre et bedre omdømme. Det skal få kunderne til at blive i bussen og også medvirke til, at der kommer flere af dem.

Der søges om en ramme på kr. 300.000,- inkl. moms, der skal dække omkostningerne til efterårets aktiviteter, herunder videoproduktion.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2019.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender ansøgning på kr. 1,45 millioner til kampagnerne "Alle skal have et rejsekort", "Salgs- og priskampagne" og "God bustur".

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1 Notat Markedsføringsaktiviteter 1. halvår 2018

Bilag 3.2 Markedsføringsplan 2018

4. CYKLER MED BUSSENE

Resumé:

FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje.

Bestyrelsen godkendte i 2015, at der skulle gennemføres et 1-årigt forsøg med medtagning af cykler i busserne i Odense og Svendborg kommuner. Forsøget blev iværksat med ikrafttræden den 14. november 2016 efter at By- og Kulturudvalget i Odense Kommune havde godkendt forsøget. Efter udløb af forsøgsperioden den 14. november 2017, blev forsøget forlænget administrativt hen over vinteren efter aftale med entreprenørerne/chaufførerne.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemførte i perioden 2011-2015 forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje. Forsøget er afrapporteret til Trafikstyrelsen, som efterfølgende har godkendt udbetaling af det forventede støttebeløb.

1 årigt forsøg med cykler i bussen

FynBus har i 2016 og 2017 gennemført forsøg med cykler i de regionale busser, Odense bybusser og Svendborg bybusser. Der har i perioden været indlagt spærretid i tidsrummet kl. 06.00 – 09.00 for at undgå cykler i spidsbelastningsperioderne.

Formålet med forsøgene har været at opnå erfaringer med hvordan chaufførerne vurderer passagerernes anvendelse af muligheden for at tage cykler med i busserne i busserne samt chaufførernes indstilling til at have cykler i busserne.

I løbet af forsøgsperioden har der været gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt chaufførerne, både i november 2017 og senest i april 2018. Begge undersøgelser har mere end 270 respondenter ud af ca. 500 mulige. I skemaet nedenfor ses resultaterne af begge undersøgelser.

Skema 1: Undersøgelsesresultater vedr. forsøg med cykler i busserne 2016-2017.

Spørgsmål	Answers	April 2018 Resultat %	November 2017 Resultat %
Hvor ofte oplever du, at kunderne tager deres cykel med i bussen?	Flere gange om dagen	21,3	13
	En gang om dagen	12,9	10
	Nogle gange hver uge	47,1	50
	Nogle gange hver måned	18,8	26
Hvad synes du om, at kunderne kan tage deres cykel med i bussen?	Dårlig ide	18	21
	Mindre god ide	16,5	14
	Det er hverken godt eller skidt	15,8	23
	Det er en god ide	39,3	35
	Det er en fantastisk god ide	10,3	7
Har det været en god idé med spærretid (i bybusserne) fra kl. 6-9?	Ja	51,8	63
	Det har ikke haft nogen betydning	34,2	30
	Nej	14	8
Hvis cykelmedtagning i busserne skal fortsætte, skal der så fortsat være spærretid?	Ja	68,8	78
	Nej	31,3	23
Oplever du utilfredse kunder pga. spærretiden (i bybusser)?	Ja	25,1	25
	Nej	74,9	77
Har du oplevet gener ved, at kunderne kan medtage deres cykler i bussen?	Aldrig	21	24
	Sjældent	28,8	28
	Engang imellem	41	37
	Ofte	9,2	12
Har kunderne oplevet gener ved, at det er muligt at medtage cykler i bussen?	Aldrig	19,6	20
	Sjældent	35,4	31
	Engang imellem	36,9	38
	Ofte	8,1	11

Som det ses i skemaet, er chaufførerne generelt blevet mere positive overfor muligheden for at medtage cykler i bussen i forsøgsperioden.

Inden forsøget påpegede chaufførerne blandt andet mulige konfliktsituationer med andre kunder og prioritering mellem cykler og fx barnevognskunder som potentielle problemområder. Derudover var en spærretid på hverdage mellem kl. 06.00 – 09.00 en forudsætning for chaufførerne for, at kunne håndtere cykler i den daglige drift.

Det er fortsat vurderingen fra entreprenører og chauffører, at der skal være spærretid for cykler mellem kl. 07.00 – 09.00 på hverdage. Derudover er der et ønske om, at chaufføren uden for spærretiden skal have mulighed for at udvise konduite, så det er muligt at afvise en kunde med cykel, hvis chaufføren erfaringsmæssigt véd, at bussen bliver fyldt med kunder lidt senere på ruteforløbet.

Under forsøget har det været gratis at tage cykler med i busserne. Administrationen overvejer hvorvidt taksten for cykler skal følge de landdækkende rejseregler, hvor det koster 25 kr. at have en cykel med. Sag vedrørende takster vil i givet fald blive forelagt bestyrelsen.

Under forudsætning af Odense Kommunes By- og Kulturudvalgs godkendelse indstilles det, at forsøgsordningen bliver gjort permanent med fortsat spærretid fra kl. 07.00 - 09.00 på hverdage i Odense bybusser, de regionale busser og Svendborg bybusser.

Svendborg Kommunes Teknik- og Erhvervsudvalg er blevet orienteret om sagen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At forsøg med cykler i bussen permanentgøres med spærretid mellem kl. 07.00 – 09.00 på hverdage, under forudsætning af Odense Kommunes By- og Kulturudvalgs godkendelse.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

5. UDBUD AF FLEXTRAFIK – KONTRAKTSTART 1. MARTS 2019

Resumé:

FynBus udarbejder i fællesskab med Midttrafik og Sydtrafik udbud af Flextrafik med kontraktstart 1. marts 2019. På mødet orienteres om de væsentligste ændringer i udbudsmaterialet.

Sagsfremstilling:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik udbyder i juni 2018 flextrafik – garantikørsel (FG6) og variabelkørsel (FV6), som omfatter udførelse af siddende patientbefordring for Region Syddanmark og Region Midtjylland, den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, samt kommunal visiteret kørsel for kommunerne i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Endelig omfatter den åben kørsel som Flextur og Teletaxi-kørsel i Midttrafik og Sydtrafiks område, og telekørsel i FynBus' område.

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmateriale af Flextrafik, har de tre trafikskaber behandlet forslag om ændringer fra branchen, vognmænd, chauffører samt juridiske og driftsmæssige forhold. Forslagene har været diskuteret på tværs af de tre trafikskaber og opnået enighed om:

1. Kontraktlængde

Kontraktlængden er i dag 2 år med mulighed for forlængelse i op til to år. Det har været drøftet om kontraktlængden skal forøges til 4 år, men trafikskaberne har vurderet, at fleksibiliteten i forhold til mulige ændringer i efterspørgslen efter flextrafik, vil blive formindsket ved en længere kontraktperiode. Ikrafttrædelse af den nye taxalov med bl.a. nye bevillingstyper og muligheder, medfører desuden en usikkerhed, der taler imod længere kontraktperiode på nuværende tidspunkt.

Der er på den baggrund besluttet, at kontraktlængden fastholdes på 2 år med mulighed for forlængelse i op til to år.

2. Ekstra uddannelse af chaufførerne.

I nuværende kontrakt stiller Sydtrafik og FynBus krav om at alle chauffører har gennemført og bestået modul 1 og 2 af chaufførernes grunduddannelse. Ved kørsel med liftvogne har alle 3 trafikskaber krav om at chaufførerne har gennemgået modul 3.

Modulerne:

Modul 1: "Introduktion til offentlig servicetrafik" – 1 dags varighed.

Modul 2: "Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer" – 2 dages varighed.

Modul 3: "Befordring af fysisk handicappede passagerer" – 2 dages varighed.

Nyt modul 4: "Ajourføring af offentlig servicetrafik" – 3 dages varighed

Chaufførernes grunduddannelse blev introduceret for år tilbage og trafikskaberne ønsker at sikre, at chaufførerne uddannelsesmæssigt holdes opdateret.

Det er besluttet at alle chauffører skal have gennemført og bestået modul 4 senest 5 år efter gennemførelse af modul 2. Kursusbevis/certifikat/kørekort skal kunne fremvises i forbindelse med kvalitetsopfølgning/vognkontrol.

3. Ens design på garantivogne

Det har været drøftet om garantivogne i de tre trafikelskaber skal have et ens og fælles design af hensyn til synligheden. Alle vogne har i dag samme streamer med Flextrafik logo, der signalere at der køres flexkørsel. Det er vurderet, at det vil være for omkostningstungt med et fælles design.

Til gengæld stiller den ny Taxilov krav om, at tilladelsesnummeret skal være påtrykt på vognen.

Derfor er det besluttet at til alle vogne uanset hvilken tilladelse, der køres på, skal have påtrykt CVR-nr. og firmanavn på vognen, ligesom det skal fremhæves hvis en bil kører som underleverandør.

4. Krav om anvendelse af chaufførportal - Voresflextrafik

Det har hidtil været frivilligt at anvende chaufførportalen for vognmænd og chauffører i Sydtrafik og FynBus område.

Portalen anvendes som en viden platform med fire hovedformål:

- Trafikelskabernes mulighed for at kunne kommunikere chaufførrelevante nyheder direkte til chaufførerne
- Certificeringer af chauffører via besvarelse af en quiz.
- "Værktøjskasse-informationer" til chaufførerne, hvilket vil sige at de emner, som chaufførerne er undervist i som en del af deres uddannelse, ligger som tekster i en "værktøjskasse" på Voresflextrafik.dk.
- Vidensdeling mellem trafikelskaberne og chaufførerne og vidensdeling mellem chauffører.

For at sikre, at alle chauffører er opdateret bedst muligt, både i form af her-og-nu nyheder som aktuelle vej- og vejforhold, i form af påmindelser om diverse udbuds- og driftsforhold, samt generelt at sikre højere viden hos chaufførerne, er det besluttet, at brugen af VoresFlextrafik.dk gøres obligatorisk i Sydtrafik og FynBus område.

5. Vognmandsuddannelse

Alle trafikelskaber i Danmark har i samarbejde med transportuddannelsesrådet udarbejdet et forslag til en vognmandsuddannelse, der sikrer at vognmændene får kompetencer indenfor bl.a. branche- og forretningsforståelse, IT, økonomi og ledelse.

Der stilles krav om at vognmændene skal tage uddannelsen, såfremt denne bliver godkendt af Undervisningsministeriet.

6. Ændring i mulighed for overdragelse af kontrakter

Tidligere har vognmændene haft mulighed for at overdrage hele eller dele af deres kontrakt til en anden vognmand, hvilket har medført administrative tunge processer. Da der er tale om forholdsvis korte kontrakter på 2 år, er der truffet beslutning om, at muligheden for overdragelse af dele af kontrakten lukkes og der kan kun ske overdragelse af en kontrakt i forbindelse med vognmandens fusion, opkøb, konkurs eller lignende, og med trafikelskabets forudgående skriftlige godkendelse.

7. Overenskomstforhold i forbindelse med ny taxilov

Vognmænd med tilladelse udstedt efter den nye taxalov skal give ansatte løn- og arbejdsvilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder efter en kollektiv landsdækkede overenskomst. Dette vilkår gælder ikke for vognmænd, der har tilladelser udstedt efter den gamle taxilov.

Sydtrafik og Midttrafik stiller krav om løn- og arbejdsvilkår, så alle vognmænd er ligestillede uanset tilladelsestype.

FynBus' arbejdsklausul gør at alle vognmænd uanset tilladelsestype er ligestillede.

8. Tildeling

For at sikre udbyders forsyningssikkerhed er det besluttet, at den enkelte tilbudsgiver maksimalt kan få tildelt 50 % af de udbudte garantivogne i hvert trafikskabs område. Står en tilbudsgiver til at få tildelt mere end 50 % vil de for udbyder økonomisk mindst fordelagtige garantivogne efter kriteriet pris bortfalde.

Begrænsning i antal timer

FynBus har siden 2014 stillet krav til flere forskellige områder i kontrakten, herunder krav til uddannelse, max alder for bilen, løn- og arbejdsvilkår m.m., se nærmere punkt 6 på dagsordenen.

Et tilbagevendende emne har været om der kan/skal stilles krav til hvor længe en chauffør må udføre kørsel.

Lovgivningsmæssigt er der taget stilling til emnet på forskellige områder.

Køre- og hviletidsreglerne er gældende for personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren. Reglerne finder ikke anvendelse på køretøjer, som er indrettet til at befordre mindre end ni personer, inklusive føreren.

Derudover findes der i arbejdsmiljølovgivningen et krav om 11 timers sammenhængende hvile inden for et døgn, og regel om max 48 timers arbejde i gennemsnit pr. uge over en periode på fire måneder. Disse regler glæder dog kun ansatte og det er arbejdstilsyn, som skal sikre overholdelsen. En selvstændig vognmand er ikke omfattet af arbejdsmiljølovgivningen.

FynBus har i forbindelse med høring af den nye taxalov sammen med de øvrige trafikskaber opfordret Ministeriet til at se på køre- og hviletid for så vidt angår de selvstændige vognmænd, da det vil understøtte ønsket om øget trafiksikkerhed.

Af hensyn til trafiksikkerheden ønsker FynBus i samarbejde med de øvrige trafikskaber og Trafikskaberne i Danmark at igangsætte et arbejde med at få fælles landsdækkende regler for begrænsning i vognmændenes muligheder for at køre i længere tid samt bedre muligheder for, at kontrollere overholdelse af køre- og hviletider for ansatte. Arbejdet vil indebære nærmere undersøgelse af de juridiske muligheder for, at opstille begrænsninger udover de lovgivningsmæssige, vurdering af konsekvenser af begrænsninger i forhold til markedet, mulighed for kontrol af hvor mange timer en chauffør er i bilen m.m.

Indførelse af krav/begrænsninger vil tidligst kunne blive implementeres 1. marts 2021, hvor den kommende kontrakt udløber.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

6. KONTROL I FLEXTRAFIK

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om kontroller på flextrafik-området, samt hvordan kontrol af løn- og arbejdsvilkår bliver håndteret i de øvrige trafiksekskaber.

Sagsfremstilling:

FynBus, Sydtrafik og Midttrafik offentliggør i juni 2018 det 6. udbud af flexkørsel for perioden den 1. marts 2019 til den 28. februar 2021, med mulighed for forlængelse i op til to år. Flexkørslen kan deles op i to hovedgrupper: variabel kørsel og fast kørsel. Variabel kørsel er typisk befordring af kunder med et individuelt transportbehov, eksempelvis telekørsel, siddende patientbefordring og SBH-kørsel. Fast kørsel retter sig mod især kommunale institutioner.

FynBus stiller i udbud af flexkørslen en række krav, som skal overholdes for at udføre flexkørsel for FynBus.

Vognmændene skal overholde forpligtelser vedrørende skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt i Danmark. Vognmændene skal endvidere have det anvendte materiel behørigt ansvarsforsikret i overensstemmelse med reglerne for erhvervsmæssig transport.

Vognmændene må ikke have en gæld på over 100.000 kr. til det offentlige eller være dømt for:

- handlinger begået som led i en kriminel organisation
- bestikkelse
- svig
- terrorhandlinger eller strafbare handlinger med forbindelse til terroraktiviteter
- hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme
- børnearbejde og andre former for menneskehandel

Der stilles krav om, at vognmanden tjekker chaufførernes børneattester og straffeattester, at chaufførerne gennemgår uddannelse i Befordring af bevægelseshæmmede og førstehjælp, samt er bruger af chaufførportalen Voresflextrafik.

De biler, der benyttes til kørslen, må ikke være mere end 8 år i kontraktperioden. På bilen skal der skiltes med Flextrafik og vognmandens logo/firmanavn og skal holde specifikke vogntypekrav.

Hertil stilles krav om, at vognmændene sikrer løn- og arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

I bilag 6.1 ses en oversigt over de krav, der stilles til entreprenørerne.

Kravene er opdelt i:

- krav, som følger af lov
- krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør.

Krav, som følger af lov

Lovmæssige krav kontrolleres af andre myndigheder – eksempelvis trafikstyrelsen, politi, SKAT. FynBus mødes lejlighedsvis med forventninger om at kontrollere disse krav.

Idet bemyndigelsen til at kontrollere disse krav ligger hos andre myndigheder, foretager FynBus ingen kontrol heraf, men orienterer den relevante myndighed om forholdet.

Krav, som følger af kontrakten mellem FynBus og entreprenør

FynBus har i vidt omfang valgt at indarbejde strengere krav i kontrakterne med vognmændene, end hvad der følger af lov. Disse krav kontrolleres af FynBus.

Eksempelvis er arbejdsklausulen et kontraktmæssigt - og ikke et lovmæssigt krav, hvorfor arbejdsklausulen kontrolleres af FynBus.

I bilag 6.2 findes en beskrivelse af disse kontroller for så vidt angår garantikørsel (FG) og variabel kørsel (FV).

Den faste kørsel, der planlægges i C-plan, vil ligesom garanti- og variabelkørsel blive kontrolleret. Kontrollen af den faste kørsel vil ske ud fra principperne i bilag 6.2 i det omfang, det er relevant for denne type kørsel.

Håndtering af kontrol af løn- og arbejdsvilkår i trafikelskaberne

1. januar 2018 trådte den nye taxilov i kraft. Det fremgår af taxilovens § 10, at

"Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område".

Taxilovens § 10 gælder dog kun for tilladelser, der er udstedt efter den nye taxilov. Tilladelser der er udstedt efter den tidligere taxilov er på den baggrund ikke forpligtet til, at give løn- og arbejdsvilkår i henhold til § 10, se ovenfor, men forpligtet efter bestemmelsen i den tidligere taxilov om løn og arbejdsvilkår.

Det er nærmere undersøgt, hvordan kontrol af løn- og arbejdsvilkår bliver håndteret i de øvrige trafikelskaber.

FynBus

FynBus har indført en arbejdsklausul og kontrollerer løn og arbejdsvilkår ud fra denne.

FynBus har indtil nu samarbejdet med fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Krifa/Det faglige Hus med skriftlige vurderinger af løn og arbejdsvilkår hos konkrete vognmænd, men arbejder på, at få etableret et kontrolpanel med repræsentanter fra de samme parter,

Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab har indført en arbejdsklausul og kontrollerer løn og arbejdsvilkår.

Nordjyllands Trafikselskab har nedsat en kontrolenhed, bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening (KA), Det faglige Hus og Dansk Erhverv, som i fællesskab kontrollerer løn og arbejdsvilkår.

Når Nordjyllands Trafikselskab foretager kontrol sker det med udgangspunkt i de overenskomster, som er angivet i Tillægsbetænkning over Forslag til Taxilov, det vil sige overenskomster indgået mellem:

- ATAX og 3F

- Arbejdsgiverforeningen for Taxivognmænd i Danmark (ATD) og 3F
- Kristelig Arbejdsgiverforening (KA) og Det Faglige Hus

Sydtrafik

Sydtrafik indfører krav til løn og arbejdsvilkår gældende fra 1. marts 2019.

Sydtrafik kan indhente dokumentation for løn- og arbejdsvilkår, men vil ikke selv udføre kontrol af dokumentationen:

- Hvis vognmanden har en EP-tilladelse udføres kontrollen af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- Hvis vognmanden har en anden tilladelsestype og har indgået overenskomst, videresendes dokumentation til relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer med henblik på vurdering.
- Hvis vognmanden ikke er organiseret og derigennem overenskomstdækket, vil Sydtrafik bede de relevante arbejdsmarkedsparter, hvis niveau vognmanden angiver at følge, om at vurdere hvorvidt det overenskomstmæssige niveau er opfyldt.

Sydtrafik har på nuværende tidspunkt ikke fastlagt det endelige administrationsgrundlag.

Midttrafik

Midttrafik indfører krav til løn og arbejdsvilkår på flex-området gældende fra 1. marts 2019.

Midttrafik vil fremsende sager til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller arbejdsmarkedsparter til vurdering. Herudover etableres et samarbejdsforum med arbejdsmarkedsparter med henblik på vurdering af løn- og arbejdsvilkår. Deltagere i forummet er repræsentanter fra 3F Midtjylland, ATAX, Det Faglige Hus, Kristelig Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, ATD og ATV.

Det er Midttrafiks hensigt, at Samarbejdsforummet vil blive involveret og eventuelt samlet i det omfang, der opstår relevante sager. Det er ikke Midttrafiks hensigt, at forummet skal føre en løbende kontrol af Midttrafiks vognmænd, men forummet skal derimod agere bistand i sager, hvor Midttrafik efter en konkret henvendelse får mistanke om, at en vognmand ikke overholder kravet om løn- og arbejdsvilkår.

Movia

Movia stiller krav om, at løn og arbejdsvilkår ikke må være mindre gunstige end dem, som fremgår af en af følgende overenskomster:

- Overenskomst for erhvervsmæssig persontransport 2015-2018 mellem 3F og ATAX
- ATD Taxikørsel 2017-2020 mellem 3F og Arbejdsgiverforeningen for taxivognmænd i Danmark
- Overenskomst 2017-2020 mellem Det Faglige Hus og Kristelig Arbejdsgiverforening
- Landsoverenskomsten 2017-2020 mellem Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening TA og 3F
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst I (ATD) og 3F
- Overenskomst for taxikørsel 2017-2020 mellem DI Overenskomst II (ATV) og 3F

Movia foretager ca. 20 stikprøvekontroller om året. Der er nedsat et kontrolpanel af relevante fagforeninger og arbejdsgiverorganisationer, som vurderer om vognmanden overholder overenskomsterne. Sagen vil samtidig blive sendt til den tilladelsesudstedende myndighed, ved mistanke om manglende overholdelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 6.1 Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus
Bilag 6.2 Beskrivelse af kontroller i FynBus

7. MEDDELELSER

- Den Samlede Rejse.
- Takst Vest.
- Møde med Sydtrafik.
- Bestyrelsens studietur august 2018.
- Samarbejde med Busbranchen (Bilag 7.1 og 7.2 vedlagt)
- EU-forordning om stoppesteder for private buslinjer.
- Status for hacker-angreb på DSB og Rejseplanen.
- Persondataforordning og FynBus' Data Protection Officer (DPO) – Folder med instrukser til medarbejderne. (Bilag 7.3 udleveres i mødet)
- Samarbejde mellem trafikselskaberne.

8. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

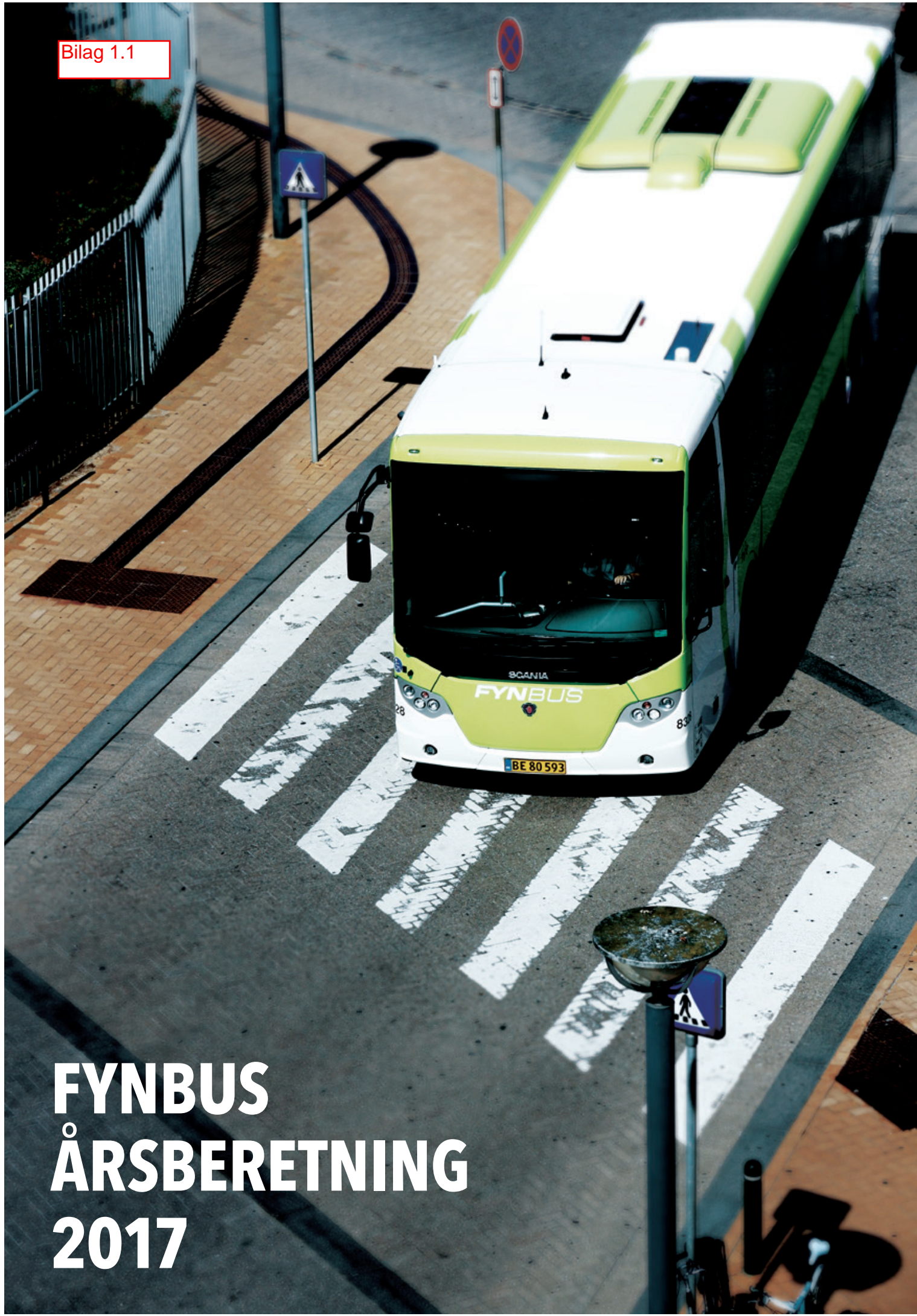
Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen



FYNBUS ÅRSBERETNING 2017



FORORD

Hos FynBus stod 2017 mest af alt i rejsekortets tegn. Den 15. januar 2017 gik FynBus over på rejsekortet, hvilket betød at det fra denne dag var muligt at bruge rejsekort i alle FynBus' busser. Forude lå en stor logistisk øvelse, hvor der blev monteret rejsekortudstyr i alle busser uden at driften blev påvirket. Operationen lykkedes, og da den første kunde kørte sit nye rejsekort forbi kortscanneren søndag den 15. januar, lød det rigtige "pling", og overgangen til rejsekortet kunne for alvor begynde.

Flere store vejarbejder i Odense fyldte også meget i 2017. Dels fortsatte arbejdet med anlæggelsen af letbanen i det indre Odense, dels blev der iværksat et stort vejarbejde ved en af de centrale motorvejsafkørsler. Begge situationer betød ændringer i køreplanerne. Et tæt samarbejde med Odense Kommune betød, at det var muligt at holde den høje rettidighed, og dermed holde løftet til kunderne om, at bussen nok skal komme frem til tiden.

Fra 2016 til 2017 har FynBus mistet 2 millioner passagerer. Det er især gået hårdt ud over passagererne

i Odense Kommunes busser, hvor særligt tre faktorer har haft betydning for passagertabet: Afslutning af "Odense for en 10'er", omlægning af ruter som følge af letbanearbejdet og overgangen til rejsekortet.

Det var ligeledes i 2017, at FynBus kunne fejre sin 10 års fødselsdag og se tilbage på en lang række opnåede resultater og mål, ikke mindst med at skabe sammenhæng og synlighed for den kollektive bustrafik på Fyn og øer.

Generelt set var 2017 alt andet et normalt år for FynBus, mest af alt på grund af overgangen til rejsekortet.

Ved indgangen til 2018 står FynBus overfor nye udfordringer, hvor bussernes rettidighed fortsat skal sikres, samtidig med at der skal arbejdes på at vende passagerudviklingen. Vi glæder os over, at rejsekortet nu er blevet landsdækkende, og at vi er endnu et skridt tættere på letbanens komme. Vi føler os overbeviste om, at med et nemt og landsdækkende rejsekort, og med udsigten til god og sammenhængende kollektiv trafik på Fyn, kan det næsten kun gå fremad for den kollektive trafik.



DIREKTØR CARSTEN HYLDBORG JENSEN



FORMAND MORTEN ANDERSEN

INDHOLD

- 05: OM FYNBUS
- 06: ORGANISATIONEN
- 07: BESTYRELSEN
- 08: SÅDAN KØRTE DET I 2017
- 20: VIDSTE DU...
- 22: GLADE KUNDER - BÅDE I BUSSENE OG BILERNE
- 26: BUSSENE TILPASSER SIG LETBANEBYGGERIET I ODENSE
- 28: TOUR DE REJSEKORT
- 30: REJSEKORTET CHECKEDE IND
- 32: ÅRSREGNSKAB LIGHT
- 34: 2018: FREMTIDEN SKAL VÆRE NEM



OM FYNBUS

Trafikselskabet FynBus er et offentligt § 60-selskab stiftet den 1. januar 2007 ud fra loven om trafikselskaber. Selskabet er etableret for Region Syddanmark og kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø. FynBus' vision er at skabe et fremsynet og veldrevet FynBus med basis i sikker drift.

FynBus planlægger buskørsel for Region Syddanmark og de 9 kommuner på Fyn og Langeland.

Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

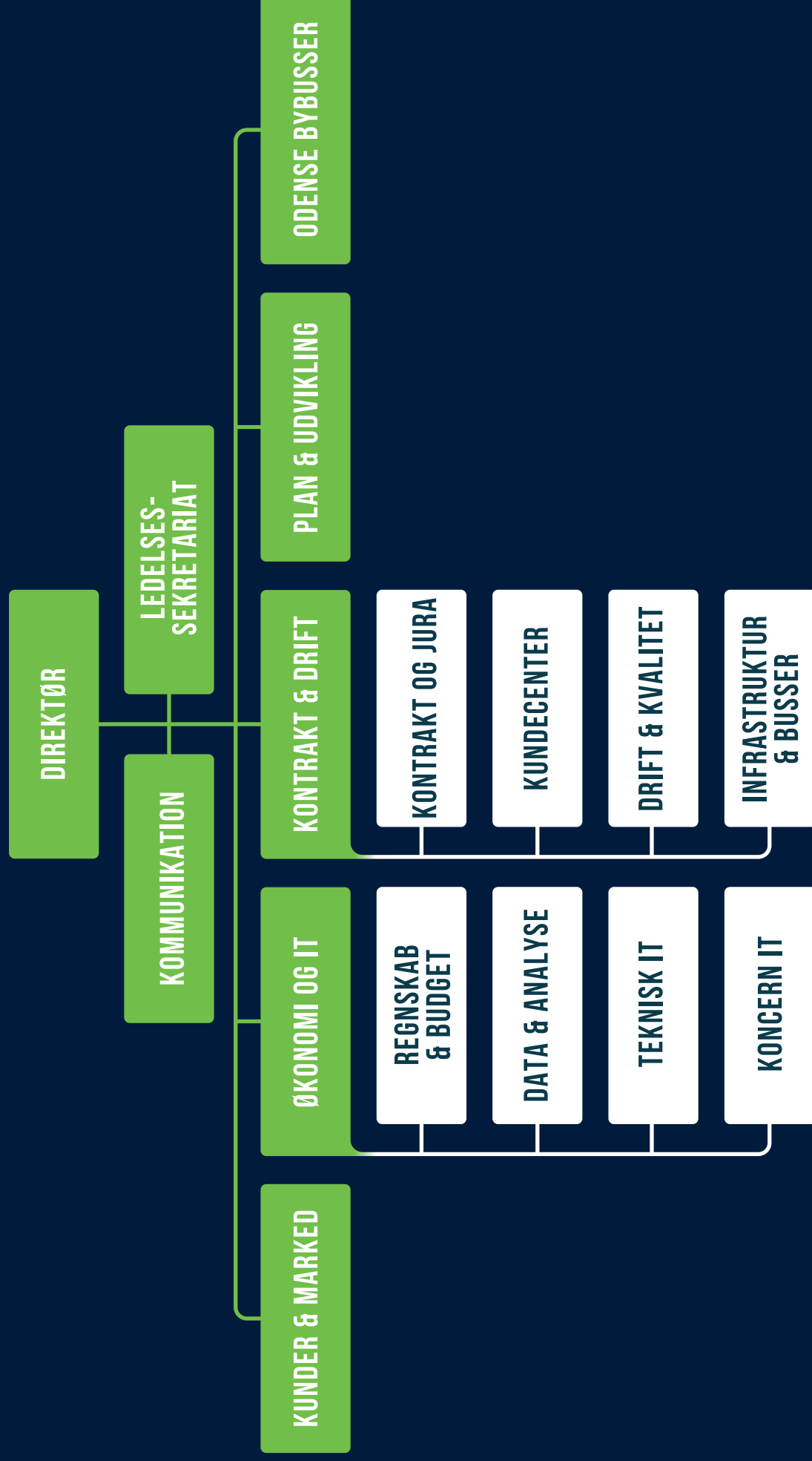
Regionen og kommunerne bestiller de ruter de ønsker hos FynBus. Passagerindtægterne dækker kun en del af den samlede udgift, og den ejer, der har bestilt en rute, betaler resten af udgifterne.

Selve buskørslen sendes i udbud. Den entreprenør, der vinder et udbud, udfører kørslen med sine egne busser og chauffører.

FynBus er ledet af en bestyrelse, der består af repræsentanter for ejerne, dvs. Region Syddanmark og de 9 kommuner. Bestyrelsen bestemmer blandt andet, hvad passagerne skal betale for at køre med busserne.

Ud over buskørsel koordinerer FynBus også Flextrafik, som blandt andet omfatter kørsel for svært bevægelseshæmmede, elevkørsel, aktivitets- og genoptræningskørsel, lægekørsel mv.

ORGANISATIONEN



BESTYRELSEN



MORTEN ANDERSEN (V)
NORDFYNS KOMMUNE
FORMAND



POUL ANDERSEN (A)
REGION SYDDANMARK
NÆSTFORMAND



REGITZE TILMA (V)
MIDDELFART KOMMUNE



JESPER HEMPLER (SF)
KERTEMINDE KOMMUNE



ANDERS W. BERTHELSEN (A)
ODENSE KOMMUNE



KRISTIAN NIELSEN (V)
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



LEIF ROTHE RASMUSSEN (A)
ASSENS KOMMUNE



BO LIBERGREN (V)
REGION SYDDANMARK



PER JESPERSEN (A)
NYBORG KOMMUNE



FLEMMING MADSEN (A)
SVENDBORG KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDLEM



JAN OLE JACOBSEN (V)
LANGELAND KOMMUNE
REPRÆSENTANTSKABSMEDLEM



SÅDAN KØRTE DET I 2017

FYNBUS GIK PÅ REJSEKORTET

Den 15. januar 2017 gik FynBus officielt på rejsekortet, og fra denne dag kunne rejsekortet benyttes i alle fynske busser. For at give kunderne en blød overgang til rejsekortet var det muligt i en overgangsperiode frem til 1. juni både at benytte de eksisterende billetprodukter og at rejse på rejsekortet. Formålet var at sikre en stille og rolig tilvænning til rejsekortet. Ved udgangen af december 2017 havde over 100.000 fynboer fået anskaffet sig et rejsekort.

Læs mere om overgangen til rejsekort på side 30.



JANUAR

ENDNU GRØNNERE REGIONAL- OG UDDANNELSESBUSSER

Fra slutningen af 2016 og ind i januar 2017 blev den regionale busflåde udskiftet med helt nye busser. Det skete i anledning af, at den regionale kontrakt blev overtaget af Tide Bus, som gik i gang med at modernisere busflåden med fabriksnye busser med højkomfortsæder, elektriske ramper, internet i bussen, individuelle læselamper, fuldautomatisk klimaanlæg, inforskærme og stikkontakter ved alle siddepladser. Tillige med alle disse moderne tiltag kunne man også glæde sig over, at de nye busser var langt mere miljøvenlige end hidtil. Alle regionalbusser på Fyn og Langeland opfylder nu Euro 6-standarden.



LAD FYNBUS KØRE DIG PÅ ARBEJDE I EN TELETAXI

“Bliv kørt til og fra din arbejdsplads i en Telekørselsbil og spar penge” – det var i kort form tilbuddet til nogle af medarbejderne på forskellige arbejdspladser i Assens Kommune. Der var tale om et tidsbegrænset forsøg, hvor den såkaldte Telependlerordning blev gjort endnu mere attraktiv for at se, om det kunne forbedre mobiliteten og gøre det attraktivt for flere medarbejdere at benytte den kollektive trafik. FynBus, Assens Kommune og Udvikling Assens stod sammen bag projektet, der involverede besøg på en flere større virksomheder i kommunen.



REGIONALBUSSE FIK FÆRRE STOP I ODENSE

En af de væsentligste ændringer i forbindelse med køreplansskiftet den 19. februar var et ændret stopmønster for den del af den regionale busstrafik, der kører gennem Odense. Årsagen var et forsøg på at få de regionale busser hurtigere gennem et Odense, der trafikalt var påvirket af anlæggelse af letbanen. De regionale busser stoppede herefter kun ved udvalgte stoppesteder i det indre Odense, for på den måde at gøre rejsen gennem Odense kortere. Bybusserne i Odense fortsatte med at betjene alle byens stoppesteder, men for kunderne betød det, at de nu skulle være ekstra opmærksomme på, om de befandt sig i en regionalbus eller en bybus.



FEBRUAR



KORT ARBEJDSNEDLÆGGELSE RAMTE DE REGIONALE BUSSE

Mandag den 20. februar nedlagde de regionale buschauffører arbejdet for at gå til fagligt møde. Arbejdsnedlæggelsen ramte et begrænset antal kunder, idet chaufførerne først nedlagde arbejdet efter at børn og unge var kørt til skole og ungdomsuddannelse. Arbejdsnedlæggelsen blev indstillet, så chaufførerne kunne nå at bringe de fleste skolebørn og unge hjem igen om eftermiddagen. Årsagen til arbejdsnedlæggelsen var nogle interne uenigheder mellem entreprenøren og de ansatte chauffører.

PENDLERKORT PÅ REJSEKORT

Som et af de første trafikselskaber i Danmark kunne FynBus i april præsentere kunderne for rejsekortets nye pendlerkortløsninger pendlerkort eller rejsekort med pendler kombi. Dermed var rejsekortet klar til afløse de traditionelle periodekort i busserne på Fyn og Langeland. Den meste simple løsning var et pendlerkort, som kun gælder rejser mellem A og B. Præcis som med det gamle periodekort. Men rejsekortet havde også en anden løsning i ærmet, nemlig rejsekort med pendler kombi, som er mere fleksibelt, og som både kan bruges på en fast strækning i en fast periode, men også kan bruges som et almindeligt rejsekort. De nye periodekortløsninger afløste de gamle pr. 1. juni 2017.

PENDLERKORT

012345 678 900 000 1

APRIL



FYNBUS INVITEREDE TIL TEGNEKONKURRENCE

Igen i år blev FynBus begravet af børnetegninger fra fynske og langelandske skolebørn, der ville deltage i årets store tegnekonkurrence, hvor hovedpræmien var en tur i Odense Zoo for vinderens klasse, inklusive, naturligvis, turen frem og tilbage med kollektiv trafik. Herudover fik vinderne igen i år æren af at se deres tegning som forside på de lokale køreplaner i vinderens kommune. I lighed med tidligere år var rigtig mange børn, og deres forældre, mødt op hos FynBus i maj for at modtage hyldest, diplomer og gevinster.

REJSEKORTBUTIKKEN ÅBNEDE OG LUKKEDE

For at hjælpe de mange tusinde kunder med overgangen til rejsekortet, samt for at afkorte ventetiden i FynBus' kunde-centre i Odense og Svendborg, åbnede FynBus en særlig Rej-

sekortbutik i et tomt butikslokale på hovedstrøget på Odense Banegård Center. Her hjalp ekstra indkaldt FynBus-personale kunder med at oprette og bestille rejsekort i lange baner.

Butikken åbnede den 16. januar og lukkede igen den 30. maj 2017. Næsten 15.000 kunder besøgte Rejsekortbutikken og fik hjælp og vejledning til at bestille et rejsekort.



MAJ



MOTORVEJSARBEJDE PÅVIRKEDE KØREPLANERNE

Det var ikke kun letbanebyggeriet, der påvirkede bustrafikken og udløste nye køreplaner i 2017. Også det store arbejde med motorvejsafkørsel 52 fik konsekvenser. Søndag den 28. maj ændrede fire markante regionalruter køreplaner for at imødekomme de trafikale forhindringer, som vejarbejdet udløste. Det primære formål med køreplansskiftet var at justere afgangstiderne for at gøre køreplanen mere præcis.

Søndag den 17. september blev køreplanerne ændret igen, nemlig i forbindelse med afslutningen af vejarbejdet ved motorvejsafkørslen.

STOPPESTEDER I ASSENS FIK DEN STORE TUR

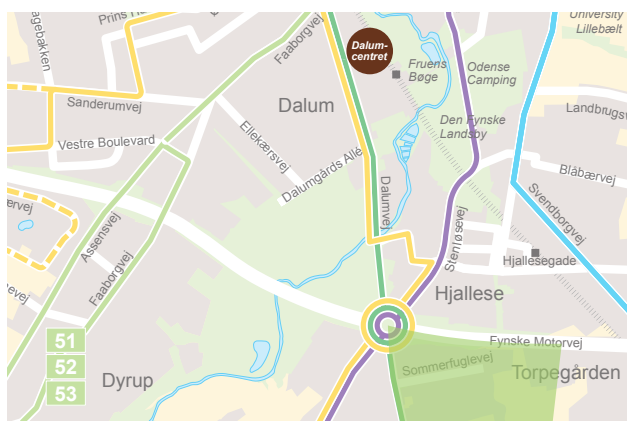
Udvalgte stoppesteder i Assens Kommune fik et markant ansigtsløft, da FynBus opgraderede stoppestederne med nye læskærme, lamper, cykelstativer, skraldespande og digitale afgangsskærme. Også rutebilstationerne i Assens og Haarby fik nye digitale afgangsskærme, så kunderne kunne holde sig helt opdateret i forhold til afgange og ankomster. Stoppestederne var udvalgt, fordi man på disse stoppesteder kan skifte mellem bus og telekørsel. Projektet var finansieret af Trafikstyrelsen, Assens Kommune og FynBus.



JUNI

BY-TELETAXI TIL TORPEGÅRDEN I ODENSE

En del beboere i Torpegården har siden 2016 ønsket at få busserne tilbage til området for at undgå gåturen til Volderstevvej. Pr. 1. juni fik beboerne derfor mulighed for at bestille en teletaxi og blive kørt mellem hjemadresse i Torpegården og Dalumcentret på faste tidspunkter 4 gange om dagen. Her har man adgang til handlemuligheder, eller man kan skifte til de busruter, der kører til og fra bymidten og OBC. Ordningen er baseret på erfaringerne fra den tilsvarende ordning mellem Kirkendrup/Søhus og Tarup Centret.



FYNBUS -NU MED WEBSHOP

I slutningen af juni blev det nemmere at købe en busbillet via internettet. Her lancerede FynBus sin nye webshop, og dermed blev der åbnet op for salg af en lang række forskellige populære billettyper, som dels kan betales med forskellige kreditkort eller MobilePay, og som dels kan fremvises via fx smartphone, så man ikke behøver at printe sin billet. Med webshoppen blev det samtidig muligt for fx turistkontorer at hjælpe udenlandske kunder med at købe billetter til den kollektive trafik både nemt og trygt.

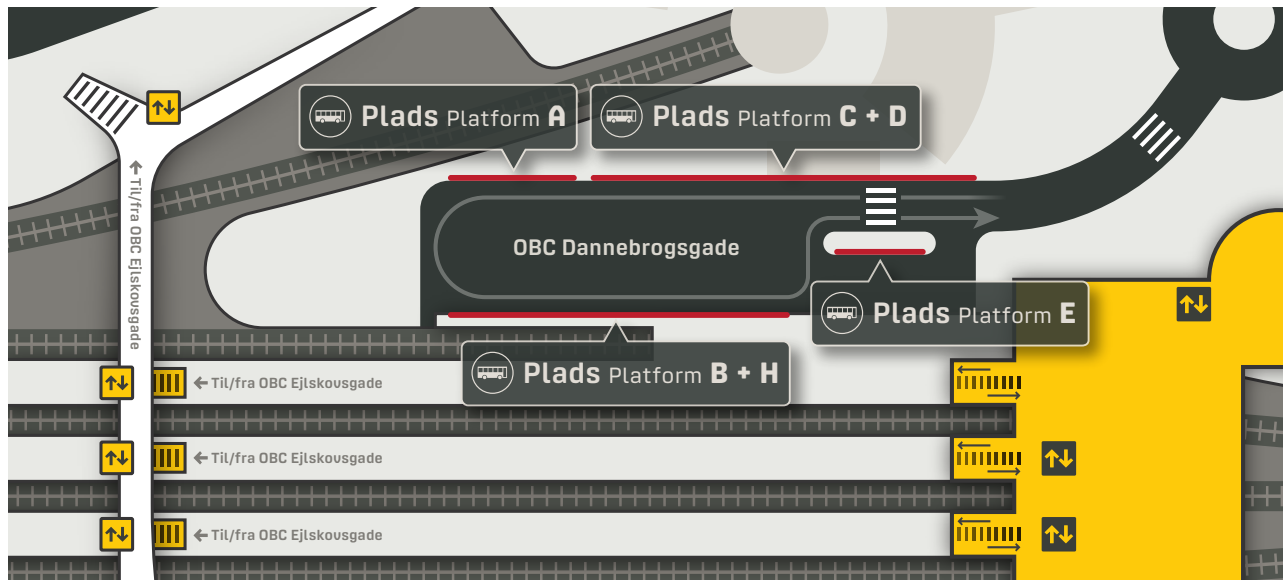


BUSSERNE BLEV FLYTTET BAG BANEGÅRDEN

Fra og med mandag den 26. juni og 4 uger frem blev der byttet om på stoppestederne ved Odense Banegård. Årsagen var, at Fjernvarme Fyn skulle foretage en del gravearbejde på Østre Stationsvej, og derfor blev bussernes

holdepladser på Østre Stationsvej flyttet om på den anden side af Odense Banegård Center.

FynBus var solidt til stede med personale, der kunne hjælpe kunderne til de rigtige stoppesteder og dét, kombineret med at det foregik midt i sommerferien, var formentlig årsagen til at det foregik uproblematisk i de uger, det stod på. Mandag den 24. juli var alt ved det gamle igen.



JUNI



TINDERBUS

Fra den 22. til den 24. juni oprettede FynBus en ny busrute, rute 19, der blev indsat som shuttlebus mellem Odense bymidte og Tinderbox-festivalen, og som skulle sikre hurtig og sikker transport mellem banegård og festivalplads. Tilbudet om bussen blev kombineret med et rigtig godt tilbud til festivalgæsterne om at køre alt det bus, de orkede i 24 timer, for kun 20 kroner.

DANSKERNE ELSKER REJSEPLANEN

Det er lykkedes for Rejseplanen at udvikle en smartphone-app, som danskerne nødigt vil undvære. I en undersøgelse, hvor man bad danskerne nævne de apps, de ikke kunne undvære, kom Rejseplanen ind på en 4. plads, kun overgået af Facebook, Mobilpay og Messenger. Rejseplanen er et ikke-kommercielt selskab, som ejes i fællesskab af de danske trafiksselskaber, herunder FynBus.



AUGUST



FLERE BUSSER TIL UNIVERSITETET

Studiestart på Syddansk Universitet plejer at være ensbetydende med utilfredse studerende, der ikke når rettidigt frem til studiestart på grund af for få sidde- og ståpladser i busserne. FynBus var dog forberedt, da det nye studieår gik i gang på SDU i Odense, og det lykkedes at gennemføre en studiestart uden alvorlige klager og avisoverskrifter. Recepten er planlægning, tilstedeværelse og fleksibilitet i busflåden, samt nye direkte ruter, der kører uden om det meste af vejarbejdet og non-stop-til SDU fra Banegården. Den erfaring tager FynBus med til studiestarten i 2018.

NYE GRØNNE BUSSE I MIDDELFART

Fredag den 29. september blev der indsat 13 splinternye Volvo-busser i Middelfart Kommune. Busserne indsættes som busser på både by- og lokalruter. Udover at være både mere miljøvenlige og nemmere at komme ind i end tidligere tiders busser, er komforten også højere. Endelig er der også tænkt på stikkontakter overalt i bussen, så kunderne kan oplade mobiltelefonen, mens de kører med bussen. Det er Tide Bus Danmark, som kører busserne i Middelfart Kommune.



SEPTEMBER



STOPPESTEDSKONKURRENCE

Opleves ventetiden for lang ved stoppestedet, er løsningen måske en online-quiz med nabostoppestedet. Den løsning testede FynBus af den 18.-20. september, hvor vinderne af en idé-konkurrence demonstrerede en prototype af deres vinderprojekt, det digitale stoppested. Her kunne man dyste på paratviden med passagererne ved et andet stoppested. Løsningen gav mange inputs og kommentarer fra kunderne, som udviklerne vil bruge i det videre udviklingsarbejde.

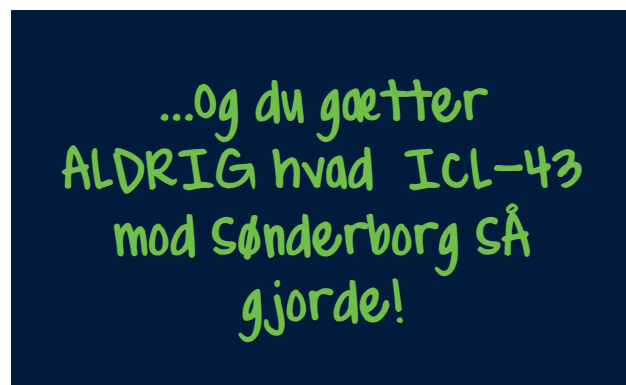
BUSSERNE KØRER TIL TIDEN

Det kan være noget af en udfordring at overholde køreplanen, når der bygges og graves overalt. Alligevel kan FynBus se tilbage på en høj rettidighed i hele 2017. Årsagen til, at det overhovedet kan lade sig gøre at overholde en høj rettidighed, er de mange køreplansskifte, hvor køreplanlæggerne hele tiden tager højde for vejarbejderne, de afledte konsekvenser sammenholdt med de mange GPS-data, der dagligt indsamles fra busserne, og som fortæller hvordan busserne kører. I september 2017 blev 92 % af alle stoppesteder passeret rettidigt, 99 % af alle busser afgik rettidigt fra startdestinationen og 92 % af alle busser ankom rettidigt til endestationen.



BUSSEN FORTÆLLER OM TOGET

Fra og med oktober viser infoskærmene i busserne nu, hvornår de næste tog afgår, og fra hvilket spor. Mange passagerer skifter hver dag fra bus til tog på Odense Banegård Center. Nu er det blevet lidt lettere for dem at følge med i, hvor lang tid de har til at skifte til toget – det fortæller bybussernes skærme nemlig. Bybussernes infoskærme har længe vist, hvilke andre busser man kan skifte til på det stoppested man nærmer sig, men som noget nyt er informationen udvidet, så man også kan se, hvad tid togene skal køre fra Odense Banegård og hvilket spor man skal gå til. På skærmene vises togafgange i alle retninger – både Intercity, Intercity Lyn og regionaltog.



OKTOBER

STOPPESTEDSNAVNE

I slutningen af oktober gik FynBus i gang med at udskifte de gule stoppestedsfaner langs rute 40-44 i Odense. De nye stoppestedsfaner er forsynet med tydeligt navn, så kunderne kan se, hvad stoppestedet hedder. Det er planen, at samtlige stoppesteder, der i køreplanen er markeret med fed skrifttype skal have navn på stoppestedsfanen. Tiltaget er en del af et projekt, der handler om at gøre det nemmere at benytte bussen, også som førstegangsbruger.



PÅ SKATTEJAGT MED FYNBUS

I efterårsferien lancerede FynBus en særlig aktivitet, der sendte deltagerne rundt på det meste af Fyn for at lede efter digitale koder på stoppestederne. Formålet var at samle et digitalt skattekort, og der var både dagspræmier og hovedpræmier til de hurtigste og flittigste. Sammen med konkurrencen udbød FynBus en særlig billet, hvor man kunne rejse Fyn rundt i 5 dage for 100 kroner.



NY MOBILBILLET-APP

I november var FynBus klar med en helt ny mobilbillet-applikation til kunderne. Via den downloadede app fik kunderne nu mulighed for at købe enkeltbilletter og specialbilletter, samt meget billige gruppebilletter. Samtidig gjorde den nye mobilbillet det muligt at betale med MobilePay. Ved årets udgang – i løbet af kun to måneder – blev over 80 % af alle betalinger foretaget med netop MobilePay.



NOVEMBER

FYNBOERNE ER RET CHECKEDE

På kun 11 måneder lykkes det fynboerne at blive stort set lige så gode til at checke ud med rejsekortet som københavnere, der trods alt har haft mange år til at øve sig med rejsekortet. Det dokumenterede tal fra rejsekortet kunne berette om at i oktober måned huskede 98,2 % af alle fynboer at checke ud, mod 98,3 % i København.



GRATIS VALGBUS

Som det eneste trafikselskab i Danmark tilbyder FynBus en gratis busrejse, hvis man skal stemme til et valg. Ved kommunalvalget var FynBus igen klar med et godt tilbud: Kør gratis med bus eller teletaxi til og fra valgstedet. Som sædvanlig var der mange, der gjorde brug af tilbuddet, som er en tilbagevendende begivenhed i FynBus' område i forbindelse med Europaparlamentsvalg, folketingsvalg og regions- og byrådsvalg.





JULEBILLET ODENSE

- Billig mobilbillet i hele december!

DECEMBER

JULEBILLETEN

FynBus var i julehumør i december måned og klar med et godt tilbud til rejsende i Odense. "Rejs alt det du vil med bussen i Odense for kun 10 kroner". Det valgte over 12.000 kunder at benytte sig af, og samtidig fik FynBus præsenteret sin nye mobilbillet-app, som forhåbentlig nu er installeret på mange tusinde mobiltelefoner og kun venter på at blive brugt, næste gang kunder skal med bussen.

V I D S

T E D U

AT VI I 2017 HAVDE

15.536.596

PÅSTIGNINGER I BUSSENE PÅ FYN OG LANGE LAND?

AT VI I 2017 HAVDE

165.357

TURE MED TELEKØRSEL (TELETAXI, TELE CITY OG TELERUTE)?

AT VI I 2017 SOLGTE

556.997

BILLETTER SOM SMS-BILLET, MOBILBILLET ELLER I VORES WEBSHOP?

AT VI I 2017 SOLGTE

132.671

TURISTBILLETTER?

AT VI I 2017 SOLGTE

12.200

PENDLERKORT OG REJSEKORT MED PENDLER KOMBI?

AT VI VED UDGANGEN AF 2017 HAVDE

53.071

REJSEKORT CLASSIC (REJSEKORT PERSONLIGT, - FLEX OG - ANONYMT)?

AT VI VED UDGANGEN AF 2017 HAVDE

8.600

AKTIVE SKOLEKORT?

AT VI I 2017 HAVDE

617.934

KØREPLANTIMER?

AT VI I 2017 HAVDE

14.430

HENVENDELSER PÅ FACEBOOK?



GLADE KUNDER - BÅDE I BUSSENERNE OG BILERNE



KUNDETILFREDSHED

Hvert år foretager FynBus en undersøgelse, der har til formål at undersøge tilfredsheden blandt de fynske buspassagerer. Tilfredshedsundersøgelsen er blevet til på baggrund af over 1000 interviews med passagerer, og omhandler alt fra chaufførens kørsel, rengøring af busserne til kvaliteten af køreplanerne, ventetid og FynBus' image som trafiksselskab. Resultater angives på en skala fra 0 til 100, hvor resultater fra 65 svarer til "God" og resultater fra 75 svarer til "Meget god". Den årlige tilfredshedsundersøgelse er et vigtigt arbejdsredskab for FynBus, og vi gennemgår grundigt resultaterne og tilbagemeldingerne. Resultatet er et godt værktøj, når vi skal se på de områder, hvor vi kan gøre det bedre, og hvor skal vi fastholde den gode indsats.

HØJ LOYALITET BLANDT BUSKUNDERNE

Tilfredsheden fra kunderne fortsætter i 2017, og særligt de ældre buspassagerer udviser stor loyalitet overfor FynBus. De opfatter FynBus som en troværdigt og pålideligt busselskab. Blandt den yngre del af buspassagererne er tilfredsheden fortsat ikke helt så høj, og da de udgør en stor andel af vores kunder, har vi fortsat stor fokus på, hvordan vi kan komme nærmere på denne målgruppe.

FORSINKELSER OG MANGLENDE OVERHOLDELSE AF KØREPLANER

Der er små negative udsving i tilfredsheden i 2017 blandt kunderne, og utilfredsheden går især på forsinkelser, og det er da også en klassisk myte indenfor kollektiv trafik, at busserne altid er forsinkede og derfor ikke er til at stole på. FynBus' nyeste rettidighedsmålinger viser dog, at der ikke er hold i denne myte, da busserne i stor udstrækning kører til tiden. 90 % af alle busserne har i perioden september til december 2017 passeret stoppestederne rettidigt.

På Fyn og Langeland har busserne GPS-udstyr installeret, så hver gang bussen passerer et stoppested, kan vi se, om det er sket til tiden, eller hvor forsinket bussen har været. Vi bruger disse data til at lave bedre køreplaner. På grund af variationerne i trafikken, vejret, antal passagerer osv. kan det dog aldrig lade sig gøre at fjerne forsinkelserne helt.

Tallene dækker over, at der er variationer henover døgnet, idet der kan forekomme forsinkelser i myldretiden på hverdage som følge af trængsel og vejarbejde.

Udover faktorer som trafik, vejr, antal passagerer har vi valgt at gøre køreplanerne mere brugervenlige ved at lade bussen køre på faste minuttal, fx hele aftenen. I praksis kan den tid, det tager at køre ruten, dog variere lidt over perioden, og det gør, at bussen på nogle tidspunkter kommer et par minutter senere end angivet. Det er således en afvejning mellem at have en overskuelig køreplan, der er nem at huske, eller en mere præcis køreplan, der fylder mere og er sværere at huske.

Ud fra de givne vilkår i og omkring Odense vurderer FynBus, at tallene for rettidighed er særdeles tilfredsstillende.

FLEXTRAFIKS KUNDER ER FORTSAT TILFREDSE

Flextrafik er bestillingskørsel, og køres typisk i et mindre køretøj som fx en taxi eller en minibus.

Målingen er foretaget via opkald til kunder i perioden august til september 2017 i alle fynske kommuner, på Langeland og i Region Syddanmark, og viser meget høj kundetilfredshed. Seneste undersøgelse i 2015 viste et tilsvarende meget godt resultat.

Den totale tilfredshed med FynBus Flextrafik vurderes af kunderne i 2017 samlet set til værdien 85, dvs. "Meget god".

Kunderne er bl.a. tilfredse med bestillingen af kørsel, selve turen, bilen og chaufføren. FynBus planlægger og håndterer turene, men har udbudt selve kørslen til en række forskellige taxi- og OST-firmaer, og den høje tilfredshed kan ses som en bekræftelse på det gode samarbejde om at levere kundeservice.

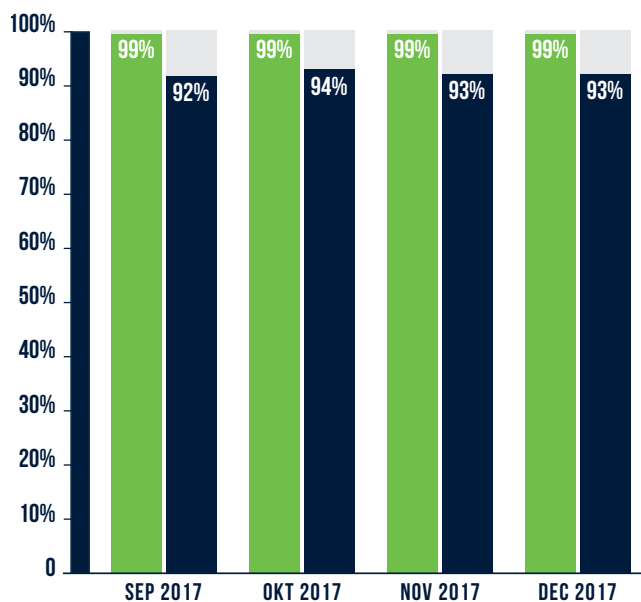
Undersøgelsen er foretaget indenfor 4 forskellige kørselstyper, nemlig de 3 visiterede ordninger: Siddende patientbefordring, Handicapkørsel og Kommunalt visiteret kørsel, samt den åbne kørselsordning, Telekørsel. Siddende patientbefordring er Region Syddanmarks kørsel til sygehuse, og håndteres af FynBus i samarbejde med Sydtrafik.

HVOR TILFREDS ER DU MED FLEXTRAFIK?

	INDEX SCORE	UDVIKLING 2015-2017
TILFREDSHED (TOTAL)	85	1,6
BESTILLING	87	1,9
BILEN OG KØRETUREN	91	-0,5
INFORMATION VED FORSINKELSE	71	-2,9

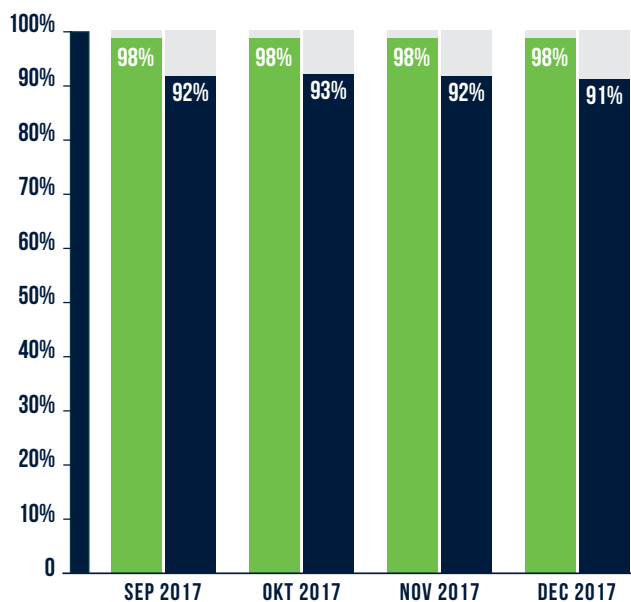
RETTIDIGHED TIL/FRA ENDESTATIONER

BYBUSSETER I ODENSE



■ RETTIDIG AFGANG FRA ENDESTATION (INDENFOR 5 MINUTTER)

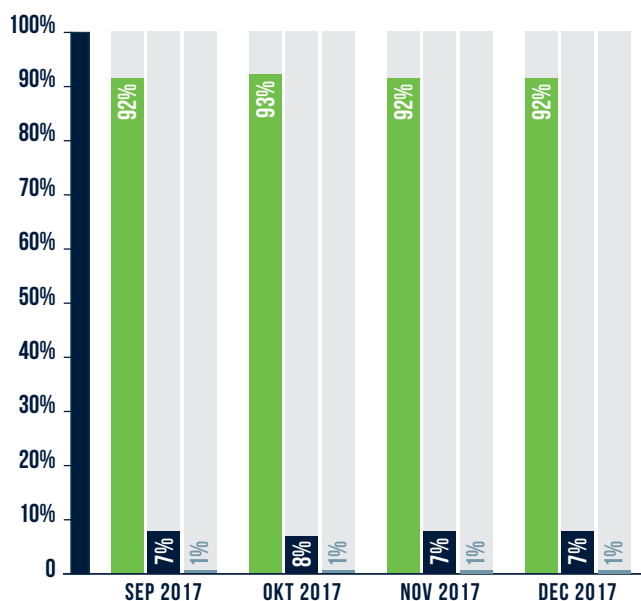
REGIONALE RUTER



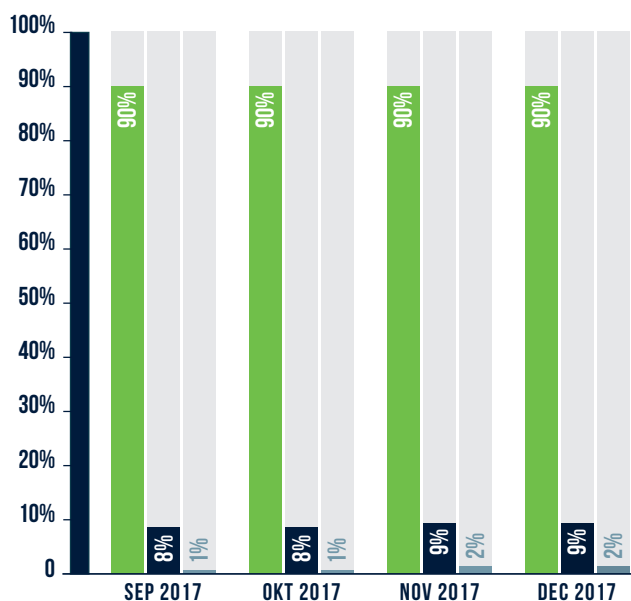
■ RETTIDIG ANKOMST TIL ENDESTATION (INDENFOR 5 MINUTTER)

RETTIDIGHED PÅ STOPPESTEDSNIVEAU

BYBUSSETER I ODENSE



REGIONALE RUTER



■ ANTAL STOP DER BETJENES RETTIDIGT (INDENFOR 5 MINUTTER)

■ ANTAL STOP DER BETJENES MED 5-10 MINUTTERS AFVIGELSE

■ ANTAL STOP DER BETJENES MED MERE END 10 MINUTTERS AFVIGELSE


HVOR TILFREDS ER DU MED...

	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2016 - 2017
TILFREDSHED (TOTAL)	73	-1,2
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR?	78	0,2
ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET?	74	-3,3
FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS?	65	-0,6
LOYALITET (TOTAL)	70	-1,5
I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING?	49	2,7
I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL FX. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER?	67	-6,3
HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN?	96	-0,4
IMAGE (TOTAL)	74	-0,1
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB?	78	-0,1
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB?	75	1,4
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME?	69	-2,7
INCITAMENTSFAKTORERNE		
INDEKLIMAET I BUSSEN	74	4,1
BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING	76	4,9
CHAUFFØRENS KØRSEL	78	-0,4
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE	78	-1,4
BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE	76	-1,4
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN	70	-3,5

* INDEX SCORE :

Gennem denne rapport, bruges der indekstal for de fleste spørgsmål. Dette betyder, at respondenternes svar genberegnes i en skala fra 0-100. Gennem en lang række undersøgelser, er der konsensus om fortolkningen af hvert niveau. Måden hvorpå de enkelte niveauer skal fortolkes er vist til venstre. Alle værdier på 75 og derover, skal fortolkes som "meget god". Dette signalerer, at det er mere vanskeligt at forbedre tilfredsheden fra 80 til 90, end det er 60 til 70, selv om forskellen i absolutte tal er den samme.

**FIND HELE TILFREDSHEDSUNDERSØGELSEN PÅ:
FYNBUS.DK/KONOMI-OG-STATISTIK**



Omlægningen af den kollektive trafik i det centrale Odense betød forandringer for mange kunder, der nu skulle bryde gamle vaner og lære nye stoppesteder at kende.

I sensommeren 2018 er flytteriet slut omkring Odense Banegård Center, der vil være klar til busserne og kunderne - og sidenhen også til letbanen.

BUSSERNE TILPASSER SIG LETBANEBYGGERIET I ODENSE

Hos FynBus arbejdes der fortsat tæt sammen med Odense Letbane og Odense Kommune om at tilrettelægge den kollektive trafik, efterhånden som anlægsarbejderne skrider frem. Buspassagerne er blevet gode til at holde øje med, om busserne af og til ændrer rute, og om stoppesteder flyttes. På bl.a. FynBus' hjemmeside og Rejseplanen kan kunderne orientere sig om aktuelle og kommende ændringer i trafikken.

to busterminaler, nemlig den på Østre Stationsvej. Arbejdet skulle sikre, at ledninger og kloakrør ikke befinder sig under letbanens skinner. Da ledningerne var omfangsrige og skulle graves dybt ned, kunne det ikke lade sig gøre for busserne at komme ind og ud af terminalen.

Arbejdet blev planlagt, så det kunne udføres, mens mange buspassagerer holdt sommerferie – det var nemlig nødven-

I 2017 passerede bybusserne i Odense stoppestederne rettidigt* 92 % af tiden. De kørte fra endestationen til tiden på 99 % af afgangene og ankom til endestationen til tiden på 93 % af afgangene.

***Rettidigt er defineret som inden for 5 minutter fra det tidspunkt, der står i køreplanen.**

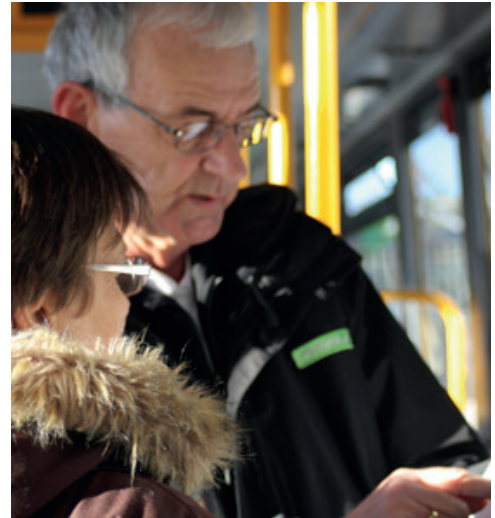
Flere gange i løbet af 2017 har FynBus opdateret køreplanerne. Med løbende opdateringer giver det mulighed for at justere det antal minutter, som busserne har til at køre de enkelte afgangene. Det bevirker, at busserne kører med en høj grad af rettidighed, men det betyder også, at rejsetiden gennem byen kan blive forlænget. På den måde ved kunderne, hvad de har at forholde sig til.

Gennem hele 2017 har busserne været delt mellem to holdepladser på nord- og sydsiden af Odense Banegård Center. For kunderne betyder det, at mange skal bevæge sig gennem banegårdscenret for at skifte bus. Andre har lært, at der er andre steder i byen, hvor man kan skifte mellem forskellige ruter.

I løbet af sommeren skulle fjernvarmeledninger og store kloakrør dog føres forbi ind- og udkørslerne fra den største af de

digte at flytte de fleste bussers holdepladser til nordsiden af Odense Banegård Center. Da der også kører færre busser i sommerferien, kunne det med lidt velvilje lade sig gøre at få plads til de fleste ruter i Dannebrogsgade.

For at sikre at passagerne kunne finde deres bus, gennemførte FynBus en omfattende informationsindsats i tiden op til og under flytningen. FynBus-folk i gule "Spørg bare"-veste viste passagererne på rette vej på terminalerne. Langt de fleste kunder udviste forståelse for forandringen, og efter en måned var hullerne foran terminalen på Østre Stationsvej fyldt op, så busserne kunne vende tilbage til deres pladser. I 2018 fortsætter letbanearbejdet, men det forventes, at de fleste af Odenses bybusser kan samles på Østre Stationsvej midt i 2018.



SÅDEN KØRTE DET FOR REJSEKORTBUSSEN

Tour de rejsekort var på en tomåneders periode, fordelt på mere end 25 etaper, rundt i hele FynBus' område, og hjalp flere tusinde kunder igang med at anskaffe sig et rejsekort. Således gik det på etaperne i Odense -, Assens -, Kerteminde - og Nordfyns Kommune.

	ODENSE	ASSENS	KERTEMINDE	NORDFYNS
KUNDER I BUSSEN	1242	273	380	354
DIGITALE REJSEKORTBESTILLINGER	240	87	106	110
KORTBESTILLINGER PÅ BLANKET	88	49	67	45

TOUR DE REJSEKORT

Der blæser en kold februarvind ind over det fynske land, men tourplanen for Tour de Rejsekort er lagt, og den faste chauffør på rejsekortbussen Tommy møder tidligt ind og starter op for den kolde bus. Dagens destination er Borgerservice i Otterup.

Der blæser en kold februarvind ind over det fynske land, men tourplanen for Tour de Rejsekort er lagt, og den faste chauffør på rejsekortbussen Tommy møder tidligt ind og starter op for den kolde bus. Dagens destination er Borgerservice i Otterup. Den blåprykkede bus ruller ud fra Gammelsø, og bag den kører den FynBus-grønne ambassadørbil pakket med informationsmateriale, blanketter, roll ups, computere, varme drikke og ikke mindst et team af FynBus-medarbejdere. Bussen er indrettet som en rullende kundeservice, der skal hjælpe de mange fynboer med at konvertere deres KVIKkort om til et rejsekort. Kl. 9.15 parkerer rejsekortbussen på den anviste plads ved borgerservice i Otterup, og allerede inden bussen er blevet sat op, står de første kunder klar til at få svar på spørgsmål og til at få hjælp til bestilling af deres første rejsekort. Kl. 10 slår chaufføren døren op og den første kunde træder ind, og inden længe er der kø hos de 4 medarbejdere, som denne dag danner teamet i den rullende kundeservice. Anne fra Otterup er en af de første, som skal have hjælp. Hun har allerede sat sig lidt ind i, hvad det der rejsekort nu er for noget, og hun fortæller: "Hvor meget vi end holder af vores KVIKkort, som er så nemt at bruge, så er det jo bare om at få det skiftet ud med et rejsekort. Det lærer vi jo nok også at bruge. Og så er det jo dejligt, at I kommer herud for at hjælpe os, så vi får det gjort rigtigt". Igennem dagen er der mange kunder i bussen. De kunder, der har medbragt Nem-id får hjælp direkte ved computeren til at bestille et rejsekort. Der bliver taget billeder, og der bliver diskuteret brug af og fordele ved rejsekortet. Andre får hjælp til at udfylde blanketter og får svar på deres spørgsmål. Ventetiden bruges på en kop kaffe og en snak med chaufføren. Sidst på dagen træder en nydelig ældre herre ind i bussen sammen med sin kone. Det er Knud på 93 og Marie på 88. De er et par gange om ugen med bussen ind til Odense, fordi det er så hyggeligt. Og nu vil de gerne have lavet det her nymoderne rejsekort. Han må ikke køre bil længere på grund af dårligt syn, og de ejer ikke en computer. Men de har læst lektien og har medbragt Nem-id og dankort til automatisk tank-op, og glæden er stor, da vi fortæller dem at indenfor 10 dage, vil deres nye buskort dukke op med posten. Klokkeren nærmer sig 14, og det er tid til at lukke ned i Otterup. Det har været en kold fornøjelse at stå de mange timer i bussen, men tilfredsheden med dagens arbejde er stor. Kunderne gik derfra oplyste og glade for den hjælp, de fik, og ca. 70 personer fik i løbet af dagen bestilt et rejsekort med hjælp fra teamet i bussen. I morgen venter en ny dag, en ny by og nye kunder.

HELE FYN RUNDT

Det allerførste sted bussen rullede ind var foran FynBus' Kundecenter i Odense. Formålet var at hjælpe personalet i kundecentret med den store interesse, der var for rejsekortet, og på bare 2 måneder i perioden 16. januar til 23. marts besøgte den blåprykkede rejsekortbus og dens team yderligere 24 byer på Fyn, inklusiv flere forstæder i Odense. Mere end 3200 kunder fik svar på spørgsmål og en guide til selv at bestille et rejsekort derhjemme, og 1200 fik hjælp til at bestille et rejsekort direkte i bussen.

SAMARBEJDE MED DSB

"Nu bliver det nemt at bruge kollektiv trafik, for nu indfører vi et produkt, som kan bruges i både bus og tog i hele landet." Dette er overskriften for den samlede rejsekortkampagne, og det var derfor nærliggende at invitere DSB med på turen. I de 5 byer på Fyn, som også betjenes af DSB (Nyborg, Svendborg, Ringe, Odense og Middelfart) blev det faste mandskab fra FynBus derfor tilføjet en meget nyttig ressource fra DSB. For spørgsmålene var mange, også om brugen af rejsekort hos DSB. I Middelfart fik vi ligeledes hjælp fra Sydtrafik, som dækker den kollektive trafik lige på den anden side af Lillebælt.



REJSEKORTET CHECKEDE IND, OG DE GAMLE GRØNNE KORT GIK PÅ PENSION

FYNBUS GIK PÅ REJSEKORTET

Den 15. januar 2017 var en stor dag for FynBus. Her kunne bestyrelsesformand Morten Andersen nemlig officielt bipse det første rejsekort ind i en grøn Fynbus. Dermed var FynBus på rejsekortet, og de fynske buskunder havde nu adgang til at checke ind og ud på rejsekortudstyr i alle busser på Fyn og Langeland. Mediebevågenheden var stor allerede fra morgenstunden. Alle landsdækkende medier fortalte om FynBus og rejsekortet, startende med den landsdækkende radioavis og historien om, at FynBus ikke var bange for rejsekortet, der erfaringsmæssigt havde vist sig at være en stor succes i Vest-Danmark. I Odense var en lang række repræsentanter fra bestyrelse, kommuner, presse, Rejsekort A/S, busoperatører og FynBus-folk mødt op for at overvære indvielsen, der samtidig var kulminationen på flere års minutløs planlægning. Nu var rejsekortet endelig kommet, og nu skulle det udbredes blandt fynboerne.

KUNDER STOD I KØ FOR AT FÅ REJSEKORTET

Til at lokke fynboerne over på rejsekortet lancerede FynBus de 5 fynske fordele, som blandt andet inkluderede tilbuddet, at FynBus i en periode kompenserede FynBus' kunder de 50 kroner, det kostede at bestille et nyt kort. FynBus fik god hjælp fra de fynske medier til at udbrede historien om rejsekortet, og den

store opmærksomhed, kombineret med et stort reklametryk på buslangsider, i aviser, på Facebook, på reklamestandere og buskærme, medførte et massivt pres på FynBus' kundecenter fra kunder, der ville have hjælp til at bestille sig et rejsekort. I løbet af den første rejsekort-uge fik FynBus etableret sig med en særlig rejsekort-butik på Odense Banegård Center, hvor op til 20 nyansatte studentermedhjælpere på skift stod klar til at hjælpe kunderne med rejsekortet.

Og interessen var enorm. Fra tidlig morgen til sen eftermiddag var der lang kø, både foran kundecentret i den gamle busterminal og foran rejsekortbutikken i banegårdscentret. Her kom folk i alle aldre og fra alle egne i Odense og opland for at få hjælp til bytte KVIKKortet ud med et rejsekort.

Til at understøtte overgangen til rejsekortet på det øvrige Fyn indsatte FynBus en særlig dekoreret rejsekortbus, der i perioden fra 16. januar til den 23. marts besøgte 25 lokaliteter fordelt blandt alle FynBus' ejerkommuner. Bussen var ladet med informationsmateriale og FynBus-medarbejdere, der hjalp med at svare på spørgsmål og bestille rejsekort. Læs reportagen fra rejsekortbussen.

FYNBUS FØRST MED PERIODEKORT PÅ REJSEKORT

Fra den 1. april 2017 blev det muligt for kunderne at bestille sig



et rejsekort-periodekortprodukt, nemlig da FynBus som det første trafikselskab herhjemme tilbød kunderne de særlige periodekortvarianter af rejsekortet. Også her var FynBus klar med et tilbud om at kompensere kunderne for udgifterne til kortet i en periode, og også her gik interessen fra at være afventende og forbeholden til en ganske stor interesse fra kunderne. Metoden var direkte kontakt til kunderne, igen understøttet af markedsføring i busserne og annoncering. Men FynBus havde også travlt, for man skulle nå at udstede periodekort til alle de eksisterende periodekortkunder inden den 1. juni.

FARVEL TIL DE GAMLE KORT

Den 1. juni var det nemlig definitivt slut med at bippe de gamle kort i busserne. Alle de gamle billetmaskiner blev demonteret og fjernet fra busserne. Det eneste, der sad tilbage nu, var de blå rejsekort-standere, der med deres karakteristiske "pling" signalerede, at nu var rejsekortet kommet for at blive. Var det til trods for breve, mails, annoncer, flyers, avisomtale og skærmskilte alligevel lykkedes for en kunde at overse budskabet om rejsekortet og den 1. juni, var det heldigvis nemt for chaufførerne at henvise kunderne til FynBus' kundecentre, så også de sidste kunne få sig et rejsekort. Overordnet set havde langt de fleste kunder dog fulgt opfordringen, og havde bestilt deres rejsekort, hvad enten det

var rejsekort classic, pendlerkort eller rejsekort med pendler kombi. Parallelt med denne øvelse blev alle fynske skolekort lige så stille skiftet ud med rejsekort skolekort, så da skolebus-børnene startede efter sommerferien, var det med et funkende nyt rejsekort i lommen, monteret i et refleksetui med en grøn spiralsnor, solidt monteret på skoletasken.

MANGE REJSEKORT PÅ FYN

Da FynBus nåedes slutningen af året og kunne se tilbage på et begivenhedsrigt rejsekort-år var det med følgende resultat:

- Ca. 93.000 udstedte rejsekort classic på Fyn og Langeland, pr. 31. december 2017
- Ca. 10.000 udstedte rejsekort periodekort (Kombi eller pendlerkort) på Fyn og Langeland, pr. 31. december 2017
- Ca. 9.000 udstedte skolekort på Fyn og Langeland, pr. 1. september 2017

De sidste to rejsekortudfordringer har FynBus gemt til 2018, nemlig overflytningen af Ungdomskort til Rejsekort, samt implementeringen af den vestdanske takstreform, der for alvor skal rydde op i trafikselskabernes uigennemsigtige takststrukturer og kundernes afledte forvirring i forhold til, hvad der bedst kan svare sig. Hvordan det går, kan du læse mere om i årsberetningen for 2018.

ÅRSREGNSKAB LIGHT*: DRIFTSREGNSKAB

REGNSKABSOPGØRELSE (UDGIFTSBASERET)

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2017	BUDGET 2017	REGNSKAB 2016
INDTÆGTER FRA BUSDRIFT	-237.915	-233.650	-238.481
EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT	-344.803	-363.315	-359.802
INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-582.717	-596.965	-598.283
INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK	-7.222	-7.007	-7.021
EJERBIDRAG FRA FLEXTRAFIK	-84.584	-78.361	-80.936
INDTÆGTER FLEXTRAFIK I ALT	-91.806	-85.368	-87.957
INDTÆGTER FRA PROJEKTER	-937	0	-565
INDTÆGTER FRA ØVRIGE	-3.475	-3.063	-3.248
INDTÆGTER I ALT	-678.935	-685.396	-690.054
UDGIFTER FRA BUSDRIFT	496.721	513.193	519.611
FÆLLESUDGIFTER	80.302	81.274	73.833
UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	577.023	594.467	593.444
UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	72.890	64.876	66.981
FÆLLESUDGIFTER	16.482	18.656	19.494
UDGIFTER FLEXTRAFIK I ALT	89.372	83.532	86.475
UDGIFTER FRA PROJEKTER	937	0	565
UDGIFTER FRA ØVRIGE	17.622	21.276	16.459
UDGIFTER I ALT	684.955	699.275	696.943
DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING (- = OVERSKUD)	6.020	13.879	6.889
RENTER	-4.857	-1.617	-1.524
RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	1.162	12.262	5.366
ANLÆGSUDGIFTER	8.799	4.126	37.877
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	9.961**	16.388	43.243

RESULTATDISPONERING

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2016	BUDGET 2016	REGNSKAB 2016
TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL	-803	0	-1.333
TIL EGENKAPITAL	10.764	16.563	44.576
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	9.961	16.563	43.243

BALANCE

AKTIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2017	ULTIMO 2016
MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
GRUNDE OG BYGNINGER	42.439	44.477
TEKNISKE ANLÆG M.V.	53.006	56.826
INVENTAR MV.	129	390
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	44	0
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	3.882	3.499
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	769	369
MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	100.269	105.561
FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	198.134	23.064
ANLÆGSAKTIVER I ALT	298.403	128.625
OMSÆTNINGSAKTIVER		
TILGODEHAVENDER	34.834	43.995
LIKVIDE BEHOLDNINGER	92.655	75.934
OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT	127.489	119.929
AKTIVER I ALT	425.891	248.554

PASSIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2017	ULTIMO 2016
EGENKAPITAL	-54.750	-36.605
HENSATTE FORPLIGTIGELSER	414.579	211.055
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	0	18.856
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	66.062	55.248
PASSIVER I ALT	425.891	248.554

* Find det samlede årsregnskab for 2017 på FynBus.dk/konomi-og-statistik

** FynBus' udgifter til rutekørsel, flextrafik mm. modsvares af passagerindtægter og bidrag fra ejerne, et resultat der i princippet altid balancerer. Underskuddet i 2017 opstår på 9,96 mio. kr. i 2017 opstår på baggrund af investeringer i rejsekortudstyr og udbetaling af tjenestemandspensioner. Beløbet hæves af egenkapitalen.

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



**ET OPTIMERET
OG SAMMEN-
HÆNGENDE
TRAFIKSYSTEM**



**NEM ADGANG
TIL BILLETTERING
OG PRODUKTER**



**UDDANNELSE,
INFORMATION OG
MARKEDSFØRING**



SIKKER DRIFT



2018:

FREMTIDEN SKAL VÆRE NEM!

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

I 2017 udarbejdede FynBus' ledelse en flerårig strategi i samarbejde med trafikelskabets mange interessenter. Strategien skal sikre trafikelskabets fokus i de kommende tre år, og skal hjælpe med at bringe FynBus igennem de mange udfordringer, der ligger forude.

Strategien består af fokusområderne:

Et optimeret og sammenhængende trafiksystem betyder, at FynBus skal anvende de tildelte ressourcer til at skabe et trafiksystem på Fyn og Langeland, hvor flest mulige fynboer kan benytte kollektiv trafik som et naturligt transportvalg.

Nem adgang til billettering og produkter er vigtigt for kunderne og for samfundets oplevelse af og holdning til den kollektive trafik.

Uddannelse, information og markedsføring er vigtigt, da et grundigt kendskab til kollektiv trafiks mange muligheder er en forudsætning for, at FynBus fx kan tiltrække nye kunder og fastholde de eksisterende og samtidig få dem til at rejse mere.

Disse tre fokusområder kombineret med sikker drift er de væsentligste elementer i strategien, der overordnet set skal drives af ønsket om, at det skal være nemt at være rejse med FynBus, hvad enten der er tale om den fysiske rejse, eller om mødet og samarbejdet med FynBus.

Det er også i 2018, at FynBus får sin nye trafikplan, som skabes i tæt samarbejde med ejerne. Her tages et grundigt kig på de nuværende løsninger, der gennemføres en runde med ejerne omkring ønsker for fremtiden, samt gives et realistisk bud på fremtidens muligheder og udfordringer. Alt sammen for at sikre at de spor, der er lagt ud for den kollektive bustrafik, lever op til de kommende fire års forventninger.

Med en klar vision for hvad FynBus skal arbejde på, for og med i de kommende år, synes FynBus godt rustet til fremtiden.











FYNBUS

TRAFIK PLAN

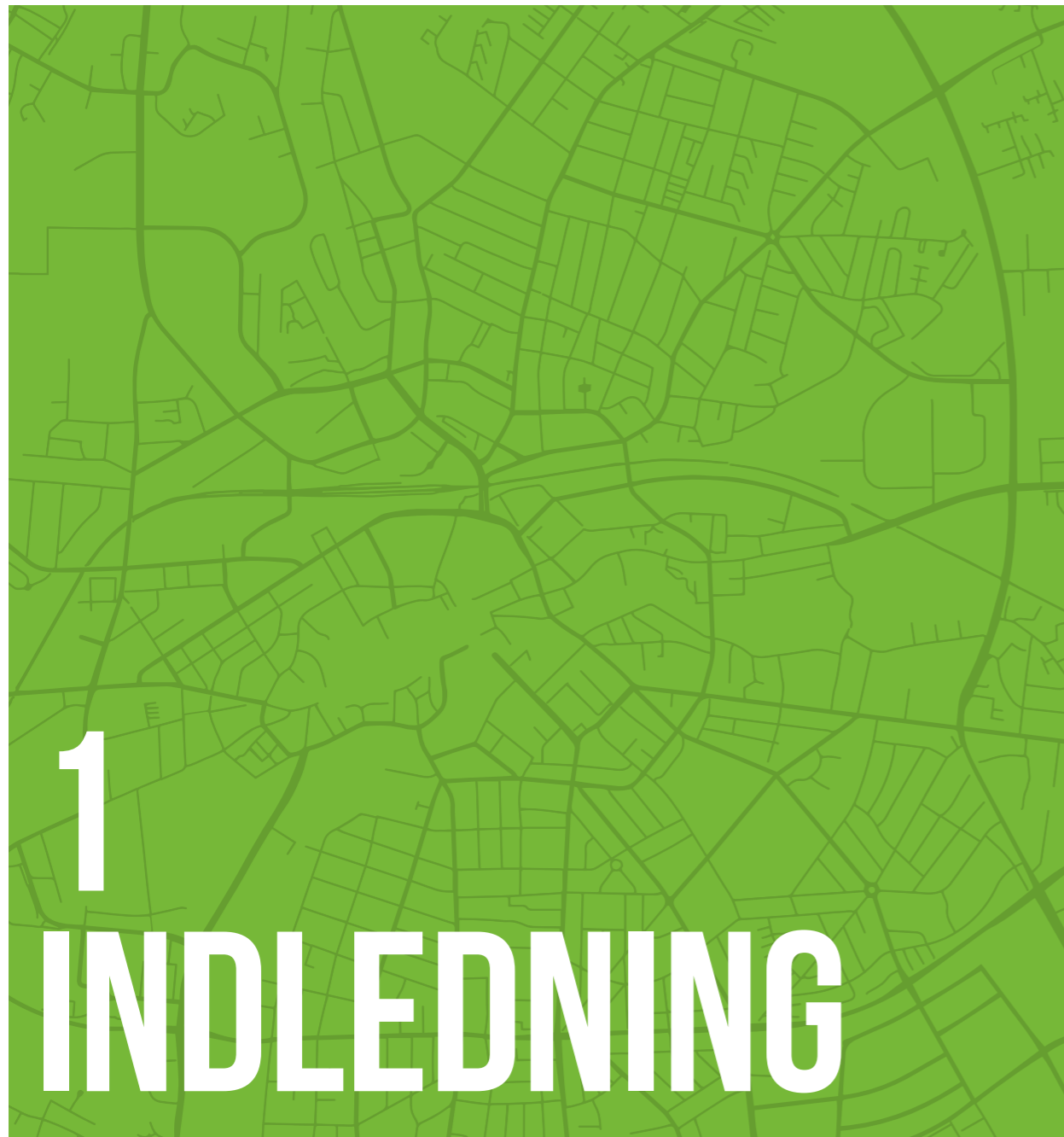
2018
2021

HØRINGSUDGAVE

FYNBUS / AUGUST 2018

FYNBUS

1 Indledning	4	5.3 Mobilitetstrends	48
2 Resume	6	5.3.1 Selvkørende biler	48
3 Kundepotentiale og markedsandele	10	5.3.2 Digitalisering	49
3.1 Demografisk udvikling	11	6 Terminaler, knudepunkter og stoppesteder	50
3.1.1 Befolkningsudvikling	11	6.1 Klassifikation af stoppesteder	51
3.1.2 Befolknings sammensætning	12	6.2 Identifikation af knudepunkter	54
3.1.3 Konkurrencesituation i forhold til bil	13	6.3 Samarbejdsmodel på stoppestedsområdet	55
3.2 Udvikling i passagertal	14	7 Produkter, inddragelse, information og markedsføring	56
3.3 Skolerejser	14	7.1 Produkter, salg og billettering	57
3.4 Ærinde- og fritidsrejser	15	7.1.1 Takst Vest	57
3.5 Uddannelsespendling	15	7.1.2 Takster som strategisk styringsværktøj	58
3.6 Erhvervs pendling	19	7.1.3 Frit flow	58
3.7 Buskuddepotentiale	20	7.2 Inddragelse	58
3.8 Hvad skal der til for at få flere kunder i kollektiv trafik?	22	7.2.1 Input fra ejerne	58
3.9 Telekørsel	24	7.2.2 Input fra chaufførerne	59
4 Busnet i FynBus	26	7.2.3 Input fra kunder	59
4.1 Samlet rutestruktur	27	7.2.4 Måling af kundetilfredshed	59
4.2 Det regionale trafiksystem	28	7.3 Information og markedsføring	60
4.2.1 Resultat af markedsanalysen	28	7.3.1 Øge kendskabet til FynBus i befolkningen	60
4.2.2 Scenarier for udvikling af den regionale trafik	31	7.3.2 Målrettet markedsføring	62
4.2.3 Det fynske "lynbus-koncept"	38	7.3.3 Øge medarbejdernes og chaufførers kendskab til produkter	62
4.3 Kollektiv trafik i Odense	39	7.3.4 Relevant information til kunderne	63
4.3.1 Busnet 2020	39	7.3.5 Typer af trafikinformation	65
4.4 Kommunerne udenfor Odense	41	7.3.6 Digital trafikinformation	65
4.4.1 De øvrige bybuskommuner	41	7.3.7 Bussen i skyen	65
4.4.2 Landdistriktskommunerne	41	7.3.8 Bedre sammenhængende trafiksystem	66
5 Mobilitet og trafikbetjening af tyndt befolkede områder	42	7.3.9 Korrespondancesikring	66
5.1 Telekørsel – trafikbetjening af "flader"	44	7.3.10 Signalprioritering	66
5.1.1 Teletaxi	45	7.3.11 Kapacitetsstyring	67
5.1.2 Telecity	45	8 Køretøjerne og miljøet	68
5.1.3 Telerute	45	8.1 Selvkørende busser	69
5.1.4 Telependler	45	8.2 Alternative drivmidler	71
5.1.5 Nyt koncept til byområder	46	9 Perspektivering	72
5.2 Den samlede rejse: Telekørsel i rejseplanen	47		



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 følgende væsentlige rammedokumenter:

- Den syddanske vision for kollektiv trafik (fælles med Sydtrafik)
- De fynske kommuners infrastrukturstrategi 2017-2035 "Fyn i bevægelse"
- FynBus' strategi 2018-2020

Alle rammedokumenter fremgår af FynBus' høringsportal på www.fynbus.dk/trafikplan.

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

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
Maj-juni 2018:	Udvidet høring af interessenter og borgere
1. juli 2018:	Høringsfrist
15. august 2018:	FynBus' bestyrelse godkender Trafikplan 2018-2021



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 kollektivt 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.

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 knudepunktsopdeling, 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.

3.1 Demografisk udvikling

3.1.1 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

3.1.2 Befolknings sammensætning

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 befolknings sammensætning 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 beskedent, 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: Befolknings sammensætning 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 %

3.1.3 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:

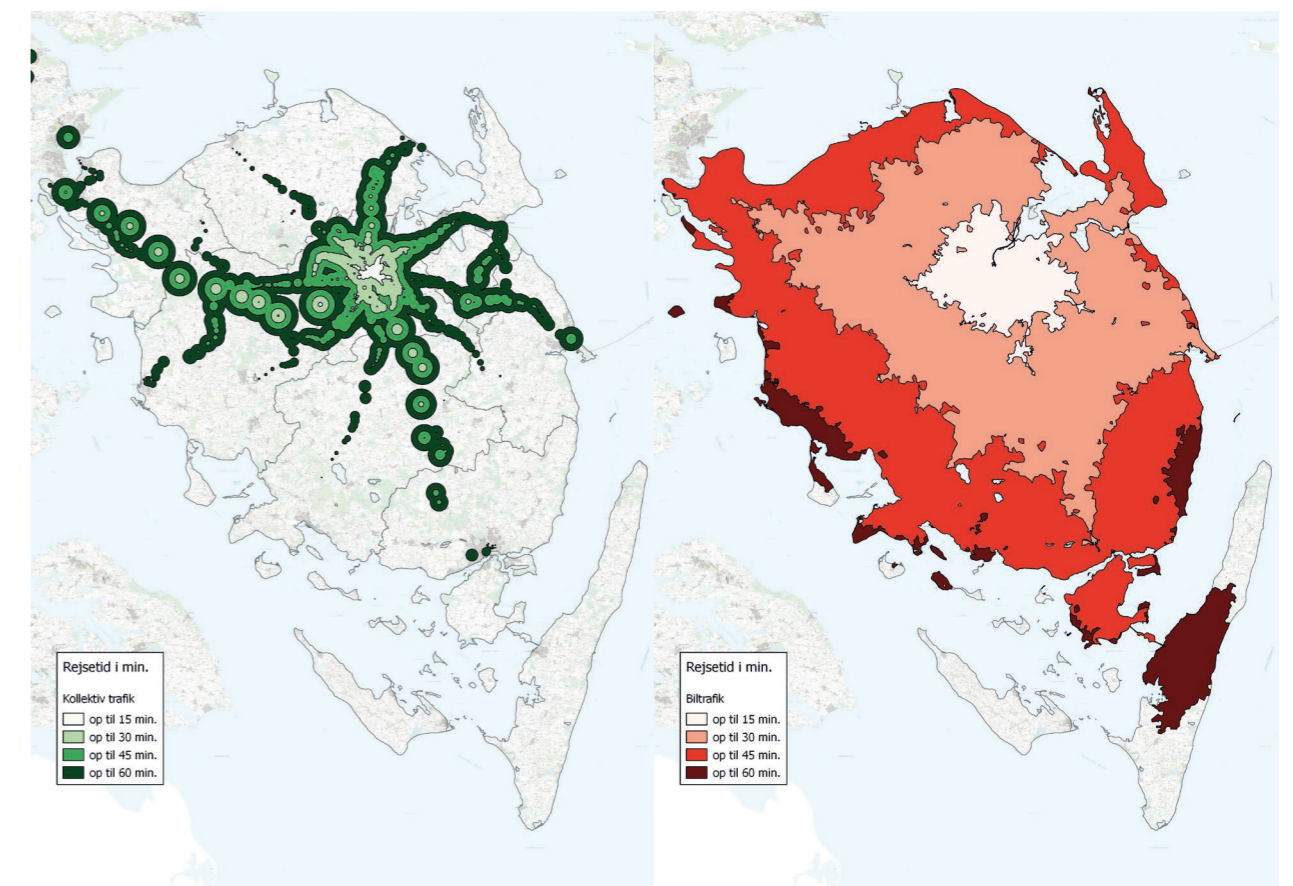
- Ca. 75 % af familierne har adgang til bil i de tyndt befolkede kommuner. I Svendborg, Nyborg og Odense kommuner er andelen lavere
- Antallet af familier med bil er steget med knap 9.000 i FynBus' område i den seneste planperiode
- Ca. 5.800 flere familier har fået minimum én ekstra bil i husstanden

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

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



3.2 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

3.3 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.

3.4 Ærinde- og fritidsrejser

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

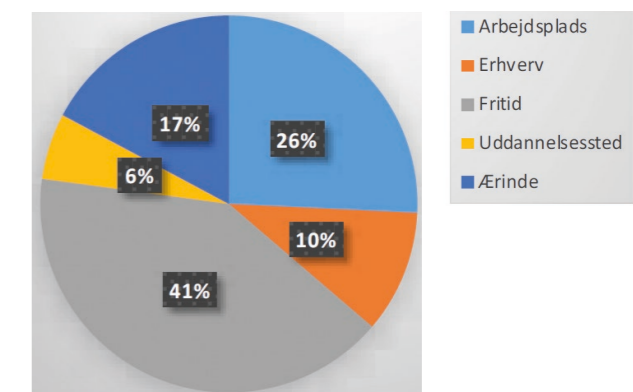
Figur 2 viser, at disse typer rejser udgør næsten 60% af de ture, der er på over 20 km.

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"



3.5 Uddannelsespendling

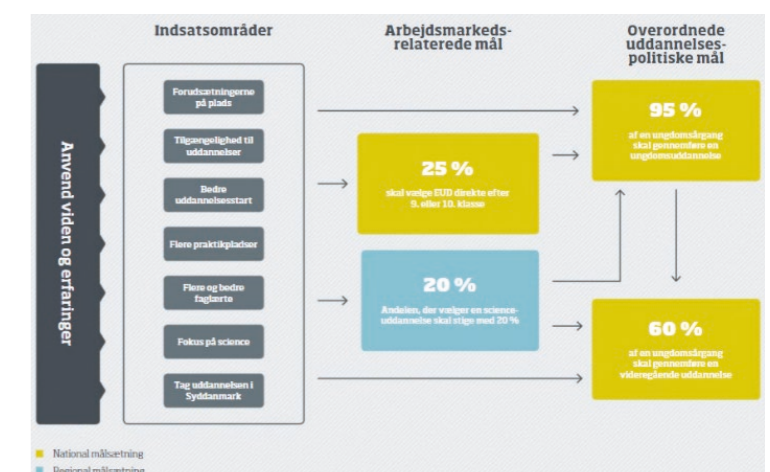
Hver dag rejser et stort antal unge til og fra deres uddannelser - primært til og fra gymnasier og erhvervsskoler i Odense og Svendborg. En væsentlig del af de unge kører med FynBus' uddannelsesruter, men en del af uddannelsespendlingen sker også med de ordinære regionale ruter.

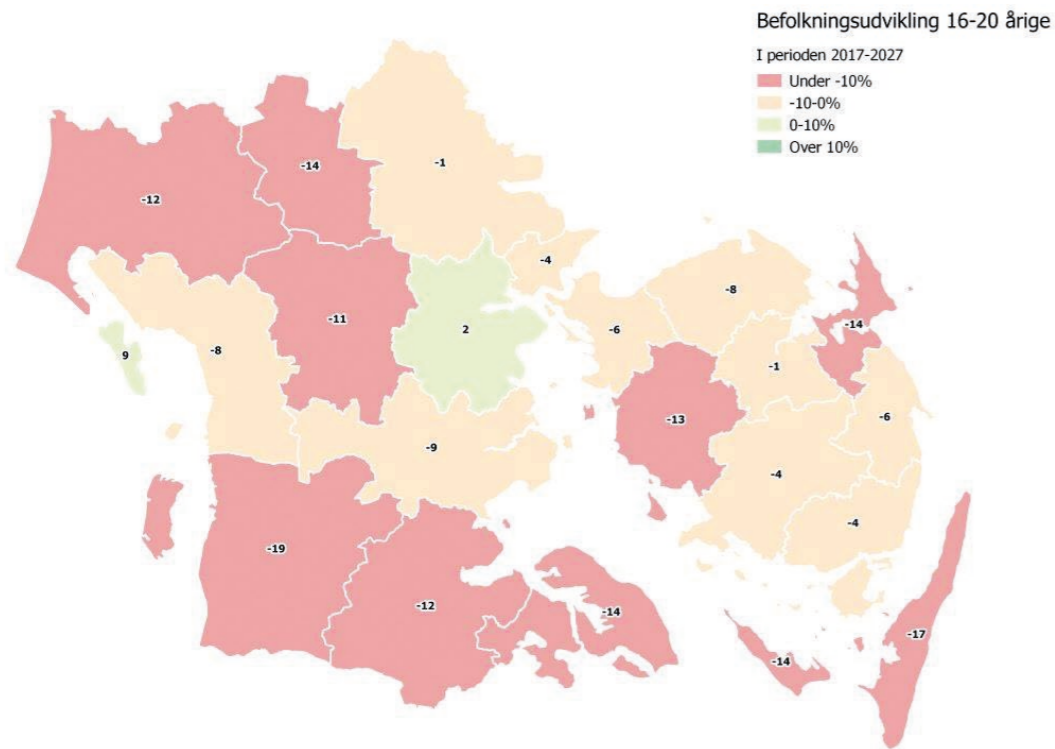
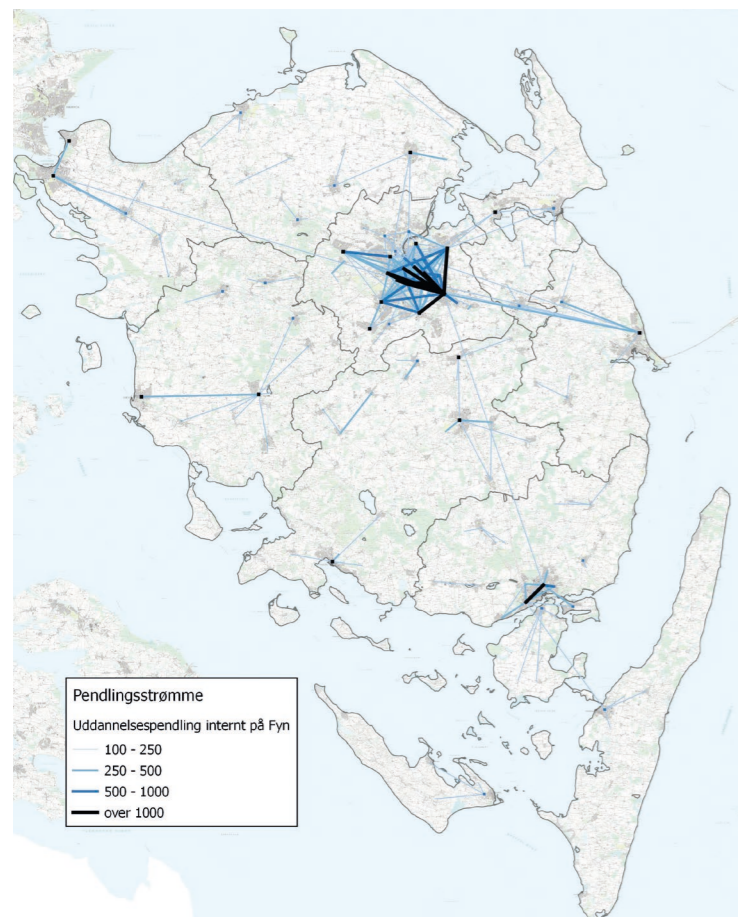
Pendingen til erhvervsskoler er typisk rejser over kommunegrænser, mens pending til de almene gymnasier typisk sker med de regionale ruter inden for kommunegrænserne, da stort set alle kommuner på nær Kerteminde og Langeland har gymnasier. Ændret struktur på uddannelsesområdet vil ligesom for skolerejser 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 køretiden 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.

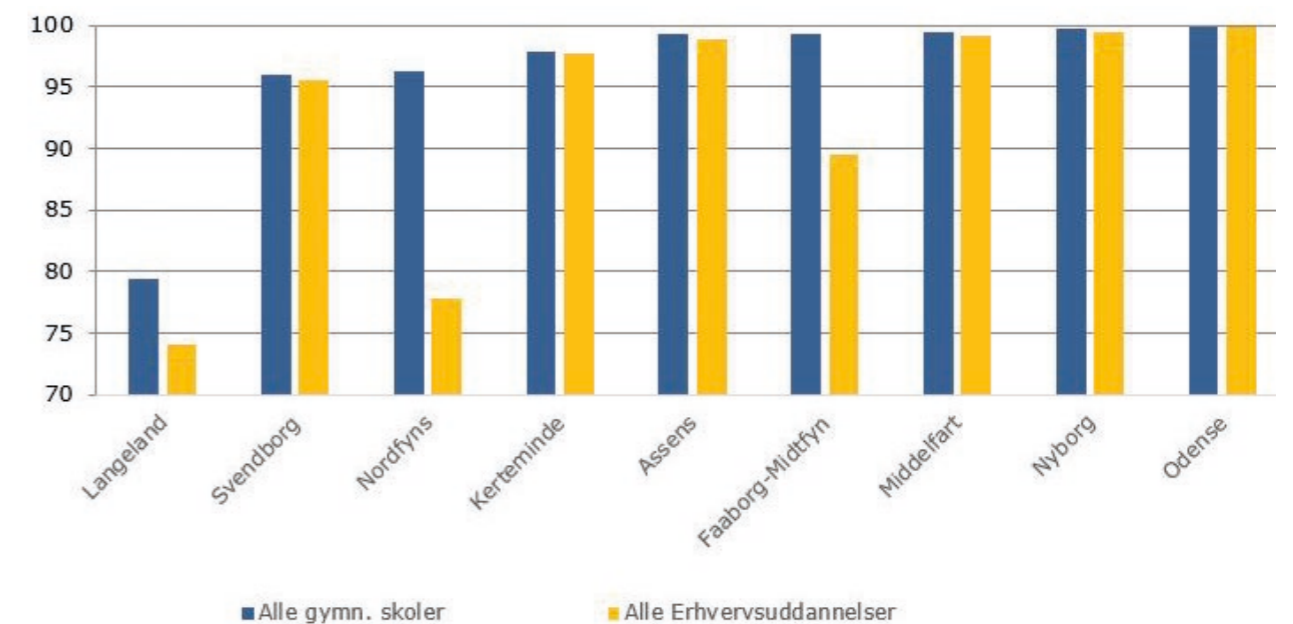
COWI har gennemført en analyse af uddannelsesruter i Region Syddanmark, hvor det vurderes at begge trafikelskaber i Region Syddanmark arbejder intensivt og målrettet på at planlægge og løbende forbedre de unges transporttid til uddannelsesinstitutionerne. Især vurderes FynBus' koncept med uddannelsesruter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

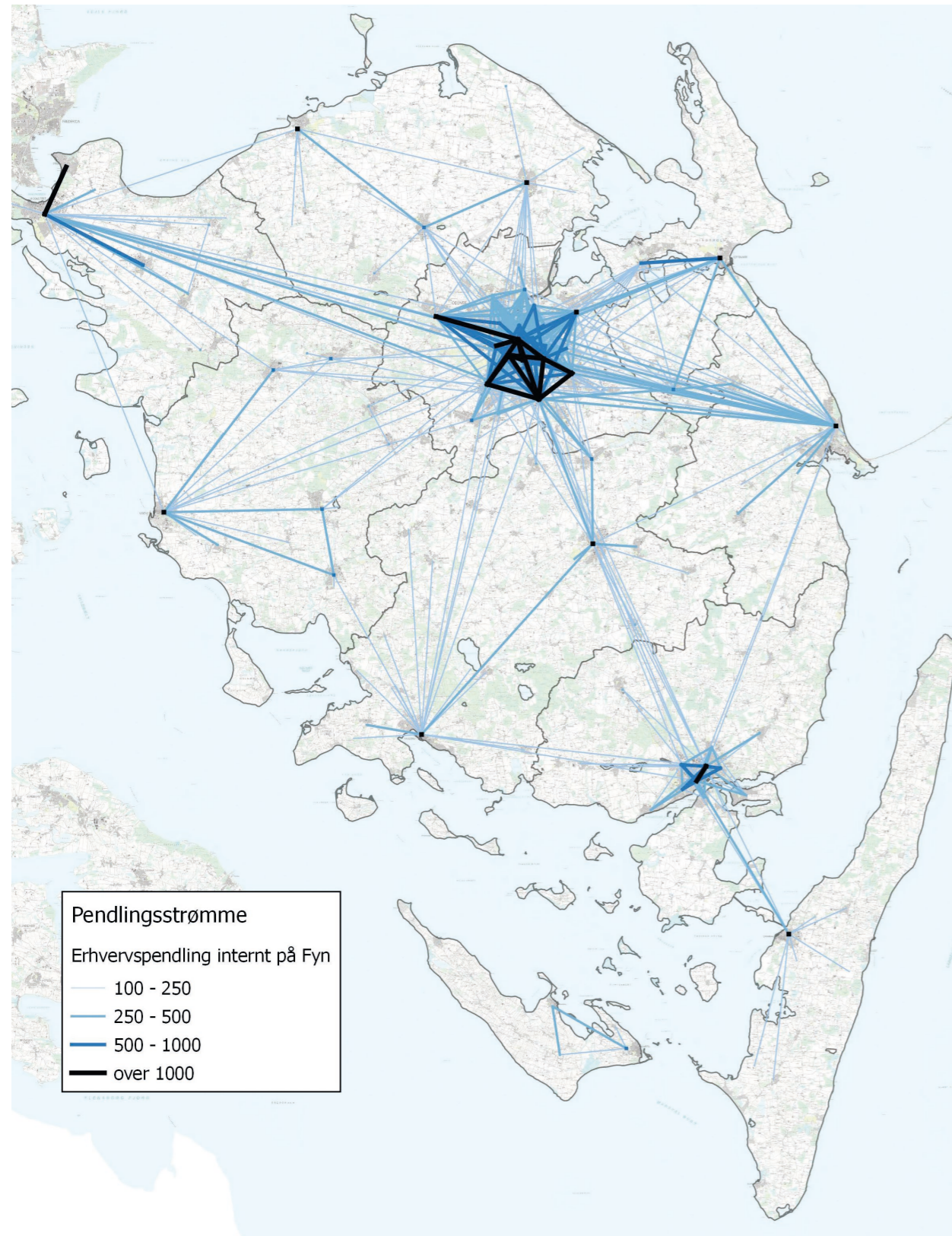
Det er fortsat væsentligt at have fokus på tæt dialog med uddannelsesinstitutionerne og med flytning af ejerskab til uddannelsesinstitutionerne, som FynBus allerede er lykkedes godt med.

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

3.6 Erhvervs pendling

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

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

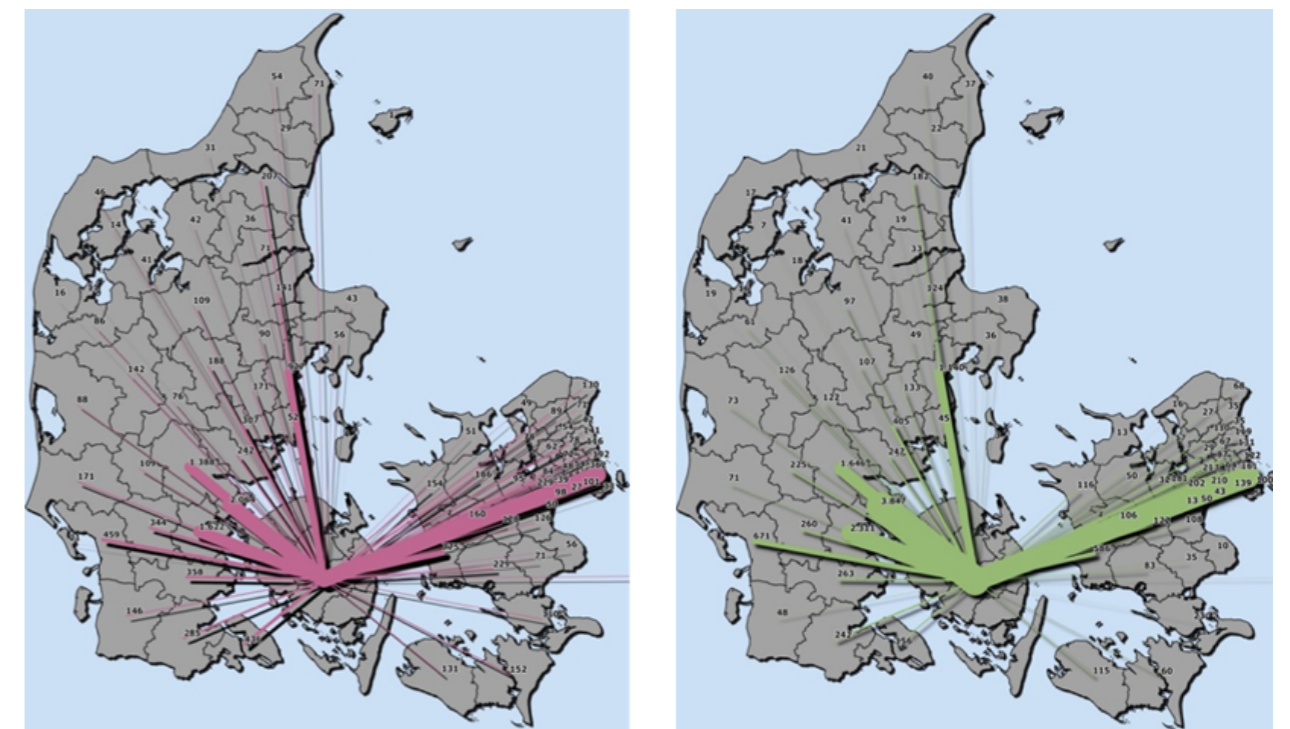
I seneste planperiode blev der i Assens Kommune gennemført forsøg med mobility management hos erhvervs virksomhederne i forsøg på at flytte erhvervs pendling fra bil til bus. I indværende planperiode har Odense Kommune fokus på erhvervs pendlingen til og fra Tietgenbyen, mens Kerteminde

Kommune har fokus på erhvervs pendlingen omkring Lindø og Langeskov Syd.

I forhold til erhvervs pendling 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 højklasede busser med direkte kørsel, få stop og tilpasning til lyntog til og fra København, se nærmere i afsnit 4.2.3 om Lynbus-konceptet.

FynBus arbejder i planperioden på at udvikle nye forretningsmodeller med kommuner, virksomheder og DSB med henblik på at kunne øge erhvervs pendlingen 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 erhvervs virksomhederne 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.

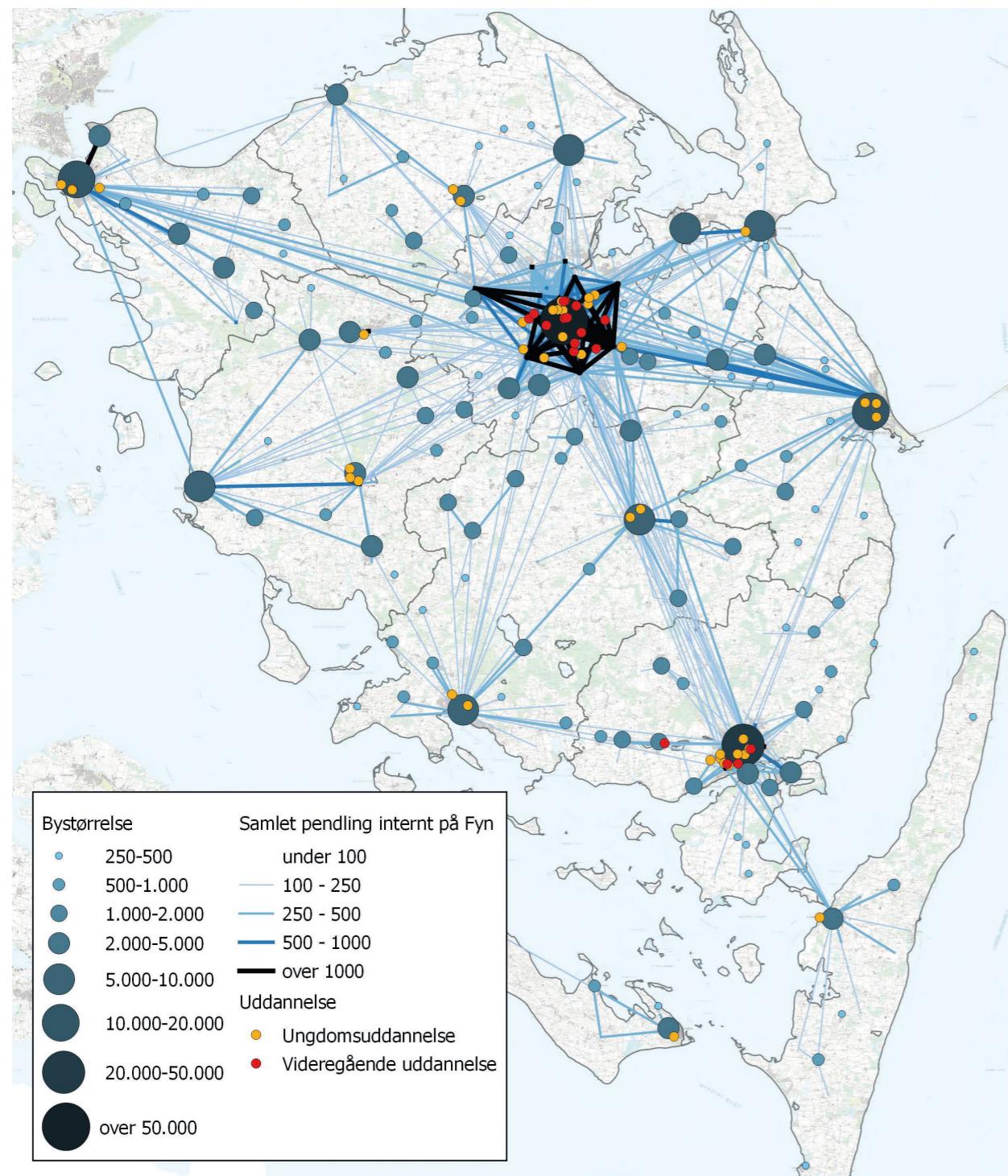
Figur 8a og 8b: Pendling henholdsvis til og fra Fyn, Kilde: Pendlingsdata, Danmarks Statistik 2012.

3.7 Buskundefotentiale

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 "Buskundefotentialet" 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 Buskundefotentiale 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 10: Passagerernes vigtigste prioriteter, Kilde: Movia 2015

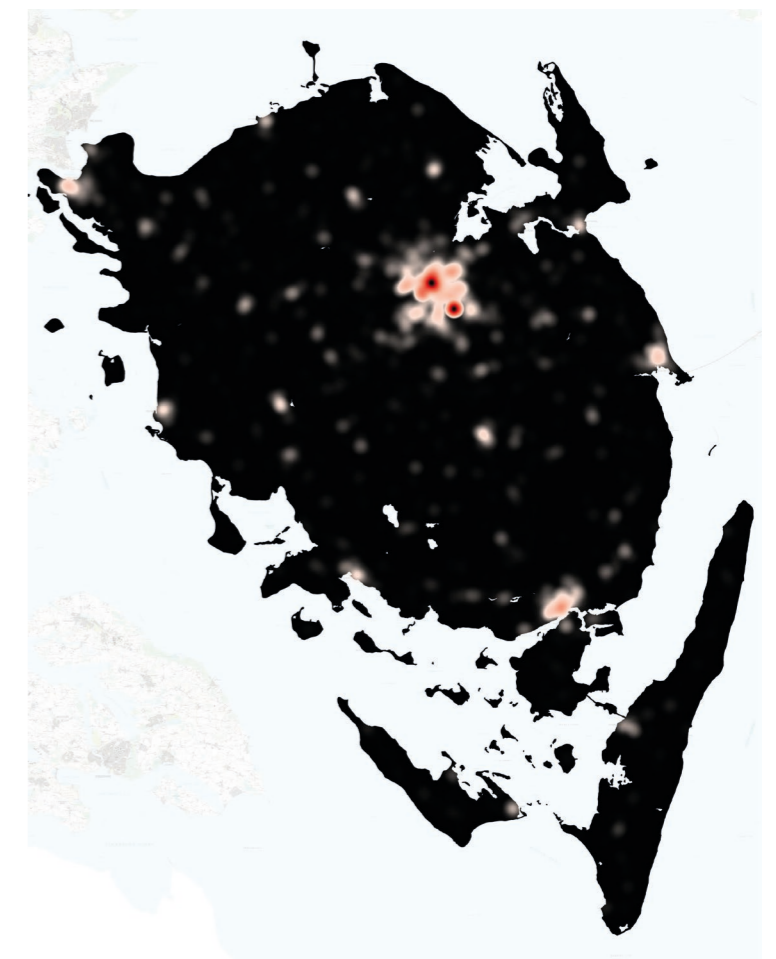


Figur 11 viser, at området med klart størst buskundefotentiale er ved Syddansk Universitet, efterfulgt af OUH, de større uddannelsesinstitutioner i Odense og Rosengårdcentret. Overordnet har de befolkningstætte områder i Odense og områder med mange arbejdspladser stort buskundefotentiale. Uden for Odense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

Figur 11: Heatmap med buskundefotentiale på Fyn



3.8 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 driftsomsfang og øget tilbringertrafik til jernbanen.

Dette øgede driftsomsfang 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 driftsomsfang 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.

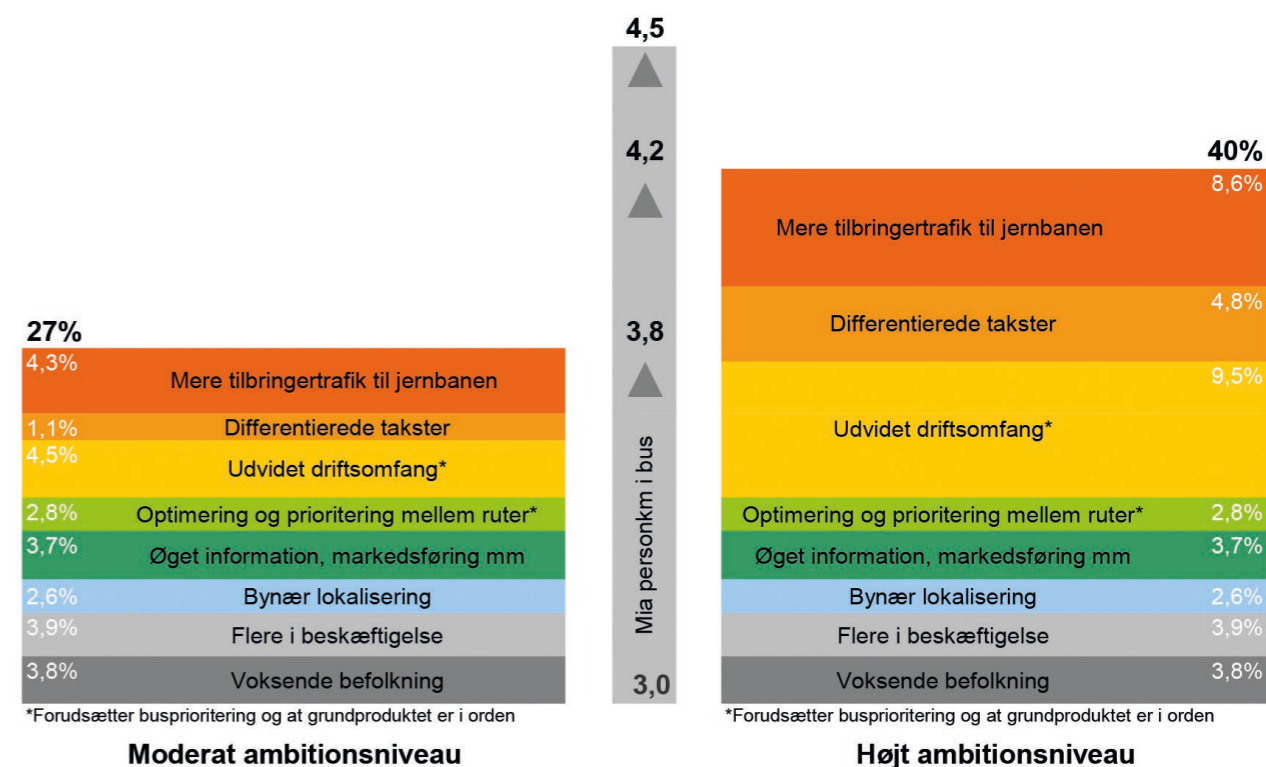
I perioden 2014-17 har FynBus løbende gennemført udbud. I denne forbindelse skal de nye kontrakter i Odense og hos Region Syddanmark fremhæves, idet begge har givet besparelser på godt 20 mio. kr. pr. ejer. Det har medvirket til, at deciderede nedskæringer har kunnet undgås i perioden, og rejsekort samt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

En anden mulighed er effektiviseringer ved omprioritering 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



3.9 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, Telecitcity og især Teletaxi) er bedre tilbud til de forholdsvis få kunder, der har behovet, end rutekørsel med ganske få afgang.

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.

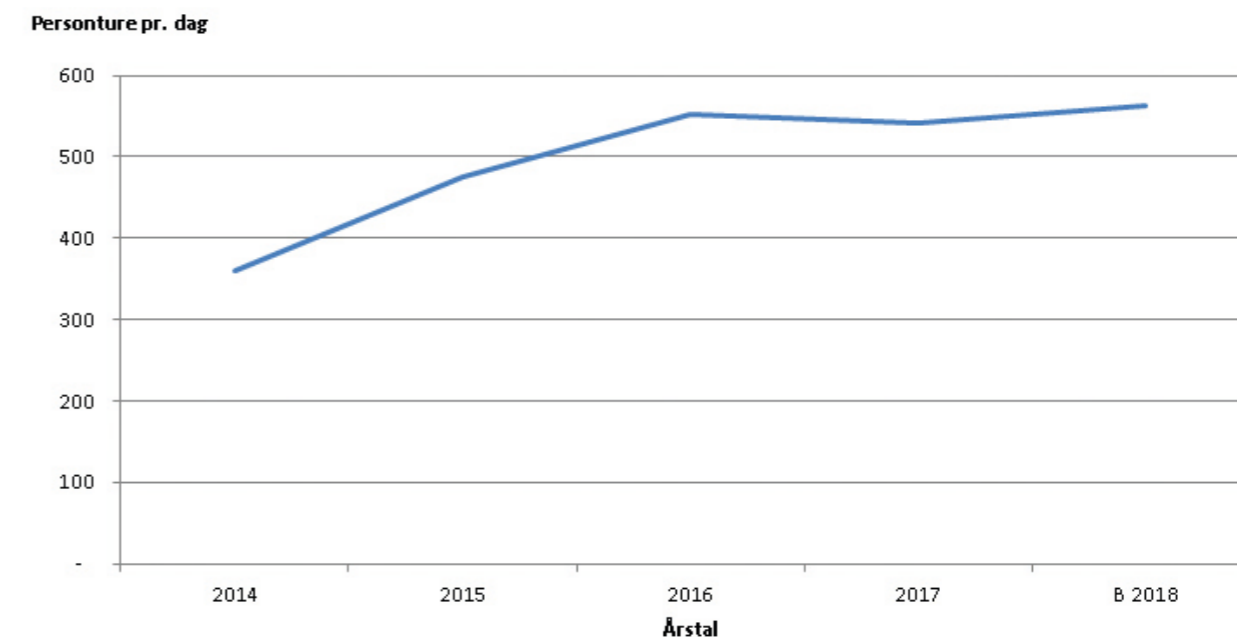
Flere kommuner overvejer, om de vil lægge begrænsninger på telekørslen - evt. også ud over mulighederne i det fælles koncept - med henblik på at sænke udgiftsniveauet på forhånd.

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

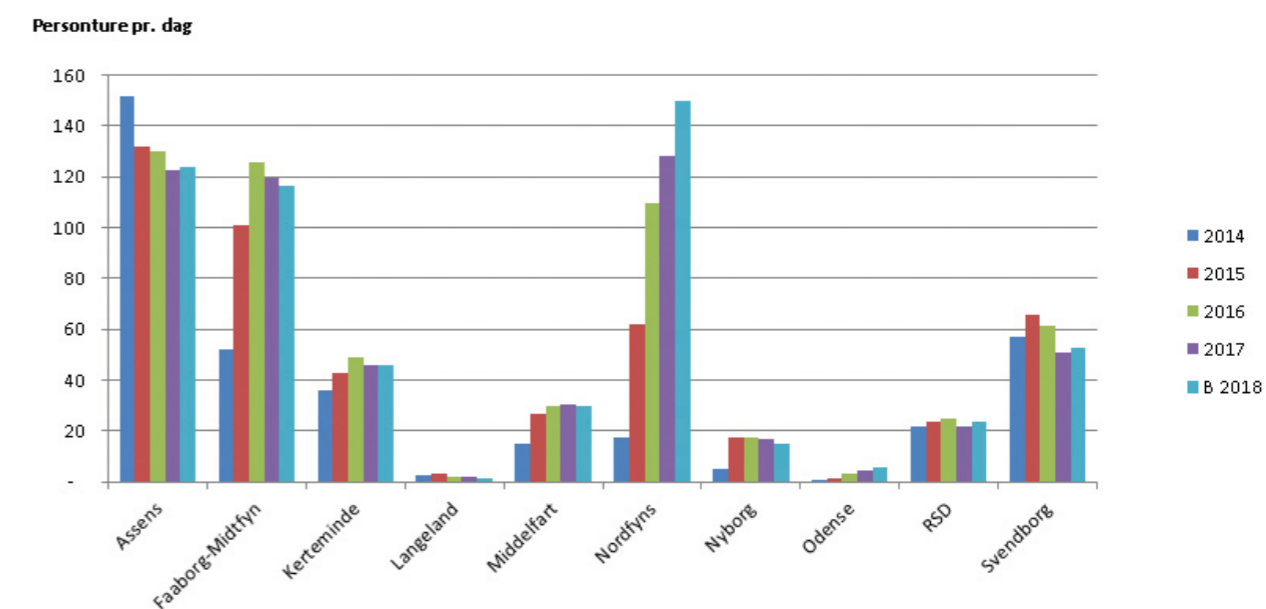
Tabel 4: Udviklingen i antallet af telekørselsrejser 2014-2017

Telekørsel	2014	2015	2016	2017
Antal rejser				
Telependler	1.729	12.351	17.329	18.853
Telerute	7.403	9.593	10.161	8.787
Telecitcity	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.



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



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.

4.1 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 dedikerede 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.

Lokalruternes 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	Faaborg-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								

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

4.2 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.

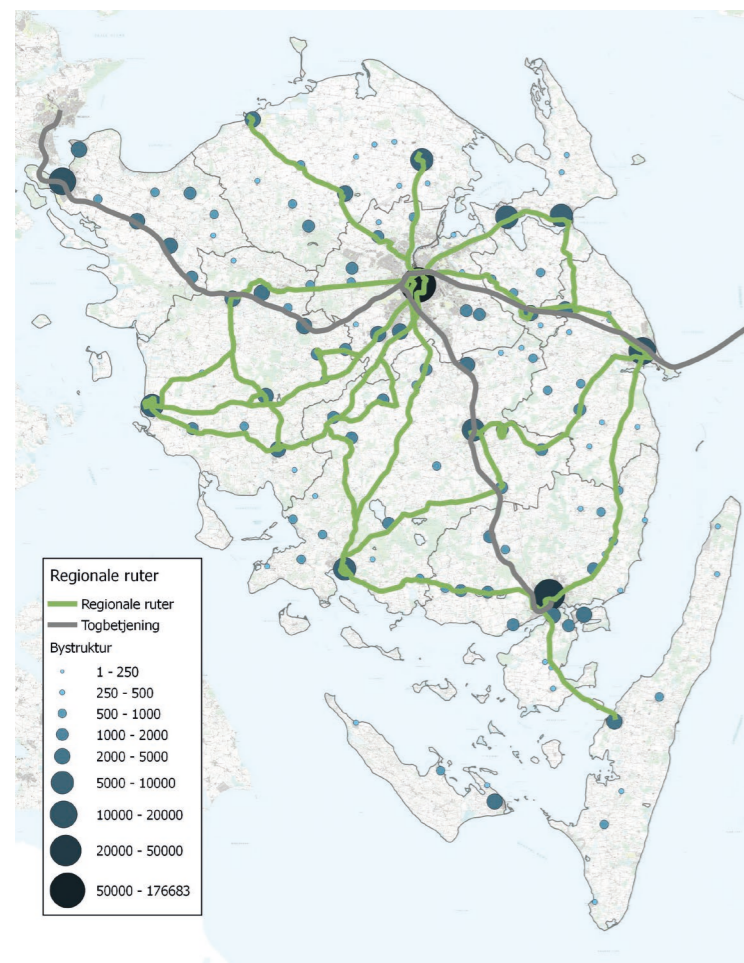
I forarbejderne til trafikplanen for 2018-2021 har kommunerne gjort opmærksom på, at de største udviklingsplaner i fx Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner er op mod kommunegrænsen til Odense, ud fra en forhåbning til en afsmitning af den forventede store vækst i aktiviteten i Odense SØ.

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.

Figur 15: Oversigtskort, regionale basisruter og forretningsbaserede ruter



4.2.1 Resultat af markedsanalysen

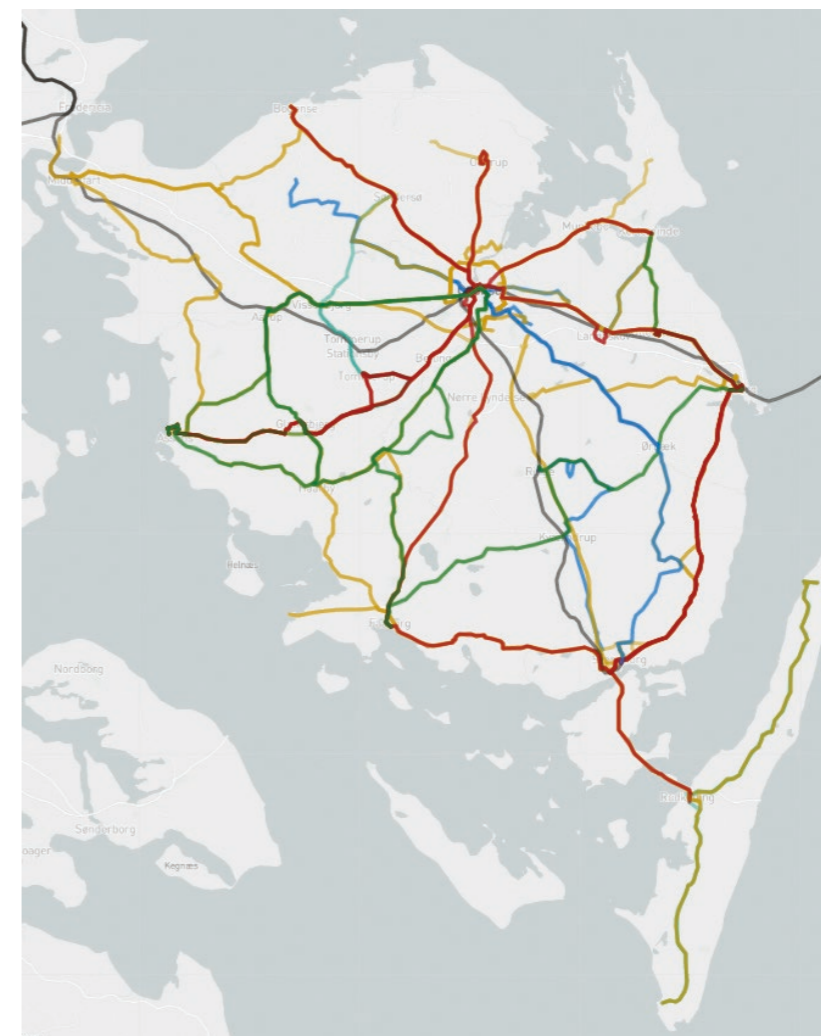
COWI's markedsanalyse viser, at stort set alle større byområder på Fyn er betjent med regional finansieret trafik og tog, når der ses samlet på basisruter og forretningsbaserede ruter:

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:

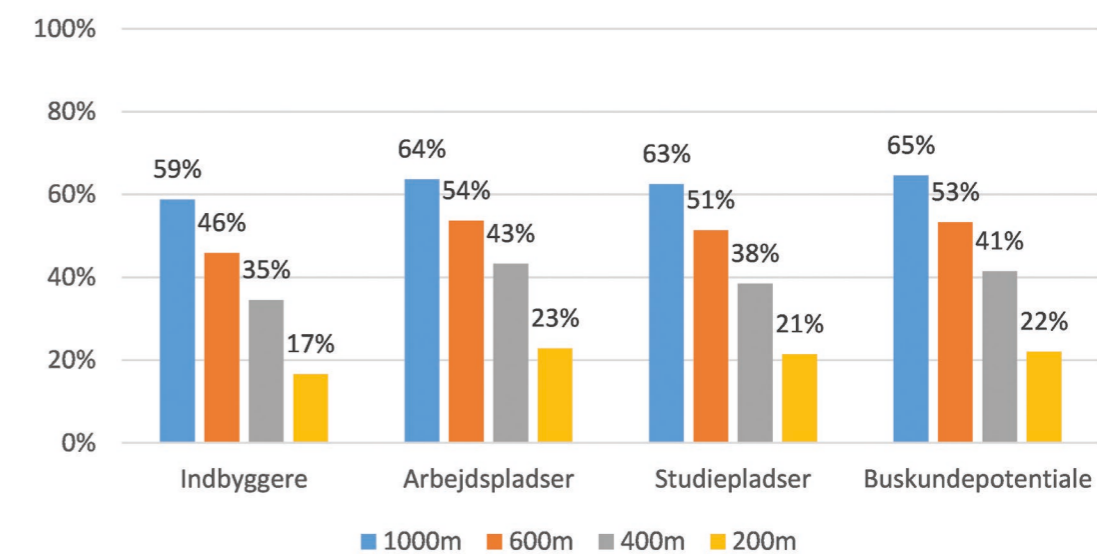
Derfor vurderer COWI, at den regionale busbetjening giver god dækning, som det fremgår af figur 17 herunder.

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

Figur 16: Oversigtskort alle regionale 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.

4.2.2 Scenarier for udvikling af den regionale trafik

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

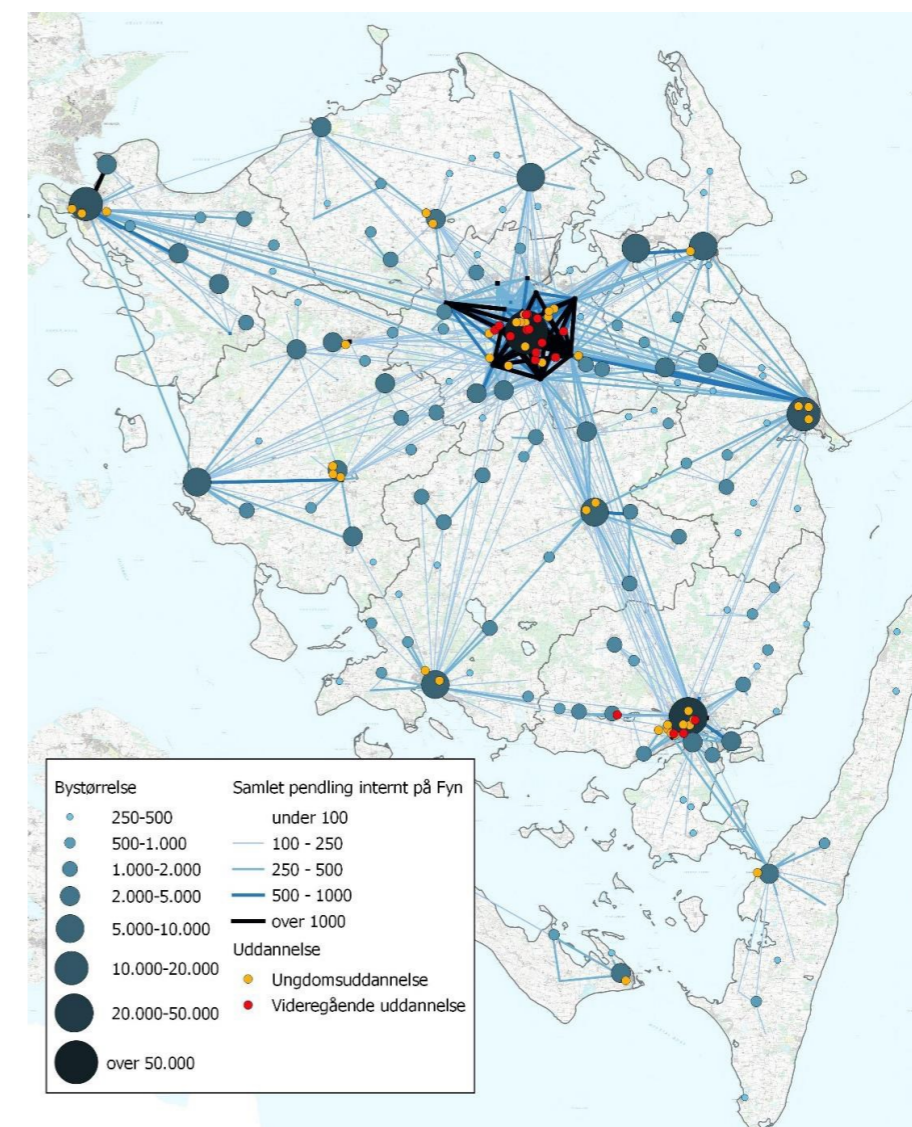
Dette skaber et betjeningskoncept, som følger pendlingsmønstre og rejsestrømme på Fyn, hvor Odense er det naturlige centrum. OBC er regionalruternes største knudepunkt, hvor der både er forbindelse til fjerntogsbetjeningen, regionaltog på Fyn samt gode omstigningsmuligheder til andre regionalbusser og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



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 %

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	++	++	+	++
Enkelthed 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
- Sæmløst 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 uheldsmæssigheder 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.

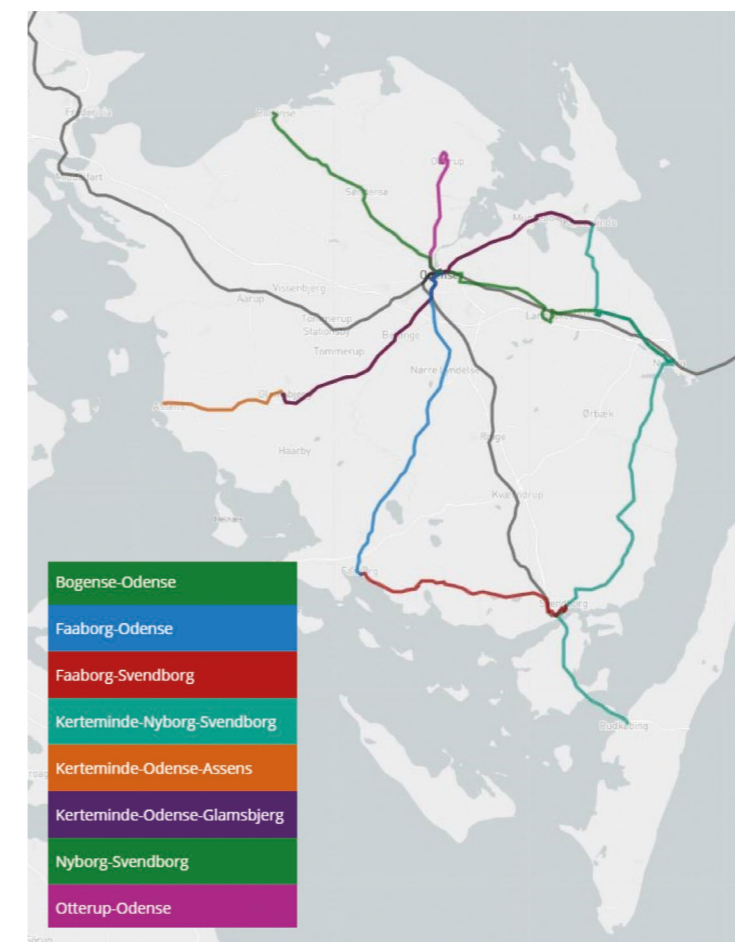
COWI anbefaler derfor, at FynBus arbejder videre med et scenarie, hvor Nyborg-Langeskov-Odense opgraderes og Odense-Vissenbjerg får en forbedret betjening i forhold til Scenarie A, mens den regionale betjening mellem Aarup og henholdsvis Haarby og Assens fjernes. Samtidig vil den regionale betjening 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.

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

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



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 time-drift i myldretid og 2-timedrift i øvrigt drifts-døgn.

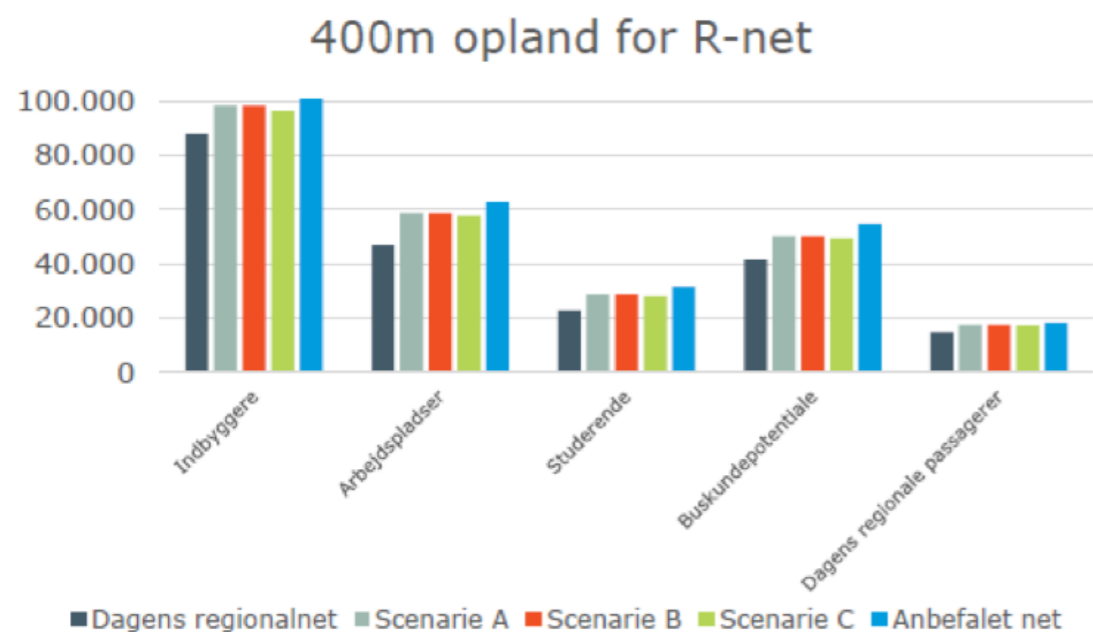
Assens- Haarby-Nr. Broby-Odense og Faaborg-Nr. Broby-Odense kører i myldretiden (2 morgenafgange og 4 eftermiddagsafgange).

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.

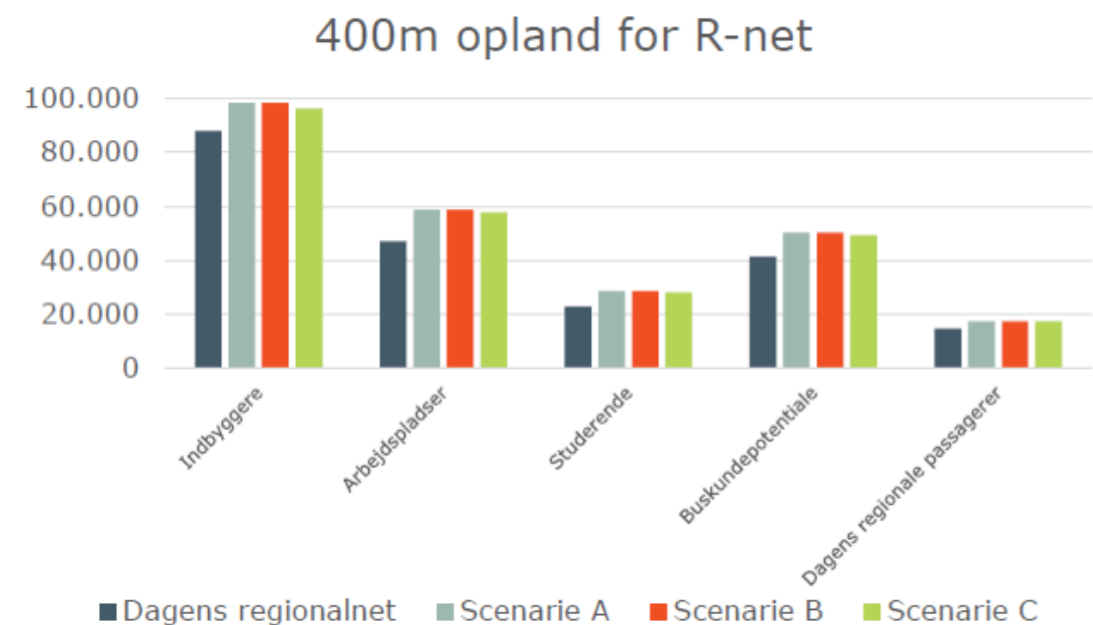
Tabel 9: Dækningsgrad for det samlede regionale busnet (undtagen uddannelsesruter og kommunale-regionale ruter)

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.



Figur 20 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 buskunderpotentialen.

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 i ft. 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 økonomioverlag 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	Buskunderpotentiale	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 %

4.2.3 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 idémæssige plan i Trafikplan 2014-17, som en mulig understøttelse af timemodellen – se figur 22.

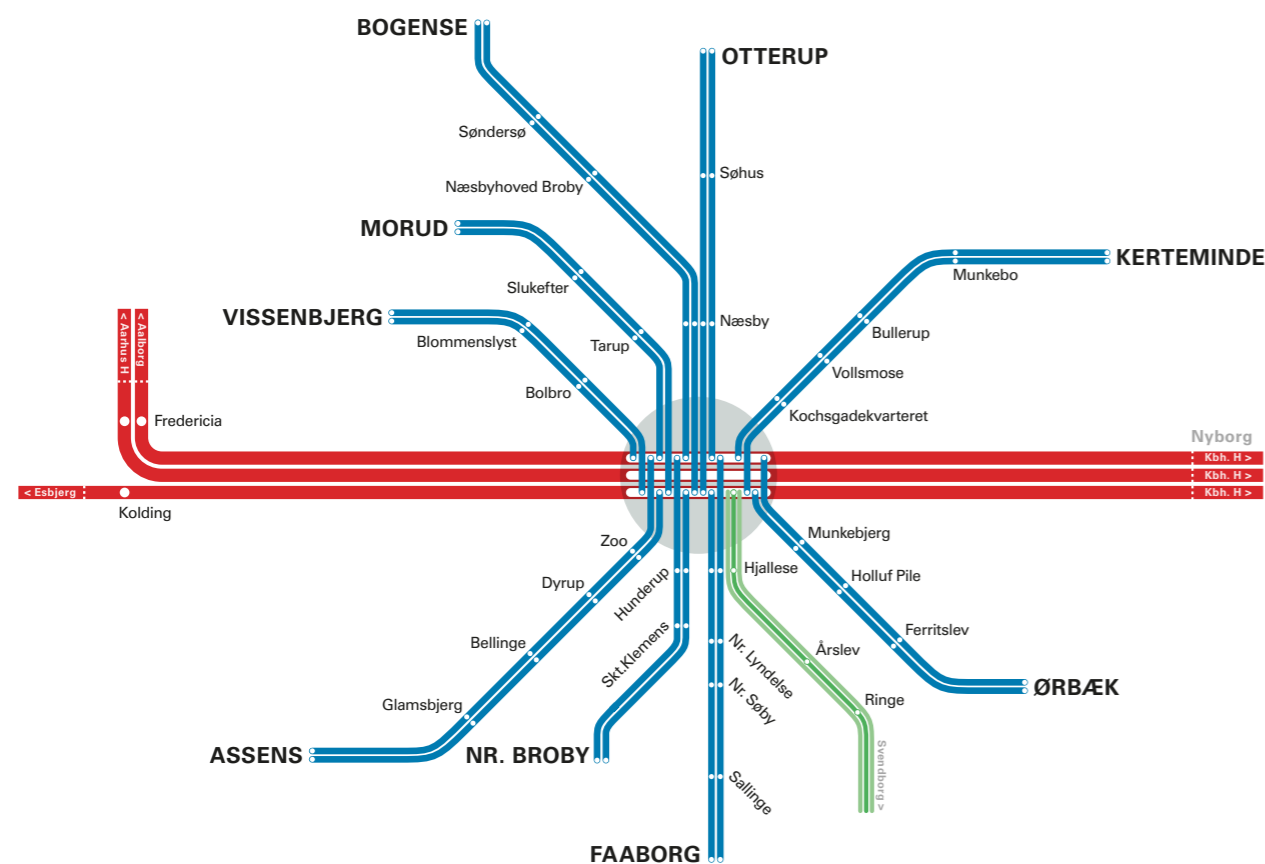
Konceptet:

- 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 erhvervspending
- 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 togafgangen før kl. 12.00 og togan-komster efter kl. 12.00
 - Muliggør dobbeltridaler og minimerer antallet af skift
 - Køreplan skifter i løbet af dagen

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



LynBusser kan bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og sluttider som det er tilfældet med fx uddannelsesruter og skolebusser.

Ved tilpasning til lyntoget sikres væsentlige rejsetidsbesparelser for kunder til og fra hovedstadsområdet, ligesom lynbus og lyntog betyder få stop og dermed en bedre kørekømført.

I Odense samles alle LynBusser på Plads Nord.

Der skal naturligvis foretages en omhyggelig markedsanalyse inden igangsættelse af en forsøgsrute. Det er vigtigt at kortlægge ruteføring og stopmønster samt sikre, at der er "en busfuld" pr. afgang - potentialeafdækningen kan fx foretages ved at ruten ikke igangsættes før det nødvendige antal kunder har tilkendegivet, at de vil købe periodekort.

4.3 Kollektiv trafik i Odense

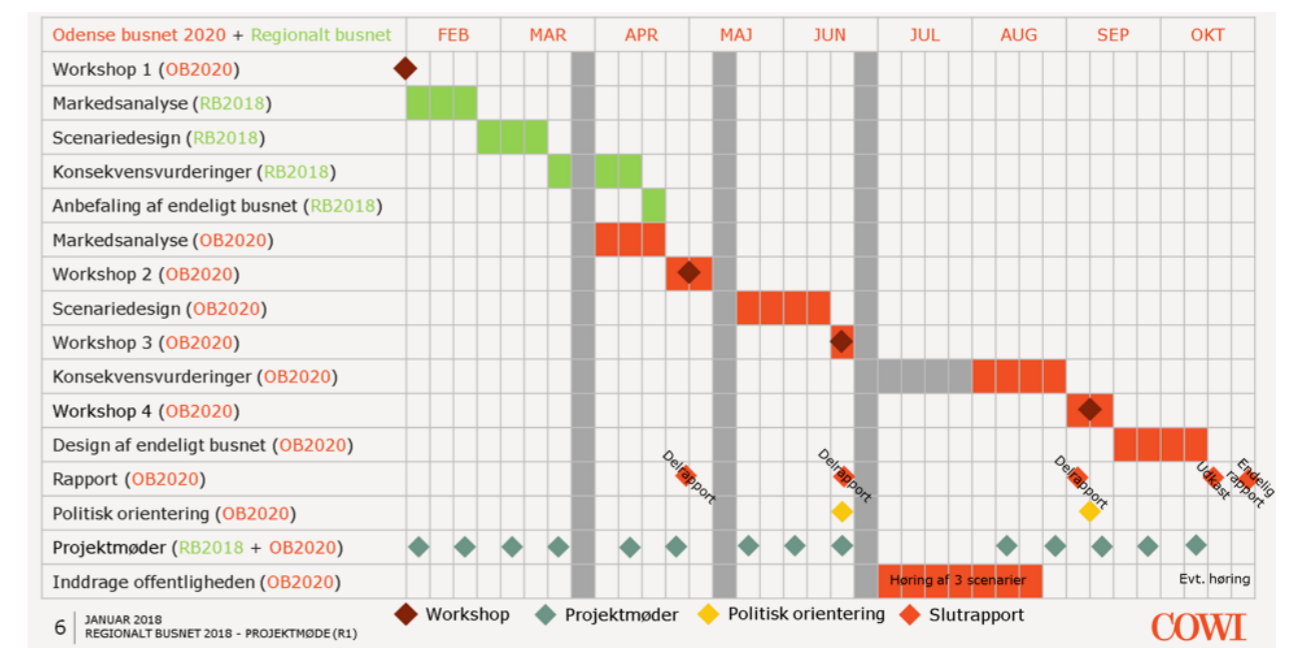
4.3.1 Busnet 2020

Stillingtagen til udviklingsmulighederne for den regionale trafik er en naturlig delmængde af det planlægningsarbejde, der skal laves i Odense, for at letbane og busser til at supplere hinanden fra 2020. Da Odense er Fyns store rejsemål, betjener de regionale busser helt naturligt også Odenses forstæder. Derfor er beslutningerne omkring det regionale trafiksystem i nogen omfang bestemmende for de muligheder, der bliver for bybusnettet i Odense.

Der er nedsat en projektgruppe med repræsentanter fra Bystrategisk Stab og By- og Kulturforvaltningen i Odense Kommune, Odense Letbane og FynBus. COWI er rådgiver på opgaven. Projektets tidsplan for fastlæggelse af busnet2020 fremgår af figur 23.

Den konkrete udformning af bybusnettet når ikke at blive en del trafikplanen, da der er planlagt en særskilt borger- og politikerinddragelse i Odense i eftersommeren 2018

Figur 23: Tidsplan for fastlæggelse af busnet 2020.



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. Disse er opsummeret i Bilag 2.

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
Delsum	94,0
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.

4.4 Kommunerne udenfor Odense

4.4.1 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. 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.

4.4.2 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 CORA 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 vidtforgrent 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)



5.1 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 palet 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.

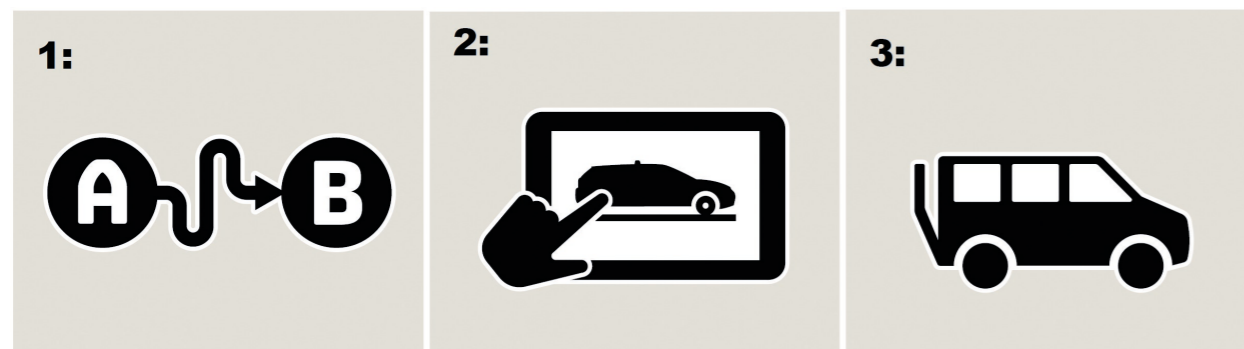
Med telekørslen blev kollektiv trafik også bestillingskørsel som vist i figur 27.

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.

Fordele ved telekørsel i FynBus' fælles telekørselskoncept:

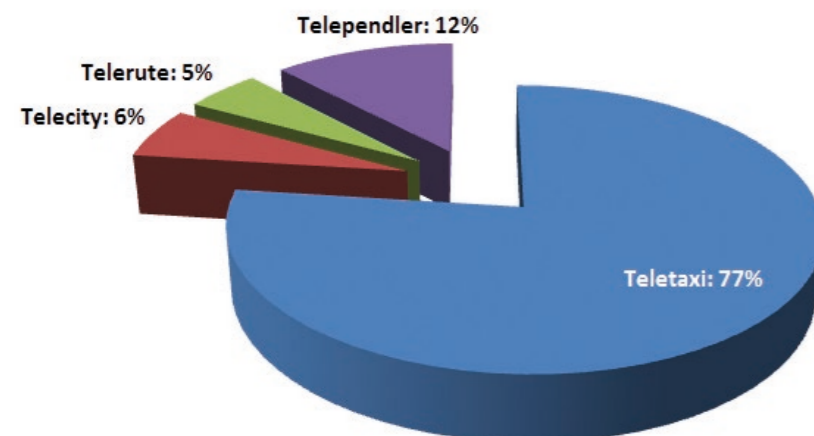
- Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af telekørsel
- Ved indførelse og udbygning af telekørsel i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler for åbningstid, der indgår i det fælles koncept
- En bus i fast rute, der for det meste er tom, kan erstattes af kørsel, 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. handikapørsel, siddende patientbefordring, lægekørsel m.fl.), kan der laves samkørsel og kørselsoptimering inden for fastsatte serviceniveauer

Figur 27: Visualisering af bestillingsprocessen (fra FMK-køreplan)



Telekørsel består i 2017 af ordningerne:

Figur 28: Diagram over brugen af telekørselstyper i 2017



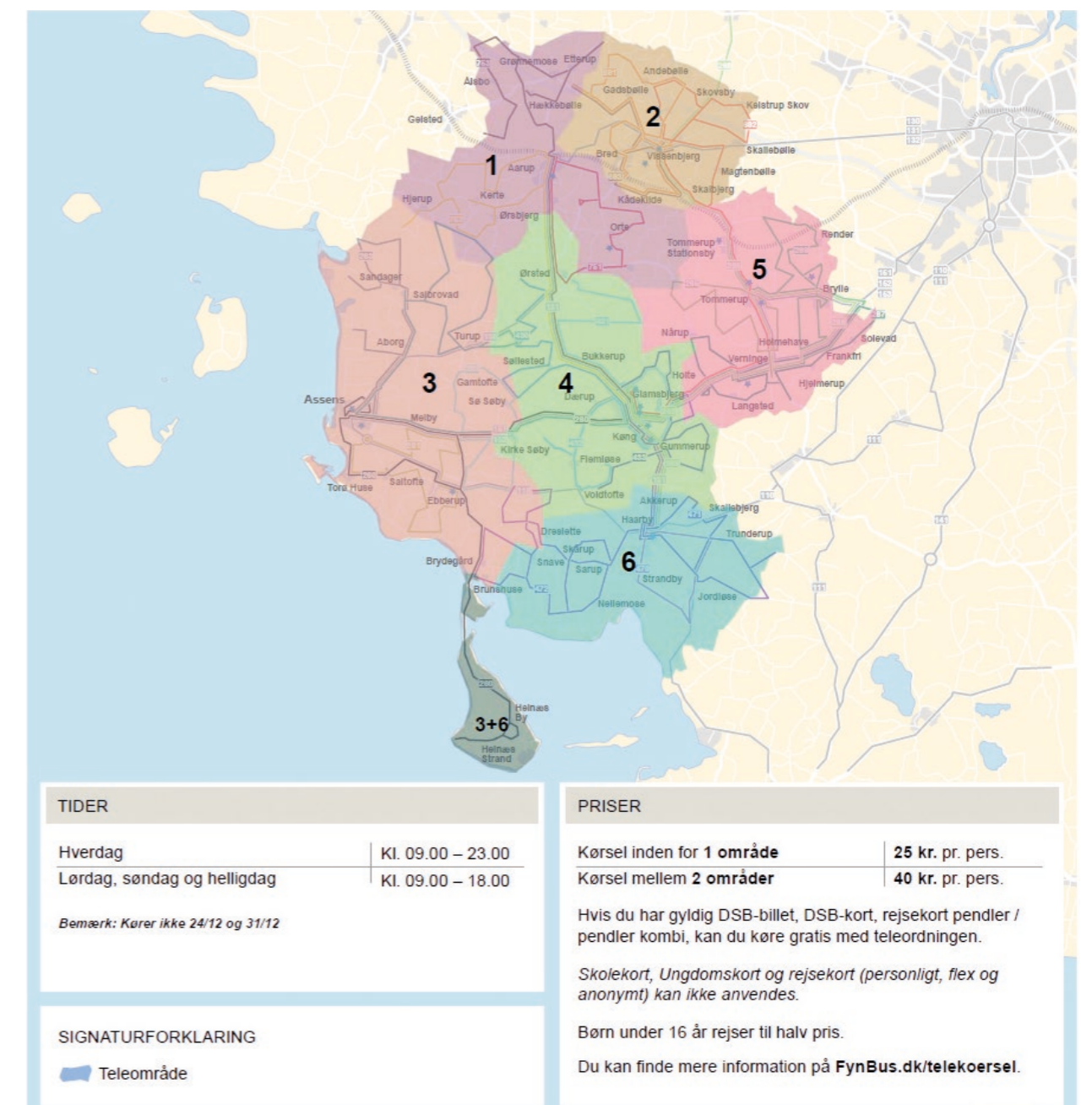
5.1.1 Teletaxi

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.

5.1.2 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.

Figur 29: Udklip fra køreplan Assens der viser teleområderne



5.1.3 Telerute

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

5.1.4 Telependler

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

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		

5.1.5 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.

5.2 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.

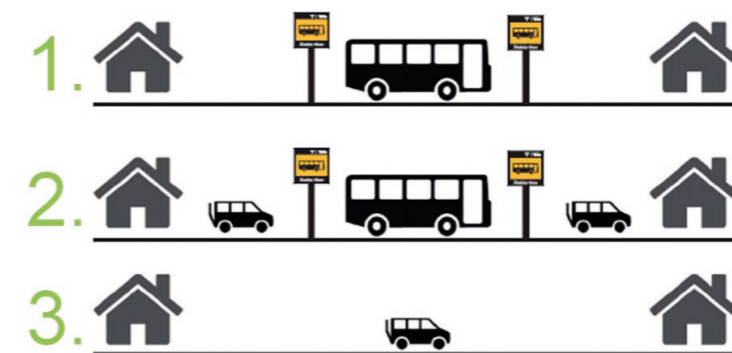
Nye kunder vil måske få øjnene op for Telekørsel, og det kan betyde øget brug. Telekørslen vil også, når det er muligt, blive vist i sammenhæng med f.eks. bus og tog, hvilket også kan betyde generel øget brug af den kollektive transport. Som tilbringerkørsel, hvor kunden bringes til/fra et stoppested,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

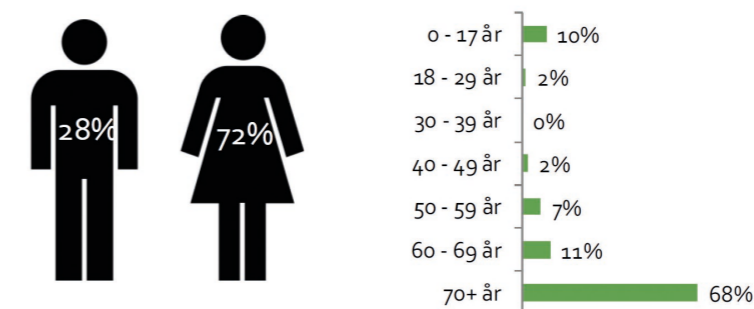
Rejseplanen vil fremvise Telekørsel, når rejsetiden bliver kortere end med den traditionelle kollektive transport. Rejseplanen foretager dermed en "visiteringsvurdering" af kundens transportmuligheder på det givne tidspunkt og strækningen¹. FynBus har valgt, at Rejseplanen som udgangspunkt skal give 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.



1. Benævnt som "geovisitering" i Trafikplan 2014-2017.

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.

5.3 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 TRANSPORTEFTERSPØRGSLEN. 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).

5.3.1 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.

5.3.2 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 (se afsnit 5.2: Den Samlede Rejse: Telekørsel i Rejseplanen). FynBus' ejere har med

Figur 32: Alle mobilitetsformer skal vises i Rejseplanen



Telekørsel i Rejseplanen mulighed for at give kunderne 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, delecycler, 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.

6.1 Klassifikation af stoppesteder

FynBus har arbejdet med en strategi for opdatering af de fynske busstoppesteder siden 2011, hvor man igangsatte en større undersøgelse. Undersøgelsen² 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.

Ansvaret for udstyret på stoppesteder er fordelt mellem FynBus og vejmyndighederne, hvor FynBus sørger for at stoppestederne er opdateret med aktuel 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"³. 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.

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

³ Kilde: <http://byregionfyn.dk/topmenu/projekter/infrastrukturstrategi>

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.

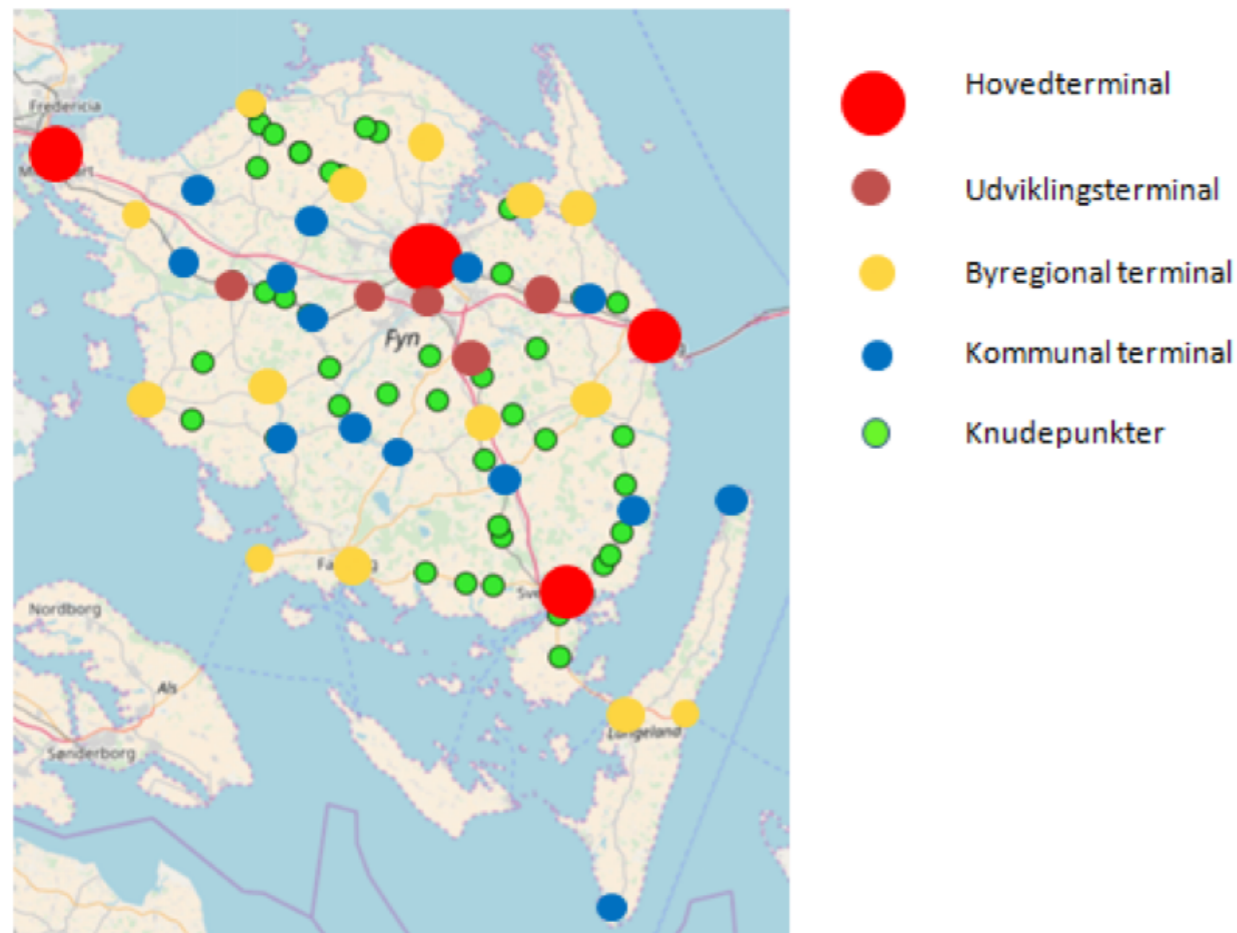
Tabel 14: Klassifikationsmodel

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, Spødsbjerg.	Krav til udstyrsniveau er under udarbejdelse i regi af Byregion Fyn.
Kommunal terminal	Morud, Vissenbjerg, Brønderup, 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 bæk og lys Fast belægning Skærm med infoopslag og realtidsvisning Fane med navn Telekørsels-/DSR-skilt, hvor det er relevant Evt. buslomme
Stop	Ca. 2000	Afgangstavle QR-kode Stander med fane Evt. læskærm med bæk og lys Evt. mindre cykelparkering Evt. fast belægning
Ministop	Ca. 500	QR-kode Stander med fane
(virtuelt stop)	-	Ingen fysisk markering – et geografisk koordinat

6.2 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



6.3 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 samlet 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 billetterprodukter, som FynBus tilbyder.

Efter indførelsen af rejsekortet og konverteringen af alle væsentlige billetterprodukter til rejsekort-plattformen, 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.

7.1 Produkter, salg og billettering

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

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.

7.1.1 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:

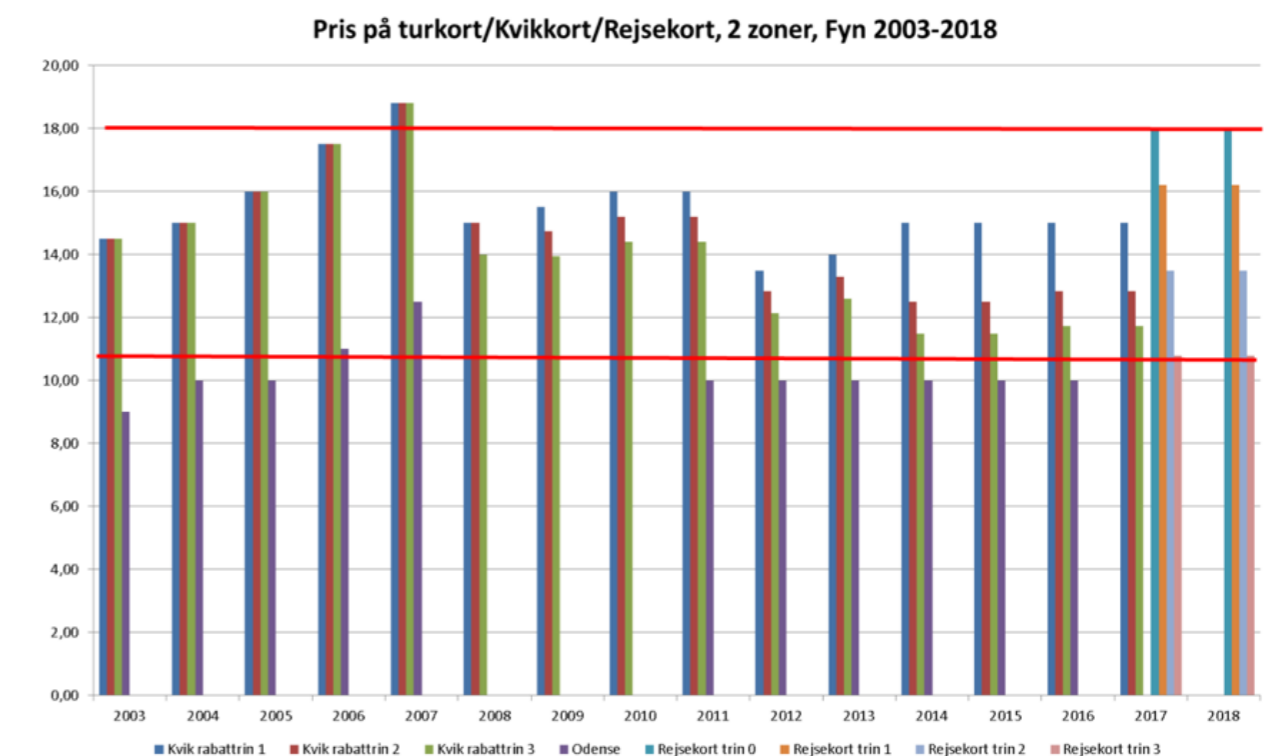
- Enklere takstsystem
- Begrænsede kundekonsekvenser
- Bevare provenuneutralitet (ingen skjulte takststigninger)
- Bevare lokale og selskabsspecifikke frihedsgrader

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 ligget på samme niveau gennem 15 år.

FynBus vil også fortsat kunne tilbyde kunderne relevante kommercielle produkter

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



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 et 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.

7.1.2 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.

7.1.3 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 billettering 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.

7.2 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 bustrafik.

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.

7.2.1 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.

7.2.2 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.

7.2.3 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

7.2.4 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.

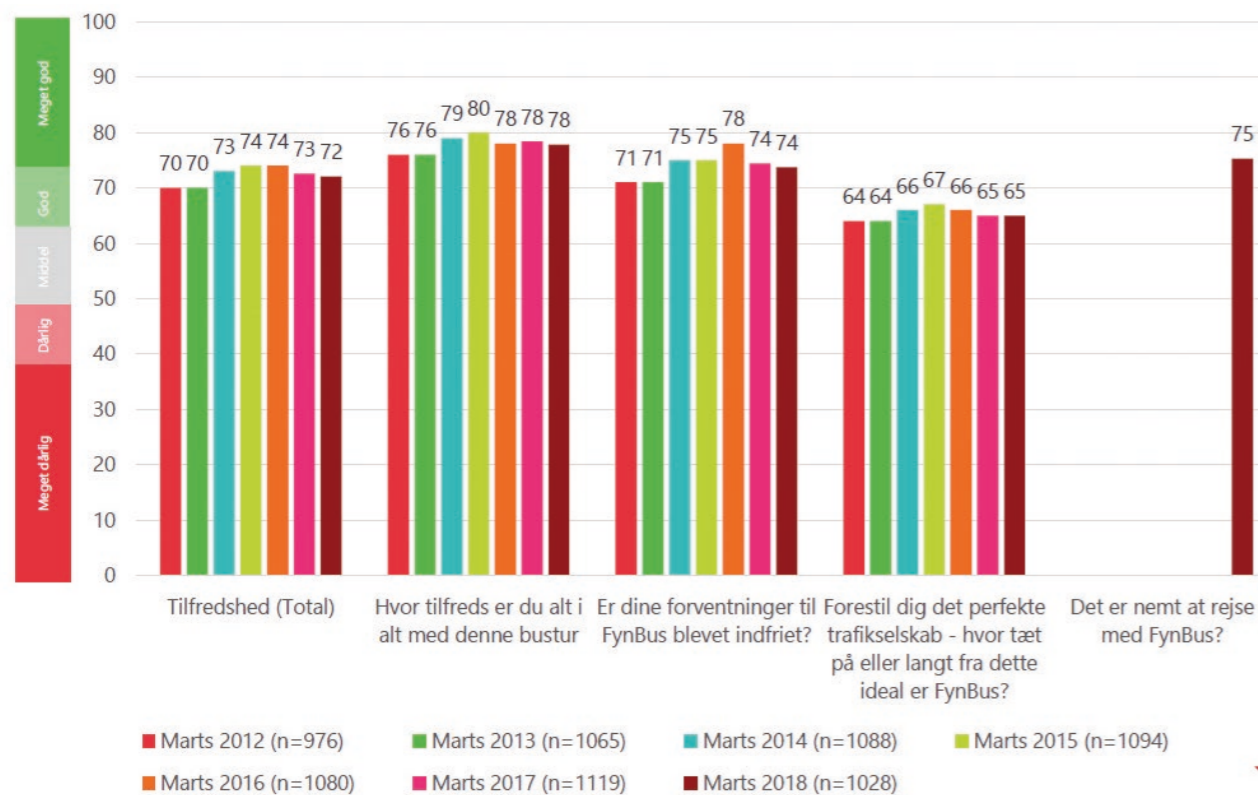
Hvert år gennemføres 4 tilfredshedsmålinger, der alle er koblet til kontrakterne med de entreprenører, der kører efter incitamentskontrakter, dvs. at en del af entreprenørernes betaling for buskørslen er afhængig af kundernes tilfredshed.

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



7.3 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?

7.3.1 Øge kendskabet til FynBus i befolkningen

Selvom fynboerne udmærket genkender de grønne fynbusser i landskabet, og selvom mange kunder

finder vejen til de 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 41. 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 mediekkanaler, 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

Figur 39: Kampagneeksempel: Annonce om gratis valgkørsel

7.3.2 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.

Figur 40: Kampagneeksempel: Annonce om særlig julebillet



Julebillet Odense
- Billig bus i hele december!

Vi er i julegavehumør, og derfor får du nu mulighed for, at køre Odense Kommune tyndt for en flad tier i hele december måned (til og med 1. januar).

Om du vil bruge tilbuddet til at tage på juleshopping, komme sikkert hjem fra julefrokost eller noget helt tredje, bestemmer du selv.

Julebilletten kan bruges af alle, men kun i Odense Kommune. Køb billetten med FynBus Mobilbilet-app'en eller i vores webshop.

Hent FynBus Mobilbilletten i App Store eller Google Play, og læs mere på FynBus.dk/julebilletten

FYNBUS

JULEBILLET
BARN 5,-
VOKSEN 10,-
GOD SØL

7.3.3 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 hylderne. FynBus tror på, at man ved at øge uddannelsesniveaulet 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 41: 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.

7.3.4 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 42-44.

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 42: Kundeambassadører vejleder



Figur 43: Busreklameskilt for Turistbilletten



TURISTBILLETEN
23. JUNI - 27. AUGUST:
Bytur, strandtur, rundtur eller?
Kør ligeså meget du orker en hel dag for kun 50 kr. med en turistbillet.
Køb den som sms-billet eller i vores nye webshop.
Læs mere på FynBus.dk/Turistbilletten

FYNBUS

Figur 44: Info om køreplanændring



14. JANUAR → NY KØREPLAN

NYE KØREPLANER
NYE HOLDEPLADSER VED OBC

14. JANUAR SKIFTER VI KØREPLAN, OG MANGE BUSSE FLYTTER TIL NYE HOLDEPLADSER VED OBC. SE, HVAD DET BETYDER FOR DIG PÅ FYNBUS.DK

Figur 45: 1-2-3 Trafikinformation

<p>Før rejsen:</p> <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>Under rejsen:</p> <p>Aktuel trafikinformation (forsinkelser, aflysninger mm.)</p> <p>Alternativer (v. driftsforstyrrelser)</p>	<p>Efter rejsen:</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>

7.3.5 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 45 herunder.

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.

7.3.6 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 45 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.

7.3.7 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.

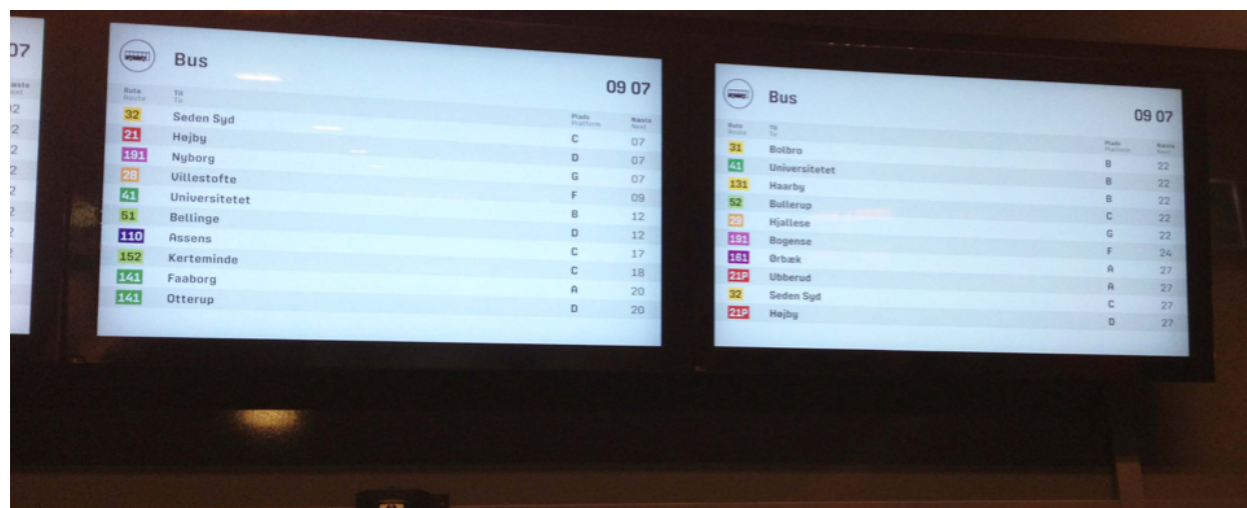
Idékonceptet er, som i SmartCity tænkningen, at bruge samme data og udstyr til forskellige formål til gavn for kunder og chauffører:

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

Trafikinformation berøres i et senere afsnit, men al realtidinformation 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.

Figur 46: Terminalskiltning på Odense Banegård Center



7.3.8 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 47 herunder viser et eksempel på trafiklederens overblik.

7.3.9 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 afgang med mange skiftende passagerer.

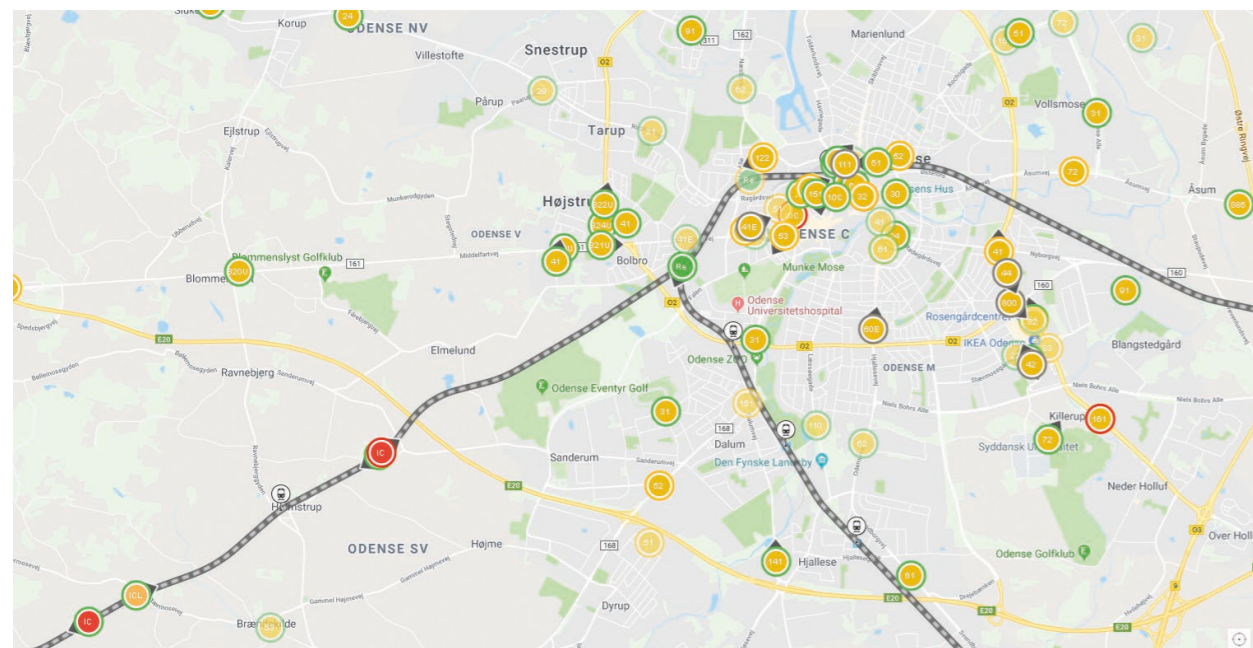
Hertil kommer ”mange til mange” korrespondancer som det kendes fra terminalerne i Odense eller Svendborg.

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

7.3.10 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 47: Driftsovervågning af trafiksystem



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

Koncept og ansvarsfordeling fremgår af principskitzen i figur 48 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.

7.3.11 Kapacitetsstyring

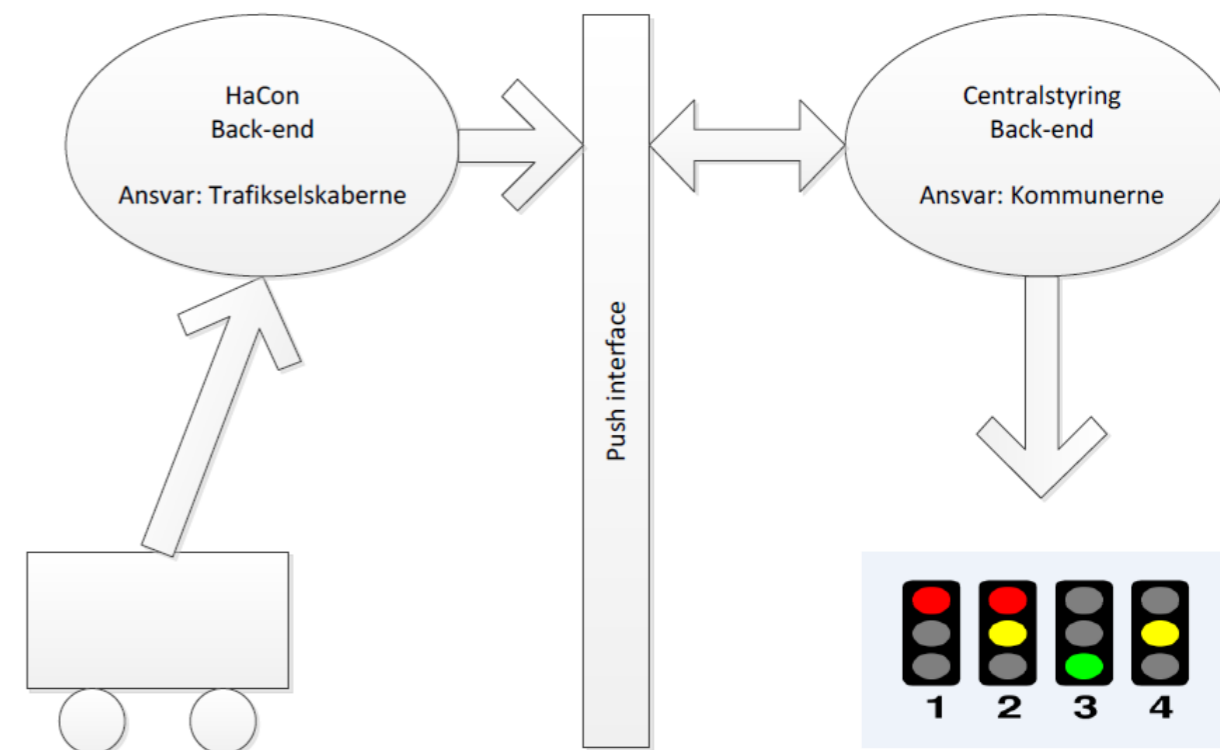
I forbindelse med de nye kontrakter i den regionale kørsel og bybusserne i Odense, er der anskaffet tællesystemer til busserne.

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 48: 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.

8.1 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

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 figur 49:

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 butikcenter – 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.

Figur 49: Vejdirektoratets prognose for indfasning af selvkørende biler



8.2 Alternative drivmidler

Ligesom for den førerløse teknologi er der en rivende udvikling i gang på drivmiddelområdet.

Gas er en etableret løsning, og Roskilde, København 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 vurderer, at skiftet til andre drivmidler end diesel hænger tæt sammen med at ejernes kørsel skal i udbud for at løsninger i større skala skal give mening.

I forbindelse med udbuddet i Odense blev 3 drivmidløløsninger afprøvet – 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 blev gas drøftet og afvalgt.

FynBus' erfaringer er, at inden udbudsprocessen eksekveres, er der en op til 2 år lang planlægningsproces inden en færdig løsning. For gasdrift handler det om fyldestationer, garageringssteder, 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 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' 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.

BILAG 3.1**NOTAT****MARKEDSFØRINGSAKTIVITETER 1. HALVÅR 2018**

FynBus gennemfører hvert år en lang række markedsføringsaktiviteter, som henvender sig til eksisterende kunder med det formål at fastholde dem, at oplyse dem om forandringer, tilbyde dem serviceydelser eller blot informere dem om nyttig viden. Tillige gennemføres aktiviteter rettet mod potentielle kunder som har til formål at tiltrække nye kunder.

Årets aktiviteter planlægges for størstedelens vedkommende om efteråret for året der følger, og der udarbejdes en overordnet markedsføringsplan, der tager højde for timing og tillige sikrer balancen mellem ind- og udadvendte markedsføringsaktiviteter.

Første halvår 2018 har været præget af en lang række større aktiviteter, som der vil blive redegjort for nedenfor.

Køreplanskifte, 14. januar 2018

FynBus gennemførte en oplysningskampagne primært rettet mod eksisterende kunder, der havde til formål at varsle de kommende forandringer vedr. køreplanskiftet. Der blev anvendt både eksterne og interne kommunikationskanaler, ligesom en omfattende kommerciel annoncering blev iværksat, så ingen kunde den 14. januar var uforberedt på køreplanskiftet.

Senior Odense



I januar og februar 2018 gennemførtes to parallelle indsatser målrettet de odenseanske seniorkunder. Dels distributionen af seniorkortet, et særligt udarbejdet rutekort målrettet de odenseanske seniorer og de typiske interessepunkter, seniorerne søger i Odense City og dels distribution af seniorrettet oplysningsmateriale vedr. hvordan man benytter bussen, primært rettet mod nye kunder / ikke-erfarne busbrugere.

Takst Vest



Sammen med de øvrige trafikselskaber i Vestdanmark gik FynBus i offentligheden med nyheden om ændringer i taksterne. Det var ikke de store forandringer, de fynske kunder mødte i den anledning, idet mange af de ændringer, som de øvrige trafikselskabers kunder blev udsat for, allerede blev implementeret på Fyn ved overgangen til rejsekortet den 15. januar 2017. Der blev dog brugt mange ressourcer på forberedelserne til Takst Vest, idet FynBus havde påtaget sig talsmandsrollen for hele Vestdanmark.

Farvel til sms-billetten



Pr. 1. marts 2018 var det ikke længere muligt at benytte sms-billetten som betalingsmiddel i busserne. Forud for afskaffelsen lå en kunderettet kampagne, der havde til formål at sikre at alle kunder vidste besked. Indsatsen omfattede chaufførkommunikation, samt kundekommunikation via interne kanaler; nyhedsbreve, skilte i busserne og sms-beskeder til kunder, der benyttede sms-billetten i februar måned.

FynBus Mobilbillet



Mobilbilletten stod klar som afløser for sms-billetten, og markedsføringen af Mobilbilletten foregik parallelt med budskabet om afskaffelse af sms-billetten. Markedsføringen af Mobilbilletten foregik dels via de interne kanaler (fx infoskærme i busserne og nyhedsbreve), men også via radioreklamer på hele Fyn. Formålet var at undgå et tab af kunder ved afskaffelsen af sms-billetten ved at lede brugerne af sms-billetten over på Mobilbilletten.

Ungdomskort på rejsekort

FynBus' cirka 9.000 ungdomskortkunder skulle flyttes fra det oprindelige Ungdomskort over på Rejsekortets Ungdomskort, som FynBus valgte at tilslutte sig. Øvelsen indbefattede blandt andet direkte kontakt til alle kunder med instruktion om, hvordan fik skiftet fra det gamle Ungdomskort til Ungdomskort på rejsekort foregik. Parallelt hermed blev der informeret om skiftet via interne kanaler, samt via chauffører og kundecentre.

Regional salgskampagne

FynBus' kundeambassadører besøgte/besøger i første halvår Nyborg, Fåborg, Assens, Kerteminde, Munkebo, Otterup, Rudkøbing, Bogense, Bellinge, Langeskov, Svendborg og Middelfart for at skaffe flere regionale buskunder. Indsatsen følger det samme stramme koncept: Uddeling af breve i borgernes postkasse i nær-områderne, indrykning af annonce i lokalavisen, salgsindsats på udvalgte dage i lokalt supermarked, hvor der tales med nye og gamle kunder. Indsatsen følges op efter sommerferien med en tilsvarende indsats i bybusbyerne; Odense, Svendborg, Nyborg og Middelfart.

Turistkampagne

Turistkontorer, vandrehjem, campingpladser, lystbådehavne, kroer og hoteller får besøg af FynBus' kundeambassadører medbringende en særlig "Turistpakke" med oplysning om den kollektive trafik på Fyn og øer som turist.

Hey bilist – Otterup



Som et led i en særlig salgs- og priskampagne gennemfører FynBus i hele maj en priskampagne direkte rettet mod borgere i Otterup, der pendler til Odense. En oplysningskampagne, der under overskriften "Hey bilist" reklamerer for et periodekort til FynBus for kun 500 kroner pr. måned. Midlerne er avisannoncer, radioannoncer og facebookannoncer. Kampagnen gennemføres som forløber for en tilsvarende kampagne i efteråret.

Hey bilist - Odense

Som et led i en særlig salgs- og priskampagne gennemfører FynBus i hele maj en priskampagne direkte rettet mod borgere i Odense, der dagligt pendler i byen. Der er tale om en priskampagne, der retter sig direkte mod bilisterne og som fortæller om pendlerkortet, der kan anskaffes for 375,- kroner og som gælder en hel måned. Kampagnen gennemføres som forløber for en tilsvarende kampagne i efteråret.

Alle kunder skal have et rejsekort

I maj og juni måned gennemfører FynBus en kampagne, der har til formål at sikre, at eksisterende kunder anskaffer sig et rejsekort. I samarbejde med FynBus' chauffører uddeles over 30.000 flyers til kunder, der rejser UDEN rejsekort med oplysning om, hvor mange penge et rejsekort kan spare kunderne for. Samtidig gennemføres en påvirkningskampagne via skærmene i busserne med budskaber rettet mod de primære modargumenter mod rejsekortet, som FynBus' kundeambassadører har lyttet sig til ved gentagne besøg i busserne i hele april måned.

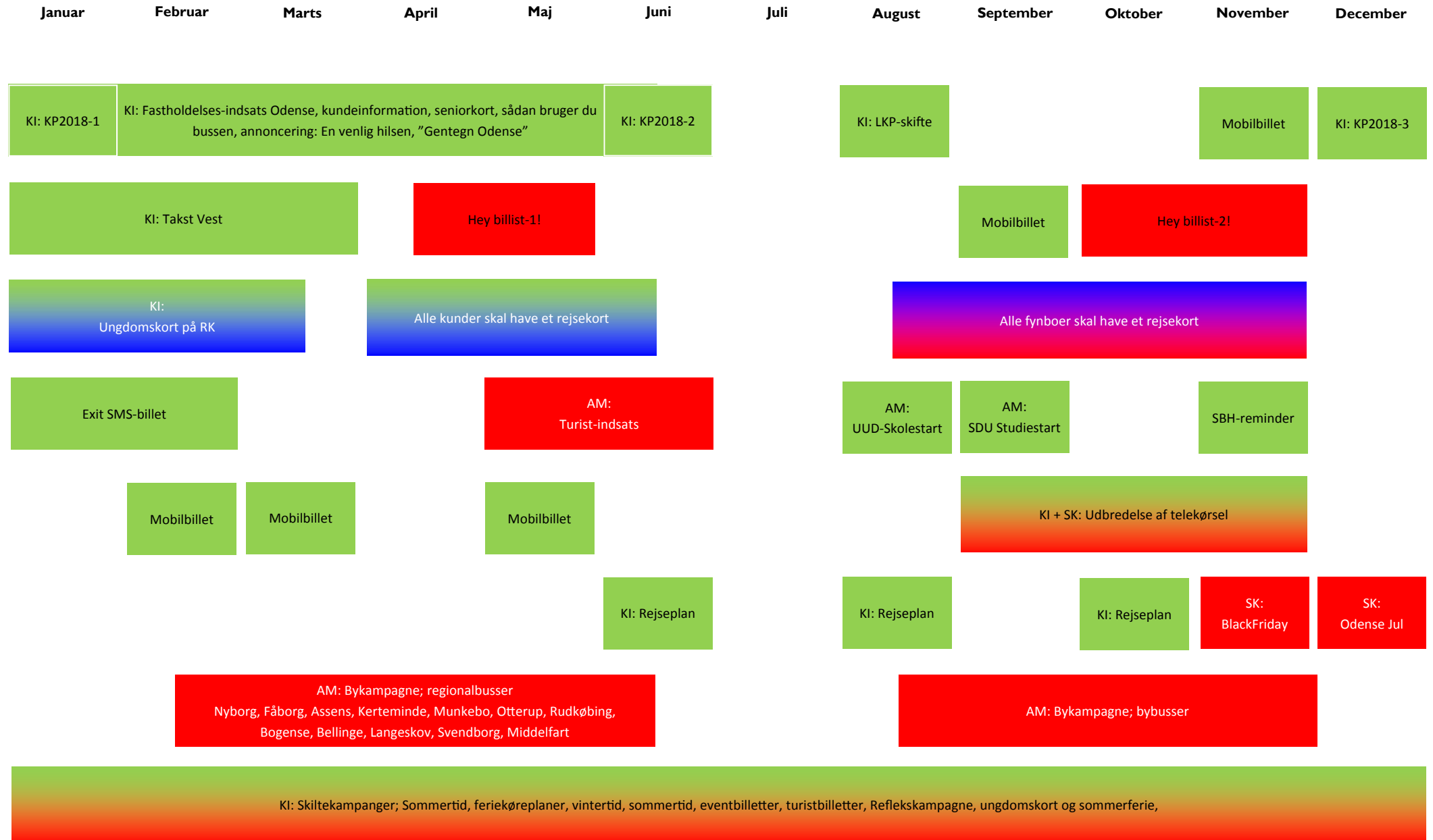
Kampagnen er en forløber for kampagnen "Alle skal have et rejsekort", som planlægges gennemført i oktober og november 2018.

Go' bustur

Hvad skal der til for at kunderne får en god bustur? Og hvad med chaufførerne? FynBus har gennemført en lang række møder og interviews med kunder og buschauffører. Målet var at kortlægge, hvad der skal til for at give alle en endnu bedre bustur, og i sidste ende sikre høj tilfredshed og loyalitet blandt kunderne. Tilfredse kunder er nemlig blivende kunder. Med start den 1. juni gennemføres kampagnen "Go' bustur", hvor FynBus vil markedsføre resultatet af undersøgelsen. Kunderne vil møde kampagnen som anvisninger til god adfærd i bussen, fx formidlet via skærmene, og chaufførerne vil blive præsenteret for en lang række gode bud, som chaufførerne kan bruge for at give kunderne en bedre bustur. Det er planen at gentage eventen "Go' bus" på årets absolut sureste dag, mandag i uge 43.

Markedsføring 2018

Bilag 3.2



KK=Kundeinformation • SK=Salgskampagne • AP=Alliancepartnerskab • MM=Målrettet markedsføring • AM=Ambassadøraktivitet

BILAG 6.1

Krav til Flextrafik entreprenører i FynBus

Lovmæssige krav

Andre myndigheder kontrollerer

- Kørekort
- Hastighed
- Indregistrering af vogne (gule/hvide nummerplader)
- Dækmønstre
- Jobprøvning
- Overholdelse af overenskomstmæssige forhold
- Udstedelse/kontrol af tilladelser (Taxi, Bus og OST), herunder eksempelvis:
 - Taxivognmandskursus/Busvognmandskursus ifm. OST-tilladelse
 - Økonomiske kvalifikationer
- SKAT
- Vognmæssige miljøkrav
- mv.

Kontraktmæssige krav

FynBus kontrollerer *(se beskrivelse heraf i Bilag 7.2)*

Før kontraktindgåelse

1. Forhåndstilsagn på anfordringsgaranti (FG)
2. ESPD (FV/FG)
3. Børneattest og straffeattest (FV/FG)
4. Udfyldelse af tilbud (FV/FG)
5. Vedståelse af vogne (FG)
6. Antal tilbud (FV/F5)
7. Serviceattest (FV/FG)
8. Anfordringsgarantier (FG)
9. Tilladelser (Bus, Taxi, EP og OST-tilladelser) (FV/FG)
10. Registreringsnummer (FG)
11. Lave bud (FV/FG)
12. Overenskomstforhold (FV/FG)
13. Kontrolsamtaler (FV/FG)
14. Underentreprenører (FV/FG)

Efter kontraktindgåelse

15. Registreringsnummer (FV)
16. Vognkontrol af alle vogne (FG)
17. Kontrolsamtaler (FV/FG)
18. Underentreprenører (FV/FG)
19. Registreringsnummer (FG5/FV5)
20. Arbejdsklausul (FV/FG)
21. Vognkontrol (FV/FG)
22. Børneattest og straffeattest (FV/FG)
23. Kontraktlige forhold (FV/FG)

BILAG 6.2

Før kontraktindgåelse

Nr.	Kontraktkrav	Kontrolforanstaltning
<u>Inden tildeling af kontrakt</u>		
1	Forhåndstilsagn på anfordringsgaranti - (FG)	Kontrol af, om forhåndstilkendegivelsen udgør kr. 10.000 pr. tilbud, som tilbudsgiver har angivet, at de kan vedstå, samt kontrol af, at garantien overholder kravet om at være bindende og at den ikke indeholder forbehold.
2	ESPD - (FV/FG)	FynBus kontrollerer tilbudsgivers indtastninger i ESPD-dokumentet. (I ESPD oplyser tilbudsgiver om denne er dømt for handlinger begået som led i en kriminel organisation, bestikkelse, svig, terrorhandlinger eller strafbare handlinger med forbindelse til terroraktiviteter, hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme, børnearbejde og andre former for menneskehandel. Herudover oplyser tilbudsgiver om denne har opfyldt alle sine forpligtigelser vedrørende betaling af skatter og afgifter eller bidrag til sociale sikringsordninger, samt hvorvidt tilbudsgiver er insolvent eller har lavet forsømmelser i forbindelse med udøvelsen af erhvervet).
3	Børneattest og straffeattest - (FV/FG)	Tilbudsgiver underskriver en tro- og loveerklæring på, at tilbudsgiver indhenter en blank (negativ) børneattest og straffeattest på alle chauffører beskæftiget med den udbudte kørsel. Attesterne skal ikke indsendes til FynBus.
4	Udfyldelse af tilbud - (FV/FG)	Kontrol af, om tilbuddet indeholder alle formelle krav, herunder eksempelvis timepris og hjemstedsangivelse.
5	Vedståelse af vogne - (FG)	Opfølgning på, om tilbudsgiver kan vedstå sig det antal vogne, som er anført ved tilbudsafgivelse.
<u>Inden indgåelse af kontrakt</u>		
6	Antal tilbud - (FV/FG)	Kontrol af, om der er modtaget flere tilbud end anført som det maksimale antal tilbud og for FV5, det maksimale antal entreprenører.
7	Serviceattest - (FV/FG)	Serviceattesten anvendes til at bekræfte oplysningerne i ESPD'en. FynBus kontrollerer, at serviceattesten indeholder påtegninger fra alle nødvendige offentlige instanser: Erhvervsstyrelsen, Domstolene, Politi, Skat og ATP - sidstnævnte dog kun, hvis der er ansatte i virksomheden.
8	Anfordringsgarantier (FG)	Kontrol af, om endelig anfordringsgaranti svarer til kr. 10.000 pr. garantivogn, som tilbudsgiver står til at blive tildelt.
9	Tilladelser (Bus, Taxi, EP og OST-tilladelser) - (FV/FG)	Tilbudsgiver oplyser et tilladelsesnummer pr. tilbud, som entreprenøren ønsker åbnet. FynBus foretager stikprøvekontrol på disse tilladelsesnumre.

10	Registreringsnummer - (FG)	På garantivogne skal tilbudsgiver oplyse registreringsnummer på hver vogn, der skal udføre kørslen. Tilbud bliver ikke accepteret, før dette nummer er oplyst. Ydermere kontrolleres alle garantivogne inden opstart.
11	Lave bud - (FV/FG)	Vognmænd udtaget ima. lave bud skal sandsynliggøre, at der kan drives en rentabel forretning.
12	Overenskomstforhold - (FV/FG)	Anmodning om oplysninger om overenskomstforhold som forberedelse til kontrol af arbejdsklausul.
13	Kontrolsamtaler - (FV/FG)	Samtaler med nye tilbudsgivere for at sikre, at disse er klar til at udføre Flextrafik for FynBus, se Bilag 6.2a nedenfor.
14	Underentreprenører - (FV/FG)	Der foretages samme kontroller for alle underentreprenører, som for hovedentreprenørerne, eksempelvis kontrol af Serviceattest.

Efter kontraktindgåelse

Nr.	Kontraktkrav	Kontrolforanstaltning
	<u>Inden opstart af kørsel</u>	
15	Registreringsnummer - (FV)	Inden en variabel vogn aktiveres for kørsel, kontrolleres det, at entreprenøren har oplyst registreringsnummer på vognen.
16	Vognkontrol af alle vogne - (FG)	Alle garantivogne kontrolleres fysisk for at sikre, at de overholder kontraktens vilkår, se Bilag 6.2b nedenfor.
17	Kontrolsamtaler - (FV/FG)	Samtaler med nye entreprenør, for at sikre, at disse er klar til at udføre Flextrafik for FynBus, se Bilag 6.2a nedenfor.
18	Underentreprenører - (FV/FG)	Der foretages samme kontroller for alle underentreprenører, som for hovedentreprenørerne, eksempelvis kontrol af Serviceattest.
	<u>Løbende kontroller</u>	
19	Registreringsnummer - (FV/FG)	Der foretages undersøgelser, om samme registreringsnummer anvendes på forskellige tilbud inden for samme udbud.
20	Arbejdsklausul - (FV/FG)	Indhentelse af dokumentation (ansættelsesbevis, lønsedler mv) hvis entreprenør følger (men ikke er omfattet af) overenskomst eller ved mistanke om overtrædelse af arbejdsklausul.
21	Vognkontrol - (FV/FG)	Stikprøvekontrol på vogne, se Bilag 6.2b nedenfor.
22	Børne og straffeattester – (FG/FV)	Entreprenør skal hvert år inden den 1. marts tilkendegive overfor udbyder, at der ikke er chauffører ansat med positiv (ikke blank) børneattest. Entreprenør skal ligeledes hvert år inden den 1. marts tilkendegive overfor udbyder, at der ikke er chauffører ansat med en ikke ren straffeattest.

<u>Særlige kontroller</u>		
23	Kontraktlige forhold - (FV/FG)	Stikprøvekontrol af samtlige kontraktlige forhold.

Bilag 6.2a – Kontrolsamtaler

1. Er vognmanden bekendt med udførelse af Flextrafik for FynBus?
(Har vognmanden tidligere udført Flextrafik kørsel for FynBus eller andre trafikselskaber?)
2. Hvilke biler er hhv. købt/vil blive købt?
3. Hvordan finansieres køb af biler?
4. Hvordan finansieres den første månedsløn til chaufførerne?
5. Er der ansat chauffører til kontraktstart?
 - a. Hvis ikke, hvad er de konkrete planer for ansættelse af det nødvendige personale?
6. Er der indkøbt reservemateriale?
 - a. Hvis ikke, hvornår anskaffes disse og hvordan skal det finansieres?
7. Har vognmanden et uniformsregulativ?
 - a. Hvis ikke, hvordan sikres at FynBus uniformsregulativ overholdes?
8. Er det sikret, at alle chauffører har uniformer klar til kontraktstart?
9. Har alle chauffører de nødvendige kurser, der er beskrevet i udbudsmaterialet?
 - a. Hvis ikke, hvad er tidsplanen for at sikre, at de opnår de nødvendige kurser inden de sættes til at udføre kørsel for FynBus?
10. Hvilke planer har vognmanden for værkstedsbesøg?
11. Hvordan vil vognmanden sikre, at der er fast telefon i alle vognene?
(Eventuelle aftaler med værksted uden for garantitid på garantivogne?)
12. Hvad er planerne for håndtering af sygemeldinger og andre driftsforstyrrelser, som eksempelvis nedbrud på biler?
 - a. Har vognmanden driftstelefoner til at kunne modtage sygemeldinger fra chaufførerne, som vil kunne besvares om aftenen eller tidligt om morgenen?
(Sygemeldinger vedrørende chauffør, skal ikke foretage til FynBus)
 - b. Hvordan håndteres bemanningen af backupvagter i forbindelse med sygemeldinger?
13. Er vognmanden bekendt med bods-paragraffen i udbudsmaterialet?

Bilag 6.2b – Vognkontroller

Vognkontroller		
<u>Vognoplysninger</u> Registreringsnummer Årgang Vogntype (2 – 5 – 6 – 7) Vognløbsnummer Vognmærke Model	<u>Chauffør</u> Chaufførnavn Uniform Identifikationskort Var velsoigneret Kørekort Førstehjælpsbevis BAB/OST kursus	<u>Vognen</u> Flextrafik skilt Førstehjælpskasse Ildslukker Røgfri bil Ren indvendig/udvendig Seler Autostol Vinterdæk/sommerdæk GPS Tilladelse <u>Særligt for liftvogne (Type 5 – 6 – 7)</u> Service udført på lift Lift efterprøvet Transportstol Tripstol Indstigning under 30 cm. Liftmål Døråbning Indvendig højde Trappemaskine (Type 6)

Nordjyllands Trafikskab	Medlem af DB
Arriva Skandinavien A/S, Aalborg & Thisted	X
Brdr. Davidsen	X
De Blaa Busser	X
Dybvad Taxa	Nej
Døstrup Busser	X
Fjerritslev Busserne	X
Fjerritslev Taxi & Turistbusser	X
Fjordens Taxa	X
Fårup Rute & Turistbusser	X
Hanstholm Turistfart I/S	X
Hirtshals-Hjørring Busservice	X
Hjørring Citybus	X
Hørby Rute- og Turistbusser	X
Jørns Rutetrafik	X
Keolis, Aalborg og Tylstrup	X
Læsø Rute og Turistfart	X
Midtbus Jylland A/S	X
MLP Busser	Nej
Morsø Taxi og Turistfart	X
Nilles Busser, Dybvad	X
Olesens Busser Sørup Taxa	X
Snedsted Turistbusser	X
Solsidens Turistfart ApS, Nørresundby	X
Stoltzes Rute- og Turistbusser	X
Terndrup Taxi og Turistbusser	Nej
Umove, Morsø og Løgstør	X
Vebbestrup Turistfart	Nej
Vesløs Busser	Nej

Busselskaber i trafikskaberne pr. 01.04. 2018

Midttrafik	Medlem af DB
Arriva Danmark A/S	X
Brande Buslinier ApS / Herning Turist	X
Brøchners Biler	X
Busselskabet Aarhus Sporveje	Nej
De Blaa Busser (Jens Jensen og Sønner A/S)	X
De Grønne Busser	X
De Gule Busser	X
Engesvang Turistfart I/S	X
Faarup Rute- og Turistbusser	X
Grund Taxi og Turistbusser	Nej
Holstebro Turistbusser	X
Jørns Busser	X
Keolis	X
Ketty og Villy's Buslinier	X
Lemvig Turist (Bæks Bus)	X
Malling Turistbusser ApS	X
Midtbus Jylland	X
Mørups Turistfart ApS	X
Nobina Danmark A/S	X
Silkebus	X
Skave Turistfart A/S	X
Skjern Bilen Gruppen (Herning Bilen)	Nej
Svidt Rutebiler A/S	X
Tide Bus Danmark	X
TK-Bus	X
Todbjerg Busser A/S	X
Umove Vest	X
Venø Bussen	X

Busselskaber i trafikskaberne pr. 01.04. 2018

Sydtrafik	Medlem af DB
Arriva	X
Blåvandshuk Turisttrafik	X
De Blå Busser	X
Herning Bilen	Nej
Tide Bus, Danmark A/S	X
Umove A/S	X

Busselskaber i trafikskaberne pr. 01.04. 2018

Fynbus	Medlem af DB
Arriva	X
Bergholdt.dk	X
Keolis	X
Nyborg Bybusser ApS	X
Tide Bus	X
Vester Skerninge Bilerne	X

Busselskaber i trafikskaberne pr. 01.04. 2018

Movia	Medlem af DB
Anchersen ApS	X
Arriva Danmark A/S	X
De Blaa Omnibusser A/S	X
DitoBus Linjetrafik A/S	X
Egons Turist- & Minibusser	X
Helsingør Turisttrafik ApS	X
Keolis Danmark A/S	X
Kruse A/S	Nej
Lokalbus A/S	X
Nobina Danmark A/S	X
Skørringe Turistbusser I/S	X
Umove Øst A/S	X
Ørslev Turisttrafik A/S	Nej

Nordjyllands Trafikselskab
Midttrafik
Sydtrafik
Fynbus
Movia
BAT
Trafikselskaberne i Danmark



København d. 26. april 2018

Danske Busvognmænd – busbranchen i samarbejde

Kære trafikselskaber,

De udfordringer den kollektive bustrafik står overfor i den kommende tid kræver samarbejde, dialog og gode idéer til udvikling i relationen mellem trafikselskaber og busselskaber.

Derfor er vi i Danske Busvognmænd glade for den seneste udvikling i vores medlemskreds. Branchens største busselskab Arriva er nu medlem af Danske Busvognmænd og sammen med medlemstilgang fra blandt andre Brande Buslinier og Vester Skerninge Bilerne betyder det, at vi nu inkluderer stort set alle busselskaber i den kollektive bustrafik.

Med den ekstra opbakning og styrke vil vi fortsætte arbejdet for og med den kollektive bustrafik. Øverst prioriteret står samarbejdet med trafikselskaberne om at løse de daglige udfordringer, udvikle rammerne om vores samarbejde i udbud og kontrakter og sikre, at bustrafikken også i fremtiden udnyttes bedst muligt til at skabe mobilitet, udvikling og sammenhæng og vækst overalt i Danmark.

I den vedlagte oversigt kan I se, hvor I finder Danske Busvognmænd og foreningens medlemmer.

Vi tales ved.

Med venlig hilsen

Peter Lanng Nielsen

Adm. dir. Keolis
Formand for DB's rutesektor

peter.lanng.nielsen@keolis.dk
4046 4790

Lasse Repsholt

Sektorchef
Danske Busvognmænd

lasse@db-dk.dk
2047 8003

Vidste ud...

- Der er 65 selskaber, der udfører kollektiv trafik for trafiksselskaberne med alt mellem 2 og cirka 1000 driftsbusser.
- Et selskab (Arriva) har aktiviteter i alle trafiksselskaber, ni busselskaber er til stede i to eller flere trafiksselskaber og 55 er lokale og har aktiviteter i blot ét trafiksselskab.
- Danske Busvognmænds medlemsvirksomheder skønnes at stå for driften af cirka 93 til 94 pct. af den samlede bustrafik (kollektiv bustrafik) i Danmark.
- Danske Busvognmænds rutesektorbestyrelse består af seks vognmænd / busselskaber, som foreningens medlemmer har valgt til at sikre, at viden, interesser og erfaringer fra alle trafiksselskaber bliver delt og indgår i foreningens arbejde med kollektiv bustrafik:

- | | |
|---|-----------------------------------|
| - Henning Jensen, De Blaa Busser, Skive | NT & Midttrafik |
| - Per Nielsen, De Grønne Busser, Hinnerup | Midttrafik |
| - Tim Valbøll, Umove | NT, Midttrafik, Sydtrafik & Movia |
| - Steen Rügge, Tide Bus Danmark | Midttrafik, Sydtrafik & Fynbus |
| - Peter Lannig Nielsen, Keolis | NT, Midttrafik, Fynbus & Movia |
| - Søren Englund, Anchersen, Hvidovre | Movia |