

FynBus

Passageranalyse

NOTAT
13. april 2018
LRM/TVO

Indholdsfortegnelse

0	Executive summary	2
1	Årligt passagertal	5
2	Indledning	7
3	Metode	8
3.1	Tidsperioder	8
3.2	Datasæt.....	8
3.3	Kundesegmenter.....	9
3.4	Geografisk fordeling	9
4	Resultater	11
4.1	Tidsperioder	11
4.2	Kundesegmenter.....	12
4.2.1	Rejsehjemmel.....	13
4.3	Geografisk fordeling	13
4.3.1	Buslinjer	14
4.3.2	Stoppesteder.....	14
5	Mulige årsager	17
5.1	Overordnede tendenser	17
5.1.1	Trafikselskabernes passagerudvikling	17
5.1.2	Oliepriser	17
5.1.3	Bilrådighed	18
5.1.4	Vejtrafikudvikling og trængselsmålinger.....	19
5.1.5	Togrejser	19
5.1.6	Befolkningsudvikling	20
5.2	Lokale forhold.....	21
5.2.1	Modalsplit.....	21
5.2.2	Skoler og uddannelsesinstitutioner	22
5.2.3	Byudviklingsprojekter i Odense	23
5.2.4	Ruteomlægninger.....	26
5.2.5	Bussernes rettidighed	27
5.2.6	Ændringer i takststruktur	29
5.2.7	Nyt billetsystem	30
5.2.8	Kundetilfredshedsundersøgelser	31
6	Bilag	33

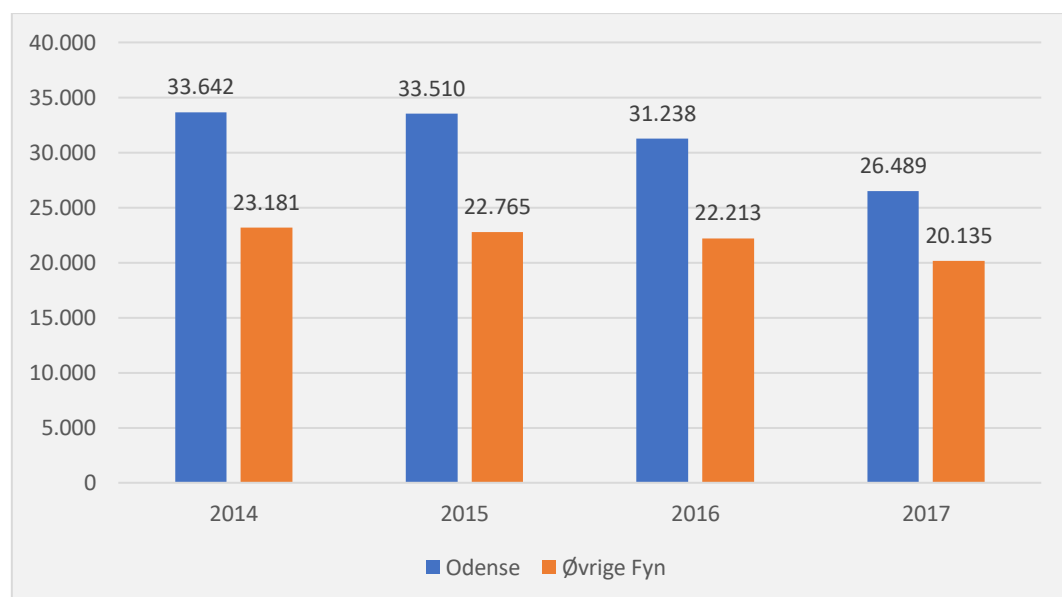
O Executive summary

Nærværende notat indeholder en analyse af antallet af påstigere i FynBus fra 2014 til og med 2017. For hvert år er der set på en seks ugers periode i foråret og igen i efteråret. Opgørelserne er geografisk opgjort på takstzoneniveau på Fyn, men yderligere ned på sogneniveau for takstzone 1 (Odense).

Siden 2014 har FynBus oplevet en nedgang i antallet af påstigere. I 2014 var der dagligt ca. 56.800 påstigere pr. hverdag, mens der i 2017 var ca. 46.600 påstigere pr. hverdag. Det svarer til et fald på knap 18% på den fireårige periode.

Det er særligt i 2017, at der har været færre rejsende. Således har der i kalenderåret 2017 været ca. 6.900 færre påstigere pr. hverdag sammenlignet med kalenderåret 2016. Det svarer til en nedgang på 13%.

Det er især i Odense, at der har været færre rejsende. Således var der på en hverdag i 2017 ca. 7.200 færre påstigninger i Odense sammenlignet med antallet i 2014. For det øvrige Fyn er tilbagegangen på ca. 3.000 påstigninger på en hverdag i samme periode (se Figur 1).



Figur 1: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag i Odense og det øvrige Fyn. Antallene udgør et gennemsnit af de undersøgte forårs- og efterårsperioder.

I Odense er det især i Odense bymidte, at der er registreret færre påstigere pr. hverdag (Sankt Hans og Sankt Knuds sogne). I de områder er der fra 2014 til 2017 registreret en tilbagegang på ca. 4.400 påstigere pr. hverdag.

For det øvrige Fyn er tilbagegangen fordelt jævnt over hele Fyn og knytter sig således ikke til særlige geografiske områder. De største fald er registreret i Svendborg, Otterup og Langeskov, hvor der fra 2014 til 2017 er registreret tilbagegange på 150-200 påstigere pr. hverdag.

Det er særligt voksne, der rejser mindre med bus. Dog er antallet af børn og unge ligeledes faldet, mens antallet af pensionister er steget en smule.

Analysen viser, at passagertabet kun i mindre grad kan findes i overordnede tendenser i samfundet. Det er således i lokale forhold, at forklaringen skal findes.

Det vurderes, at særligt tre faktorer har haft betydning for passagertabet.

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

Afslutning af 'Odense for en 10'er'

Billetordningen 'Odense for en 10'er' blev afskaffet i forbindelse med rejsekortets indførelse. Billetordningen muliggjorde, at rejsende med bopæl i Odense i 1 time og et kvarter kunne køre for en 10'er i hele Odense Kommune. Da ordningen blev afskaffet, steg prisen for en tilsvarende rejse i Odense Kommune på KVIKKort eller turkort til 15 kroner for den første rejse uden mængderabat. Og da disse kortordninger blev udfaset i juni 2017, steg prisen yderligere til 18 kr. for en 2 zoners rejse i Odense på Rejsekortet. Over en periode på et halvt år fra januar til juni 2017 steg prisen på de korte rejser i Odense altså med op til 80%. Det skal dog bemærkes, at det kun var rejser på rejsekortets trin 0, som oplevede stigningen fra 10-15-18 kr. På rejsekortets trin 5 var prisen i 2017 10,80 kr. Ved overgangen til Rejsekort blev de eksisterende KVIKKort kunder indplaceret på rabattrin 3 eller højere i forhold til deres rejseaktivitet på KVIKKortet. For en 2 zoners rejse i Odense var prisen derfor maksimalt 13,50 kr. for den første rejse på Rejsekortet.

Omlægning af ruter

Siden 2015 og frem har forberedende arbejde med anlæggelsen af Odense Letbane været udført på skiftende etaper af vejnettet i Odense. Da letbanen hovedsageligt skal køre i blandet trafik, påvirker det forberedende arbejde og anlægsarbejdet fremkommeligheden for de øvrige trafikanter på og omkring letbanens linjeføring. Arbejdet med Odense Letbane har altså haft indflydelse på bussernes rejsetider, blandt andet i form af ændrede busruter, stoppestedsplaceringer og forringet fremkommelighed.

Et øjebliksbillede fra august 2016 viste, at by- og regionalbusserne i Odense oplevede en forlænget køretid på henholdsvis ca. 7% og 3,5%, som følge af letbanearbejdet. Størrelsesordenen af den forlængede køretid for busserne har været nogenlunde konstant igennem letbanearbejdsperioden, men forsinkelserne er blot flyttet rundt i takt med at letbanearbejdet også er rykket.

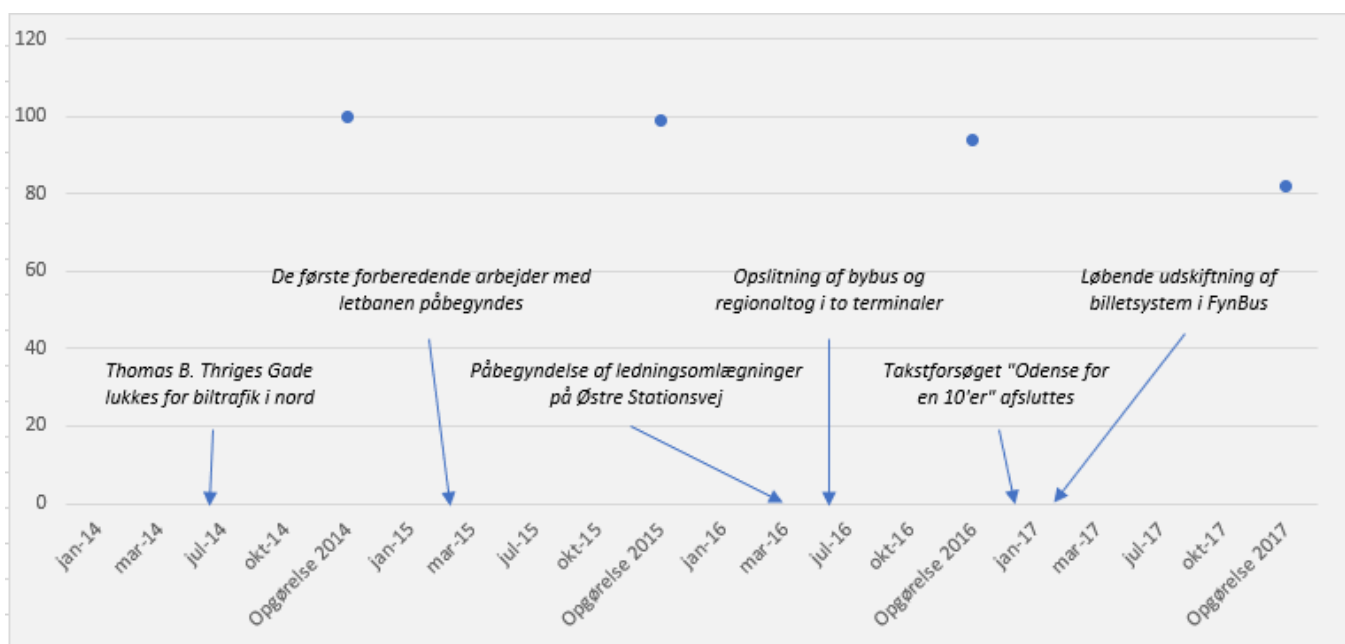
Skift af billetsystem

I løbet af 2017 skiftede FynBus løbende billetsystem fra det forhenværende TMS system til brugen af Rejsekort. På trods af, at FynBus havde foretaget adskillige tiltag for at lette brugernes overgang til Rejsekortet, så kræver overgangen nogle aktive handlinger fra brugerens side, og der er dermed nogle mindre opstartsbarrierer forbundet med overgangen, før en bruger kan rejse ubesværet med Rejsekort.

Erfaringer fra andre trafikselskaber i Danmark viser, at der er en indkøringsperiode forbundet med skift af billetsystem til rejsekortet. I øvrigt viste FynBus tilfredshedsundersøgelser, at brugernes tilfredshed med billetsystemet samt tilfredsheden med bussernes overholdelse af køreplanen begge var faldet 8 procentpoint siden henholdsvis 2016 og 2015.

Tilbagegangen i antallet af påstigere i Odense kan altså relateres til tre ovennævnte faktorer. For den resterende del af Fyn er det dog svært, entydigt at pege på en årsag for de generelle fald, udover skiftet af billetsystemet i år 2017, som omfattede hele FynBus.

På *Figur 2* ses en indekseret udvikling af antallet af påstigere i FynBus på en gennemsnitlig hverdag for hele Fyn fra 2014 til 2017 samt tidspunktet for enkelte relevante hændelser, der kan have påvirket udviklingen i antallet af påstigere.



Figur 2: Indekseret udvikling i antal påstigere på en gennemsnitlige hverdag for Fyn.

Udover nærværende notat udarbejdes en mini-analyse af de passagermæssige konsekvenser af at enkelte stoppesteder springes over i køreplanen fra februar 2017. Denne stoppestedsanalyse eftersendes i et særskilt notat.

1

Årligt passagertal

I forlængelse af den oprindelige opgave udtrykte FynBus et ønske om at få opregnet passagertallene fra de undersøgte seks ugers perioder i foråret og i efteråret til et helårsniveau fordelt på ejere (se *Tabel 1*).

Opreguleringen blev foretaget med udgangspunkt i sæsonfordelingen af passagerer i 2016. Således blev de tilsvarende tidsperioders andel af årsresultatet i 2016 benyttet til opreguleringen af påstigertallene for 2017. Opreguleringen blev yderligere foretaget på ejerniveau, og de respektive rutegrupper, der knytter sig til de enkelte kommuner/Region Syddanmark kan ses i *Tabel 18* i kapitel 6 *Bilag*.

For de fælleskommunale rutegrupper og tilkøbsruterne, der servicerer flere forskellige ejere, er der foretaget en yderligere fordeling af påstigeretallene på ejerniveau.

Tabel 1: Ejerfordelt årligt passagertal 2016-2017

Ejer	2016	2017	Ændring	
			Antal	%
Assens	335.000	344.677	9.677	2,9%
Faaborg Midtfyn	381.000	366.345	-14.655	-3,8%
Kerteminde	195.000	166.582	-28.418	-14,6%
Langeland	307.000	281.565	-25.435	-8,3%
Middelfart	178.000	165.507	-12.493	-7,0%
Nordfyn	360.000	347.168	-12.832	-3,6%
Nyborg	331.000	313.199	-17.801	-5,4%
Odense	7.556.000	6.841.305	-714.695	-9,5%
Svendborg	899.000	856.809	-42.191	-4,7%
Region Syddanmark	6.994.000	5.853.439	-1.140.561	-16,3%
Hovedtotal	17.536.000	15.536.596	-1.999.404	-11,4%

Da der ingen registreringer er af påstigere i lokalbusruterne på Langeland er disse blevet opreguleret med samme faktor som i 2016.

Desuden er der foretaget en generel opregulering af samtlige påstigningstal med 30%, dækkende for rejsende via Bus&Tog-samarbejdet, omstigning på billetter samt medrejsende børn.

Af *Tabel 1* ses det, at Assens Kommune er den eneste ejer, hvor der har været en fremgang i antal passagerer fra 2016 til 2017 (2,9%). Samtlige øvrige kommuner på Fyn har oplevet en passagertilbagegang fra 2016 til 2017 varierende fra 3,6% til 14,6%. Region Syddanmark har ligeledes oplevet en passagertilbagegang på hele 16,3%.

Det største frafald i antal passagerer mellem 2016 og 2017 kan relateres til buslinjerne i Odense Kommune samt de regionale ruter, som Region Syddanmark ejer. For disse ejere har der tilsammen været et årligt passagerfrafald på omtrent 1,85 mio. passagerer.

Sammenholdes passagerfrafaldene med regnskaberne i den samme periode (se *Tabel 2*), ses det, at der også her har været et generelt fald i indtægterne. Dog stemmer ændringerne ikke helt overens med passagerændringerne. F.eks. har Assens Kommune oplevet en fremgang i antal passagerer på 2,9%, men regnskabet for 2017 er 14,8% lavere end i 2016. Samtidig er antallet af passagerer med regionale busser faldet med 16,3% fra 2016 til 2017, mens indtægterne blot er 3,5% lavere.

Tabel 2: Ejerfordelt regnskab 2016-2017, eksklusive Bus&Tog (FynBus)

Ejer	Regnskab 2016 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog 2013)	Regnskab 2017 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog 2014-2016)	Forskel R2016-R2017 i 1.000 kr. (eksklusive bus og tog)	
			Absolut	%
Assens	4.292	3.656	-635	-14,8%
Faaborg-Midtfyn	4.041	3.608	-433	-10,7%
Kerteminde	1.773	1.687	-86	-4,8%
Langeland	2.666	2.008	-658	-24,7%
Middelfart	2.885	2.742	-143	-4,9%
Nordfyn	3.409	3.058	-351	-10,3%
Nyborg	3.529	3.174	-355	-10,1%
Odense	77.777	71.453	-6.324	-8,1%
Svendborg	9.704	9.894	190	2,0%
Region Syddanmark	125.500	121.115	-4.385	-3,5%
Total	235.575	222.395	-13.180	-5,6%

Som udgangspunkt kan der godt være tale om en forskellig udvikling i henholdsvis passagertal og indtægter, da indtægterne afhænger af den gennemsnitlige pris per passager/rejse.

Registreres der f.eks. mange rejsende på KVIKKort/rejsekort på et lavt rabattrin kan det godt medføre færre passagerer samlet set, men højere indtægter. Ligeså vil ejere med en stor andel af skolekort være påvirket på indtægtssiden af, at alle skolebørn med virkning fra sommeren 2017 fik udstedt skolekort til børnepris.

2

Indledning

FynBus har siden 2015 oplevet en tilbagegang i passagerudviklingen. I 2017 var det årlige passagertal ca. 14,6 % lavere end niveauet i 2015 (se *Tabel 3*).

I perioden fra 2015-2017 er der sket mange ændringer, der kan have påvirket den kollektive trafik.

Formålet med dette notat er dels at undersøge, hvor og i hvilke kundesegmenter passagerfrafaldet har været størst og dels vurdere de bagvedliggende årsager hertil.

Tabel 3: Passagerudvikling i 1.000 fra 2014-17 i fynske kommuner (FynBus)

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
Nordfyn	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	18.149	18.199	17.536	15.537

Resultaterne i delrapport 1 bygger på registreret data i en 6 ugers periode hvert halve år siden foråret 2014, og der er således ikke benyttet nogle opreguleringer eller opregninger.

Rapporten beskriver udviklingen geografisk på takstzoneniveau (og sogneniveau for takstzone 1 – Odense) og på rutegruppeniveau. Analysen indeholder dog ikke en konkret beskrivelse af passagerudviklingen på rejserelationer.

3 Metode

I det følgende afsnit beskrives fremgangsmåden, der er benyttet til kortlægningen af passagerudviklingen.

3.1 Tidsperioder

For at kunne kortlægge ændringerne i passagerantallet udføres en passageranalyse, hvor påstigningstallene for FynBus undersøges fra 2014 og frem til og med 2017. Da der i perioden har foregået mange ændringer i rammeforudsætningerne (såsom ændrede takster og køreplansskift) er det ikke specifikt nok udelukkende at se på påstigningstal på årsbasis. I stedet sammenlignes tidsperioderne, der fremgår af *Tabel 4*.

Tabel 4: Tidsperioder og datakilder benyttet i passageranalysen

År	Dataperiode	Start	Slut	Datakilde
2014	Forår	27.01.2014	09.03.2014	TMS
	Efterår	13.10.2014	23.11.2014	TMS
2015	Forår	26.01.2015	08.03.2015	TMS
	Efterår	12.10.2015	22.11.2015	TMS
2016	Forår	25.01.2016	06.03.2016	TMS
	Efterår	17.10.2016	27.11.2016	TMS
2017	Forår	30.01.2017	12.03.2017	TMS og Rejsekort
	Efterår	16.10.2017	26.11.2017	Rejsekort

TMS var det back-end system, som FynBus tidligere benyttede til opsamling af data fra bussernes billetsystemer.

Perioderne er valgt i samarbejde med FynBus for at muliggøre sammenligninger tidsperioderne imellem. Således dækker hver periode 6 uger, hvor en af ugerne i forårsperioden indeholder skolernes vinterferie og ligeledes er skolernes efterårsferie indeholdt i efterårsperioderne.

For at få et mere retvisende billede af påstigningstallene opdeles perioderne yderligere, således at en gennemsnitlig hverdag (mandag, tirsdag, onsdag, torsdag og fredag), en gennemsnitlig lørdag samt en gennemsnitlig søndag sammenlignes på tværs af perioderne.

3.2 Datasæt

I 2017 skiftede FynBus løbende fra billetdatasystemet TMS til Rejsekort, således at TMS var helt udfaset ved udgangen af 2017.

Enkeltbilletter, KVIKKort og turkort blev flyttet til Rejsekortet i første halvår 2017 og erstattet af enkeltbilletter udstedt på rejsekortudstyr samt Rejsekort Classic.

Periodekort blev erstattet af pendlerkort på Rejsekortet fra juni 2017. Brugere af Ungdomskort bliver først fuldt overført til Rejsekortet i foråret 2018, og da de brugere, der i efteråret 2017 endnu ikke er overgået til Rejsekortet, ikke vil kunne checke ind i det udgåede TMS billetsystem, fremgår de ikke i nogle af datasættene. De er derfor blevet estimeret på baggrund af antal solgte kortdage fra 2017. For andet halvår har FynBus registreret et fald på 6% i antal solgte kortdage, og derfor er det antaget at antallet af unge påstigere i efteråret 2017 er 6% lavere end i foråret 2017, samt at deres rejsemønstre er uændrede.

FynBus leverede relevant TMS data for perioden 2014 til 2017 inklusive billetter bestilt via mobil-app, SMS eller på FynBus' hjemmeside (fra efterår 2017) samt Rejsekort data for 2017.

3.3

Kundesegmenter

For at konkretisere hvorledes passagerantallet har udviklet sig indenfor bestemte kundesegmenter sammenlignes påstigningstallene for kundegrupperne *barn, ung, voksen* og *pensionist*. Da informationerne i TMS datasættet baserer sig på forskellige rejsehjemler i FynBus er disse efterfølgende blevet kategoriseret indenfor de førnævnte kundegrupper. Det drejer sig hovedsageligt om følgende;

- Kontantbilletter (fordelt på børn og voksne og er inkl. SMS og Mobilbilletter)
- KVIKKort (fordelt på børn, ung, voksen og pensionist)
- Periodekort (fordelt på børn, ung, voksen og pensionist)
- Skolekort (børn)
- Ungdomskort (unge)

I de tilfælde hvor to eller flere kundegrupper har kunnet være repræsenteret indenfor samme billettype, har FynBus leveret en fordelingsnøgle til de forskellige tidsperioder.

Desuden sammenlignes også påstigere på de forskellige rejsehjemler på tværs af TMS og Rejsekort-billetsystemet.

3.4

Geografisk fordeling

Kortlægningen af ændringerne i påstigningstallene vil ske på kommunernes takstzoneniveau. Takstzoneniveauet er dog ikke beskrivende nok for Odense Kommune, da takstzone 1 er for omfattende og ikke detaljeret nok. Derfor analyseres data i takstzone 1 (Odense) på sogneniveau. Konkret betyder dette, at data om påstigningsstedet for passagerne summeres på sogneniveau for Odense, og på takstzoneniveau for den resterende del af Fyn (se *Figur 3*).



Figur 3: Zonestrukturen der benyttes til kortlægningen i passageranalysen.

I denne forbindelse leverede FynBus GIS-data for samtlige stoppesteder samt data over takstzonestrukturen.

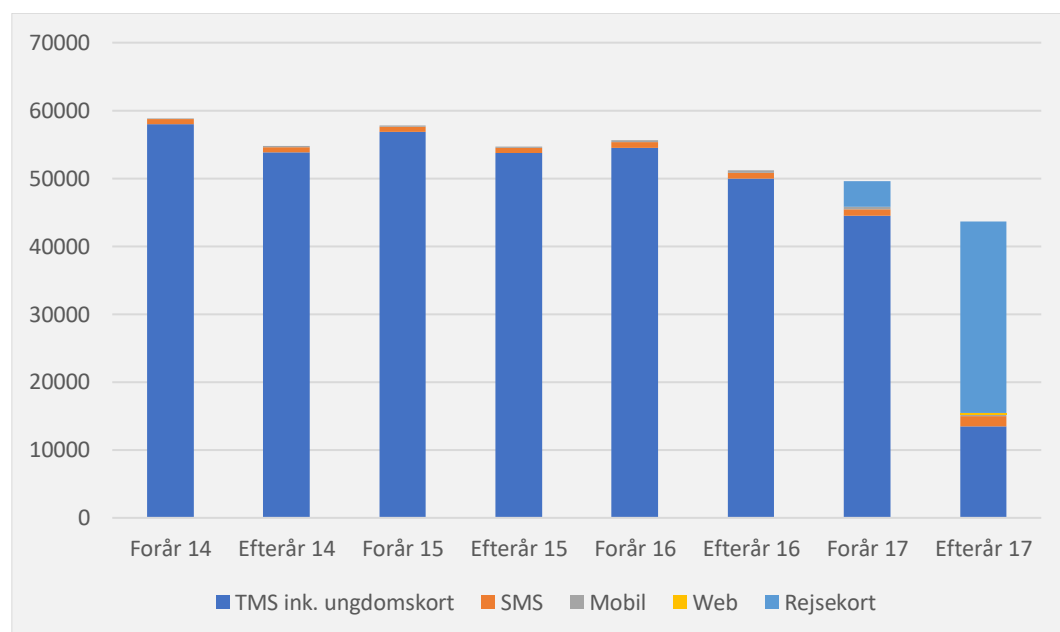
Som tillæg er passagertallene på de enkelte buslinjer også undersøgt for at anskueliggøre hvilke rutegrupper, der har oplevet den største ændring i antallet af rejsende.

4 Resultater

I det følgende afsnit præsenteres de væsentligste resultater fra passageranalysen. Bagvedliggende tabeller samt større kort er vedlagt i kapitel 6 *Bilag*. Resultaterne diskuteres efterfølgende i kapitel 5 *Mulige årsager*.

4.1 Tidsperioder

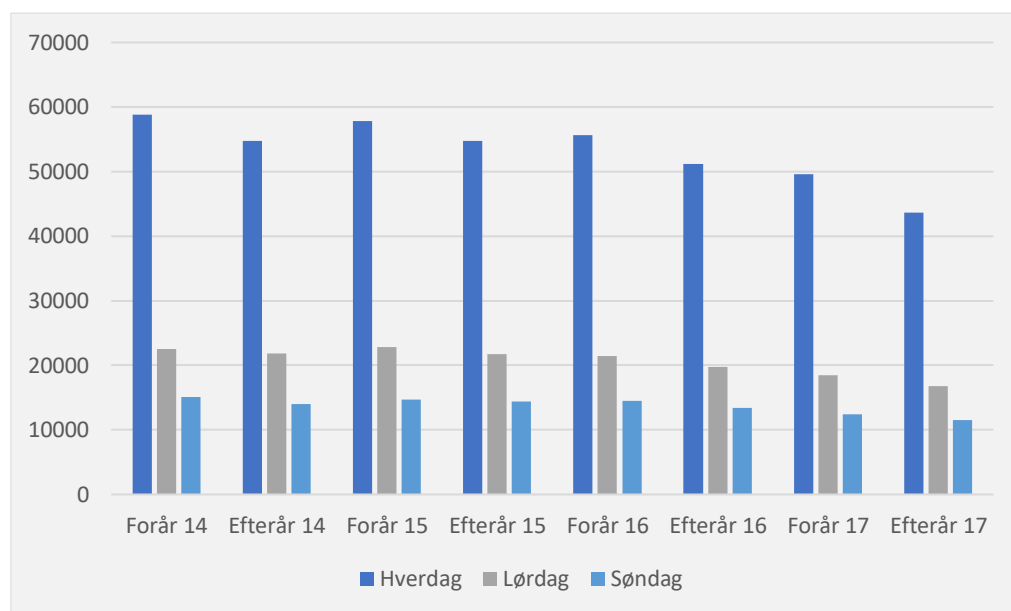
Overordnet registreres en passagertilbagegang i FynBus i efteråret 2017. Fra foråret 2017 til efteråret 2017 i takt med udfasningen af TMS systemet og indfasningen af Rejsekortet faldt det registrerede påstigningstal i FynBus med ca. 12,1% på en gennemsnitlig hverdag (se *Figur 4*).



Figur 4: Gennemsnitligt antal påstigere på en hverdag i FynBus fordelt på billetsystem.

For efteråret 2017 indgår udelukkende rejsende med *Ungdomskort* samt billettyperne *Enkeltbillet - Voksen* og *Enkeltbillet - Barn* i TMS datasættet.

Det bemærkes i øvrigt, at antallet af påstigere er stødt faldende siden foråret 2015, samt at der generelt registreres flere rejsende i forårsperioderne sammenlignet med efterårsperioderne. Dette billede ændrer sig ikke, når der ses på de resterende ugedage (se *Figur 5*).



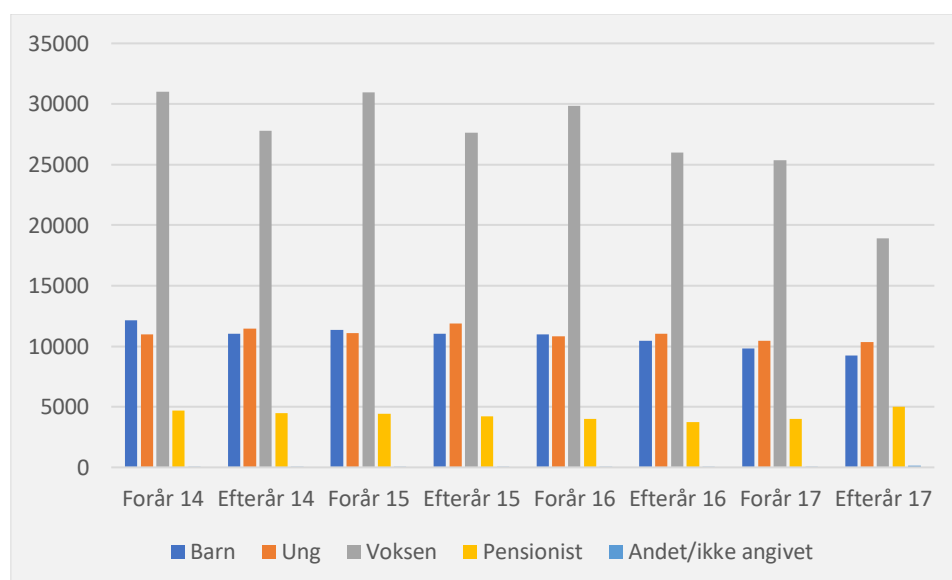
Figur 5: Gennemsnitlige antal påstigere i FynBus fordelt på dagstype.

Når der kigges isoleret på hverdage, lørdage og søndage, så falder antallet af påstigere på alle dagstyperne fra foråret 2015 og frem til efteråret 2017. Procentvist har faldet i antallet af påstigere på hverdagene over den 2½ årige periode været på ca. 24,5%. På lørdage og søndage var reduktionerne i samme periode på henholdsvis 26,3% og 21,6%.

4.2

Kundesegmenter

Når kundesegmenterne undersøges nærmere, er det tydeligt, at det især er antallet af påstigende voksne, der er faldet i perioden. Antallet af påstigende børn og unge er ligeledes faldet i perioden, mens antallet af påstigende pensionister er steget i perioden. (se Figur 6).



Figur 6: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på kundesegmenter.

Sammenlignes 2015 med 2017 ses det, at antallet af påstigende voksne på en gennemsnitlig hverdag faldt med 24,5%. Desuden faldt antallet af påstigende børn og unge med henholdsvis 14,6% og 9,5% i samme periode. Derimod steg antallet af påstigende pensionister med 4,3%.

4.2.1

Rejsehjemmel

Af *Tabel 13* i kapitel 6 *Bilag* ses antallet af påstigere indenfor hver rejsehjemmel i TMS billetsystemet og senere hen i Rejsekort-systemet på en hverdag fra 2014 til 2017. Det fremgår bl.a. at der i efteråret 2017 skete en stigning i antal rejsende med enkeltbilletter og med Rejsekort Flex. Andelen af rejsende med turkort (Rejsekort anonym/Rejsekort Flex) og periodekort (pendlerkort/pendler kombi) har været nogenlunde jævnt ved overgangen fra TMS til Rejsekortsystemet, men derimod har brugere af KVIKKortet været svære at overflytte til Rejsekort Personligt.

4.3

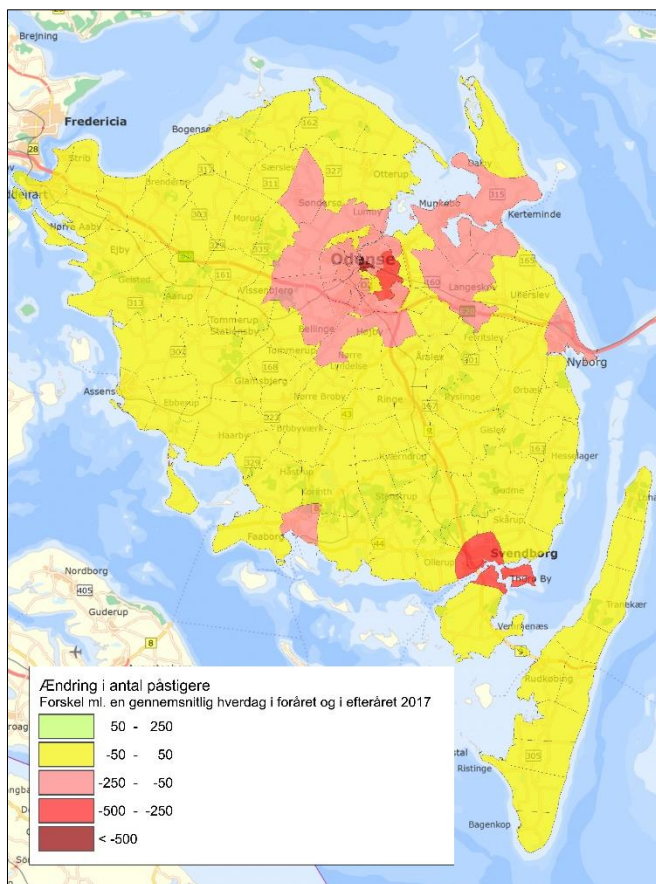
Geografisk fordeling

I det følgende vises de geografiske ændringer i antallet af påstigere. I første omgang ses på ændringerne på takstzoneniveau (sogneniveau for Odense), og efterfølgende ses nærmere på de enkelte rutegrupper og stoppesteder.

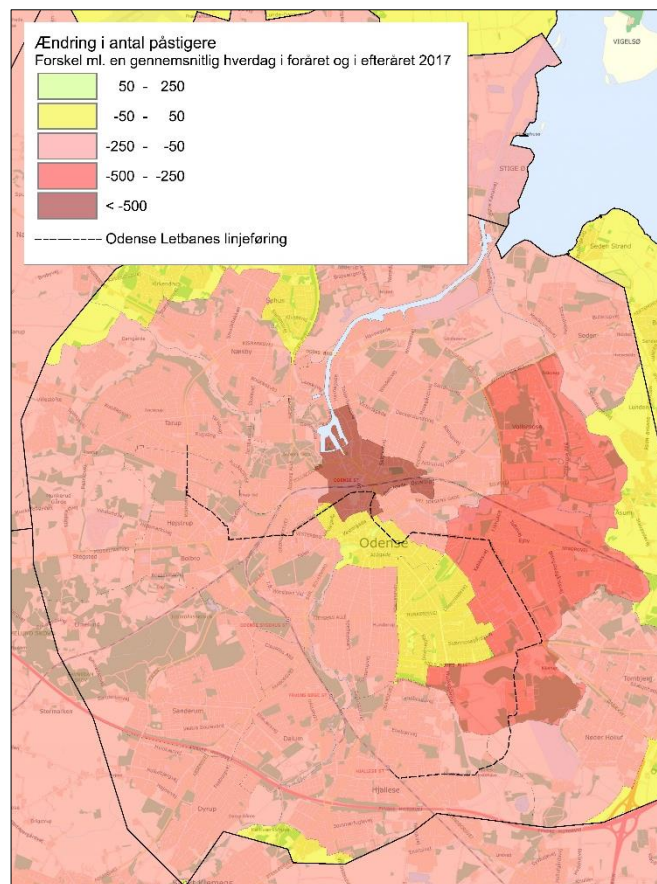
Her i notatet er det frafald af passagerer, der er sket mellem foråret og efteråret 2017 illustreret (se *Figur 7* og *Figur 8*). I kapitel 6 *Bilag* fra *Figur 25* til *Figur 28* vises dog også forskellen mellem foråret 2016 og 2017 samt efteråret 2016 og 2017. Desuden er kortene i bilaget i fuld størrelse. I *Tabel 14* til *Tabel 17* i kapitel 6 *Bilag* er påstigeretallene for samtlige takstzoneniveauer (sogneniveau for Odense) fra 2014 til 2017 vist, og *Figur 31* og *Figur 32* viser lokaliteten af takstzonerne og sognene.

Forskellene i det totale antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 er størst i de takstzoner (sogne for Odense), hvor der er flest rejsende. Således ses der ikke de store forskydninger på Langeland og Sydfoyn, hvor befolkningstætheden også er mindre end i byerne.

Ses der isoleret på takstzone 1 (Odense), så blev 56,8% af alle påstigningerne på en gennemsnitlig hverdag i FynBus foretaget inden for denne takstzone i foråret og efteråret 2017. Det er også i denne takstzone, at der er registreret det største frafald. I alt er der i samme periode registreret et frafald på ca. 4.300 passagerer i takstzonen. Generelt er passagerfrafaldet i FynBus altså især knyttet til Odense.



Figur 7: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017. For større illustration se Figur 29 i kapitel 6 Bilag.



Figur 8: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense. For større illustration se Figur 30 i kapitel 6 Bilag.

4.3.1

Buslinjer

I Tabel 18 til Tabel 20 i kapitel 6 Bilag vises det gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag, lørdag og søndag fordelt på buslinjernes rutegrupper. Tabellerne giver et overblik over på hvilke rutegrupper, der har været ændringer i påstigertallet samt hvornår disse har indtruffet.

Det bemærkes eksempelvis, at der løbende har været et frafald i antallet af påstigere på rutegrupperne, der relaterer sig til Odense.

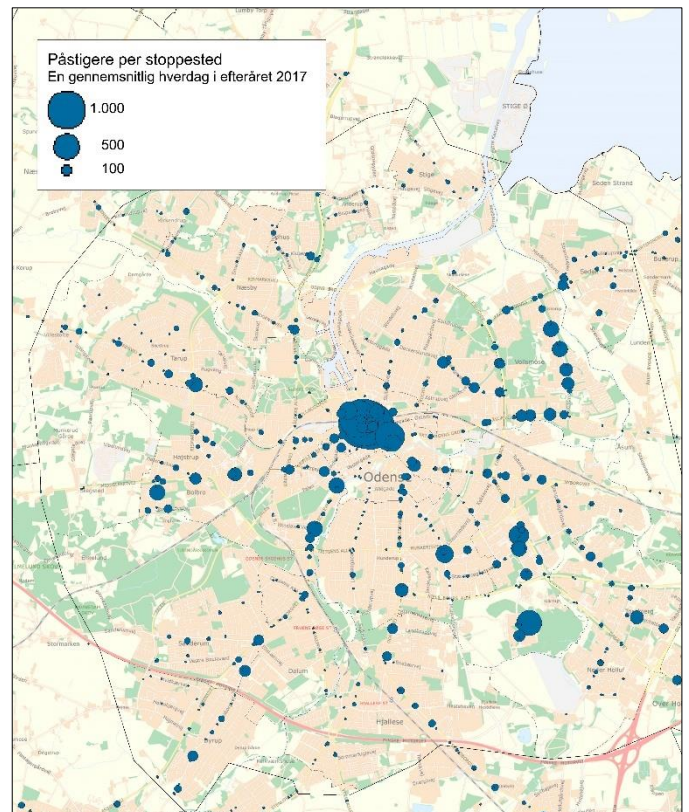
4.3.2

Stoppesteder

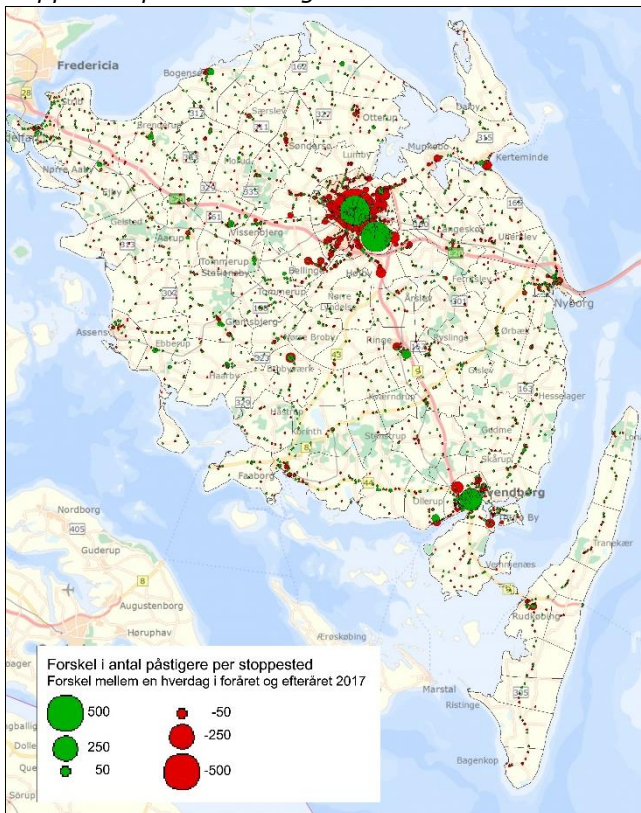
På Figur 9 og Figur 10 ses antallet af påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017. Antallet knytter sig naturligvis til de bymæssige bebyggelser, men på Figur 11 og Figur 12 ses forskellen i forhold til foråret 2017.



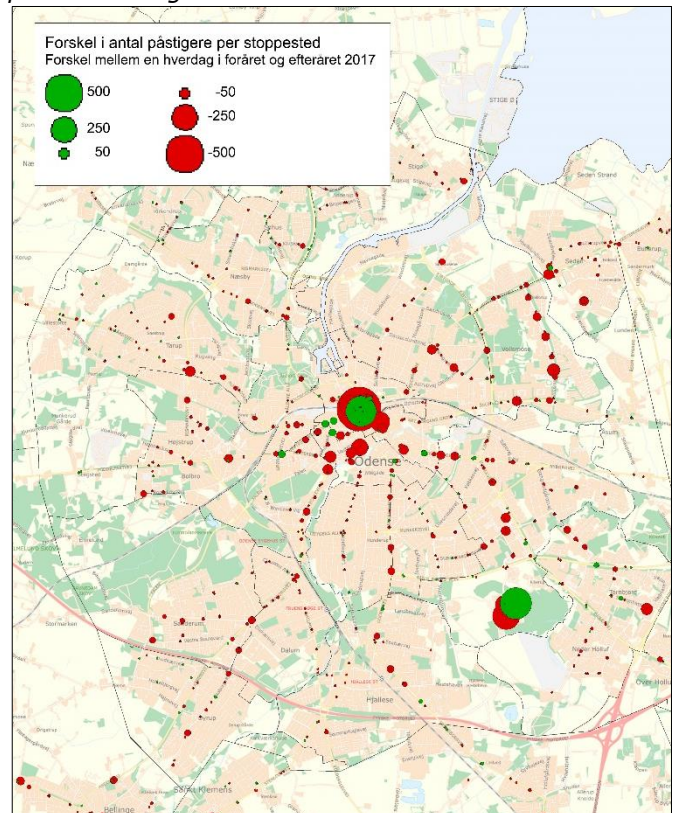
Figur 9: Gennemsnitlig antal påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017.



Figur 10: Gennemsnitlig antal påstigere per stoppested på en hverdag i efteråret 2017 i Odense.



Figur 11: Forskel i antal påstigere per stoppested på en hverdag i foråret og efteråret 2017.



Figur 12: Forskel i antal påstigere per stoppested på en hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense.

På *Figur 33* til *Figur 36* i kapitel 6 *Bilag* er kortene vist i større opløsning. Forskelskortene illustrerer, at der har været et fald i antallet af påstigere mellem foråret og efteråret 2017, samt at dette fald især relaterer sig til Odense.

På forskelskortene tages der et generelt forbehold for, at ændringer i rutesystemet konkret kan medføre ændret benyttelse af de enkelte stoppesteder, og derved kan store variationer f.eks. forekomme tæt ved hinanden. Dette må formodes at gøre sig gældende mellem foråret og efteråret ved Campus i den sydøstlige del af Odense, hvor mange påstigere indenfor et lille område flyttes fra et stoppested til et andet, hvorved begge stoppesteder fremstår tydeligt på forskelskortene.

5 Mulige årsager

I dette afsnit undersøges mulige årsagssammenhænge til den registrerede passagertilbagegang i FynBus med udgangspunkt i kortlægningen i kapitel 4 *Resultater*. Først ses på nogle overordnede tendenser i samfundet, som kan have indflydelse på det generelle billede.

Da en lang række ændrede lokale forhold også kan tilskyndes at have indflydelse på ændringerne i passagerudviklingen undersøges disse efterfølgende.

5.1 Overordnede tendenser

I dette afsnit beskrives udviklingen indenfor en række områder, med henblik på, om disse har dannet grundlag for ændrede transportadfærd fra 2014 til 2017.

5.1.1 Trafikselskabernes passagerudvikling

Sammenlignes FynBus' oplevede passagertilbagegang med de øvrige bustrafikselskaber i samme periode ses det, at FynBus' procentmæssigt har mistet flere påstigere end de andre selskaber mellem 2015 og 2016 (se *Tabel 5*).

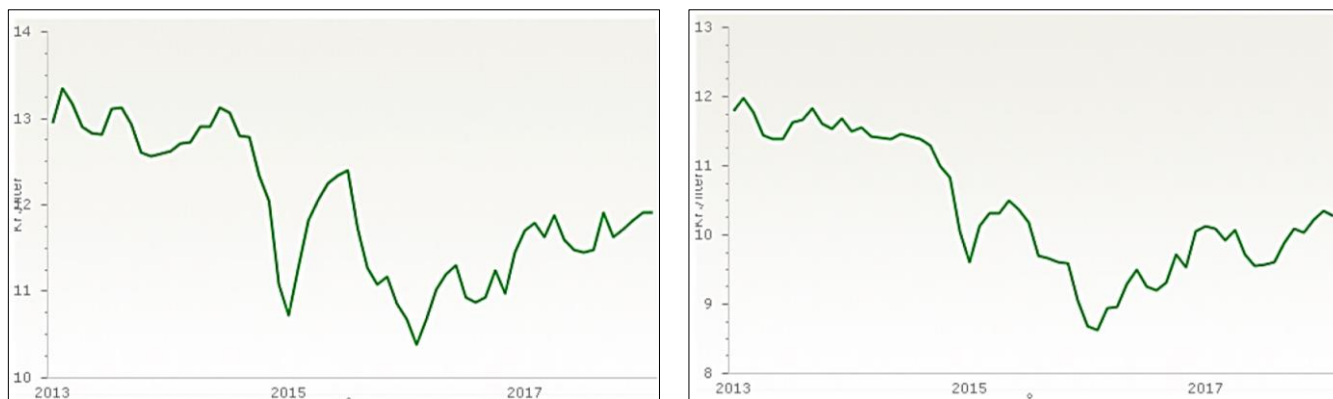
Tabel 5: Passagerudviklingen fra 2014 til 2016 for de 6 bustrafikselskaber samt ændring i procent i forhold til forrige år (Trafik-, bygge- og boligstyrelsen, FynBus og Movia)

Påstigere i 1.000	2014		2015		2016	
	Total	Total	Ændring	Total	Ændring	
BAT	1.939	1.939	0%	1.959	1,0%	
FynBus	18.331	18.579	1,4%	17.536	-5,6%	
Midttrafik	67.316	68.432	1,7%	65.258	-4,6%	
Movia	209.876	210.763	0,4%	203.500	-3,4%	
NT	29.074	29.218	0,5%	29.443	0,8%	
Sydtrafik	20.703	20.578	-0,6%	21.164	2,8%	
Alle	347.239	349.509	0,7%	339.111	-3,0%	

Samlet set oplevede busselskaberne en passagertilbagegang fra 2015 til 2016 på 3,0%, og selvom det endnu er for tidligt at sige, hvorledes udviklingen har været i de resterende trafikselskaber, antyder budgetterne fra 2017, at der ikke er tale om en generel tendens i Danmark, og at de øvrige busselskaber ikke har oplevet en tilsvarende tilbagegang i antallet af rejsende fra 2016 til 2017, som tilfældet har været hos FynBus.

5.1.2 Oliepriser

Fra juni 2014 og frem til februar 2016 faldt olieprisen med ca. 75 %, hvilket også fik benzin- og dieselpriiserne til at falde i samme periode (se *Figur 13*).



Figur 13: Prisen på benzin (95 oktan, venstre) og diesel (højre) fra 2014 til 2017. (Energi- og olieforum).

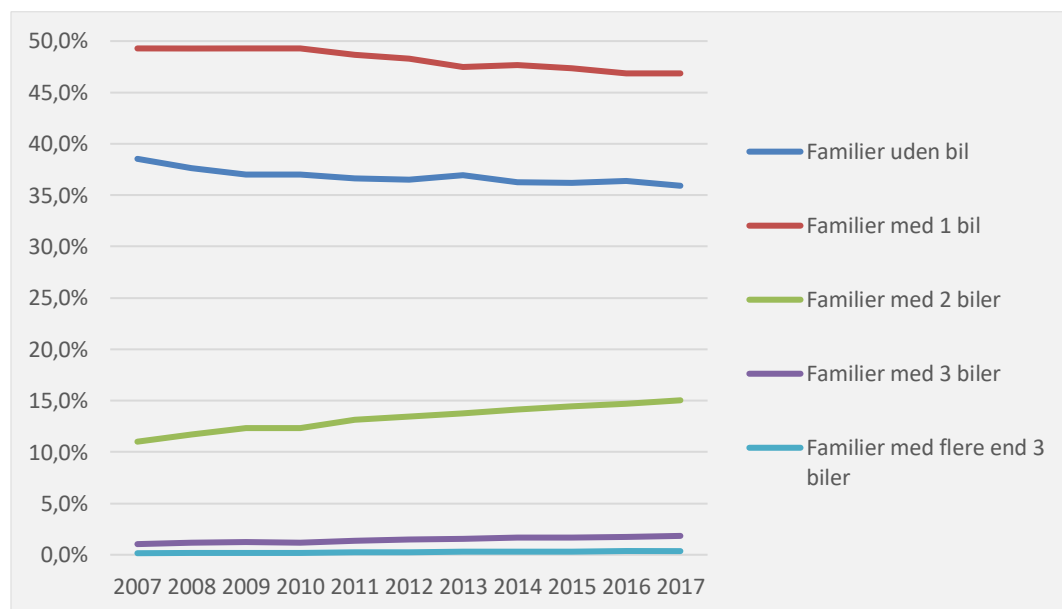
Med lavere brændstofpriser bliver incitamentet til at benytte egen bil fremfor at tage kollektiv trafik større, hvilket generelt kan have flyttet flere rejsende over i bilen.

5.1.3

Bilrådighed

Lavere brændstofpriser kan også lede til flere biler på vejene, når de samlede omkostninger ved at have bil mindskes. Ses der nærmere på bilrådigheden (se Figur 14), ses det, at der har været en lille ændring fra 2014 og frem til og med 2017. For Fyn er andelen af familier, der ikke ejer en bil faldet med ca. 0,3% og andelen af familier med én bil er også faldet med 0,8% fra 2014 til 2017.

Derimod er der både sket en stigning i andelen af familier med 2 (stigning på 0,9%) og 3 biler (stigning på 0,2%) i løbet af perioden fra 2014 til 2017. I flere tilfælde har nedsættelse af bilernes registreringsafgift i 2015 og i 2017 altså haft den indvirkning på familiernes køb af en ekstra bil, hvilket kan mindske deres afhængighed og brug af kollektiv trafik i nogen grad.



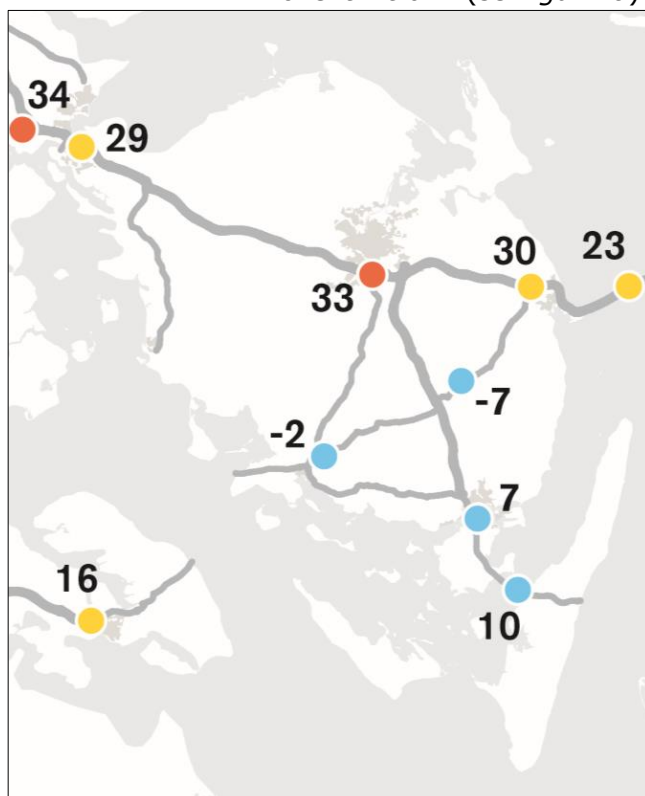
Figur 14: Andel af familier og deres bilrådighed på Fyn. (Danmarks Statistik)

5.1.4

Vejtrafikudvikling og trængselsmålinger

Et er antallet af rådige biler, noget andet er, hvor meget bilerne bliver benyttet. Ifølge Vejdirektoratet er trafikken på motorvejene steget med 31% siden 2010, og at ca. 15% af denne stigning har forekommet fra 2014 til 2017. På *Figur 15* ses trafikudviklingen i procent fra 2006 til 2016 på de øvrige statsveje på Fyn, og her ses det, at det hovedsageligt er på motorvejene, at trafikstigningen har forekommet i perioden.

Samtidig var belastningsgraderne på statsvejene på Fyn på et lavt niveau i 2016 (bortset fra den vestfynske del af motorvej E20), hvilket betyder, at bilisterne ikke har haft det store incitament til at bytte deres bilrejser ud med kollektiv trafik (se *Figur 16*).



Figur 15: Trafikudviklingen i procent ved udvalgte lokaliteter på statsvejnettet fra 2006 til 2016. (Vejdirektoratet)



Figur 16: Belastningsgraderne på statsvejene i 2016. Grøn = lav, gul = moderat, orange = stor og rød = kritisk. (Vejdirektoratet)

5.1.5

Togrejser

Da den seneste optælling af påstigerne på DSB's tog blev udført i 2014 med DSB's Vesttælling, og da DSB står for togdriften af både hovedbanen og lokalbanen på Fyn, haves der ikke offentligt tilgængelige data for, hvor mange påstiger, der har været på togstationerne på Fyn i den relevante periode.

Det er derfor ikke muligt at sige, hvorvidt især sporarbejdet på Østfyn i 2016, der i første omgang varede længere end planlagt og sidenhen blev afbrudt, kan have påvirket passagerne og eventuelt flyttet rejsende fra tog til busser nær jernbanerne.

Ligeledes gav det ekstra stop for IC3-togene i Langeskov, der blev indført i december 2016, også forlænget rejsetid for mange brugere af togene. Hvorimod beboere i Langeskov i højere grad kunne vælge toget fremfor bus.

Af Tabel 6 fremgår en overordnet oversigt over udviklingen i antallet rejser med DSB's tog.

Tabel 6: Antal 1.000 rejser med DSB's Fjern- og Regionaltog i Jylland og Fyn (DSB).

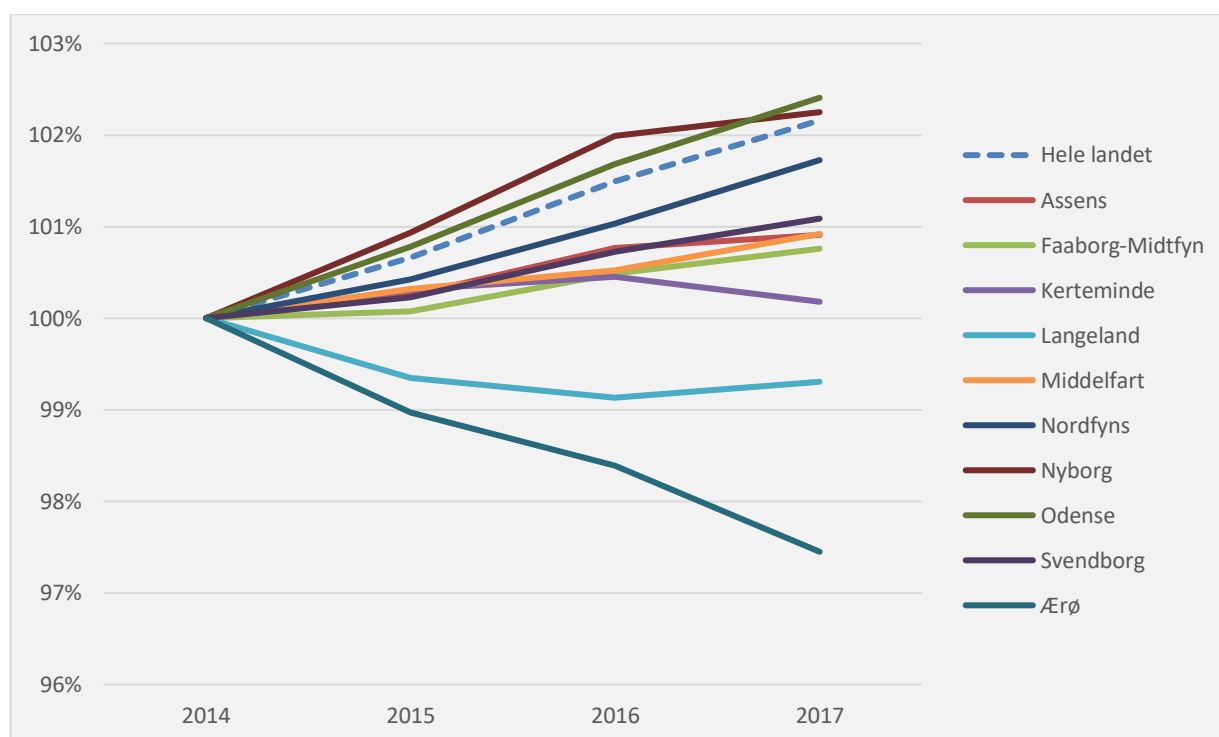
Fjern- og Regionaltog	2014	2015	2016	2017
Vest (Jylland og Fyn)	16.172	15.604	13.860*	13.810
Procentvis ændring	2,9	-3,5	-11,2*	-0,4

*Faldet i antal rejser i 2016 skyldes hovedsageligt overdragelsen af aktiviteterne på Grenaa-banen og regionalstogtrafikken i Nordjylland.

5.1.6

Befolkningsudvikling

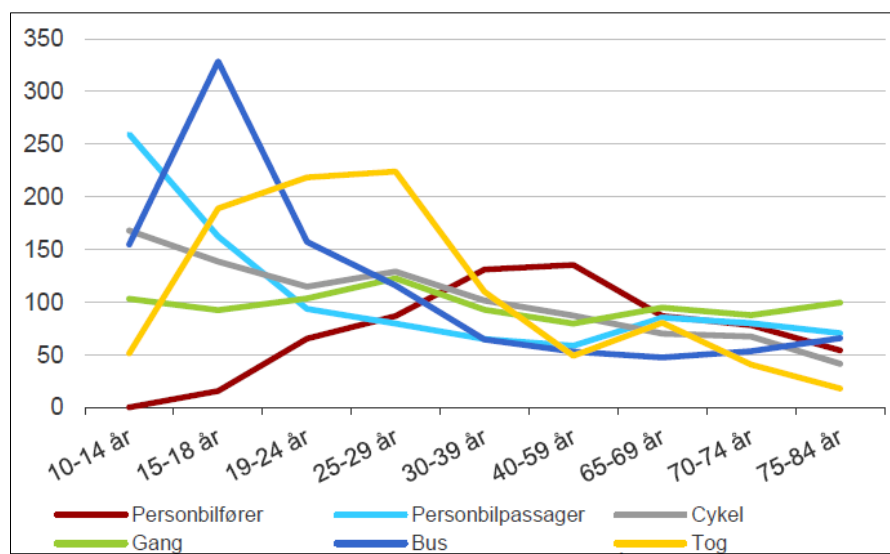
Hvis befolkningsudviklingen generelt har været faldende i perioden, vil der oftest også være færre rejsende med kollektiv trafik. Dette har dog ikke været tilfældet for kommunerne på Fyn, hvor det blot er øerne Ærø og Langeland, der ikke har oplevet en befolkningstilvækst siden 2014 (se Figur 17).



Figur 17: Indeksret befolkningsudvikling fra 2014 for landsdelene på Fyn og hele landet. (Danmarks Statistik). Bemærk skala for procentsatser.

Da valget af transportmiddel ofte er korreleret med alder, er det væsentligt også at have denne for øje, når befolkningsudviklingen undersøges.

For Fyn er andelen af personer ældre end 70 år steget med 12,9% i perioden fra 2014 til 2017 og samtidig er andelen af de 20-29 årige steget med 10,7%. Derimod er andelen af de 0-9 årige, 30-39 årige og 40-49 årige faldet med henholdsvis 2,7%, 2,5% og 5,4%. Disse demografiske forskydninger taler dog ikke umiddelbart for, at antallet af påstigere i den kollektive trafik vil falde i perioden, når de sammenlignes med aldersgruppernes generelle transportvalg (se Figur 18).



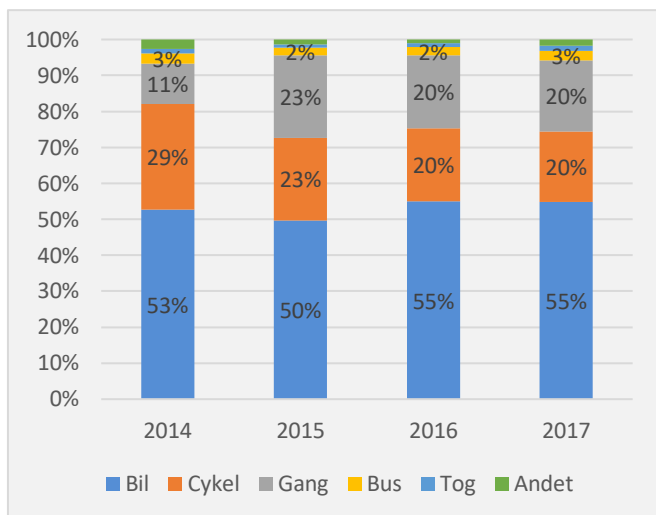
Figur 18: Ture (index 100 = gennemsnit for alle aldersgrupper) fordelt på hovedtransportmiddel og alder fra 2012 til 2014. (Transportvaneundersøgelsen/DTU Transport)

5.2 Lokale forhold

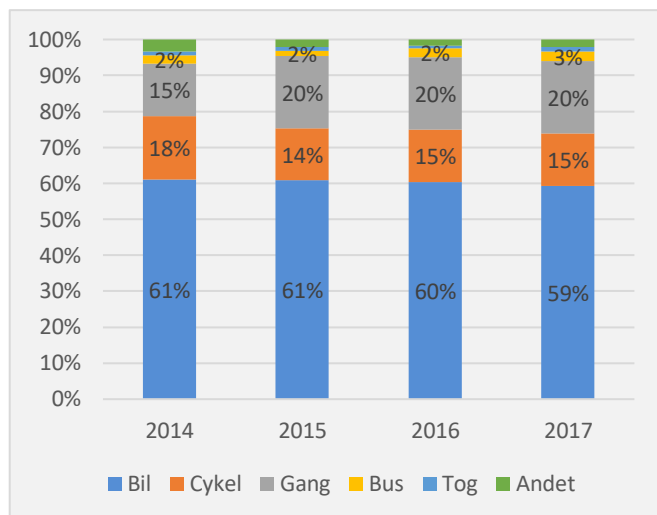
I de følgende afsnit fokuseres på lokale forhold, der kan have påvirket udviklingen af antallet af påstigere fra 2014 til 2017. Der fokuseres primært på Odense Kommune, da det er her, passagerfrafaldet især er registreret.

5.2.1 Modalsplit

Når ændringer i transportvanerne undersøges i løbet af de sidste fire år, ud fra hovedtransportmidlet for ture startende i Odense eller på Fyn, ses det at der ikke har været de store ændringer i transportvanerne. Det største spring forekommer mellem andelen af cyklende og gående fra 2014 til 2015, men da data bygger på et relativt begrænset spørgegrundlag, kan der let forekomme usikkerheder – især når der ses på by-niveau i en afgrænset periode.



Figur 19: Modalsplit for ture fra Odense fordelt på hovedtransportmiddel. (Transportvaneundersøgelsen/ DTU Transport)



Figur 20: Modalsplit for ture fra Fyn fordelt på hovedtransportmiddel. (Transportvaneundersøgelsen/ DTU Transport)

Det er værd at bemærke, at ca. 53% af ture der startede i Odense Kommune foregik i bil, hvorimod det for hele Fyn var ca. 60,5%. Da besvarelserne for Odense udgør ca. 41% af alle besvarelserne på Fyn er biltursprocenten altså endnu højere, når der ses udelukkende på de resterende kommuner på Fyn.

Andelen af ture med bus er støt stigende fra 2015 og frem til 2017, men igen er det værd at påpege, at der kan være adskillige usikkerheder forbundet med at opgøre transportandelene, når data bygger på et begrænset antal ture fra endnu færre respondenter.

5.2.2

Skoler og uddannelsesinstitutioner

Ændring i placeringen af større arbejdspladser, nedlæggelsen af skoler, sammenlægning af uddannelsesinstitutioner eller reformer for skoler og ungdomsuddannelser er alle begivenheder, som kan påvirke transportbehovet lokalt. I dette afsnit undersøges, hvorledes sådanne initiativer har forekommet i perioden fra 2014 til 2017.

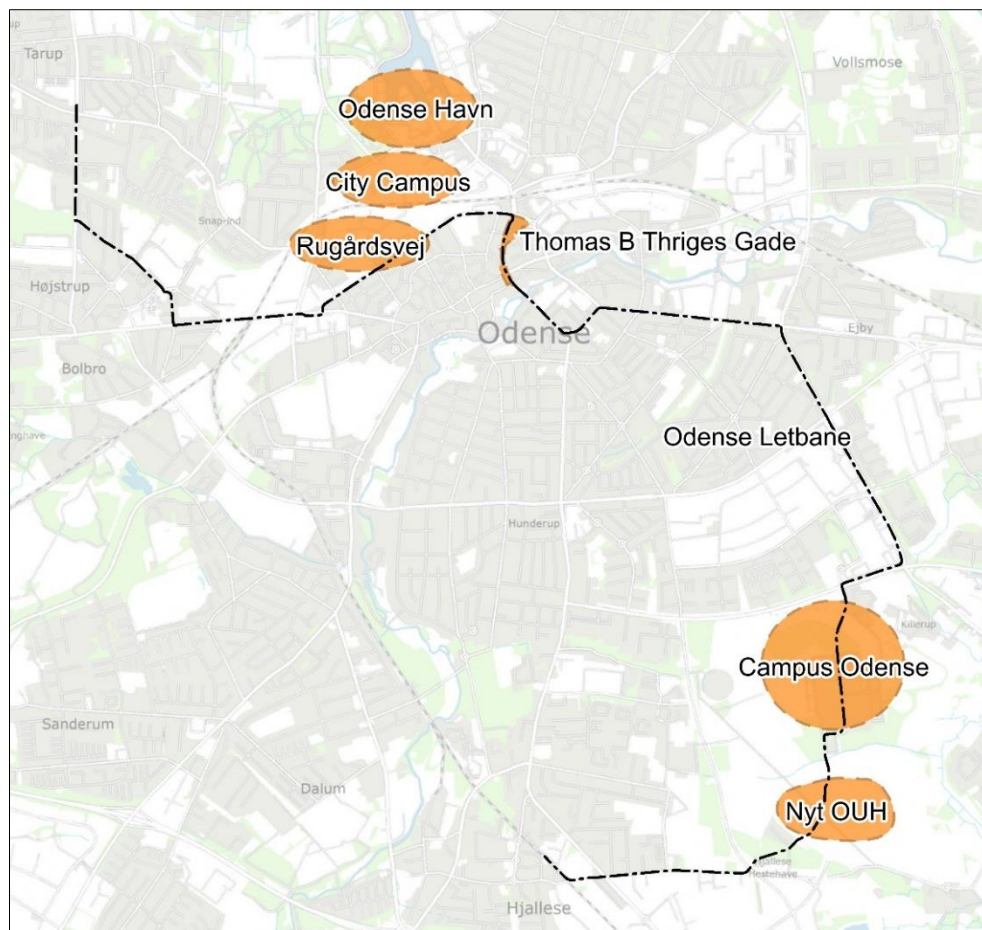
I løbet af perioden er adskillige mindre skoler blevet nedlagt herunder Dreslette skole (66 elever) og Skallebølle skole (104 elever) i Assens, Brahetrolle skole (70 elever) i Faaborg-Midtfyn og Bækholmskolen (44 AKT-elever) i Odense. I *Tablet 21* i afsnit 6 Bilag er opgjort en oversigt over udviklingen i antal elever og studerende på forskellige uddannelsesstrin i perioden fra 2014 til 2017 fordelt på kommunerne på Fyn.

Overordnet har udviklingen i antal elever og studerende været temmelig konstant på tværs af uddannelsesforløb og kommuner, når blot der ses bort fra elever på erhvervsfaglige grundforløb, hvor der har været en massiv tilbagegang – hvilket er tilsvarende på landsplan. Derudover er det værd at nævne, at Ærø, Kerteminde, Langeland og Middelfart har oplevet en tilbagegang i antal personer i uddannelsessystemet på henholdsvis 9,8%, 5,7%, 4,7% og 4,0%. Dette ligger lidt lavere end landsgennemsnittet på 2,4%. Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Odense ligger i denne henseende over landsgennemsnittet.

5.2.3

Byudviklingsprojekter i Odense

I de seneste år har der foregået mange anlægsprojekter i Odense, som kan have medført vanskelig fremkommelighed for busserne med dertilhørende ændrede rejsetider, ruter og stoppestedsplaceringer (se *Figur 21*). Sådanne ændringer vil naturligvis være en gene for de rejsende og kan have medvirket til tilbagegangen i antallet af påstigere i Odense.



Figur 21: Aktuelle byudviklingsprojekter i Odense.

Odense Havn

Odense Havn omdannes i disse år til en bæredygtig og kulturel bydel, der skal binde vandet og byen sammen. Der er i alt 9 udviklingsområder og udviklingen sker i etaper. De første beboere er flyttet ind og havnebadet er åbnet, og den endelige omdannelse af Odense Havn forventes færdiggjort i 2027.

Thomas B. Thriges Gade

Den 28. juni 2014 blev den første del af Thomas B. Thriges Gade lukket for biltrafik, samtidig har der efterfølgende været stadigt pågående anlægsarbejder i projektområdet, hvilket kan have medført megen tung trafik til og fra området samt nedsat fremkommelighed på de tilstødende gader.

Rugårdsvej

På den inderste del af Rugårdsvej skyder flere større boligbyggerier op i disse år. Her bygger pensionsselskaber, totalentreprenører og ejendomsudviklere i øjeblikket flere hundrede lejligheder og boliger blandt andet på hjørnet af Rugårdsvej/Jarlsberggade og Rugårdsvej/Fjordgade.

City Campus

Området nord for jernbanen udvikles til et campusområde med uddannelse, kontorer og nærhed til tog og bus. Der skabes nye bymæssige og grønne forbindelser for fodgængere og cyklister.

Nyt OUH

Den 28. april 2016 blev det første spadestik til Odenses nye universitetshospital, Nyt OUH, taget. Projektet opføres i de kommende år på en bar mark i den sydøstlige del af Odense, og forventes at stå færdigt i slutningen af år 2022.

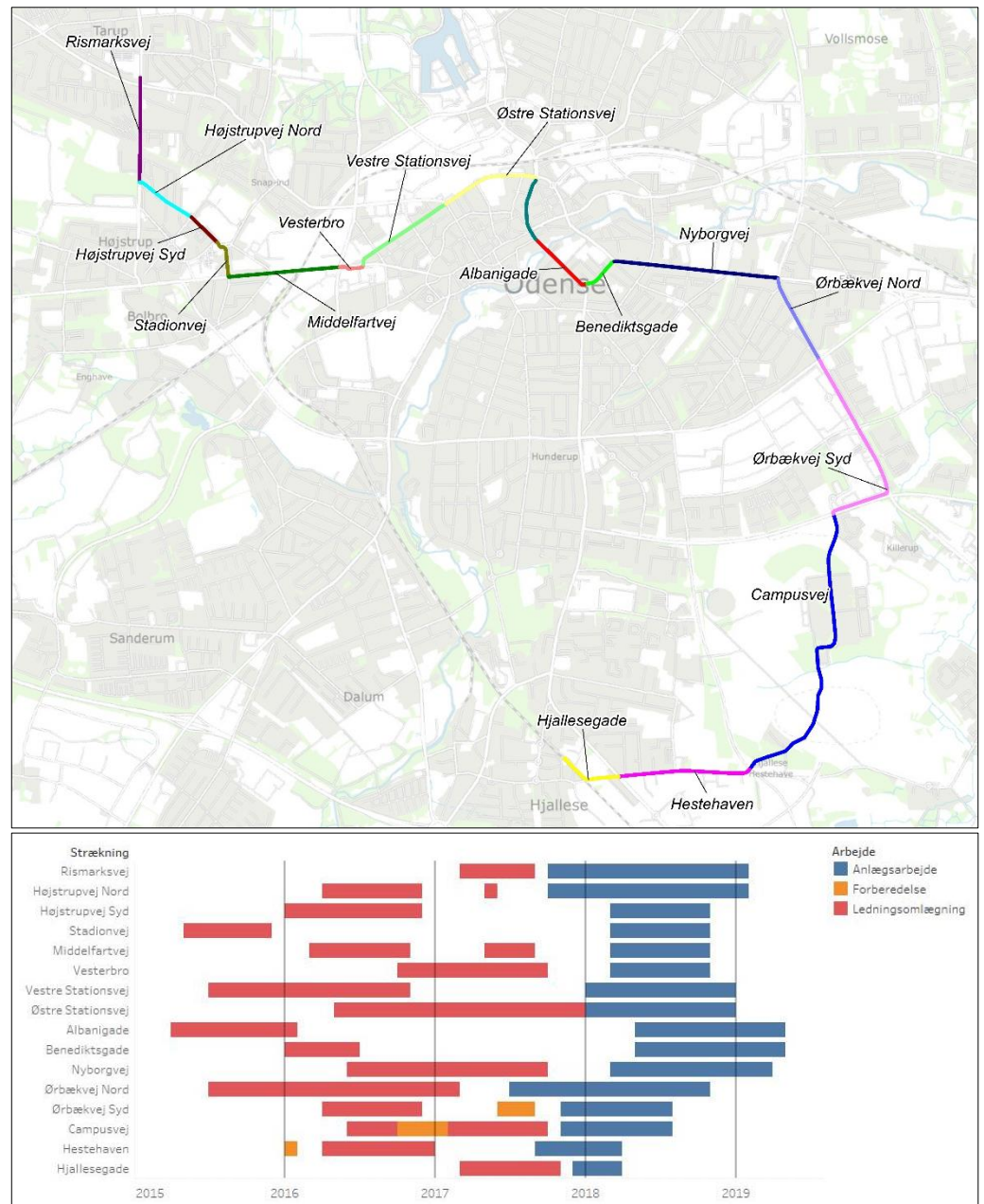
Campus Odense

Udover Nyt OUH, så bliver der i disse år også investeret meget i andre områder af Campus Odense (herunder SDU, Forskerparken, UCL og Cortex Park), hvor seks større aktører er gået sammen om en strategisk udviklingsplan for hele området.

Odense Letbane

Siden 2015 og frem har forberedende arbejde i form af ledningsomlægninger i forbindelse med anlæggelsen af Odense Letbane været udført på skiftende etaper af vejnettet i Odense (se *Figur 22*). I august 2017 gik projektets første etape ind i anlægsfasen, og hele letbanen forventes at være færdigbygget til at gå i drift i slutningen af 2020. Da letbanen hovedsageligt skal køre i blandet trafik, påvirker det forberedende arbejde og anlægsarbejdet fremkommeligheden for de øvrige trafikanter på og omkring letbanens linjeføring.

Arbejdet med anlæggelsen af Odense Letbane har altså haft og får fortsat en negativ indflydelse på bussernes rejsetider, blandt andet i form af ændrede busruter, stoppestedsplaceringer og forringet fremkommelighed, hvilket i sidste ende kan have været medvirkende til at reducere antallet af påstigere i og omkring Odense fra 2015 og frem.

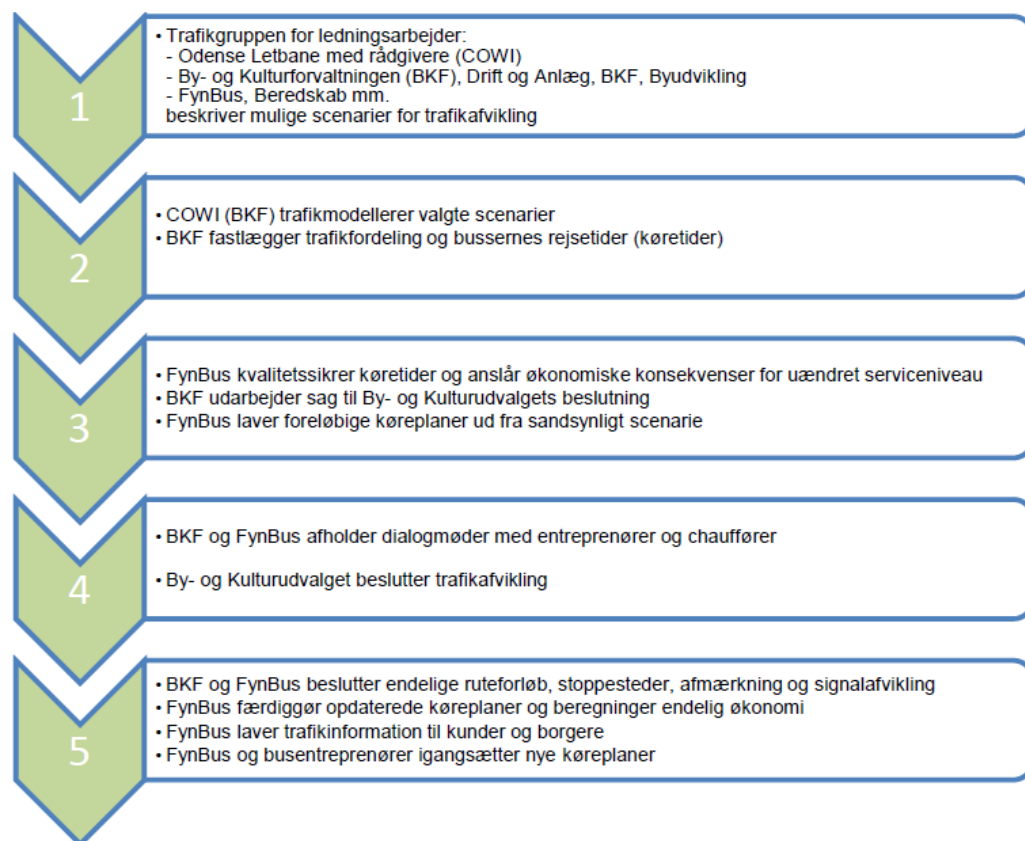


Figur 22: Overblik over pågående arbejdsfaser på de enkelte delstrækninger i Odense Letbane-projektet. (Odense Letbane)

De mest kritiske strækninger for bussernes fremkommelighed i Figur 22 vurderes at være Middelfartvej, Vesterbro, Vestre Stationsvej, Østre Stationsvej, Benediktsgade og Nyborgvej.

Et øjebliksbillede fra august 2016 hvor terminalerne blev delt som følge af letbanearbejdet viste, at by- og regionalbusserne i Odense oplevede en forlænget køretid på henholdsvis ca. 7% og 3,5%. Størrelsesordenen af den forlænget køretid for busserne har været nogenlunde konstant igennem letbanearbejdsperioden, men forsinkelserne er blot flyttet rundt i takt med letbanearbejdet også er rykket.

På Figur 23 ses forløbet og arbejdsdelingen mellem Odense Kommune og FynBus i forbindelse med de ændrede ruter og køretider, som følge af letbanearbejdet.



Figur 23: Arbejdsprocessen i forbindelse med planlægning af nye busruter som følge af letbanearbejdet.

5.2.4

Ruteomlægninger

I forbindelse med diverse trafikale ændringer i Odense, har der løbende foregået en ruteoptimering i FynBus med dertilhørende ruteomlægninger og køreplansskift (se *Tabel 7 på næste side*).

Tabel 7: Køreplansskift i FynBus fra 2014 til 2017 (FynBus)

	Køreplansændringer	Årsag
2014 Juni	Bymidterns ruter føres ad Nørregade	Thomas B. Thriges Gade Nord lukkes
	Ruter omlægges i Odense N	Rismarksbroen lukkes i 2 år
2014 August	U-ruter indføres	Aflastning af bymidten
	Ændringer til skoleruter	Folkeskolereform
2015 August	Ruter føres ad Vindegade	Ensretning af Vestre Stations Vej
	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	
2015 December	Tilpasning til DSB's køreplaner over hele Fyn	
	Kun Cityruten i bymidten	Nørregade lukkes
2016 Foråret	Mindre køreplansskift på ruter i Odense	
2016 Maj	De taktede regionale og bybuskøreplaner opgives	Østre Stations Vej - Trafik på 2 terminaler
2017 August	Ændringer ved Nyborgvej	
	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	
2017 Februar	Regionale ruter stopper kun ved udvalgte stop i Odense	
2017 August	Ændringer til skole- og uddannelsesruter	

I visse tilfælde kan køreplansændringerne have ført til forlænget rejsetid, længere gangafstande og eventuelt ekstra skift, hvilket i sidste ende kan have forringet serviceniveauet for passagererne.

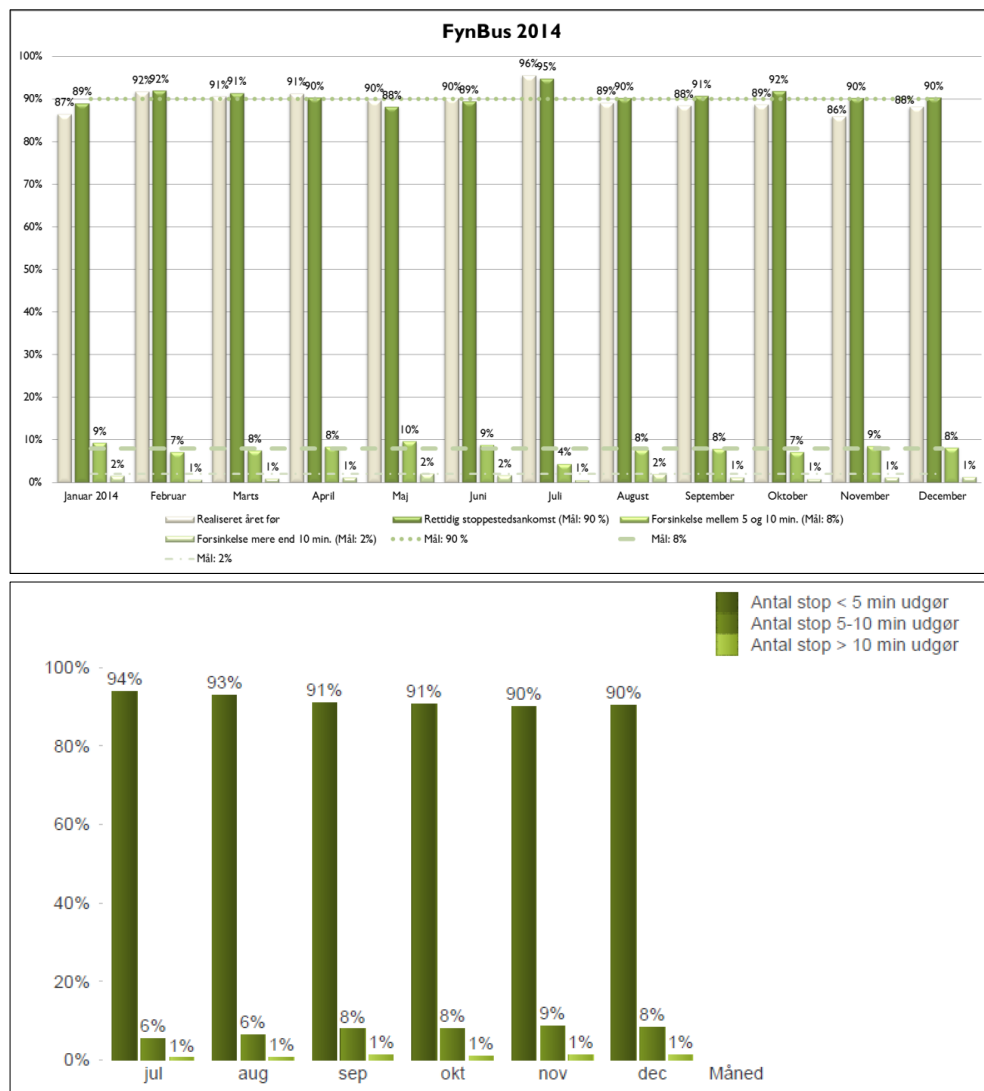
5.2.5

Bussernes rettidighed

Bussernes rettidighed kan nemt påvirke antallet af rejsende. Hvis bussen ofte bliver forsinket, og er svær at regne med, falder dets serviceniveau og dermed mindskes kundernes interesse i at tage bussen.

Rettidigheden i FynBus har dog ligget stabilt fra 2014 til 2017 (se *Figur 24*).

Med til vurderingen af udviklingen i bussernes serviceniveau er det dog relevant udover rettidigheden også at se på ruteomlægninger samt ændret rejsetider (ruteomlægningerne i perioden beskrives nærmere i afsnit 5.2.4 *Ruteomlægninger*). Ifølge FynBus er rejsetiden blevet forøget i køreplanerne i løbet af perioden, som følge af ringere fremkommelighed i Odense (se mere i afsnit 5.2.4 *Ruteomlægninger* og afsnit 5.2.3 *Byudviklingsprojekter i Odense*). Bussernes samlede serviceudbud er altså blevet forringet i løbet af perioden fra 2014 til 2017.



Figur 24: Rettidighed for stoppestedssankomster for FynBus i 2014 og i 2. halvår 2017. (FynBus)

5.2.6

Ændringer i takststruktur

Af Tabel 8 fremgår de procentmæssige takstændringer, som FynBus har implementeret indenfor de forskellige rejsehjemler siden 2014. Takststigningerne stemmer fint overens med landsgennemsnittet i 2014 og 2015 (se Tabel 9).

Tabel 8: Takstændringer i procent i FynBus fra 2014 til 2017. (FynBus)

	Periodekort	KVIKKort	Enkeltbillet	Samlet ændring	Bemærkning
2014 Januar	3,1	1,4	-	1,5	
2015 Januar	1,1	-	-	0,6	
2016 Januar	1,3	1,3	1,1	1,2	
2017 Januar	-3,5	-	1,2	-1,4	Rejsekort Classic takstændring med 3,7 %. Takstforsøget "Odense for en 10'er" afsluttes. Maksimal zoneafstand ændres fra 10 til 14.
2017 Juni	-	-	-	-	Gammelt billetudstyr fjernes fra busserne. KVIKKort og turkort erstattes af Rejsekort Classic Periodekort erstattes af pendlerkort og pendler kombi på Rejsekortet.

Tabel 9: Takststigninger i procent for bustrafikselskaberne fra 2011 til 2015. (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen)

Trafikselskab	2011	2012	2013	2014	2015
Movia	1,9	3,0	3,2	1,3	1,3
NT	0,0	4,0	3,6	1,2	-0,2
Midttrafik	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0
Sydtrafik	0,0	3,8	2,7	1,8	1,4
Fynbus	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6
BAT	0,0	2,2	2,4	3,6	0,8
Vægtet Landsgennemsnit	1,5	3,2	3,2	1,3	0,8

Forberedelsen af Takst Vest har medført ændringer i takstsystem og takster. Herunder ændring af enkelte zoneafstande. I forbindelse med tilpasningen til Rejsekortet i 2017 faldt de samlede takster i FynBus med 1,4%. Det skal dog bemærkes, at billetordningen 'Odense for en 10'er' blev afskaffet i forbindelse med rejsekortets indførelse. Biletordningen havde eksisteret siden dets forsøgsbasis i 2010, og den muliggjorde, at rejsende med bopæl i Odense i 1 time og et kvarter kunne køre for 10 kroner i hele Odense Kommune.¹ Da ordningen blev afskaffet, steg prisen for en tilsvarende rejse i Odense Kommune på KVIKKort eller turkort til 15 kroner for den første rejse uden

¹ Alle øvrige 2 zoners rejser i Odense foregik til normal pris.

mængderabat. Og da disse kortordninger blev udfaset i juni 2017 steg prisen yderligere til 18 kr. for en 2 zoners rejse i Odense på Rejsekortet. Over en periode på et halvt år fra januar til juni 2017 steg prisen på de korte rejser i Odense altså med op til 80%. Det skal bemærkes, at det kun er rejser på rejsekortets trin 0, som oplever stigningen fra 10-15-18 kr. På rejsekortets trin 5 var prisen i 2017 10,80 kr. Ved overgangen til Rejsekort blev de eksisterende KVIKKort kunder indplaceret på rabattrin 3 eller højere i forhold til deres rejseaktivitet på KVIKKortet. For en 2 zoners rejse i Odense var prisen derfor maksimalt 13,50 kr. for den første rejse på Rejsekortet.

Flere studier peger på en tydelig sammenhæng mellem takstændringer og ændringer i passagertal. Generelt ligger priselasticiteten på omkring 0,25-0,35. Det vil sige, at en takstændring på 80 % i teorien vil medføre et passagertab på 20-30 %. Jævnfør førnævnte beskrivelse er dog langt fra alle rejser, der har fået en takststigning på 80 %. Passagertabet som følge af afskaffelsen af 'Odense for en 10'er' må dermed forventes at være lavere end 20 %.

I år 2015 var der 2,5 mio. rejser på KVIKKortet, der blev foretaget indenfor Odense af borgere med bopæl i Odense, og som dermed opnåede 'Odense for en 10'er' rabatfordelen. Dertil kommer 0,5 mio. rejser på et turkort, som også opnåede rabatfordelen. Med så mange årlige rejser på billetordningen, vurderes det, at prisstigningen har været en medvirkende årsag til passagertabet i FynBus.

Herudover er der med rejsekortets indførelse afskaffet ordningen '10+2', hvor man ved køb af et periodekort for et år reelt kun betalte for 10 måneder. Alt andet lige medfører ændringen også en takstforhøjelse for faste periodekortbrugere. I princippet svarer de to "gratis" måneder til ferieperioden, hvor kunderne alligevel kun benyttede busserne i begrænset omfang, så det må antages at være begrænset, hvor stor en medvirkende faktor afskaffelsen af '10+2' ordningen har haft på passagertilbagegangen.

5.2.7

Nyt billetsystem

En del af nedgangen i antallet af påstigere kan være relateret til overgangen fra det forhenværende TMS billetsystem til brugen af Rejsekortet.

For at benytte Rejsekort systemet som brugere er det nødvendigt, at man på forhånd har registreret sig på Rejsekortets hjemmeside og fået tilsendt sit Rejsekort. Desuden skal de brugere, som ikke har valgt 'automatisk-optankning', logge ind og sætte penge ind på sit Rejsekort. Det kræver altså nogle aktive handlinger fra brugerens side, og der er dermed nogle mindre opstartsbarrierer, før at man kan rejse ubesværet med Rejsekort. Hvis man vil bestille og købe et rejsekort i en fysisk butik, skal man i et af trafikselskabernes kundecentre eller salg og service butikker. Disse findes der pt. to steder på Fyn – i Odense Banegårds Centeret og i Svendborg.

FynBus havde dog foretaget adskillige tiltag for at lette overgangen til Rejsekortet for brugerne. I forbindelse med udfasingen af turkortet og KVIKKortet blev der foranstaltet en migrering af de aktive kunder. En aktiv kunde var en kunde, der i perioden 1. september 2016 til 31. januar 2017 havde bippet sit buskort 5 gange eller haft en betalt periode hos FynBus.

Derudover fik eksisterende kunder tilbagebetalt kortgebyret på 50 kr. ved bestilling af et rejsekort personligt, flex eller pendlerkort/pendler kombi.

Det eneste alternativ til at rejse med Rejsekort i efteråret 2017 var køb af enkelt- eller dagsbilletter f.eks. via nettet, og antallet af solgte enkeltbilletter steg fra foråret 2017 til efteråret 2017 med 15,9%.

Når der ses bort fra Bornholm, så er Rejsekortet med busserne på Fyns ibrugtagen i 2017 blevet bredt ud i hele Danmark. Dog har det også været opstartsvanskeligheder for de øvrige trafiksselskaber, hvilket den efterfølgende tilvækst i antallet af rejser med Rejsekortet indikerer (se *Tabel 10*). Der er altså ofte en form for indkøringsperiode forbundet med at indføre Rejsekortet som billetsystem. Dog bør det nævnes, at indfasningen hos de øvrige trafiksselskaber kan være påvirket af, at man har kørt med parallelle produkter i lange perioder. Der blev f.eks. anvendt papklippekort og klippekort app hos Sydtrafik og Midttrafik.

Tabel 10: Antal rejsekortrejser i tusinder fordelt efter takstområde, 2012-2015 (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen)

Selskab	2012	2013	2014	2015
DSB	1.471	2.697	3.616	4.522
Hovedstadsområdet	2.373	17.855	31.096	60.053
Vestsjælland	2.311	2.509	2.693	2.924
Sydsjælland	2.452	2.623	2.726	2.837
Fyn	4	33	60	89
Sydtrafik	35	813	3.046	3.819
Midttrafik	19	233	466	2.961
Nordjylland	874	4.738	6.698	8.223

5.2.8

Kundetilfredshedsundersøgelser

Kundetilfredshedsundersøgelserne, der bliver gennemført hvert år for FynBus, blev senest gennemført i marts 2017. Af kundetilfredshedsenkædet fremgik det, at kunderne generelt var blevet mere tilfredse med indeklimaet og rengøringen af busserne, men til gengæld mere utilfredse med bussernes overholdelse af køreplanerne samt billetsystemet. Således var gennemsnitsscoren for kundernes tilfredshed med bussernes overholdelse af køreplanerne faldet med 8 procentpoint fra 2015, og det udgjorde dermed det andet signifikante fald på hinanden to følgende år. Mht. gennemsnitsscoren for tilfredsheden med billetsystemet, så faldt denne med 8 procentpoint fra 2016 til 2017.

Disse fald i kundernes tilfredshed kan muligvis skyldes bussernes problemer med at overholde køreplanen, som følge af letbaneombygningerne i Odense, hvor ledningsomlægningerne blev påbegyndt i 2015 og 2016 for store dele af strækningen (se yderligere under afsnit 5.2.3 *Byudviklingsprojekter i Odense*). Dette understreges af, at det er på regionalbusserne og bybusserne i Odense, at utilfredsheden er størst.

Udfasningen af TMS billetsystemet og overgangen til Rejekortet, der blev påbegyndt i 2017, vil helt sikkert have påvirket kundernes tilfredshed med billetsystemet (se mere under afsnit 5.2.7 *Nyt billetsystem*), og stigende utilfredshed med en bustur, vil i sidste ende ofte kunne ses i en negativ udvikling i antallet af påstigere.

6

Bilag

I det følgende er vedlagt tabeller, der ligger bag diagrammerne i 4 Resultater. Desuden er enkelte kort gengivet i en større skala.

Tablet 11: Antal gennemsnitlige påstigere i de forskellige tidsperioder fordelt på billetsystem og dagstype

	Dagstype	Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17
TMS ink. ungdomskort	Hverdag	58004	53870	56828	53729	54533	49961	44498	13480*
	Lørdag	21973	21171	22165	20923	20572	18801	15459	5315*
	Søndag	14570	13478	14240	13684	13750	12454	10022	3278*
SMS	Hverdag	723	750	781	787	849	888	955	1501
	Lørdag	458	536	512	652	616	699	632	1135
	Søndag	418	447	398	547	563	659	528	850
Mobil	Hverdag	132	168	208	218	293	377	410	258
	Lørdag	84	120	136	180	213	296	271	195
	Søndag	77	100	106	151	194	279	227	146
Web	Hverdag	0	0	0	0	0	0	0	210
	Lørdag	0	0	0	0	0	0	0	186
	Søndag	0	0	0	0	0	0	0	134
Rejsekort	Hverdag	0	0	0	0	0	0	3754	28185
	Lørdag	0	0	0	0	0	0	2058	9971
	Søndag	0	0	0	0	0	0	1648	7144
Total	Hverdag	58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43634
	Lørdag	22515	21827	22813	21756	21401	19797	18420	16802
	Søndag	15064	14024	14743	14383	14507	13392	12424	11552

*Rejsende med ungdomskort i efteråret 2017 er estimeret på baggrund af disses rejser i foråret 2017 samt et indregnet fald på 6% svarende til antallet af solgte kortdage.

Tabel 12: Antal gennemsnitlige påstigere i de forskellige tidsperioder fordelt på billetsystem og kundesegmenter.

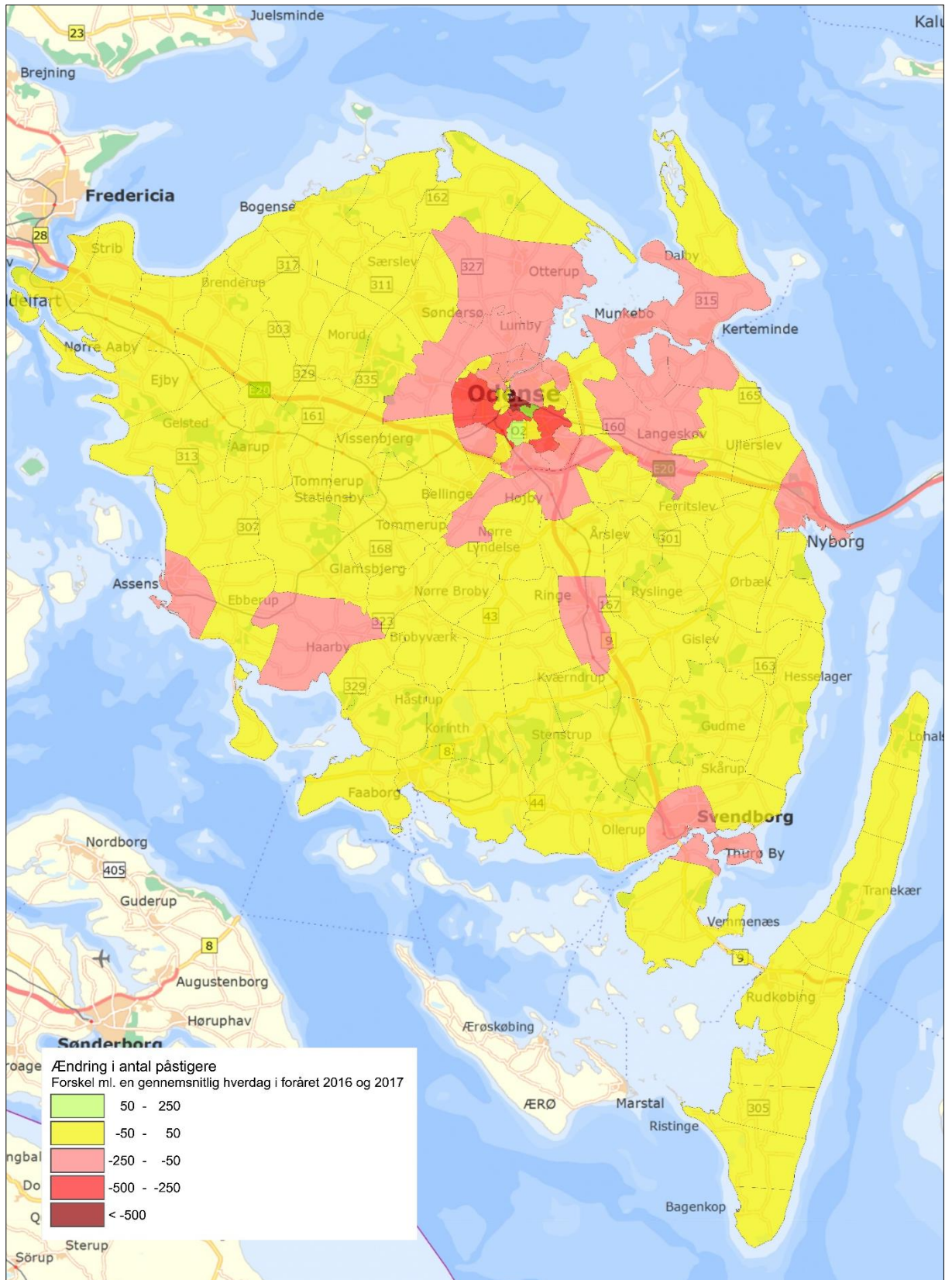
	Type	Aldersgruppe	Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017
TMS	Billet	Barn	958	731	746	688	653	600	634	604
	Billet	Ung	0	0	0	0	0	0	0	0
	Billet	Voksen	4567	4185	4293	3826	3980	3705	3580	3409
	Billet	Pensionist	0	1	0	0	0	0	0	0
	Billet	Andet/ikke angivet	11	19	11	16	12	10	0	0
	Kort	Barn	11104	10164	10455	10175	10167	9661	8560	0
	Kort	Ung	10964	11474	11110	11885	10802	11018	10071	9466*
	Kort	Voksen	25711	22801	25781	22945	24899	21218	18118	0
	Kort	Pensionist	4689	4496	4433	4194	4020	3750	3534	0
SMS	Billet	Barn	93	118	111	129	129	156	152	204
	Billet	Voksen	630	632	670	658	720	732	802	1296
Mobil	Billet	Barn	8	15	15	17	26	38	47	31
	Billet	Voksen	124	153	192	200	267	338	363	227
Web	Billet	Barn	0	0	0	0	0	0	0	28
	Billet	Voksen	0	0	0	0	0	0	0	182
Rejsekort	Rejsekort	Barn	0	0	0	0	0	0	446	8362
	Rejsekort	Ung	0	0	0	0	0	0	373	896
	Rejsekort	Voksen	0	0	0	0	0	0	2476	13790
	Rejsekort	Pensionist	0	0	0	0	0	0	447	5017
	Rejsekort	Andet/ikke angivet	0	0	0	0	0	0	11	120

*Tallet er estimeret på baggrund af rejsende i foråret 2017 samt med et indregnet fald på 6%
 CVR: 25115708

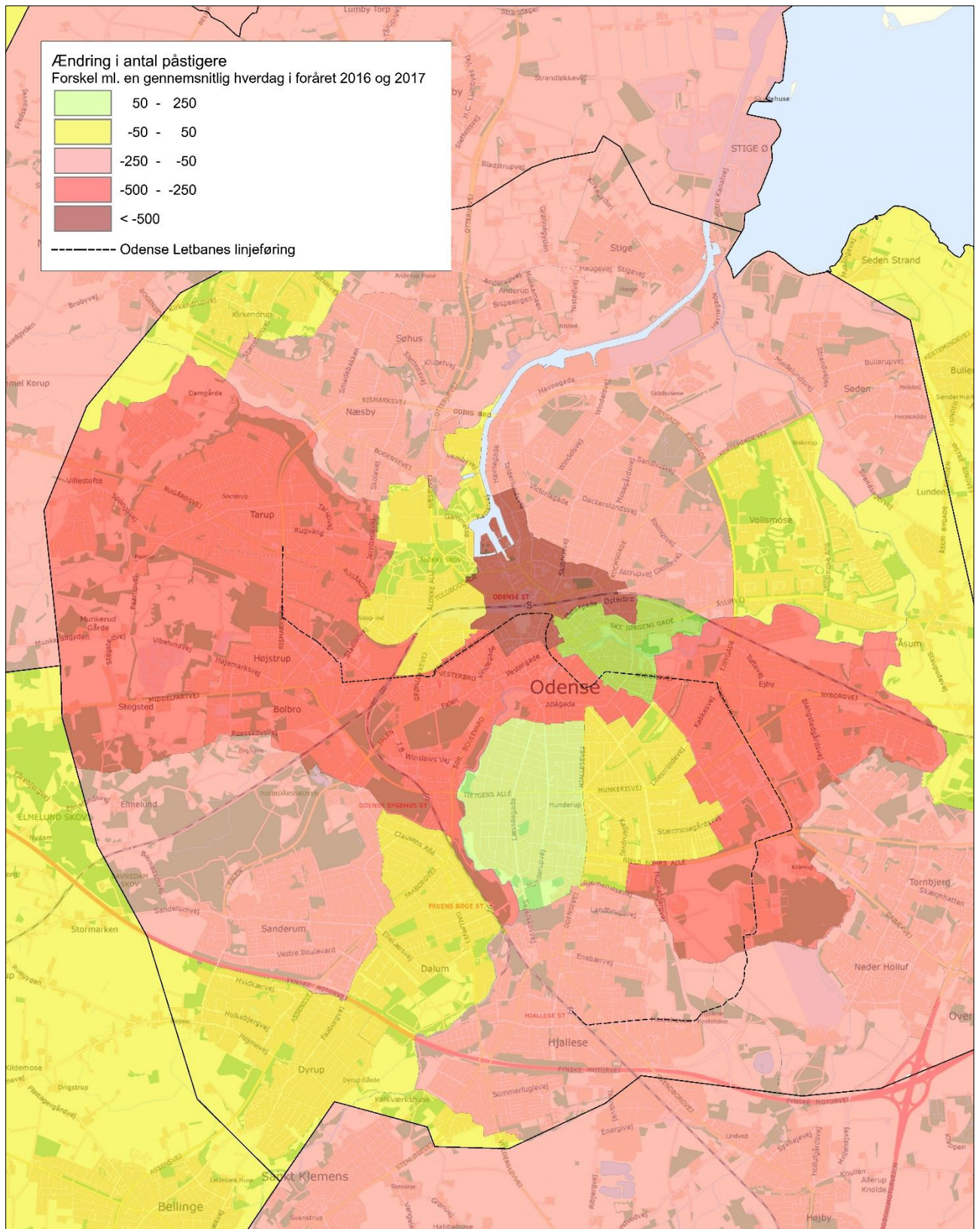
Tabel 13: Antal gennemsnitlige påstigere på en hverdag i de forskellige tidsperioder fordelt på rejsehjemmel.

Rejsehjemmel		Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017
Billet	Enkeltbillet	5847	5418	5571	5049	5284	5127	5052	5728
	Turistbillet	491	406	440	447	468	410	503	29
	Gruppebillet	53	29	27	40	35	42	25	225
Kort	Turkort/Rejsekort Anonym	2722	2475	2686	2389	2415	2055	998	208
	Turkort/Rejsekort Flex							477	1799
	KVIKKort/Rejsekort Personligt	17594	16076	18422	16454	17839	15357	15849	10168
	Periodekort/Pendlerkort	15931	14340	14783	13913	14159	13125	12490	8566*
	Periodekort/Pendler kombi								3080
	Ungdomskort	10139	10821	10420	11239	10168	10421	9483	8917*
	Skolekort	6082	5223	5467	5203	5307	4688	4740	4914
Andet	Andet/ikke angivet	1	0	0	0	0	0	0	0
Total	I alt	58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43633

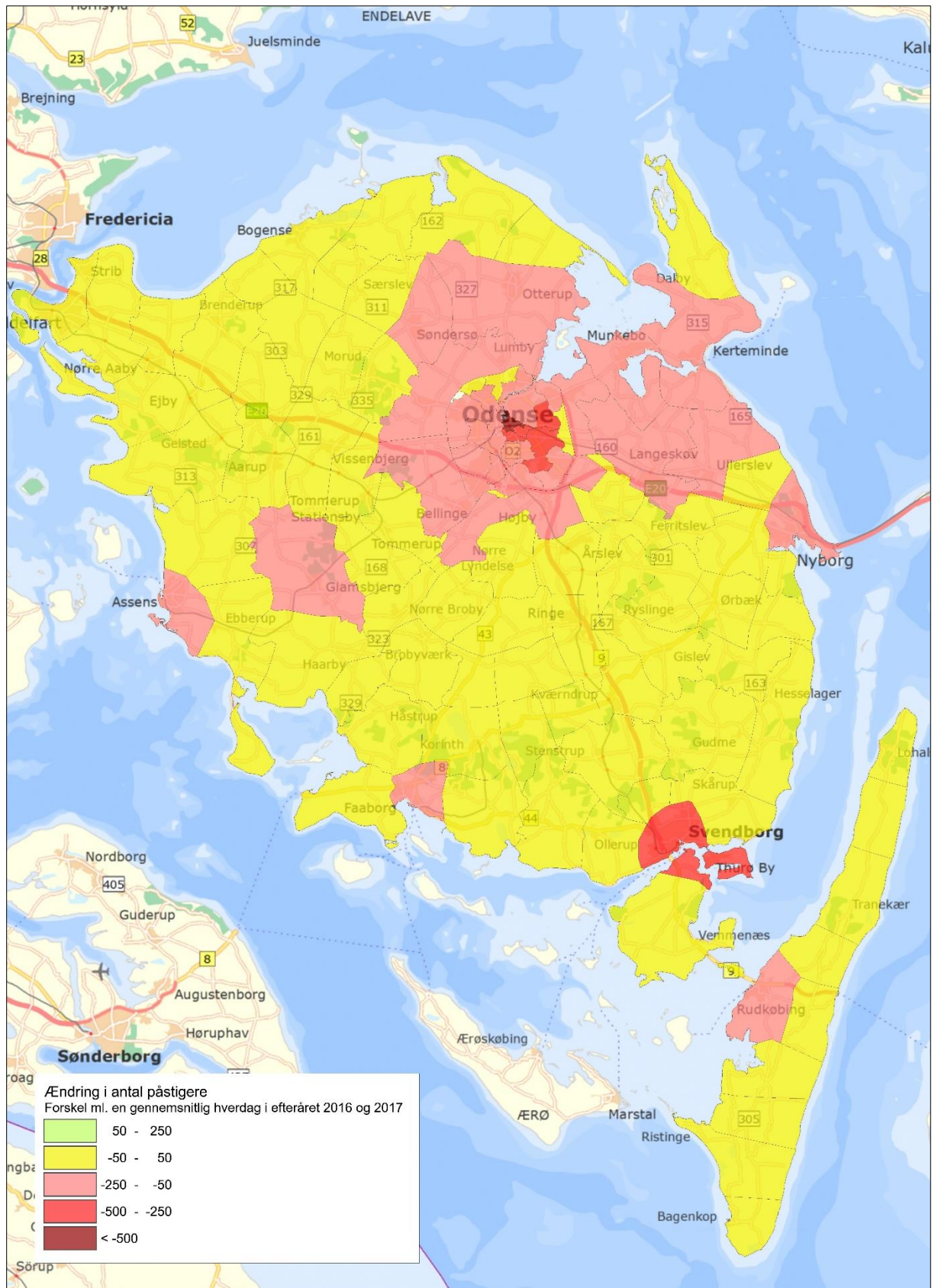
*Tallet er estimeret på baggrund af ungdomsrejser i foråret 2017 samt med et indregnet fald på 6%.



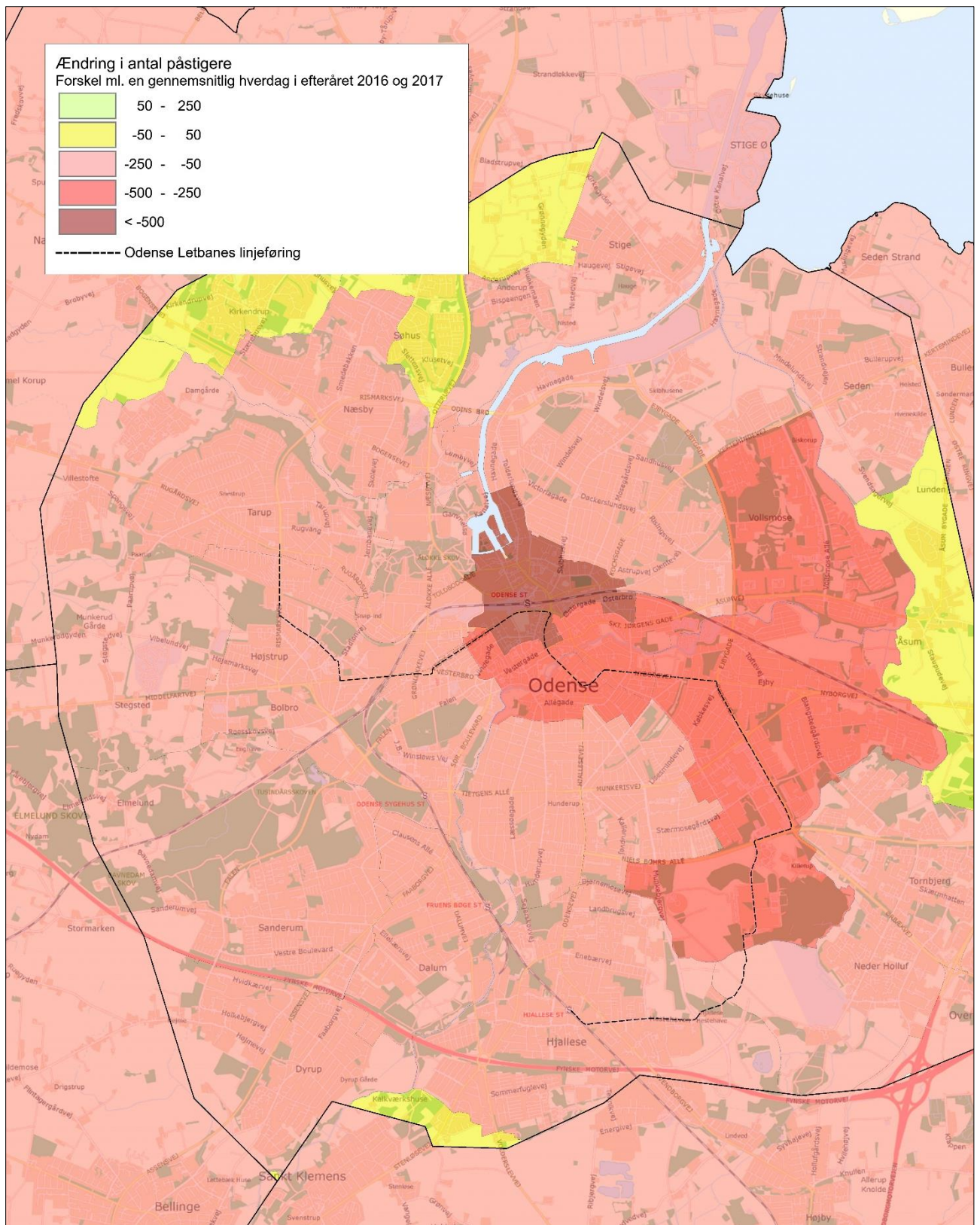
Figur 25: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret 2016 og foråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



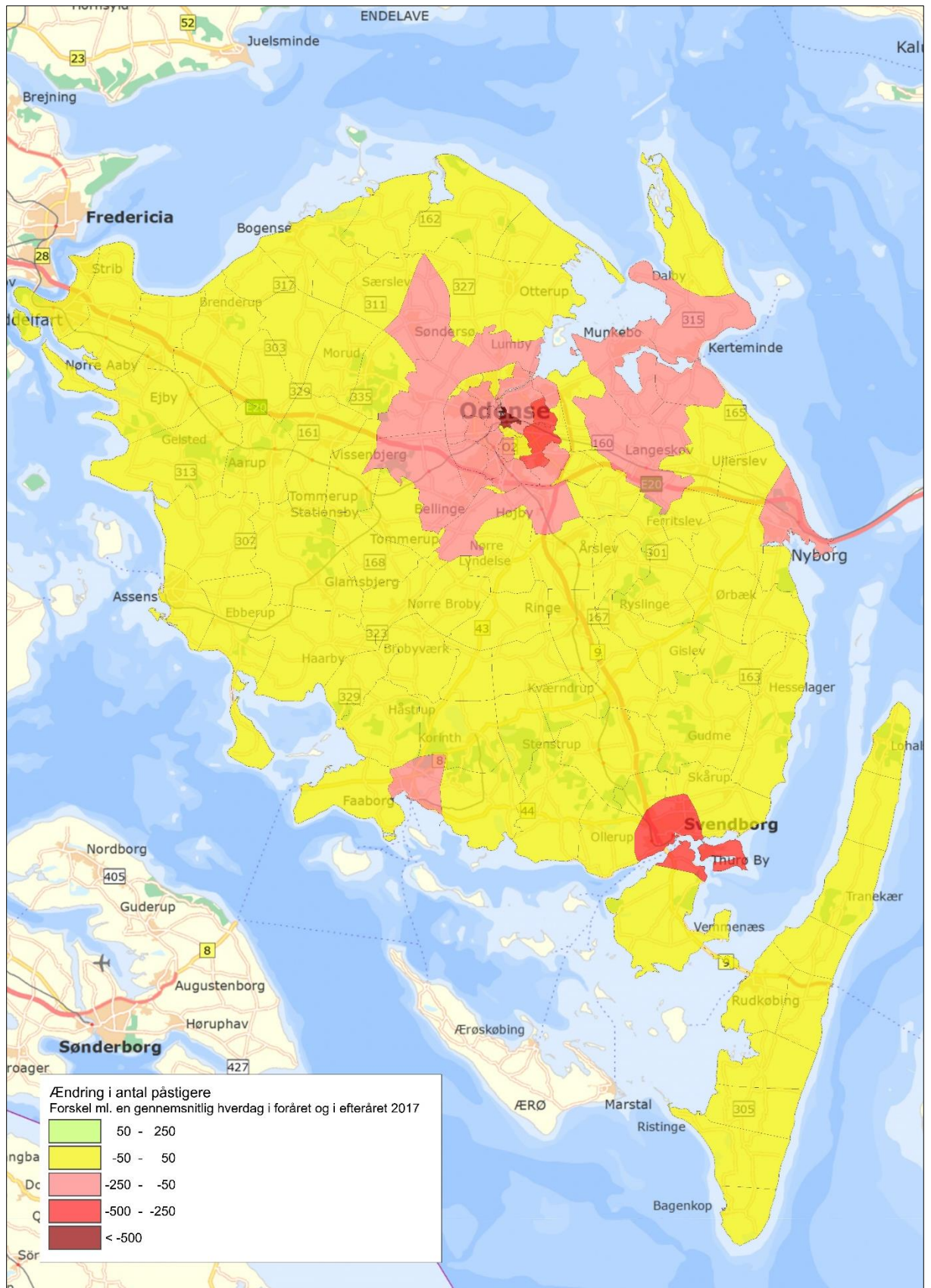
Figur 26: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret 2016 og foråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



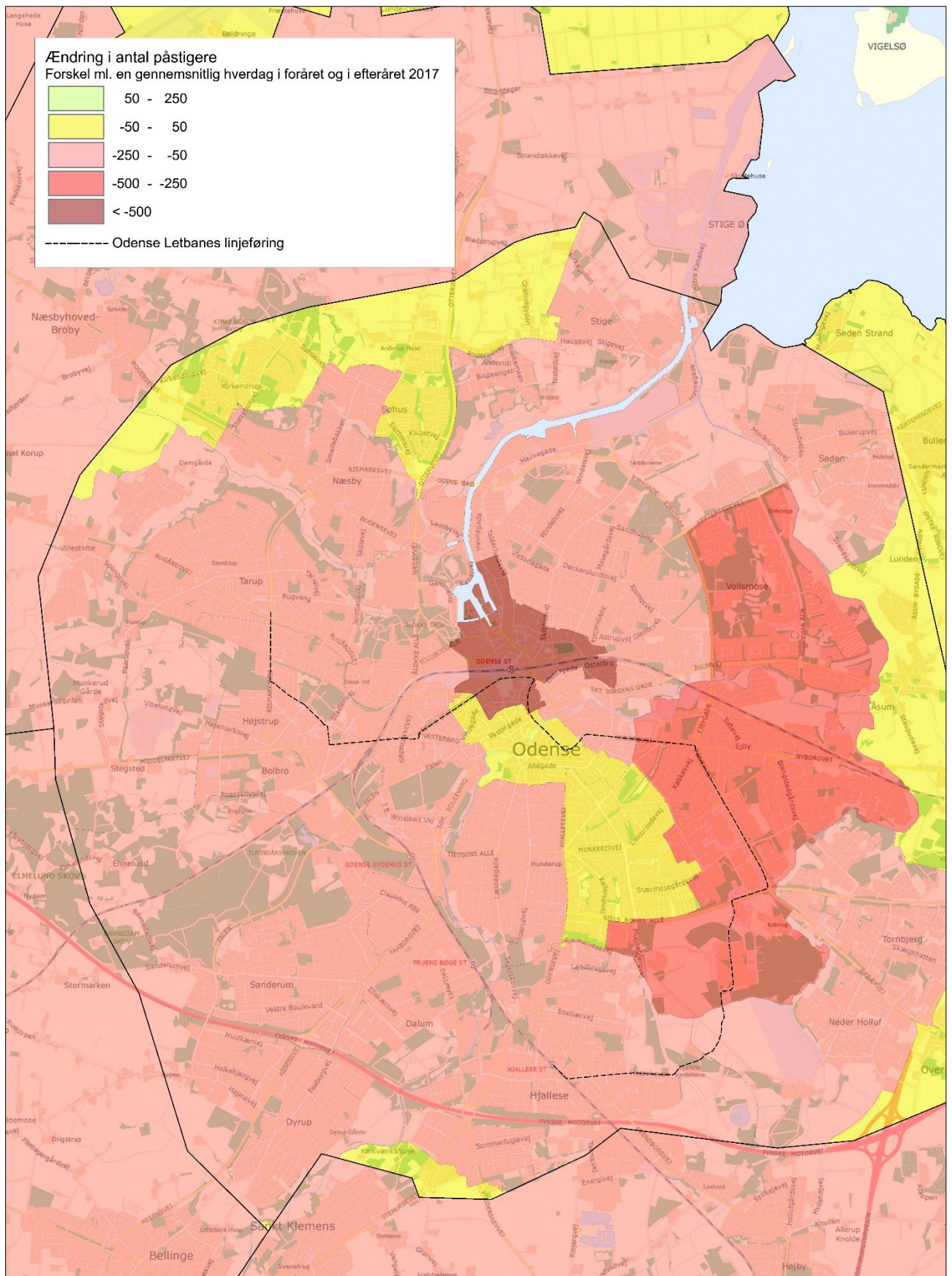
Figur 27: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i efteråret 2016 og efteråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



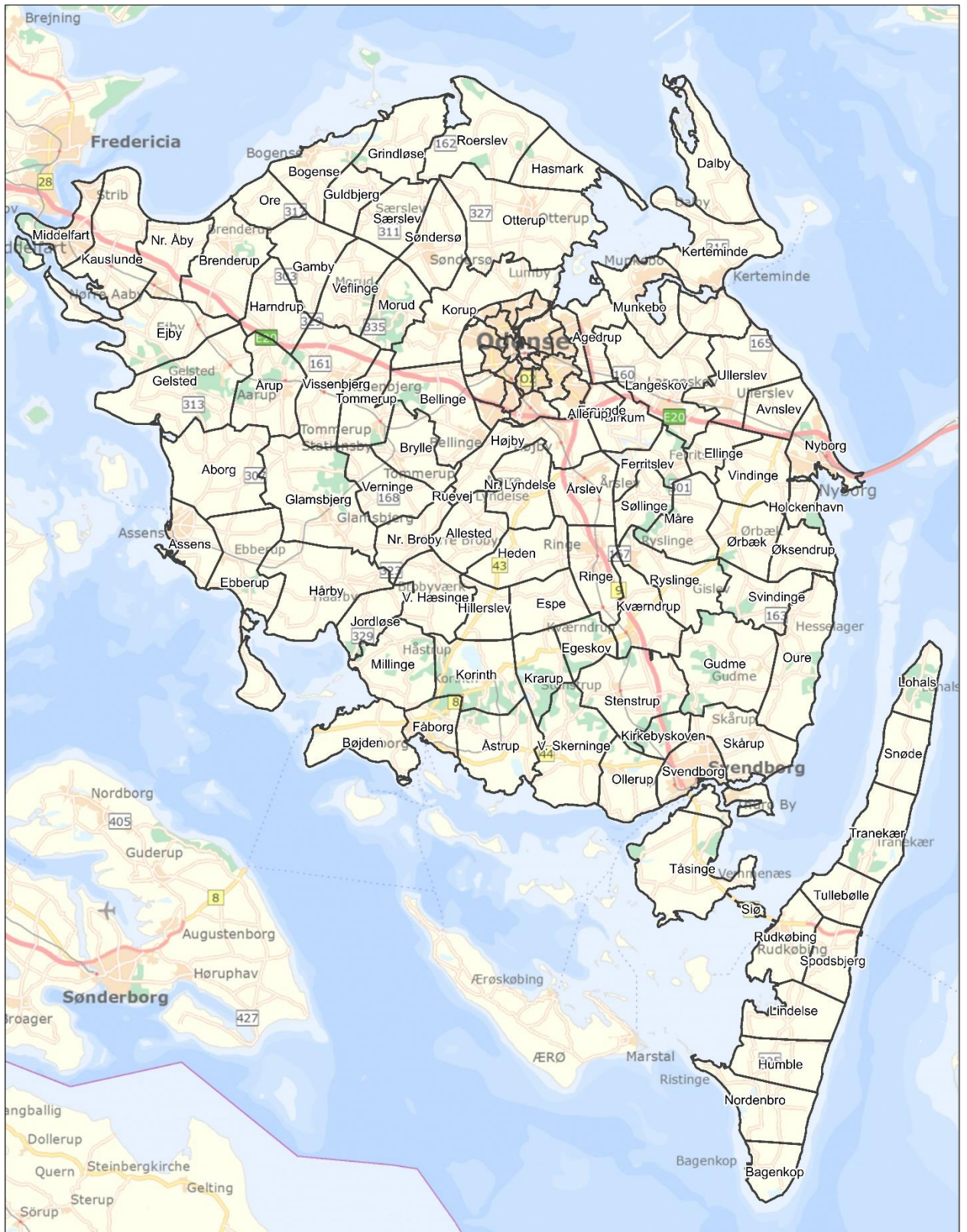
Figur 28: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i efteråret 2016 og efteråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



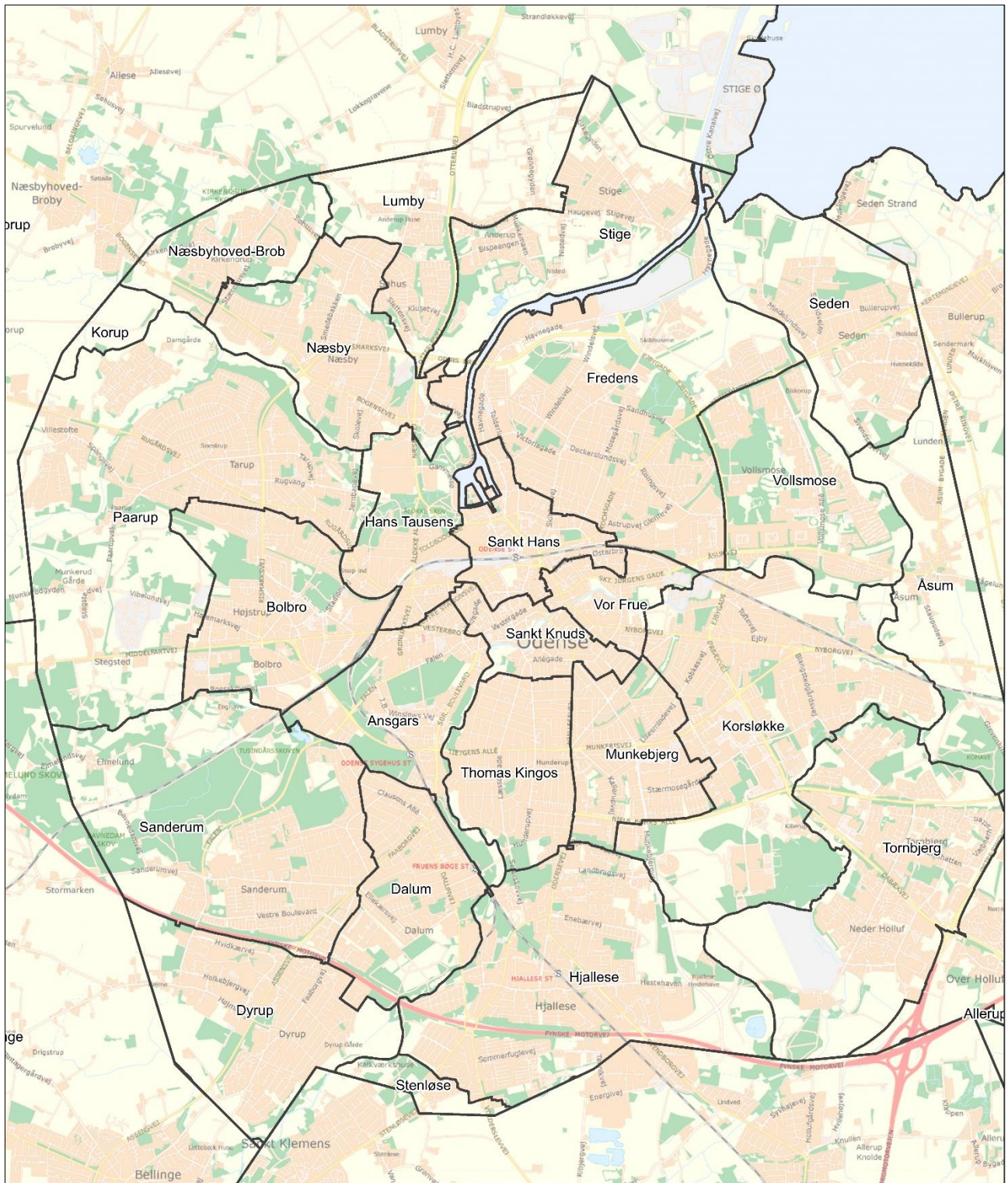
Figur 29: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017. Opgjort på antal påstigere per takstzone (sogn for Odense).



Figur 30: Ændring i antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense. Opgjort på antal påstigere per sogn.



Figur 31: Takstzonenavne på Fyn.



Figur 32: Sogneavne i Odense.

Tabel 14: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (1 af 3)

Takstzone-/sognavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	
Nyborg	1226	1162	1199	1177	1271	1239	1220	1066	-64	37	-22	94	-33	-19	-153	
Svendborg	3810	3605	3905	3627	3889	3658	3698	3321	-205	300	-278	263	-231	40	-377	
Rudkøbing	494	462	435	450	436	451	411	367	-32	-27	15	-14	15	-40	-44	
Ringe	518	374	393	398	372	351	314	317	-144	19	5	-26	-21	-37	3	
Fåborg	785	701	674	692	673	726	653	601	-83	-27	17	-19	53	-73	-52	
Assens	516	521	494	547	532	499	462	425	5	-27	53	-15	-34	-37	-36	
Spodsbjerg	2	1	2	3	3	4	1	1	0	1	1	0	1	-2	0	
Bogense	418	387	382	396	384	374	369	346	-31	-5	14	-12	-11	-5	-23	
Agedrup	245	235	235	227	265	263	244	198	-9	0	-8	38	-2	-19	-46	
Otterup	759	757	723	748	730	678	611	585	-3	-34	25	-18	-52	-67	-25	
Hasmark	58	46	40	43	36	34	29	24	-12	-6	3	-6	-2	-5	-5	
Roerslev	183	179	177	159	163	141	139	165	-4	-2	-19	4	-21	-2	27	
Grindløse	44	45	43	38	39	35	28	34	1	-3	-5	1	-3	-8	6	
Søndersø	618	594	583	603	551	523	522	456	-24	-11	20	-52	-28	-1	-66	
Særslev	159	153	133	141	135	131	133	109	-6	-20	8	-6	-4	2	-24	
Munkebo	697	655	672	668	658	613	603	510	-42	17	-4	-10	-45	-9	-94	
Kerteminde	883	841	887	881	861	781	753	690	-42	47	-7	-19	-80	-28	-63	
Langeskov	680	677	700	633	648	585	544	474	-4	23	-66	15	-63	-41	-70	
Holckenhavn	2	1	0	1	1	1	1	1	-1	0	0	0	1	0	0	
Øksendrup	139	115	115	117	137	123	118	105	-24	0	2	20	-14	-5	-13	
Svinginge	54	48	47	54	51	47	44	45	-6	-1	7	-3	-3	-4	2	
Oure	360	385	388	369	380	368	389	381	25	3	-20	11	-12	22	-8	
Vindinge	170	163	168	165	161	149	151	135	-6	5	-4	-4	-12	3	-16	
Ellinge	35	33	36	29	33	31	33	28	-1	3	-7	4	-2	3	-5	
Avnslev	134	131	143	125	152	115	121	103	-3	11	-17	26	-36	6	-18	
Ullerslev	404	383	383	360	392	396	377	341	-21	0	-23	32	4	-19	-36	
Dalby	108	103	96	110	98	75	68	69	-5	-7	14	-12	-23	-6	1	
Ollerup	320	260	306	250	287	285	299	290	-60	46	-56	38	-2	14	-8	
V. Skerninge	247	214	226	220	223	218	205	215	-34	12	-6	3	-5	-13	9	
Kirkebykoven	9	3	0	0	0	0	0	0	-6	-3	0	0	0	0	0	
	14076	13234	13588	13229	13561	12896	12543	11404								

Tabel 15: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (2 af 3)

Takstzone-/sognavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår 2014	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017	Efterår 2014	Forår 2015	Efterår 2015	Forår 2016	Efterår 2016	Forår 2017	Efterår 2017	
Skårup	216	208	222	204	209	217	203	206	-9	14	-18	5	7	-13	3	
Gudme	183	165	170	165	172	178	178	153	-18	6	-5	7	7	-1	-25	
Søllinge	38	27	26	17	19	21	23	19	-11	0	-9	1	2	2	-4	
Middelfart	378	364	384	409	395	363	357	348	-14	20	25	-14	-32	-6	-9	
Ørbæk	310	268	281	244	248	234	230	219	-41	13	-37	4	-15	-4	-11	
Måre	101	94	103	91	78	73	71	65	-7	9	-12	-13	-5	-2	-6	
Ferritslev	179	141	145	152	144	139	125	116	-38	4	7	-8	-5	-14	-9	
Tåsinge	125	105	96	120	114	114	107	106	-19	-9	24	-7	0	-6	-2	
Siø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tullebølle	37	33	29	36	32	27	24	22	-4	-4	7	-4	-4	-3	-2	
Tranekær	23	19	19	20	21	26	23	19	-4	0	2	0	5	-2	-5	
Snøde	59	50	50	43	42	44	39	41	-9	0	-7	-1	2	-5	2	
Lohals	40	42	39	44	40	42	37	30	2	-3	5	-4	3	-5	-7	
Lindelse	24	21	27	30	26	24	23	24	-3	6	3	-4	-2	0	1	
Humble	58	58	57	59	64	52	50	45	0	0	1	6	-12	-2	-5	
Nordenbro	40	35	32	38	36	41	43	42	-4	-3	6	-2	5	2	-1	
Bagenkop	35	37	33	33	34	37	39	25	2	-4	0	1	2	2	-14	
Birkum	44	60	57	50	53	47	36	34	15	-3	-6	2	-6	-11	-2	
Årslev	107	116	117	102	97	114	100	93	9	1	-15	-6	17	-14	-7	
Ryslinge	302	268	279	265	270	246	240	234	-34	12	-14	5	-25	-6	-6	
Kværndrup	105	101	104	105	98	93	88	76	-5	3	1	-7	-6	-5	-12	
Stenstrup	45	41	43	43	43	43	40	31	-4	3	0	0	0	-3	-8	
Egeskov	6	8	6	9	7	8	8	9	2	-2	3	-2	1	-1	1	
Krarup	43	43	40	39	35	40	30	28	0	-3	0	-4	5	-10	-2	
Espe	86	84	85	76	85	60	65	72	-2	1	-9	9	-25	5	7	
Højby	788	750	767	728	769	693	678	556	-38	17	-39	40	-75	-15	-122	
Nr. Lyndelse	240	201	218	216	223	191	193	177	-39	16	-2	7	-32	2	-16	
Heden	55	64	64	55	60	46	50	35	9	-1	-9	5	-14	4	-14	
Hillerslev	56	52	46	51	48	36	33	34	-4	-6	5	-3	-12	-3	1	
Korinth	106	108	97	122	113	112	95	97	2	-12	25	-8	-1	-17	2	
Åstrup	147	130	144	127	126	132	120	111	-17	14	-17	0	6	-12	-9	
Ruevej	4	3	3	3	2	3	1	1	-2	0	0	-1	1	-2	0	
	3980	3694	3784	3697	3703	3494	3349	3069								

Tabel 16: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på takstzone, samt ændringen i forhold til forrige halvår. (3 af 3)

Takstzone-/sogneavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	Forår	Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	
Allested	104	101	101	102	93	83	75	75	-3	-1	2	-9	-10	-8	0	
V. Hæsinge	237	213	216	182	198	173	198	176	-23	3	-33	15	-24	25	-23	
Bøjden	78	51	59	43	55	46	48	52	-27	8	-16	12	-10	2	4	
Millinge	86	54	63	62	63	58	63	50	-32	8	0	0	-5	6	-13	
Bellinge	655	592	674	624	630	575	604	487	-63	82	-50	6	-55	29	-118	
Brylle	262	260	258	249	260	264	224	230	-1	-3	-9	11	4	-40	7	
Verninge	165	149	155	134	137	131	131	124	-16	5	-21	3	-6	0	-7	
Glamsbjerg	926	913	916	942	875	904	827	804	-13	3	26	-67	29	-77	-23	
Ebberup	209	179	179	173	152	167	157	157	-30	-1	-6	-21	15	-10	0	
Hårby	340	271	296	315	286	267	236	235	-69	25	18	-28	-20	-31	-1	
Jordløse	22	11	9	15	10	13	21	21	-11	-2	6	-5	3	8	0	
Nr. Broby	166	174	162	172	157	156	145	133	7	-12	10	-15	-1	-11	-12	
Tommerup	189	199	199	177	203	196	169	187	10	-1	-22	26	-7	-27	18	
Vissenbjerg	426	415	394	393	375	375	361	367	-10	-21	-2	-18	0	-14	6	
Årup	290	290	305	283	264	248	242	231	0	15	-22	-19	-16	-6	-11	
Aborg	144	117	125	116	123	117	110	117	-26	8	-9	7	-7	-6	6	
Gelsted	79	76	87	77	85	64	60	56	-3	10	-10	8	-21	-4	-4	
Ejby	61	54	65	55	53	57	57	63	-7	11	-10	-1	3	0	6	
Kauslunde	69	48	65	68	72	68	71	60	-21	17	3	3	-4	3	-11	
Nr. Åby	158	119	134	128	140	129	117	120	-39	15	-5	12	-11	-12	3	
Brenderup	138	123	133	139	141	128	115	115	-15	10	6	2	-13	-12	-1	
Harndrup	79	95	93	87	82	63	69	69	16	-2	-6	-5	-19	6	0	
Ore	37	32	35	36	30	33	36	38	-6	3	1	-5	2	3	3	
Gamby	79	83	80	55	50	68	82	66	4	-2	-25	-4	17	14	-16	
Veflinge	51	54	43	51	53	56	52	59	2	-10	8	2	3	-5	7	
Morud	159	174	166	197	188	193	193	175	15	-9	32	-9	4	0	-17	
Korup	662	633	663	661	703	636	628	520	-29	30	-1	41	-66	-8	-108	
Guldbjerg	14	9	11	10	11	16	14	15	-6	3	-1	1	5	-1	1	
	5886	5492	5685	5548	5491	5281	5104	4802								

Tabel 17: Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag fordelt på sogne i Odense, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

Takstzone-/sogneavn	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår									
	Forår		Efterår		Forår		Efterår		Efterår		Forår		Efterår		Forår		Efterår	
	2014	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2014	2015	2015	2016	2016	2017	2017	2017	2017	
Ansgars	1713	1205	1550	1550	1650	1311	1286	1134	-508	345	0	100	-339	-25	-152			
Fraugde	262	279	297	294	350	292	275	229	17	18	-3	56	-58	-17	-46			
Fredens	1494	1393	1440	1352	1392	1237	1235	999	-101	47	-88	39	-154	-2	-235			
Tornbjerg	1011	889	996	897	984	917	916	744	-122	107	-100	88	-68	-1	-171			
Hans Tausens	437	372	408	329	333	340	340	245	-65	36	-79	4	7	0	-95			
Hjallese	875	792	843	790	868	653	624	517	-83	51	-52	78	-215	-29	-108			
Korsløkke	3446	3080	3436	3241	3209	3003	2902	2528	-366	356	-195	-32	-205	-101	-375			
Munkebjerg	666	673	718	702	642	655	626	579	7	45	-16	-60	13	-28	-47			
Sankt Hans	13034	12536	13297	12542	12256	10625	10381	9020	-497	761	-755	-287	-1630	-244	-1361			
Sankt Knuds	2283	1694	1655	1048	1041	1052	748	724	-589	-39	-607	-7	10	-303	-24			
Thomas Kingos	563	543	604	470	498	517	551	453	-20	61	-133	28	19	34	-98			
Vollsmose	2207	2121	2194	2183	1984	2049	1953	1598	-86	73	-11	-199	65	-96	-355			
Vor Frue	722	858	986	1126	1245	1582	1574	1327	137	128	140	119	336	-7	-247			
Åsum	7	10	7	10	8	11	10	8	3	-3	3	-2	3	0	-2			
Dalum	317	287	309	276	285	269	254	201	-30	22	-33	9	-16	-15	-53			
Sanderum	703	687	706	647	695	647	606	456	-16	20	-60	48	-48	-41	-150			
Stenløse	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	-1	0			
Bolbro	1669	1694	1801	1632	1710	1334	1281	1103	25	106	-169	78	-376	-52	-178			
Dyrup	414	372	404	366	392	354	359	302	-42	33	-38	26	-38	6	-58			
Lumby	414	385	407	392	415	344	348	317	-29	22	-16	23	-70	4	-31			
Seden	642	632	686	640	918	662	693	506	-9	54	-46	277	-256	31	-186			
Næsby	670	599	670	534	555	501	496	416	-71	71	-136	21	-54	-5	-80			
Næsbyhoved-Brob	86	76	84	69	70	69	69	62	-10	8	-15	2	-2	0	-7			
Paarup	1006	922	968	914	1114	891	861	712	-84	46	-54	199	-222	-31	-148			
Stige	277	268	295	255	307	239	231	177	-9	27	-39	51	-67	-9	-54			
	34916	32369	34761	32259	32920	29556	28620	24358										

Tabel 18: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

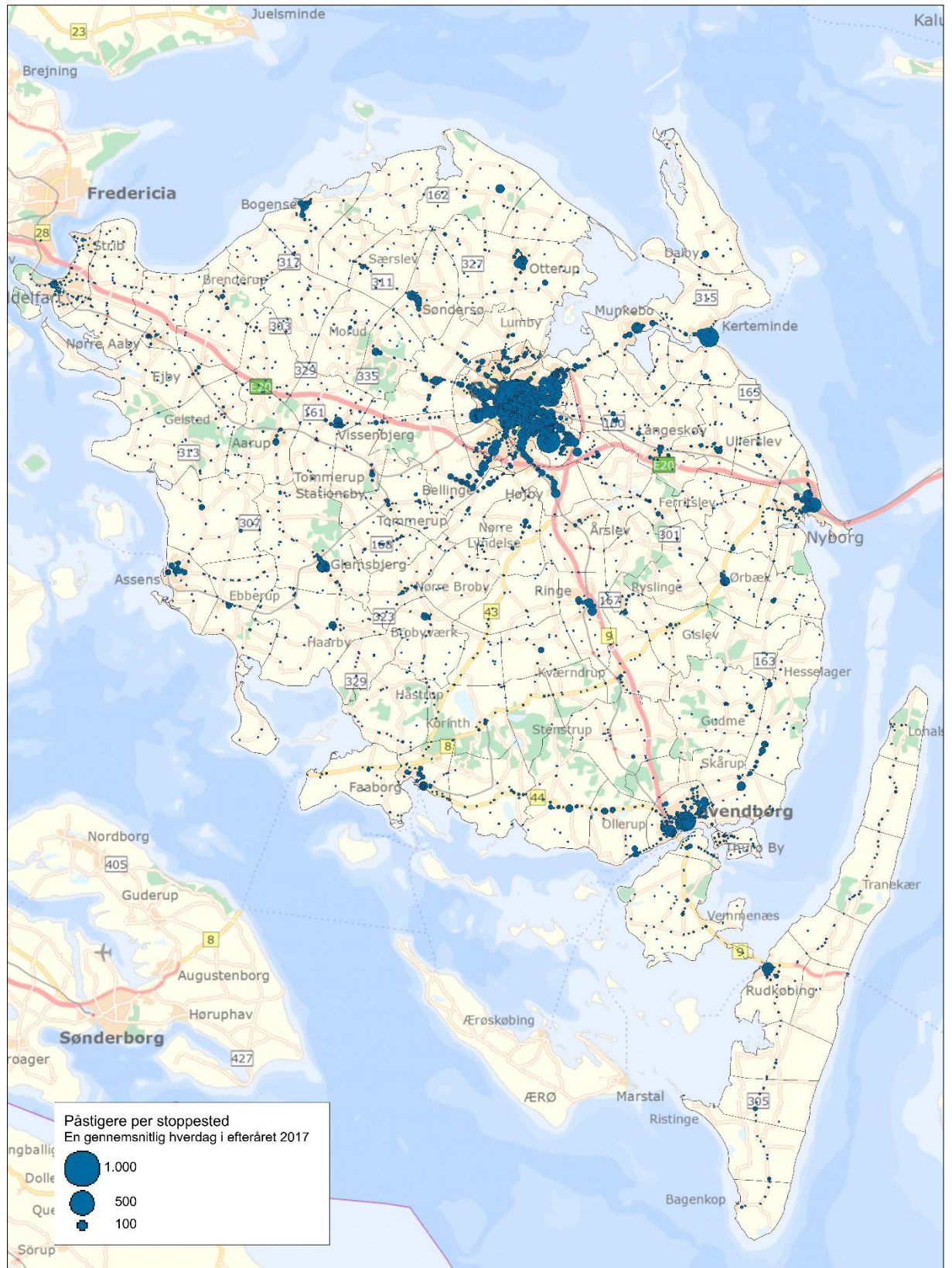
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en hverdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	
Regional	110-111	1753	1624	1615	1697	1564	1458	1350	1200	-129	-9	81	-133	-105	-108	-150	
	130-132	1469	1337	1348	1383	1366	1232	1080	988	-132	12	35	-17	-134	-152	-92	
	140	168	128	136	142	162	964	886	752	-40	8	5	20	802	-77	-134	
	141	2070	1876	1887	1832	1840	846	778	670	-195	11	-55	8	-994	-69	-107	
	150	0	0	0	0	0	2136	2073	1762	0	0	0	0	2136	-63	-311	
	151-153	5312	4973	5115	4983	5037	2418	2153	1938	-339	142	-132	54	-2619	-265	-215	
	191-192	3725	1562	1548	1446	1397	1299	1250	1091	-2163	-13	-103	-49	-99	-49	-159	
	195	0	1466	1487	1369	1447	1208	1113	941	1466	21	-118	78	-239	-95	-172	
	920	1151	976	1044	1051	1022	984	956	902	-174	68	6	-28	-39	-28	-54	
	930-932	3190	2646	2697	2588	2668	2632	2529	2452	-545	52	-109	80	-36	-103	-77	
	U-rute	699	2695	2541	2822	2558	2683	2504	2057	1996	-154	281	-264	124	-179	-447	
	Andet	410	29	0	0	0	0	0	0	-381	-29	0	0	0	0	0	
	Fælleskommunal	122	603	418	437	425	457	374	366	327	-185	19	-12	32	-83	-7	-39
161-163		893	832	863	806	840	767	714	640	-60	30	-57	34	-73	-52	-75	
866		60	44	45	44	42	40	34	30	-16	2	-2	-1	-2	-6	-4	
885		335	322	323	347	337	299	292	234	-13	1	24	-10	-39	-7	-58	
Odense	10	721	726	818	610	717	734	753	793	5	92	-208	107	17	19	39	
	21-24	4204	3911	4097	3756	3952	4362	4158	3629	-293	186	-340	196	410	-203	-529	
	28-29	793	727	757	643	681	188	167	140	-66	30	-114	38	-493	-20	-27	
	30-39	5793	5298	5704	5475	5447	3853	3730	3064	-495	406	-230	-28	-1594	-123	-666	
	40-44	3569	3352	3813	3496	3400	4509	4510	3872	-217	461	-316	-96	1109	1	-638	
	51-53	4242	3768	4043	3781	3883	3737	3654	3068	-475	275	-262	102	-147	-83	-586	
	60-62	3139	2998	3199	2885	3034	2903	2956	2460	-142	202	-315	150	-131	52	-495	
	70-79	1446	1364	1418	1388	1422	1027	947	823	-82	54	-30	34	-395	-80	-123	
	80-89	1879	1683	1967	1763	1930	1497	1472	1308	-197	284	-204	167	-433	-25	-164	
	91-92	1377	1199	1349	1130	1199	800	762	635	-178	150	-219	69	-398	-38	-127	
	111	130	117	124	75	76	0	0	0	-13	7	-50	1	-76	0	0	
	112	0	94	100	101	105	0	0	0	94	5	1	4	-105	0	0	
	123	0	28	36	32	35	16	14	10	28	8	-4	3	-19	-2	-4	
	Andet	0	81	117	143	131	0	0	0	81	36	25	-11	-131	0	0	
Svendborg	Lokalruter	2678	2478	2820	2492	2739	2531	2674	2372	-201	343	-328	247	-208	143	-302	
Assens	Lokalruter	1068	977	1088	1057	1062	1038	1039	1098	-91	111	-31	4	-24	2	59	
Kerteminde	Lokalruter	529	511	519	526	521	395	399	382	-18	8	6	-5	-126	4	-17	
Nyborg	Lokalruter	1110	963	1055	908	1039	973	1019	897	-146	91	-147	131	-66	46	-122	
Nordfyn	Lokalruter	1237	1135	1083	1091	1068	972	978	1007	-101	-52	8	-23	-96	6	29	
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	1463	1264	1352	1239	1284	1195	1205	1176	-199	87	-113	45	-89	10	-29	
Midelfart	Lokalruter	642	563	644	622	643	557	559	563	-79	82	-22	21	-87	2	4	
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tilkøb	268	310	266	276	237	233	256	220	142	-44	10	-39	-4	23	-36	-78	
	912-913	688	356	351	353	337	345	322	212	-332	-5	2	-16	8	-24	-109	
Total		58859	54788	57817	54734	55675	51226	49616	43634	-4070	3028	-3083	942	-4449	-1610	-5983	

Tabel 19: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

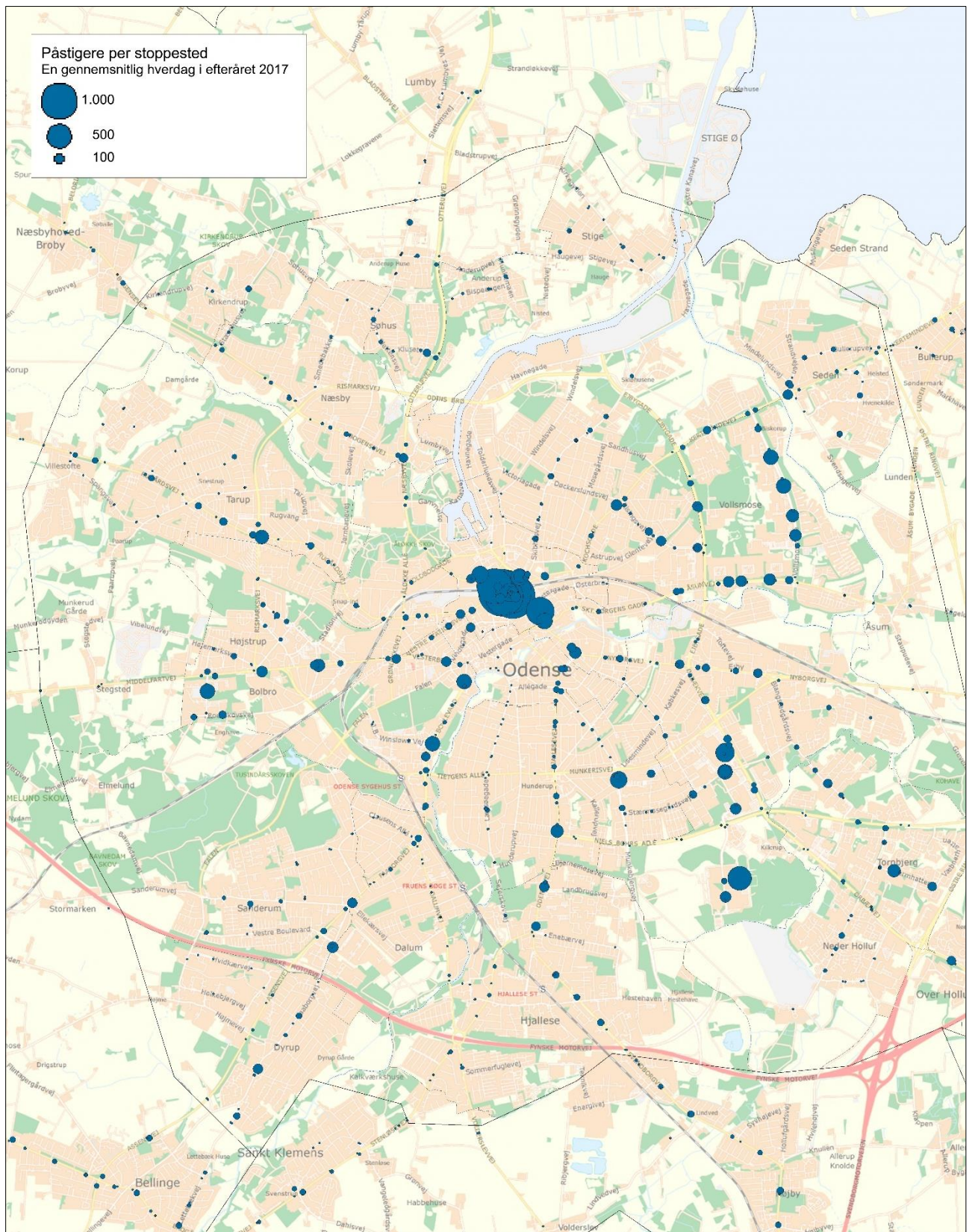
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag								Ændring i forhold til forrige halvår							
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	
Regional	110-111	708	744	788	817	706	637	576	571	37	43	29	-111	-69	-61	-5	
	130-132	577	637	608	705	573	569	493	451	60	-28	96	-132	-4	-76	-42	
	140	5	3	6	7	3	441	438	385	-1	2	1	-3	437	-3	-53	
	141	1175	1104	1084	1086	989	510	420	386	-71	-20	1	-96	-480	-90	-33	
	150	0	0	0	0	0	1248	1210	1019	0	0	0	0	1248	-38	-191	
	151-153	2546	2782	2734	2673	2565	1150	1075	951	237	-48	-61	-107	-1415	-75	-125	
	191-192	1584	779	754	791	702	636	575	528	-805	-25	37	-89	-66	-61	-47	
	195	0	780	795	744	737	608	594	480	780	15	-51	-7	-129	-14	-114	
	920	335	340	332	365	340	362	287	319	5	-8	33	-25	22	-74	31	
	930-932	1491	1647	1610	1719	1545	1598	1460	1538	157	-37	109	-174	53	-138	78	
	U-rute	1	3	4	1	3	0	1	1	2	1	-3	2	-3	1	-1	
	Andet	42	0	0	0	0	0	0	0	-42	0	0	0	0	0	0	
	Fælleskommunal	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		161-163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
866		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
885		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Odense	10	414	442	481	278	394	455	510	593	28	40	-203	116	61	55	83	
	21-24	2109	2040	2136	2031	2044	2045	1889	1648	-69	97	-106	13	1	-156	-241	
	28-29	346	313	350	319	329	98	97	109	-33	37	-30	9	-230	-1	12	
	30-39	2783	2453	2651	2496	2457	1642	1565	1341	-330	199	-155	-39	-815	-78	-223	
	40-44	1701	1457	1636	1442	1385	2177	1995	1817	-245	179	-194	-57	792	-182	-178	
	51-53	1590	1442	1654	1490	1512	1465	1395	1227	-148	212	-163	22	-48	-70	-168	
	60-62	1501	1504	1624	1525	1594	1327	1187	1086	2	120	-99	69	-266	-140	-101	
	70-79	665	625	653	591	620	470	421	367	-39	28	-62	29	-151	-49	-54	
	80-89	1220	1154	1244	1150	1286	1132	1078	973	-66	90	-94	136	-155	-54	-105	
	91-92	843	720	780	677	721	397	399	358	-123	60	-103	44	-325	2	-40	
	111	80	58	67	53	58	0	0	0	-22	9	-14	5	-58	0	0	
	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Andet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Svendborg	Lokalruter	560	559	591	575	563	580	551	500	-1	33	-17	-12	18	-29	-51	
Assens	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Kerteminde	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Nyborg	Lokalruter	54	50	45	42	60	47	39	24	-4	-6	-2	17	-13	-8	-15	
Nordfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Middelfart	Lokalruter	23	15	16	18	23	14	17	22	-8	2	2	5	-10	3	5	
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tilkøb	268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	912-913	162	176	169	160	190	190	149	108	14	-7	-9	30	0	-41	-40	
Total		22515	21827	22813	21756	21401	19797	18420	16802	-688	986	-1057	-355	-1604	-1377	-1618	

Tabel 20: Oversigt over gennemsnitlige antal påstigere på en søndag per busrutegruppe, samt ændringen i forhold til forrige halvår.

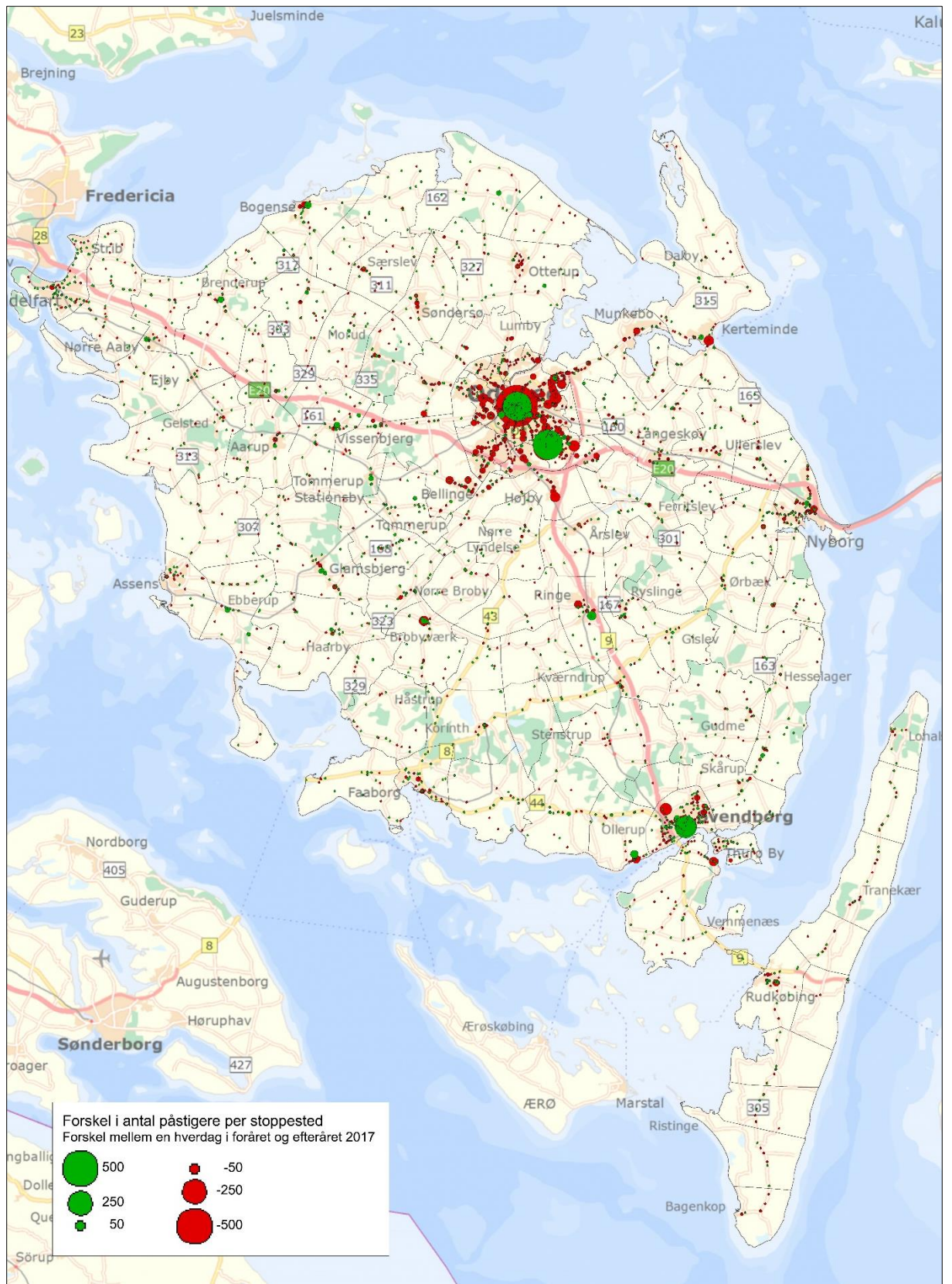
Overordnet inddeling	Rutegruppe	Gennemsnitlige antal påstigere på en lørdag								Ændring i forhold til forrige halvår						
		Forår 14	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17	Efterår 14	Forår 15	Efterår 15	Forår 16	Efterår 16	Forår 17	Efterår 17
Regional	110-111	555	576	558	629	532	518	471	474	20	-18	71	-97	-14	-47	4
	130-132	521	524	553	592	497	450	364	374	3	29	39	-95	-46	-86	9
	140	3	5	7	5	6	338	315	284	2	2	-2	1	332	-22	-31
	141	938	850	852	846	787	425	340	304	-88	1	-5	-59	-363	-84	-37
	150	0	0	0	0	0	844	814	695	0	0	0	0	844	-30	-119
	151-153	1688	1697	1806	1660	1723	776	715	667	9	109	-145	63	-947	-60	-48
	191-192	1377	624	639	557	555	507	480	449	-753	16	-83	-2	-47	-27	-31
	195	0	681	679	686	668	497	468	422	681	-2	7	-18	-171	-29	-46
	920	299	300	319	331	324	310	288	284	2	19	12	-7	-14	-22	-4
	930-932	1223	1278	1296	1364	1259	1259	1276	1325	54	18	68	-105	-1	18	49
	U-rute	6	6	6	2	5	4	4	6	0	0	-3	3	-2	0	2
	Andet	55	0	0	0	0	0	0	0	-55	0	0	0	0	0	0
	Fælleskommunal	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		161-163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
866		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
885		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Odense	10	0	0	0	7	23	34	44	57	0	0	7	16	11	10	13
	21-24	1499	1443	1442	1499	1492	1519	1353	1264	-56	-1	57	-7	27	-166	-89
	28-29	190	211	225	215	206	60	58	51	21	13	-10	-8	-147	-2	-7
	30-39	1910	1681	1794	1703	1860	1211	1176	994	-229	112	-91	157	-649	-35	-182
	40-44	698	489	619	539	500	1206	1019	1039	-209	130	-80	-39	706	-187	19
	51-53	1279	1067	1155	1100	1145	1021	988	871	-212	89	-55	44	-124	-32	-117
	60-62	1176	1121	1184	1153	1290	954	901	844	-55	64	-31	137	-336	-54	-57
	70-79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	80-89	788	711	799	728	831	769	725	625	-77	88	-70	102	-62	-44	-100
	91-92	480	401	426	352	358	235	245	200	-78	25	-74	6	-123	10	-45
	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Andet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Svendborg	Lokalruter	213	204	210	226	225	221	207	185	-9	6	16	-1	-4	-14	-22
Assens	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kerteminde	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nyborg	Lokalruter	1	1	0	1	1	1	1	0	0	-1	1	-1	0	0	-1
Nordfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Faaborg Midtfyn	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Middelfart	Lokalruter	14	28	19	21	15	37	29	35	15	-9	2	-7	22	-8	7
Langeland	Lokalruter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilkøb	268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	912-913	151	126	156	164	206	198	143	103	-25	30	8	42	-7	-56	-39
Total		15064	14024	14743	14383	14507	13392	12424	11552	-1039	719	-361	124	-1115	-968	-872



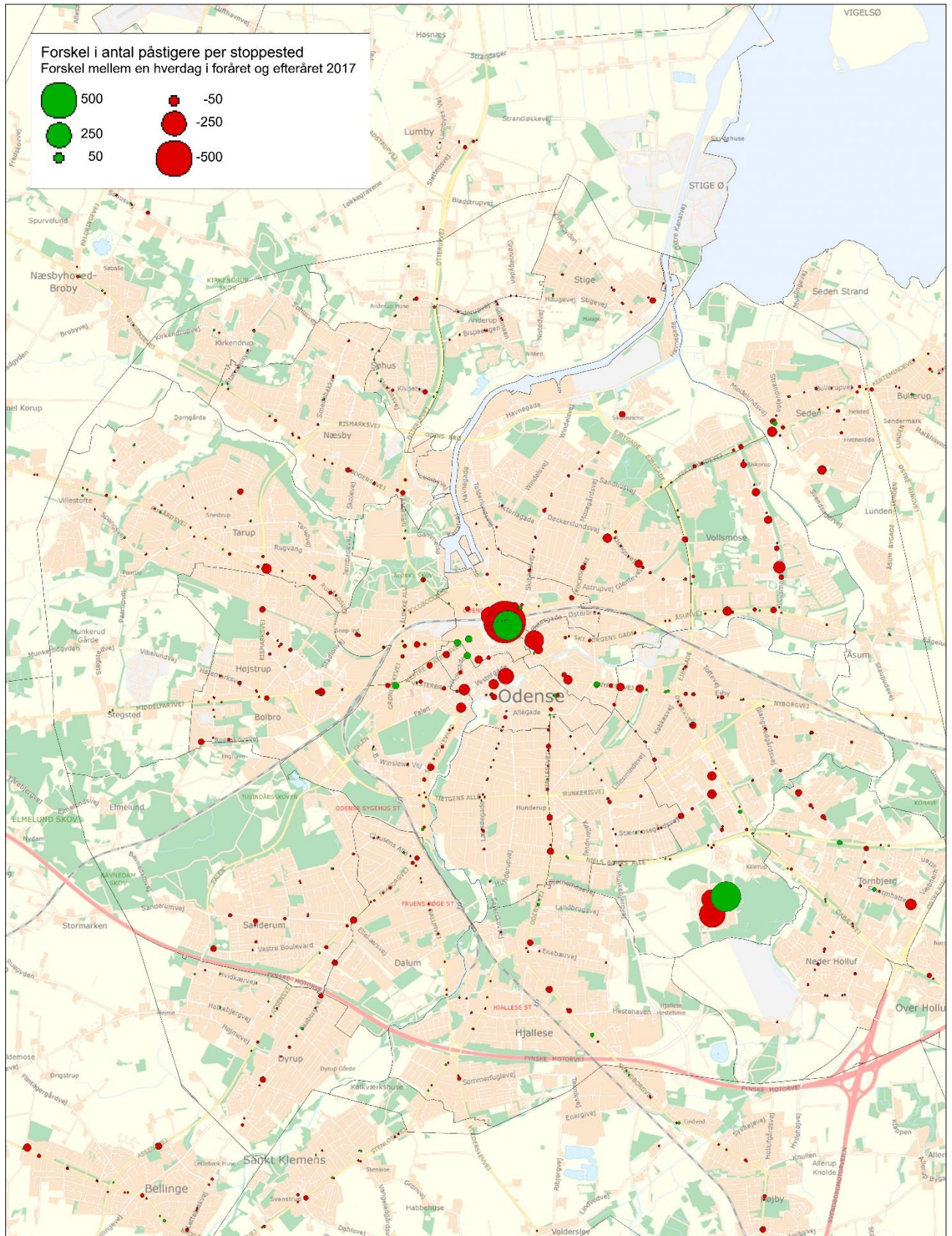
Figur 33: Gennemsnitlig antal påstignere pr stoppested i efteråret 2017.



Figur 34: Gennemsnitlig antal påstigere pr stoppested i efteråret 2017 i Odense.



Figur 35: Forskil i antal påstigere per stoppested på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017.



Figur 36: Forskil i antal påstigere per stoppested på en gennemsnitlig hverdag i foråret og efteråret 2017 i Odense.

Tabel 21: Udviklingen i antal elever og studerende på forskellige uddannelsesstrin fra 2014 til 2017 fordelt på de fynske kommuner.

Kommune	Uddannelsesforløb	Elever pr. 1. oktober				Ændring fra forrige år			
		2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017
Assens	H10 Grundskole	5740	5692	5642	5570	-115	-48	-50	-72
	H20 Gymnasiale uddannelser	1067	1030	1064	1055	58	-37	34	-9
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	371	227	111	123	13	-144	-116	12
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	694	774	855	812	42	80	81	-43
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	91	94	68	71	28	3	-26	3
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	342	333	356	368	42	-9	23	12
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	61	75	58	58	5	14	-17	0
Faaborg-Midtfyn	H10 Grundskole	6818	6820	6821	6807	-46	2	1	-14
	H20 Gymnasiale uddannelser	1179	1206	1204	1211	-46	27	-2	7
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	472	254	152	128	12	-218	-102	-24
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	846	997	990	951	35	151	-7	-39
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	89	89	91	89	6	0	2	-2
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	427	473	461	470	6	46	-12	9
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	124	115	91	84	19	-9	-24	-7
Kerteminde	H10 Grundskole	3118	3080	3043	3003	-41	-38	-37	-40
	H20 Gymnasiale uddannelser	571	567	538	520	-9	-4	-29	-18
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	224	131	79	72	5	-93	-52	-7
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	407	459	465	432	1	52	6	-33
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	46	41	41	47	6	-5	0	6
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	237	269	257	263	21	32	-12	6
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	40	42	38	43	-12	2	-4	5
Langeland	H10 Grundskole	1245	1185	1186	1204	-43	-60	1	18
	H20 Gymnasiale uddannelser	189	202	191	191	-3	13	-11	0
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	104	63	39	25	-1	-41	-24	-14
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	197	204	230	219	11	7	26	-11
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	6	11	16	20	1	5	5	4
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	77	58	68	67	6	-19	10	-1
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	13	13	10	14	1	0	-3	4
Middelfart	H10 Grundskole	5308	5311	5254	5164	-89	3	-57	-90
	H20 Gymnasiale uddannelser	1032	1052	1075	1073	38	20	23	-2
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	292	158	105	72	28	-134	-53	-33
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	588	603	638	600	6	15	35	-38
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	66	77	83	80	6	11	6	-3
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	327	303	353	334	47	-24	50	-19
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	90	88	74	66	-1	-2	-14	-8
Nordfyns	H10 Grundskole	3973	3953	3947	3899	-23	-20	-6	-48
	H20 Gymnasiale uddannelser	648	673	638	684	-7	25	-35	46
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	253	164	114	94	3	-89	-50	-20
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	484	540	583	576	-26	56	43	-7
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	48	46	55	39	-3	-2	9	-16
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	274	289	250	208	38	15	-39	-42
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	47	54	56	51	-1	7	2	-5
Nyborg	H10 Grundskole	4057	4090	4109	4066	-44	33	19	-43
	H20 Gymnasiale uddannelser	864	849	857	870	16	-15	8	13
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	303	142	68	80	25	-161	-74	12
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	455	553	576	545	-9	98	23	-31
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	96	97	85	91	10	1	-12	6
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	408	434	414	451	46	26	-20	37
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	94	83	76	81	19	-11	-7	5
Odense	H10 Grundskole	22577	22645	22602	22474	17	68	-43	-128
	H20 Gymnasiale uddannelser	4844	4799	4953	5125	-83	-45	154	172
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	1787	890	333	358	38	-897	-557	25
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	3029	3515	3726	3499	-71	486	211	-227
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	1668	1720	1731	1764	175	52	11	33
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	13231	13255	13715	13813	394	24	460	98
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	4552	4907	4702	4758	585	355	-205	56
Svendborg	H10 Grundskole	7311	7372	7375	7295	-49	61	3	-80
	H20 Gymnasiale uddannelser	1644	1605	1652	1680	30	-39	47	28
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	595	289	169	121	-13	-306	-120	-48
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	994	1056	1106	1054	8	62	50	-52
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	105	116	101	99	32	11	-15	-2
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	1442	1531	1510	1506	36	89	-21	-4
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	144	163	145	128	21	19	-18	-17
Ærø	H10 Grundskole	581	598	570	573	-50	17	-28	3
	H20 Gymnasiale uddannelser	236	219	205	173	13	-17	-14	-32
	H29 Erhvervsfaglige grundforløb	17	8	5	5	2	-9	-3	0
	H30 Erhvervsfaglige uddannelser	118	124	120	83	-13	6	-4	-37
	H40 Korte videregående uddannelser, KVV	39	26	41	60	4	-13	15	19
	H50 Mellemlange videregående uddannelser, MVU	21	27	24	17	2	6	-3	-7
	H70 Lange videregående uddannelser, LVU	6	6	2	5	2	0	-4	3