

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

25. februar 2022 kl. 12.00

FynBus

J.nr.: 202201-38733

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Claus Skjoldborg Larsen, Odense
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Forretningsorden for bestyrelsen.....	3
Sager til drøftelse:.....	5
2. Besparelse på regionale ruter	5
3. Trafikplan 2022-2025.....	12
Sager til orientering:.....	14
4. Status på udvikling af ny MaaS	14
5. Introduktion	17
6. Meddelelser	18
7. Eventuelt.....	18

SAGER TIL BESLUTNING:

1. FORRETNINGSORDEN FOR BESTYRELSEN

Resumé:

Forretningsordenen for bestyrelsen blev vedtaget 20. august 2020.

Under Corona-nedlukningen opstod en praksis om, at bestyrelsen ikke skriver under i en beslutningsprotokol, men at referatet godkendes via First Agenda. Forretningsordenen indstilles til at blive tilrettet praksis.

Derudover har der været praksis om, at den lukkede dagsorden ikke blev udsendt til kommunerne og Region Syddanmark. Det foreslås, at den lukkede dagsorden sendes til 1 person i hver kommune og Region Syddanmark.

Sagsfremstilling:

Efter vedtægt af 20. august 2020 § 18 fastsættes bestyrelsen selv sin forretningsorden. Forretningsordenen for bestyrelsen blev vedtaget den 20. august 2020.

Efter forretningsordenens pkt. 6.1 skal bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der efter hvert møde underskrives af de medlemmer, der har deltaget i mødet.

Under Corona-nedlukningen opstod en praksis om, at bestyrelsens beslutninger ikke indføres i en beslutningsprotokol, men at referatet godkendes via First Agenda af de medlemmer, der deltog i bestyrelsesmødet.

Administrationen foreslår, at forretningsordenen pkt. 6 tilrettes praksis, således at referatet oplæses på mødet og derefter godkendes via First Agenda umiddelbart efter mødets afslutning.

Efter forretningsordenen pkt. 4.4, sendes dagsorden til orientering til regionen og de 9 kommuner.

FynBus' hidtidige praksis har dog været, at den lukkede dagsorden ikke sendes til Region Syddanmark og kommunerne.

FynBus foreslår, at alle kommuner og Region Syddanmark udpeger hver 1 person, der kan modtage den lukkede dagsorden, hvorefter udsendelse af den lukkede dagsorden sker i overensstemmelse med forretningsordenens pkt. 4.4.

Derudover er der sket enkelte korrekturændringer.

Ændringer i forretningsordenen fremgår af Bilag 1.2.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- forretningsordenen tilrettes praksis således, at referatet godkendes umiddelbart efter mødets afslutning via First Agenda af de medlemmer, der deltog i mødet
- forretningsordenens pkt. 6 konsekvensrettes i overensstemmelse hermed
- den lukkede dagsorden sendes til 1 person i hver kommune og Region Syddanmark

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 1.1 *Vedtægter for Trafikselskabet FynBus af 20. august 2020*
- Bilag 1.2 *Forretningsorden for bestyrelsen af 25. februar 2022*

SAGER TIL DRØFTELSE:

2. BESPARELSE PÅ REGIONALE RUTER

Resumé:

På mødet d. 27. januar 2022 blev bestyrelsen orienteret om økonomien på de regionale ruter. Der blev redegjort for, at der er behov for at gennemføre en besparelse på ca. 15 mio. kr. for at få balance mellem regionens årlige rammetilskud på ca. 120 mio. kr. og de aktuelle nettoudgifter til driften af busruterne, som har været stigende på grund af et fald i passagertallet de senere år.

Det blev på mødet besluttet, at bestyrelsen d. 25. februar 2022 skal have en nærmere redegørelse for konsekvenserne af den foreslåede besparelse på 3 ruter.

Sagsfremstilling:

I det følgende gives først en kort redegørelse over udviklingen i økonomi og passagertal på de regionale ruter i perioden 2007-2021. En oversigt vedlægges i bilag 2.1.

Dernæst sammenfattes de økonomisk- og passagermæssige konsekvenser af at gennemføre en nettobesparelse på 15 mio. kr. I beregningerne indgår dels en reduktion i køreplantimer (bruttoudgifter) og et vurderet passagertal som følge heraf (passagerindtægter).

Konsekvenserne er nærmere beskrevet i bilag 2.2.

Til sidst gives en kort gennemgang af FynBus Telerute, som er nærmere beskrevet i bilag 2.3.

Oversigt over udviklingen i økonomi og passagertal

En oversigt over den regionale ruteøkonomi siden etableringen af FynBus fremgår af vedlagte bilag 2.1.

Oversigten viser, at der allerede fra FynBus' etablering i 2007 og frem til 2011 var underskud på driften i forhold til regionens tilskud. Væksten i underskuddet skyldtes primært generelle prisstigninger og dermed stigende kontraktudgifter.

På den baggrund blev der i årene 2010 og 2011 gennemført en meget kraftig reduktion i kørslen, fra 385.000 til 248.000 køreplantimer, svarende til 36%.

Kommunerne valgte at finansiere ca. halvdelen gennem etablering af fælleskommunale ruter.

Efter besparelsen og tilpasningen af ruterne til de regionale principper, var der et økonomisk råderum, som tillod videreførelse af rute 110/111, rute 130/131 og rute 920. Det aftales med Region Syddanmark, at ruterne kunne opretholdes under forudsætning af, at der var plads inden for den økonomiske ramme, og at ruternes selvfinansieringsgrad var mindst 50%.

Reduktionen betød i første omgang et fald i passagerindtægterne fra 142,7 mio. kr. til 112,2 mio. kr. Passagertallet faldt med 10%, fra 6,8 mio. i 2009 til 6,1 mio. passagerer i 2011.

Men i de efterfølgende år steg passagertallet imidlertid kraftigt. Fra lavpunktet i 2011 og frem til 2013 steg passagertallet med 10 % til 7,0 mio. passagerer årligt, og de tabte passagerer var dermed vundet tilbage. Stigningen i passagertallet fortsatte frem til 2015, hvor FynBus havde det største antal passagerer i selskabets levetid.

På grund af besparelsen på driften i 2011 og det stigende passagertal i de efterfølgende år, lykkedes det i nogle år at opnå et lille årligt overskud på driften.

I 2015 var der imidlertid underskud igen. Underskuddet fortsatte i 2016 og blev forstærket af et begyndende tab af passagerer.

FynBus havde på det tidspunkt mulighed for at forlænge den daværende 6-årige kontrakt, men besluttede, ud fra en vurdering af den aktuelle markedssituation, at udbyde kontrakten. TideBus vandt en 8-årig kontrakt med start i 2017. Kontrakten medførte en årlig besparelse på driften på 24 mio. kr. (samt yderligere 13,5 mio. kr. årligt i 2024 og 2025).

Besparelsen vendte et underskud på -9,3 mio. kr. i 2016 til et overskud på 9,7 mio. kr. i 2017.

Antallet af køreplantimer måtte i 2016 øges med ca. 7.000 timer som følge af længere køretider på grund af letbanebyggeriet. Bruttoudgifterne blev derved øget med godt 4 mio. kr. om året.

Passagerindtægterne begyndte at falde betydeligt i 2017, men regnskabsåret blev reddet af en ekstraordinær afregning med DSB for månedskort og ungdomskort. Faldet resulterede i, at indtægterne i 2019 var godt 20 mio. kr. under niveauet i perioden 2013-2016.

Det resulterende underskud blev dækket ind af Region Syddanmark med ca. 20 mio. kr. fordelt på 2018 og 2019. I 2019 var der 5,4 mio. passagerer, det vil sige et tab på 25% siden 2015.

Bestyrelsen og Region Syddanmark har i denne periode fulgt udviklingen, men på grund af det fortsatte passagertab og den usikre fremtid efter Corona, er det ikke muligt på kort og mellemlang sigt at vende passagerudviklingen nok til, at det kan redde den økonomiske situation.

Konsekvenserne af at gennemføre en nettobesparelse på 15 mio. kr.

Som nævnt på mødet d. 27. januar 2022, har FynBus taget udgangspunkt i, at besparelsen skal ske ved at omdanne 3 ruter (rute 110/111, rute 130/131 og rute 920) til uddannelses- og pendlerruter. Omdannelsen sker ved på hverdage at fjerne afgangene tidligt om morgenen, midt på dagen og om aftenen. Desuden nedlægges alle afgangene i weekenden.

FynBus har indledt en dialog med forvaltningerne i de berørte kommuner med henblik på at vurdere om kommunerne sammen og hver for sig, kan tilvejebringe kompenserende tilbud.

Der er i bilag 2.2 nærmere redegjort for, hvor mange passagerer der vil blive berørt; fordelt på ruter og delstrækninger. I sagsfremstillingen fremlægges kun hovedtallene.

I bilag 2.2 opdeles de enkelte afgangene i tre hovedgrupper:

- "Grønne" afgangene er de afgangene, der påtænkes videreført som regional uddannelses- og pendlerbetjening. Afgrænsningen af disse afgangene tager udgangspunkt i, hvad det er muligt at køre, når der skal findes en besparelse på 15 mio. kr.
- "Gule" afgangene er afgangene, som tidsmæssigt ligger tæt op ad de "grønne" afgangene, og som derfor vil give kunderne en god betjening, hvis de videreføres (eksempelvis midt på dagen og først på aftenen) og eventuelt kan tilkøbes af kommunerne.

- "Røde" afgange er afgange på ydertidspunkter, hvor der generelt er de færreste passagerer, og hvor det under alle omstændigheder bør overvejes, om buskørsel er den mest effektive måde at tilvejebringe et tilbud om kollektiv trafik.

I nedenstående tabel ses det samlede passagertal på de nævnte tre ruter.

Tabellen er baseret på passagertal fra 2019. Det er endnu for usikkert at anvende 2021 tal, da der har været store udsving i bussernes anvendelse hen over året. FynBus vurderer i øjeblikket, at tallene i tabellerne kan være op til 10-15% lavere i en periode, efter Corona-pandemien er overstået. I uge 6-2022 var passagertallet på 76% af samme periode 2019, og der er fortsat en del personer, som er sygemeldt.

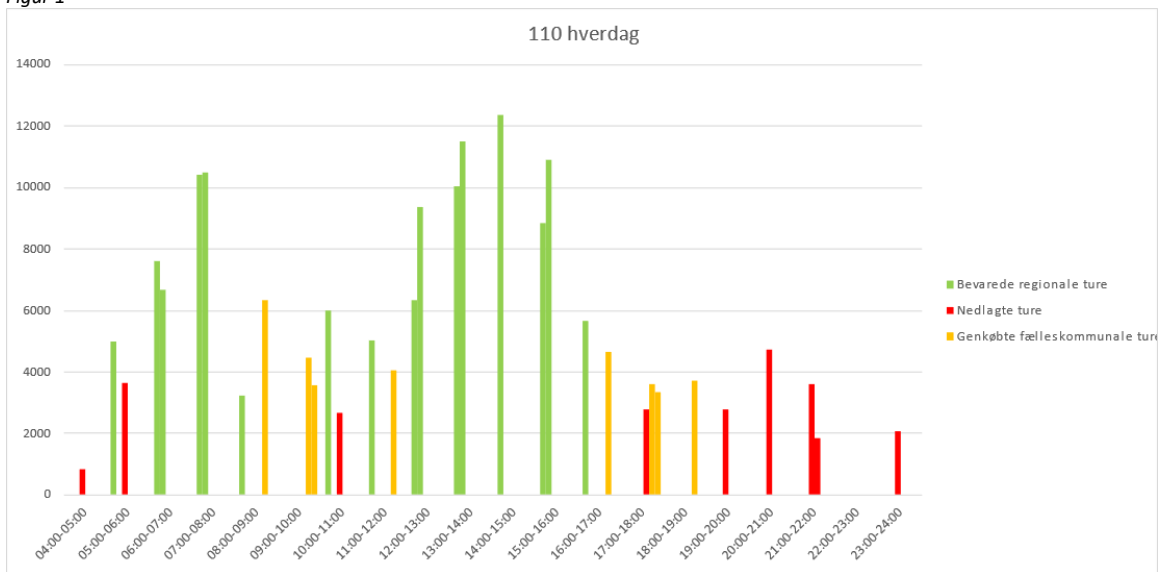
Tablet 1: Passagertal for hele 2019

Passagertal for hele 2019	Rute 110	Rute 111	Rute 130-131	Rute 920	I alt
Samlet passagertal	236.000	211.000	332.000	311.000	1.090.000
Passagertal på hverdage på regionalt bevarede ture (grønne ture)	130.000	125.000	208.000	112.000	575.000
Passagertal på hverdage på afgange, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	34.000	45.000	52.000	101.000	232.000
Passagertal på hverdage på afgange, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	25.000	15.000	24.000	57.000	121.000
Passagertal på weekenddage på afgange, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	27.000	19.000	25.000	23.000	94.000
Passagertal på weekenddage på afgange, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	20.000	7.000	23.000	18.000	68.000
Passagerer i alt der kan bevare deres ture (grønne og gule ture)	34.000	189.000	285.000	236.000	901.000
Passagerer i alt der mister deres tur (røde ture)	45.000	22.000	47.000	75.000	189.000

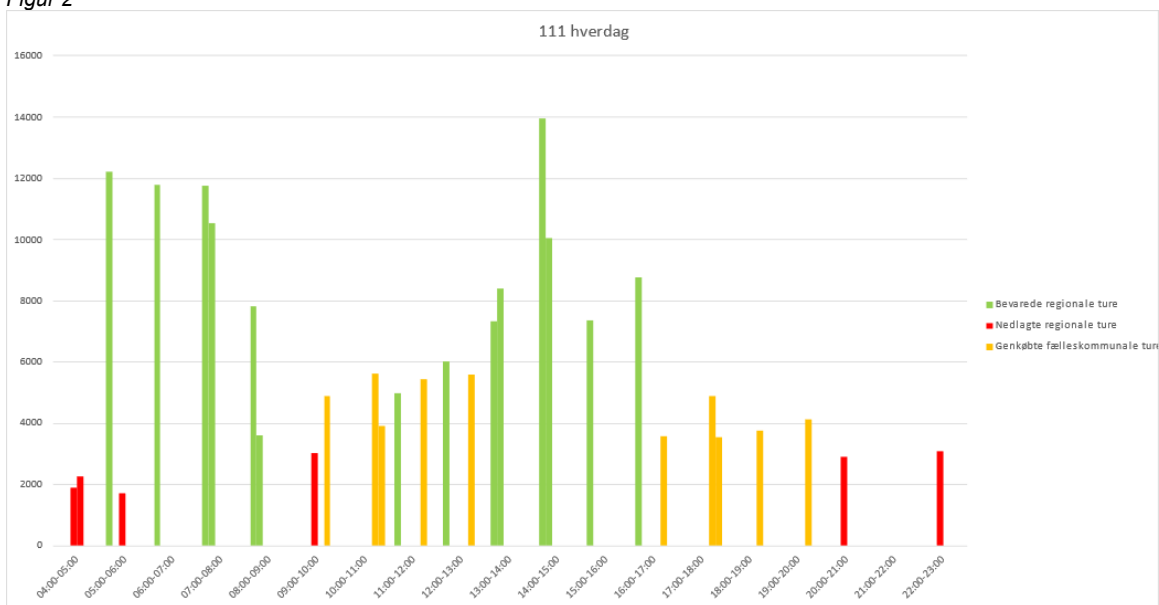
Der var i 2019 1,1 mio. passagerer på de tre ruter. Det anslås, at over 60 % af passagerne på hverdage fortsat vil blive betjent ved, at ruterne af Region Syddanmark videreføres som uddannelses- og pendleruter. Ca. 0,5 mio. rejser foregår på de "gule" og "røde" afgange.

Døgnfordelingen af passagererne på hverdag fremgår af nedenstående figurer. Figuren viser afgange i begge retninger.

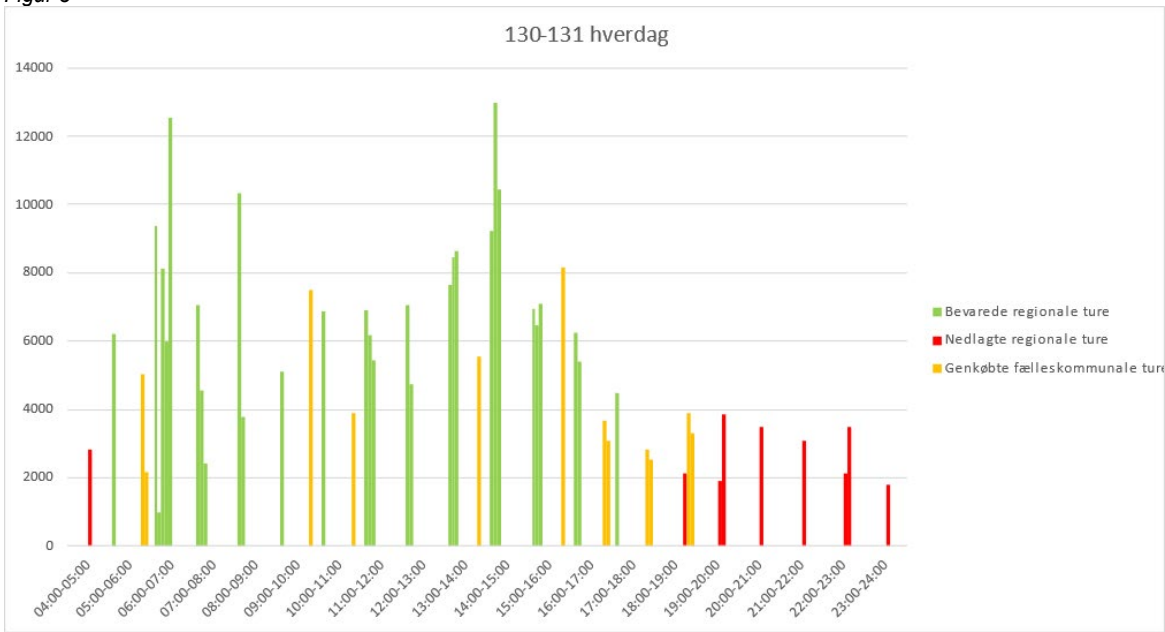
Figur 1



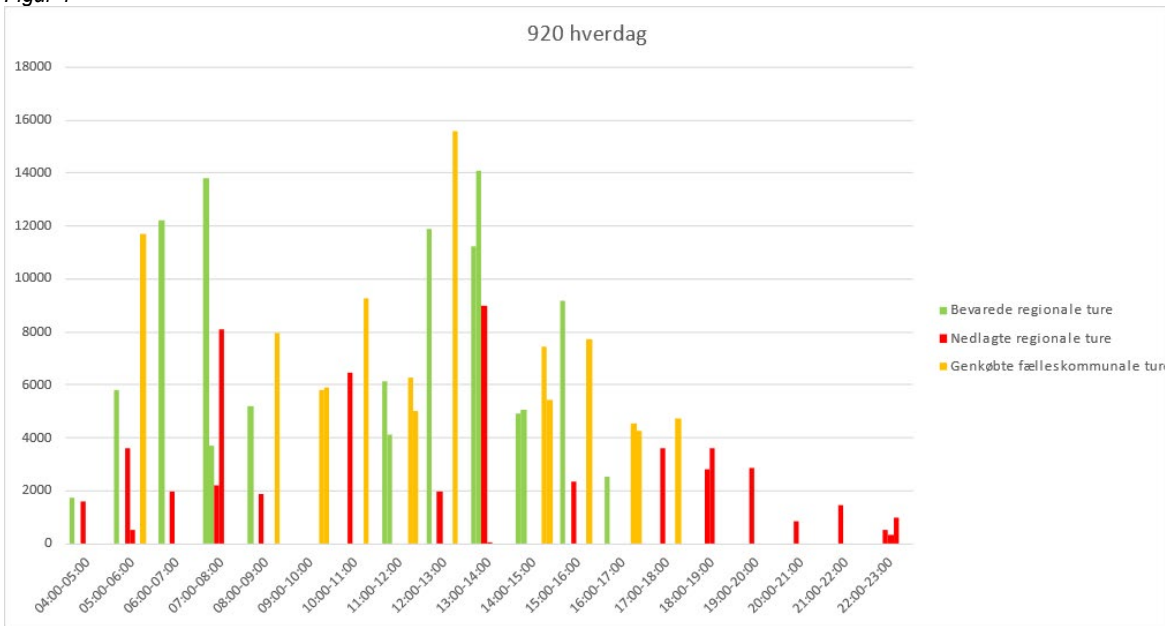
Figur 2



Figur 3



Figur 4



De grønne søjler viser de afgange, som tænkes opretholdt som regionalt finansieret kørsel.

De gule søjler viser afgange, som også har en del passagerer, og som vurderes mest relevant for kommunerne at tilkøbe, idet der også tages hensyn til ruternes logistikplanlægning.

De røde søjler viser afgange på ydertidspunkterne, typisk morgen og aften, hvor der overordnet set er de færreste passagerer.

Da FynBus gennem årene har optimeret kørslen og ruternes logistik, er der reelt kun få ture med fx under 5 passagerer i gennemsnit.

Det anslås, at hvis kommunerne betaler for "de gule" afgange, sikres det, at yderligere 25 % af rutens nuværende passagerer på hverdage vil kunne betjenes.

Den samlede kommunale udgift ved tilkøb af de "gule" afgange på både hverdage og i weekender anslås til i alt 7,4 mio. kr. årligt.

Hvis kommunerne vælger at tilkøbe de beskrevne afgange, vil de passagerer, der rejser på de røde afgang, blive fordelt således:

Tabel 2: Fordeling af passagerer, der mister afgang (røde ture)

Fordeling af passagerer, der mister afgang (røde ture)	Antal 2019
Morgen til kl. 09	31.000
Formiddag kl. 9-13	13.000
Eftermiddage kl. 13-18	20.000
Aften efter kl. 18	57.000
Weekend	68.000

Ruternes benyttelse er varieret og afhænger af del-strækninger og tidspunkter, men et generelt billede fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 3: Passagertal for hele 2019

Passagertal for hele 2019	I alt	Pr. dag	Pr. afgang
Samlet passagertal	1.090.000		
Passagertal på hverdage på regionalt bevarede ture (grønne ture)	575.000	2.300	30
Passagertal på hverdage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	232.000	928	21
Passagertal på hverdage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	121.000	484	11
Passagertal på weekenddage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	94.000	817	22
Passagertal på weekenddage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	68.000	591	11

Det ses, at der er ca. 21 passagerer pr. afgang på de gule afgang, der ligger uden for uddannelses- og pendlerafgang. Heraf vil ca. halvdelen være bybuspassagerer i Odense på ruterne 110, 111 og 130-131.

Der er ca. 11 passagerer pr. afgang på de røde afgang på hverdage.

På disse tidspunkter kan de være relevant at tilbyde en telerute-løsning baseret på flexbiler.

Telerute

FynBus har i forvejen et telerute tilbud, som kan anvendes på de nævnte regionale ruter. Det kunne i den forbindelse overvejes at omdøbe konceptet til "Flexrute", hvorved navnet vil være det samme som i nogle af de øvrige trafikelskaber.

Trafikelskaberne har harmoniseret de forskellige tilbud om kollektiv trafik inden for flextrafikken, dels af hensyn til en begrebsmæssig forenkling, og dels af hensyn til en mere rationel udvikling af FlexDanmarks IT-systemer.

Følgende tilbud findes i alle trafiksselskaber:

Plustur

En kunde kan blive kørt fra en selvvalgt adresse til et stoppested på eksempelvis en regional rute. Plustur er dermed en "tilbringer-ordning", som skal gøre det lettere at benytte kollektive busruter. I FynBus' område koster en Plustur 25 kr., og hvis man har et månedskort eller et ungdomskort, skal man ikke betale for turen.

Flextur

En kunde kan køre fra "dør til dør". Prisen er afhængig af rejsens længde (starttakst plus kilometertakst). Man kan ikke benytte månedskort eller ungdomskort som betaling.

Plustur og Flextur blev indført i FynBus i starten af 2020 som afløser for "Teletaxi". Med teletaxi kunne man køre fra "dør til dør" til samme takst som i den kollektive bustrafik, og man kunne betale med et månedskort eller ungdomskort. Teletaxi blev afskaffet, fordi tilbuddet var for attraktivt og dermed også for dyrt. Med teletaxi kunne man køre ad samme rute som bussen, hvis der ikke i forvejen afgik en bus.

Efter indførelse af Plustur og Flextur er det ikke længere muligt at køre med flexbiler mellem to stoppesteder, til bustakst, når bussen ikke kører.

Der findes dog enkelte undtagelser.

På den fælleskommunale rute 161/162 er der 6 telerute-afgange mellem Rosengårdscetret i Odense og Svindinge i Nyborg Kommune.

Disse afgange blev indført, da den regionale rute 161/162 blev nedlagt og overtaget af Odense, Nyborg, Faaborg-Midtfyn og Svendborg Kommuner som en fælleskommunal rute i 2011, og kommunerne ikke ønskede at finansiere afgange om aftenen og i weekenden.

Der er tilsvarende teleruter mellem Bøjden Færgehavn og Faaborg Rutebilstation samt Spodsbjerg Færgehavn og Svendborg Banegård. Køreplanen for de to nævnte ruter er baseret på færgernes sejlplan.

FynBus' nuværende telerute-løsninger er ikke tilgængelige på Rejseplanen.

Plustur, Flextur og Telerute er beskrevet nærmere i bilag 2.3.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1	<i>Oversigt over regional økonomi 2007 til 2021</i>
Bilag 2.2	<i>Regionale besparelser</i>
Bilag 2.3	<i>Plustur Flextur</i>

3. TRAFIKPLAN 2022-2025

Resumé:

Den tidligere bestyrelse godkendte den 10. december 2021 forslag til Trafikplan 2022-2025, med henblik på, at forslaget behandles i den nye bestyrelse, og efterfølgende sendes i høring i kommunerne og Region Syddanmark.

Bestyrelsen drøftede på mødet 27. januar 2022 forslag til Trafikplan 2022-2025.

Forslaget drøftes på mødet d. 25. februar 2022, men henblik på endelig godkendelse d. 15. marts 2022, og efterfølgende udsendes til høring.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 16. marts 2021 vedtog bestyrelsen den endelige proces for Trafikplan 2022-2025 med følgende hovedtidsplan:

Mar. 2021:	Bestyrelsen godkender plan for Trafikplan 2022-2025
Mar. – apr. 2021:	Administrative møder med ejerne
Maj 2021:	Faglige temamøder for administration og politikere
Juni - okt. 2021:	Oplæg til Trafikplan 2022-2025 udarbejdes og drøftes administrativt med ejerne
Nov. 2021:	Bestyrelsen præsenteres for oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. 2022:	Ny bestyrelse godkender endeligt oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. - maj 2022:	Officiel høring af oplæg til Trafikplan 2022-2025, hvor FynBus gerne deltager i politiske udvalgsmøder
Juni 2022:	Ny bestyrelse godkender Trafikplan 2022-2025

FynBus' tidligere bestyrelse har den 10. december 2021 vedtaget et forslag til Trafikplan 2022-2025, der er udarbejdet på baggrund af temamøder og input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt administrative møder med alle kommuner og Region Syddanmark.

Forslaget blev drøftet af den nye bestyrelse på mødet den 27. januar 2022.

I vedlagte Forslag til Trafikplan, bilag 3.1, er fokusområderne og de konkrete handlinger FynBus vil se på i planperioden beskrevet.

Fokusområderne er:

- FynBus og kollektiv trafik er klar til nye samfundsopgaver
- Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen
- Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling
- Kollektiv trafik skal være attraktiv for nye kunder
- Ny mobilitet på Fyn
- Det regionale busnet skal gentænkes
- Bustrafik i Odense, og de andre byer
- Kollektiv trafik i landområder

Der peges i Trafikplanen på følgende handlinger:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
- Vinde bilistkunder til kollektiv trafik

- Tilgængelighed – fysiske og psykiske udfordringer
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bussen og cyklen
- Et tidssvarende udbud af billetprodukter
- De rette salgskanaler
- Tættere på kunden

Høringsprocessen i foråret 2022 vil blive endeligt koordineret med ejerne, når mødekalenderne for de respektive politiske udvalg er fastlagt.

Det er fortsat forventningen, at Trafikplan 2022-2025 kan vedtages inden sommerferien 2022.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter forslag til Trafikplan 2022-2025, med henblik på godkendelse på bestyrelsesmødet den 15. marts 2022, og efterfølgende høring i kommunerne og Region Syddanmark

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1 *Forslag til Trafikplan 2022-2025*

SAGER TIL ORIENTERING:

4. STATUS PÅ UDVIKLING AF NY MAAS

Resumé:

Ny landsdækkende MaaS (Mobility as a Service) forventes færdigudviklet til kunderne i 2025, hvorefter det fysiske rejsekort afvikles.

Transportministeriet ønsker fremtidens digitale salgsplatform for hele den kollektive trafik, skal ejes og varetages af DSB, mens trafiksselskaberne og Metroselskabet ønsker en alternativ løsning.

Administrationen fremlægger status på udvikling af ny landsdækkende MaaS.

Sagsfremstilling:

Rejsekortet har i knapt 10 år været danskernes foretrukne rejsehjemmel. Der er i dag 3 mio. aktive Rejsekort. Danmark er et af de få lande i verden, hvor borgerne kan anvende en landsdækkende rejsehjemmel, på tværs af togoperatører og regionale trafiksselskaber. Rejseplanen har ligeledes været en stor succes og er en af de mest benyttede apps i Danmark.

I 2019 vedtog Folketinget en ændring af Lov om Trafiksselskaber, hvorefter Rejsekort A/S og Rejseplanen fusionerede til ét selskab, med det formål at etablere en landsdækkende MaaS (Mobility as a Service). Rejseplanen og Rejsekortet skal fusioneres til én app-baseret tjeneste, hvor også andre mobilitetsudbydere, som fx delebiler, samkørsel, taxi og fly kan indgå. Målet er, at kunden har mulighed for at planlægge, bestille og betale sin rejse i en kombination af forskellige transportformer via én app.

Det nye selskab Rejsekort & Rejseplan A/S har i efteråret 2021 færdiggjort en strategi- og handlingsplan, som skal sikre, at en løsning med rejsekort på mobiltelefonen og den i lovgivningen beskrevne funktionalitet leveres færdigudviklet til kunderne i 2025, og med en indledende fase hvor produktet lanceres med en begrænset funktionalitet allerede i 2022. Samtidig planlægges afviklingen af det fysiske rejsekort i sin nuværende form - "de blå punkter".

Strategi- og handlingsplanen er lavet med involvering af alle trafiksselskaberne i Danmark, DSB og Metroselskabet, eksterne rådgivere og eksperter, dialog med mulige MaaS-leverandører, samt internationale leverandører af mulige standardsystemer af mobilbaserede App-løsninger. Målet er at foretage internationale udbud af standardløsninger, som kan sikre velfungerende og markedsbaserede løsninger til kunderne i den kollektive transport i Danmark, som kan sikre en høj kundetilfredshed med fremtidens billet- og informationsløsninger. Vel og mærke løsninger, som er målrettet alle typer af kunder og deres forskellige behov.

Transportministeriet har vurderet, at planen er for dyr, og at det tager for lang tid, at få et nyt produkt ud til kunderne. På den baggrund er der nu foretaget en konsulentvurdering, og på baggrund heraf ønsker Transportministeriet, at fremtidens digitale salgsplatform for hele den kollektive trafik, skal ejes og varetages af DSB. Trafiksselskaberne og Metroselskabet finder, at rapporten hviler på et usikkert fagligt grundlag og ser med stor bekymring på dette fremtidsscenario.

Trafiksselskaberne og Metroselskabet har 2/3 af alle kunderne i den kollektive trafik, mens DSB har den resterende 1/3. Antallet af rejsetransaktioner er samlet set for trafiksselskaberne og Metroselskabet 25 gange større end hos DSB.

DSB's salgsstrategi, som understøttes af den eksisterende digitale salgsplatform (DSB-app), retter sig primært mod fjern- og regionaltog, som kun udgør ca. 14 % af det samlede antal passagerer i den kollektive trafik. S-tog henvender sig derimod til det samme kundeselement som Metroen og Movias busser i Hovedstaden, hvor der er fælles billetprodukter og salg på DOT-appen. Mindst 86% af alle rejser i den kollektive trafik er kortere lokale rejser - og endnu flere hvis man indregner korte rejser med DSB's fjern- og regionaltog.

Det vil derfor være uhensigtsmæssigt, hvis kommunerne og regionerne, gennem de regionale trafikselskaber, skal være afhængige af de forretningsmæssige interesser i DSB, og være afskåret fra at have fuld indflydelse på udviklingen og driften af en fælles platform.

Trafikselskaberne og Metroselskabet ser derfor, som udgangspunkt, kun to muligheder:

- 1) Det eksisterende samarbejde mellem trafikselskaberne, Metroselskabet og DSB fortsætter i Rejsekort & Rejseplan A/S, hvor Rejsekort & Rejseplan A/S leverer, driver og supporterer den nationale MaaS app.
- 2) Trafikselskaberne og Metroselskabet opbygger et samarbejde i eget regi, mens DSB fortsætter sit eget udviklingsspor i samarbejde med Transportministeriet. To landsdækkende apps øger ikke overskueligheden for kunderne.

Af hensyn til kunderne skal billetprodukterne i begge tilfælde kunne benyttes i både bus, tog og metro. Situationen vil da udvikle sig i forhold til i dag, hvor rejsekortet suppleres med lokale app-baserede billetprodukter, men hvor man fremover må forvente et stigende salg på trafikselskabernes og Metroselskabets egen fælles app.

Det er især på tre områder afgørende, at trafikselskaberne og Metroselskabet har fuld indflydelse:

- For trafikselskaberne og Metroselskabet er det nødvendigt, at have fokus på de korte, lokale og regionale rejser og særprodukter, såsom mængderabat og kvalitetstillæg mv.
- For trafikselskaberne er det nødvendigt, at flextrafikken er en effektivt integreret del af den samlede kollektive transport, så bus- og flexkunderne kan få en sømløs betjening – især af hensyn til mobiliteten i tyndt befolkede områder.
- Trafikselskaberne og Metroselskabet har brug for direkte adgang til egne kundedata (rejse-, trafik- og salgsdata), bl.a. af hensyn til en effektiv indtægtsdeling og markedsindsigt til brug for drift og udvikling af lokalt og regionalt finansieret kollektive transport.

Trafikselskaberne og Metroselskabet vurderer, at en udvikling i DSB-regi af den samme funktionalitet, som allerede er planlagt af Rejsekort & Rejseplan A/S, i sidste ende vil koste ca. det samme. Selskaberne vurderer også, at det er tvivlsomt, om DSB vil kunne levere en færdig løsning hurtigere end planlagt af Rejsekort & Rejseplan A/S. Hertil kommer en betydelig usikkerhed om den fremtidige styring og ledelse af den fælles IT-baserede infrastruktur.

Trafikselskaberne og Metroselskabet mener derfor, at det vil være til stor skade for kunderne og samarbejdet, der er etableret på tværs af aktørerne i den kollektive transport, hvis ikke der holdes fast i en fælles landsdækkende løsning.

Samtidig har trafikselskaberne og Metroselskabet forståelse for, at DSB har særlige kommercielle interesser i forhold til det begrænsede marked for fjern- og regionaltog, og opfordrer DSB til at fortsætte udviklingen af

egen app til dette specifikke formål, og fortsætte det gode og konstruktive samarbejde om en fælles landsdækkende løsning rettet mod de lokale og regionale kunder, som udgør rygraden i den kollektive trafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

5. INTRODUKTION

Resumé:

Administrationen har forberedt en introduktion for FynBus' nye bestyrelse om FynBus og FynBus' forretningsområde.

Sagsfremstilling:

Introduktion til FynBus fortsætter efter det introduktionsprogram, administrationen har forberedt. Introduktionen vil bl.a. omhandle FynBus' opgaver og forretningsområde, visioner og strategiplaner. Endvidere vil FynBus' historik og udvikling, økonomiske og aktivitetsmæssige nøgletal, lovgrundlag, vedtægter og forretningsorden indgå i introduktionen.

Administrationen vil i mødet nærmere orientere om:

- kunder og markedsføring,
- økonomi og nøgletal for bus-området,
- drift og kvalitet på bus-området,
- billetter og salgskanaler.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

6. MEDDELELSER

- Flextrafik
 - Region Syddanmark ønsker serviceeftersyn af flextrafik
 - Spørgsmål fra Transportministeren vedr. flextrafik
 - Aktindsigt fra DR-Nyhederne vedr. løn og ansættelsesvilkår i flextrafik

- Statslig kompensation for COVID-19 i 2022

7. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Vedtægter for Trafikselskabet FynBus

af 20. august 2020

Præambel

Region Syddanmark etablerer et trafikselskab, der dækker Assens Kommunes, Faaborg-Midtfyn Kommunes, Kerteminde Kommunes, Langelands Kommunes, Middelfart Kommunes, Nordfyns Kommunes, Nyborgs Kommunes, Odense Kommunes og Svendborg Kommunes område.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er FynBus

Stk. 2. Selskabet er beliggende i Odense Kommune.

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt. Der afholdes ekstraordinært repræsentantskabsmøde, når 3 kommuner har fremsat skriftlig anmodning herom.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på 11 medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet i Region Syddanmark, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og 8 udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

Stk. 2. Selskabet har ansøgt Transport- og Boligministeriet om tilladelse til udvidelse af selskabets bestyrelse på baggrund af lov om trafikkselskaber § 2, stk. 1, 3. pkt. Ansøgningen blev godkendt pr. 16. marts 2020, hvormed alle deltagende kommuner er repræsenteret i selskabets bestyrelse.

Selskabet ledes herefter af en bestyrelse på 11 medlemmer.

§ 15. Udgået.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, stk. 1.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoet, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, stk. 4.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikelskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

- 1) retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 4
- 2) årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28, 29 og 30, stk. 2,
- 3) forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
- 4) takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
- 5) rejseregler,
- 6) trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
- 7) udbudsstrategier,
- 8) regler for individuel handicapørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
- 9) overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
- 10) medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
- 11) kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
- 12) fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
- 13) udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
- 14) valg af sagkyndig revision,
- 15) forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
- 16) sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk. 2. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 3. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 4. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Ankestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Tegningsregel

§ 33. Selskabet tegnes af bestyrelsens formand eller næstformand i forening med selskabets direktør eller af den samlede bestyrelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 34. Vedtægten træder i kraft den 20. august 2020.

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transportministeren og indenrigs- og boligministeren.



Forretningsorden for bestyrelsen for Trafikselskabet FynBus

af ~~20. august 2020~~ 25. februar 2022

I medfør af § 18 i vedtægter af 20. august 2020 fastsættes denne forretningsorden for bestyrelsen for FynBus ("Selskabet").

1. Bestyrelsen

1.1 På det første møde i en funktionsperiode vælger bestyrelsen sin formand og næstformand.

1.2 I formandens fravær udøver næstformanden de beføjelser, som i denne forretningsorden er tillagt formanden.

1.3 Når formanden får meddelelse om eller på anden måde kendskab til, at et bestyrelsesmedlem vil være forhindret i at varetage sit hverv i en forventet periode af mindst 1 måned, indkaldes kommunens/regionens suppleant til repræsentantskabet/bestyrelsen til det førstkommende møde i bestyrelsen. Når medlemmet på ny kan varetage sit hverv, udtræder suppleanten af bestyrelsen.

1.4 Selskabets direktion fungerer som sekretariat for bestyrelsen.

2. Bestyrelsens opgaver

2.1 Bestyrelsen har det overordnede ansvar for Selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

2.2 Bestyrelsen skal sikre, at Selskabet drives i overensstemmelse med lovgivningen og vedtægterne.

2.3 Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om forhold, som er omfattet af vedtægternes § 23.

2.4 Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

3. Bestyrelsesmøder

3.1 Bestyrelsen afholder som udgangspunkt møde 1 gang om måneden.

3.2 På bestyrelsesmødet i december og på det første møde i en funktionsperiode fastsættes mødedatoer for det kommende år.

3.3 Ekstraordinære bestyrelsesmøder afholdes efter formandens bestemmelse, eller når det begæres af 3 bestyrelsesmedlemmer eller af revisor. Ekstraordinære bestyrelsesmøder indkaldes skriftligt og – så vidt muligt – med mindst 8 dages varsel.

3.4 Formanden leder bestyrelsesmøderne.

4. Dagsorden

4.1 Forslag til dagsorden for ordinære møder skal sendes til Selskabet eller formanden i så god tid, at emnet kan optages på dagsordenen.

4.2 Forslag til dagsorden for ekstraordinære møder skal sendes til Selskabet eller formanden senest 3 dage efter, at indkaldelsen er udsendt.

4.3 Dagsorden med bilag sendes senest 4 dage før et bestyrelsesmøde til medlemmerne. Dog kan en tillægsdagsorden i helt særlige tilfælde sendes til bestyrelsen, således at den er medlemmerne i hænde senest et døgn inden mødets afholdelse.

4.4 Dagsorden sendes til orientering til regionen og de 9 kommuner.

4.5 Dagsordenen offentliggøres i overensstemmelse med den af bestyrelsen vedtagne kommunikationsstrategi.

5. Beslutninger

5.1 Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutninger.

5.2 Beslutninger træffes ved stemmeflertal, medmindre andet følger af lovgivningen eller af vedtægterne.

5.3 Beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab kræver 2/3 flertal, jf. dog vedtægternes § 20, 3. punktum.

5.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af Selskabet, jf. vedtægternes § 19, 2. punktum.

5.5 Formanden kan på bestyrelsens vegne afgøre almindelige løbende sager, der ikke tåler opsættelse eller giver anledning til tvivl.

6. **Bestutningsprotokol**Referat

6.1 Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokolet referat, der umiddelbart efter hvert mødet underskrives godkendes via First Agenda af de medlemmer, der har deltaget i mødet.

6.2 Et medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort indført i beslutningsprotokollen-referatet og ved sager, som skal behandles af en anden myndighed, kræve, at myndigheden gøres bekendt med indholdet af protokollen referatet. Medlemmet kan, ved sagens fremsendelse til myndigheden, ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt.

6.3 Senest 14 dage efter mødets afholdelse sendes udskrift af beslutningsprotokollen-referatet til orientering til regionen og de 9 kommuner.

6.4 Bestyrelsesprotokollen-Referatet offentliggøres i overensstemmelse med den af bestyrelsen vedtagne kommunikationsstrategi.

7. Underudvalg

7.1 Bestyrelsen kan nedsætte underudvalg og arbejdsgrupper til varetagelse af særlige opgaver og arbejdsområder. Bestyrelsen bestemmer i det enkelte tilfælde sammensætningen af udvalget eller arbejdsgruppen.

8. Offentlighed

8.1 Bestyrelsens møder er lukkede.

8.2 Bestyrelsen kan tillade personer, der er ansat af Selskabet, at overvære behandlingen af sager for lukkede døre. Bestyrelsen kan tillade andre personer at overvære en sags behandling for lukkede døre, når det har betydning for sagens behandling.

9. Habilitet

9.1 Et medlem skal underrette formanden, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om bestyrelsesmedlemmets habilitet.

9.2 Bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt et medlem har en sådan interesse i en sag, at bestyrelsesmedlemmet er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen.

10. Meddelelser

10.1 Meddelelser til bestyrelsens medlemmer kan ske ved elektronisk post.

10.2 Medlemmerne skal oplyse elektronisk postadresse til Selskabet og løbende ajourføre denne.

11. Ikrafttræden

11.1 Forretningsordenen træder i kraft ved vedtagelsen.

Således vedtaget på Selskabets bestyrelsesmøde den ~~20. august 2020~~ 25. februar 2022

Bestyrelsen

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Udviklingen i udgifter og indtægter på de regionale ruter

2007-2021

Udvikling, Regionale ruter, årets priser, mio.	R-2007	R-2008	R-2009	R-2010	R-2011	R-2012	R-2013	R-2014	R-2015	R-2016	R-2017	R-2018	R-2019	R-2020	FR-2021
Bruttoudgifter, kontrakt, mio. kr.	185,9	201,4	218,8	197,4	184,3	186	189,1	197,4	204,7	203,3	182,6	188,4	188,2	190,9	197,1
Passagerindtægter, mio. kr.	-140	-136,5	-142,7	-132,5	-112,2	-121,2	-121,5	-126,8	-126,9	-124,8	-126,9	-111,3	-105,6	-108,8	-113,8
Fællesudgift og telekørsel	22,4	21,8	26,6	31,9	28,3	27,2	28,1	28,6	29,3	33	36,6	35,2	36,3	37,1	38,4
Netto udgifter i fht rammen, mio. kr.	68,3	86,7	102,7	96,8	100,4	92	95,7	99,2	107,1	111,5	92,3	112,3	118,9	119,2	121,7
Ekstraordinær ramme												9,3	10,6		
Ordinær ramme, mio. kr.	65,8	75,2	92,5	90,2	80,9	94,8	99,1	99,6	100,6	102,2	102	104,5	111,2	108,8	113,8
Ramme, mio. kr.	65,8	75,2	92,5	90,2	80,9	94,8	99,1	99,6	100,6	102,2	102	113,8	121,8	108,8	113,8
overskud/underskud, mio. kr.	-2,5	-11,5	-10,2	-6,6	-19,5	2,8	3,4	0,4	-6,5	-9,3	9,7	1,5	2,9	-10,4	-7,9
Køreplantimer i 1.000	383	385	379	318	248	249	250	253	256	264	257	259	254	255	255
Antal passagerer, mio.	7,0	6,3	6,8	6,7	6,1	6,6	7,0	7,1	7,2	7,0	5,9	5,6	5,5	3,6	3,3

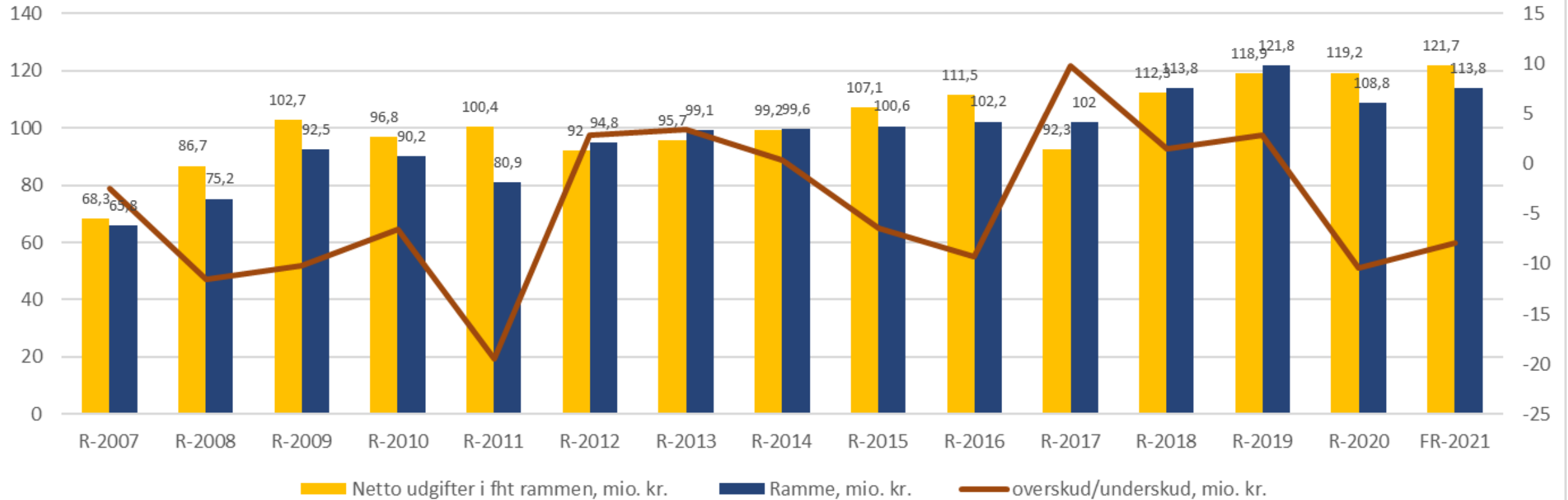
Hovedtal, i årets priser.

Bemærkninger på den næste slide.

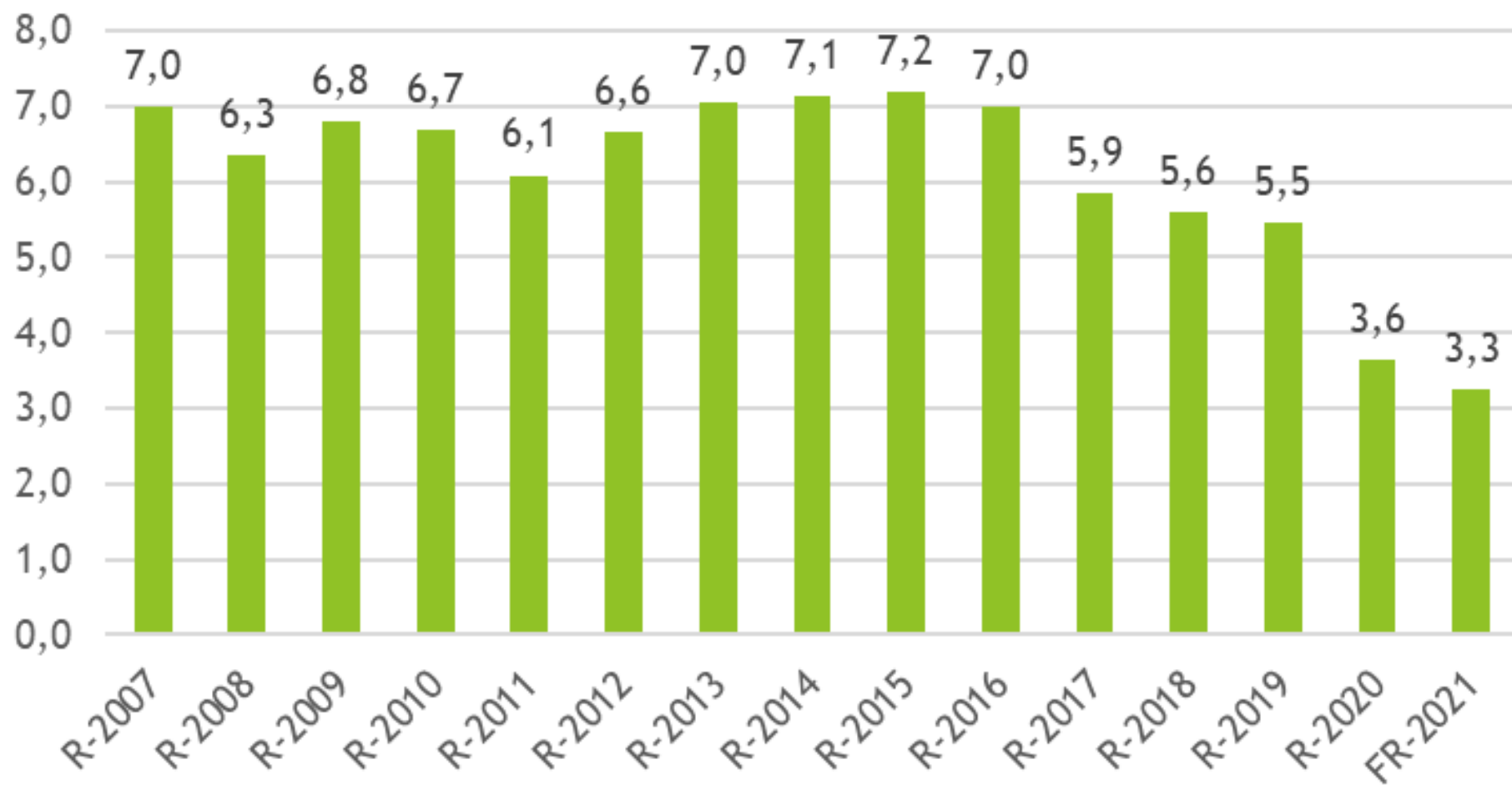
Bemærkninger til udviklingen i den regionale ruteøkonomi, 2007-2019.

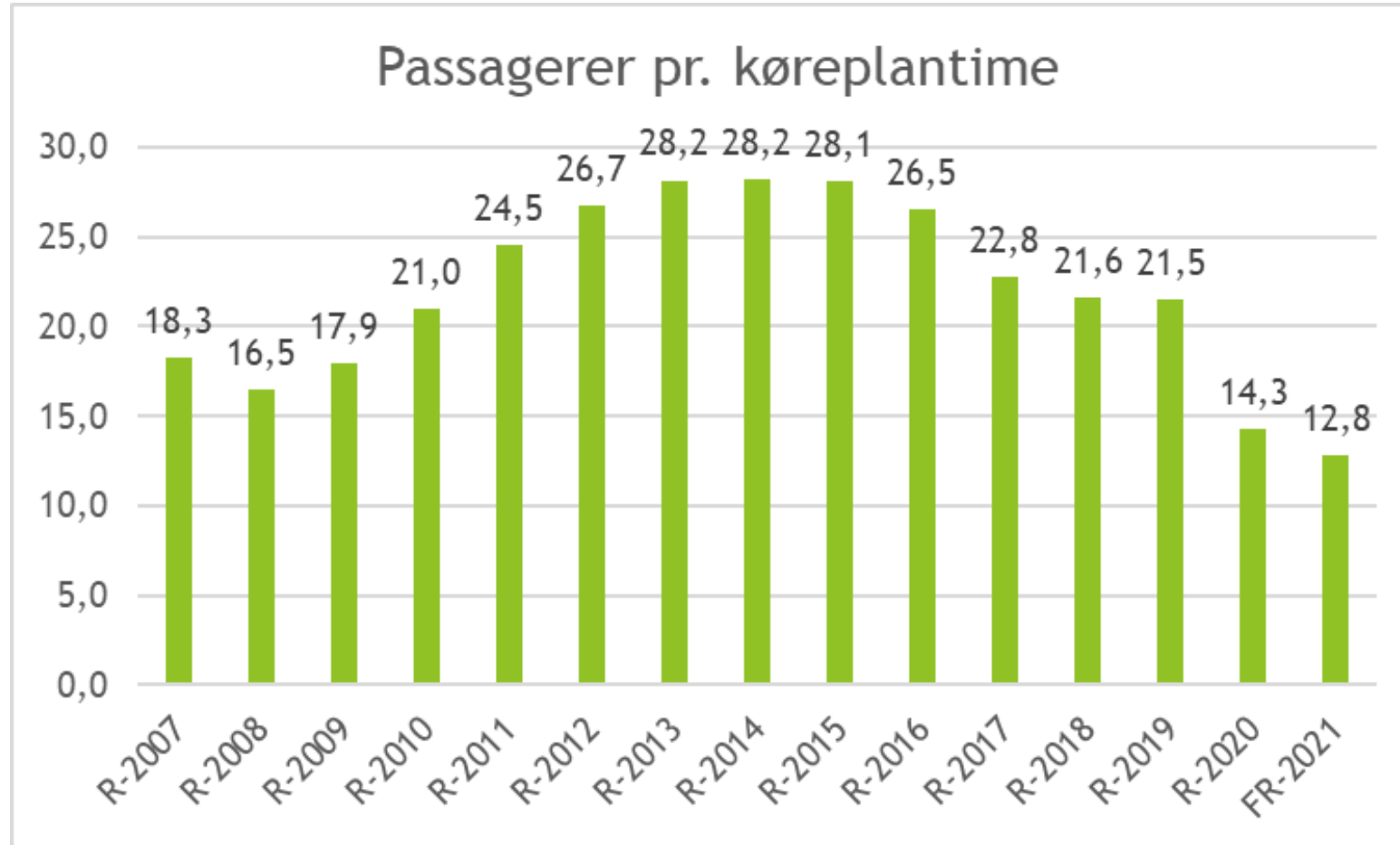
1. Allerede fra FynBus' start i 2007, og frem til 2011 var det underskud på driften, i forhold til regionens tilskud. Primært på grund af stigende kontraktudgifter.
2. Fra 2009-2011 blev gennemført en meget kraftig reduktion i kørslen, fra 385.000 til 248.000 køreplantimer (36%).
3. Reduktionen betød et fald i passagerindtægter fra 142,7 mio. kr. til 112,2 mio. kr.
4. Passagertallet faldt med 10%, fra 6,8 mio. i 2009, til 6,1 mio. passagerer i 2011.
5. I årene efter reduktionen i driften, steg passagertallet imidlertid igen.
6. Fra lavpunktet i 2011 til 2013 steg passagertallet med 10% til 7,0 mio. Stigningen fortsatte frem til 2015, men er faldet siden da til omkring 3 mio. (Corona). I 2019 var der 5,4 mio. passagerer.
7. På grund af besparelsen i 2011, og det stigende passagertal i de efterfølgende år, lykkedes det at opnå et lille årligt overskud på driften.
8. I 2015 var der underskud igen. Underskuddet fortsatte i 2016, og blev forstærket af et begyndende tab af passagerer.
9. FynBus besluttede at udbyde kontrakten, i stedet for at forlænge. TideBus fik en 8-årig kontrakt med start i 2017. Kontrakten medførte en årlig besparelse på driften på 24 mio. kr. (samt yderligere 13,5 mio. kr. årligt i 2024 og 2025).
10. Besparelsen vendte et underskud på 9,3 mio. kr. i 2016 til et overskud på 9,7 mio. kr. i 2017.
11. Antallet af køreplantimer blev øget med ca. 7.000 timer fra 2015 til 2016, som følge af længere køretider, på grund af letbanebyggeriet.
12. Passagerindtægterne faldt med ca. 22 mio. kr., fra 2017 til 2019. Det resulterende underskud blev dækket ind af Region Syddanmark med ca. 20 mio. kr., fordelt på 2018 og 2019.

Udviklingen regional ramme og nettoudgifter, løbende priser



Antal passagerer på regionale ruter, mio.





Passagertal pr. køreplantime er udtrykt for hvor effektivt busser anvendes.

Udvikling fra 2007-2021

Udvikling, Regionane ruter, årets priser, mio. kr	R-2007	R-2008	R-2009	R-2010	R-2011	R-2012	R-2013	R-2014	R-2015	R-2016	R-2017	R-2018	R-2019	R-2020	FR-2021
Bruttoudgifter, kontrakt, mio. kr.	185,9	201,4	218,8	197,4	184,3	186	189,1	197,4	204,7	203,3	182,6	188,4	188,2	190,9	197,1
Passagerindtægter, mio. kr.	-140	-136,5	-142,7	-132,5	-112,2	-121,2	-121,5	-126,8	-126,9	-124,8	-126,9	-111,3	-105,6	-108,8	-113,8
Fællesudgift og telekørsel	22,4	21,8	26,6	31,9	28,3	27,2	28,1	28,6	29,3	33	36,6	35,2	36,3	37,1	38,4
Netto udgifter i fht rammen, mio. kr.	68,3	86,7	102,7	96,8	100,4	92	95,7	99,2	107,1	111,5	92,3	112,3	118,9	119,2	121,7
Ekstraordinær ramme												9,3	10,6		
Ordinær ramme, mio. kr.	65,8	75,2	92,5	90,2	80,9	94,8	99,1	99,6	100,6	102,2	102	104,5	111,2	108,8	113,8
Ramme, mio. kr.	65,8	75,2	92,5	90,2	80,9	94,8	99,1	99,6	100,6	102,2	102	113,8	121,8	108,8	113,8
overskud/underskud, mio. kr.	-2,5	-11,5	-10,2	-6,6	-19,5	2,8	3,4	0,4	-6,5	-9,3	9,7	1,5	2,9	-10,4	-7,9
Køreplantimer	383.000	385.000	379.000	318.000	248.000	249.000	250.000	253.000	256.000	264.000	257.000	259.000	254.000	255.000	255.000
Antal passagerer	7.002.465	6.347.584	6.802.000	6.672.000	6.084.000	6.647.000	7.039.000	7.134.000	7.192.000	6.994.000	5.853.000	5.589.000	5.452.000	3.641.000	3.260.000
Kr pr. køreplantime	485	523	577	621	743	747	756	780	800	770	711	727	741	749	773

Bemærkninger til tabellen:

Regnskabsår med underskud

Effekt på bruttoudgifter af reduktion på 34% i 2010-2011

Passagertab på 0,7 mio, afløst af stigning på 1,1 mio, fra 2009-2015

Effekt af ny kontrakt i 2017

Ekstraordinære regionale tilskud i 2018 og 2019

BILAG 2.2

BESPARELSER REGIONALE RUTER, KONSEKVENSER

GENNEMGANG AF DE ENKELTE RUTER

DATAFORUDSÆTNINGER PASSAGERTAL

Passagerdata er baseret rejser med rejsekortprodukter i 2019, hvor der er foretaget både check ind og check ud. Udover rejsekortrejser med check ind og check ud er der rejser, hvor der ikke checkes ud, hvor der rejses med andre billettyper som mobilbillet, DSB billetter, gratis børn mv.

Der foretages derfor en opregning til fuldt årligt passagertal ved hjælp af følgende opregningsfaktorer, der viser forskellen mellem rejser registreret på rejsekort, sammenlignet med rejser registreret med optiske dørtællere.

	Rute 110	Rute 111	Rute 130-131	Rute 920
Faktor for opregning af rejsekortrejser med Check ind/Check ud	1,95	2,14	2,47	2,05

Der regnes på årsbasis med 250 hverdage, 53 lørdage og 62 søn- og helligdage. Aktuelt passagerniveau i 2021 (aug.-nov.) ligger på 78 % af 2019 niveau

OPDELING AF REGIONALE AFGANGE

De enkelte afgang på ruterne kan opdeles i tre hovedgrupper:

- ”Grønne” afgang, er de afgang der påtænkes videreført som regional uddannelses- og pendlerbetjening. Afgrænsningen af disse afgang tager udgangspunkt i de regionale servicemål og hvad det er muligt at køre, når der skal findes en besparelse på 15 mio. kr.
- ”Gule” afgang, er afgang med god pasagermængde som tidsmæssigt ligger tæt op ad de ”grønne” afgang, og som derfor vil give kunderne en god betjening, hvis de videreføres (eksempelvis midt på dagen og først på aftenen), og eventuelt kan tilkøbes af kommunerne.
- ”Røde” afgang, er typisk afgang på ydertidspunkter, hvor der generelt er de færreste passagerer, og hvor det under alle omstændigheder bør overvejes om ruteplanlagt buskørsel er den mest effektive måde at tilvejebringe et tilbud om kollektiv trafik. —

BERØRTE REJSER RUTE 110, HVERDAGE

”GULE” OG ”RØDE” AFGANGE FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 110	Hverdag		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	58.732	236	17	13,9
- heraf lokalt i Odense Kommune	31.091	125	17	7,3
- heraf lokalt i Assens Kommune	5.973	24	17	1,4
- heraf strækningen Assens-Ebberup-Haarby	5.392	22	17	1,3
- heraf øvrige relationer internt i Assens	581	2	17	0,1
- heraf regionale rejser Assens Kommune-Odense Kommune	10.716	43	17	2,5
-heraf relationen Assens zone-Odense Kommune	2.970	12	17	0,7
-heraf relationen Haarby zone-Odense Kommune	6.265	25	17	1,5
-heraf øvrige relationer Assens Kommune-Odense Kommune	1.481	6	17	0,3
- heraf øvrige regionale rejser Assens Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	14.626	59	17	3,5
-heraf relationen Haarby zone-øvrige kommuner (ekskl. Odense)	5.359	22	17	1,3
-heraf relationen Assens Kommune (ekskl. Haarby zone)-øvrige kommuner (ekskl. Odense)	9.266	37	17	2,2

I alt 58.800 passagerer mister tur, svarende til 13,9 pr. afgang

53 % af de berørte passagerer foretager interne rejser i Odense Kommune

10 % af de berørte passagerer foretager interne rejser i Assens Kommune

Assens Kommune berøres af 124 rejser pr. hverdag og Odense Kommune berøres af 164 rejser pr. hverdag

De største delstrækninger er Haarby-Odense og Assens-Haarby

BERØRTE REJSER RUTE 110, WEEKEND

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 110	Weekend		Afgange pr. dag	Mistede pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	48.043	414	24	17,3
- heraf lokalt i Odense Kommune	25.155	217	24	9,0
- heraf lokalt i Assens Kommune	3.044	26	24	1,1
- heraf strækningen Assens-Ebberup-Haarby	2.767	24	24	1,0
- heraf øvrige relationer internt i Assens	277	2	24	0,1
- heraf regionale rejser Assens Kommune-Odense Kommune	9.200	79	24	3,3
-heraf relationen Assens zone-Odense Kommune	2.204	19	24	0,8
-heraf relationen Haarby zone-Odense Kommune	5.172	45	24	1,9
-heraf øvrige relationer Assens Kommune-Odense Kommune	1.824	16	24	0,7
- heraf øvrige regionale rejser Assens Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	7.898	32	24	1,3
-heraf relationen Haarby zone-øvrige kommuner (ekskl. Odense)	3.344	29	24	1,2
-heraf relationen Assens Kommune (ekskl. Haarby zone)-øvrige kommuner (ekskl. Odense)	4.554	39	24	1,6

I alt 48.000 passagerer mister tur, svarende til 17,3 passagerer pr. afgang

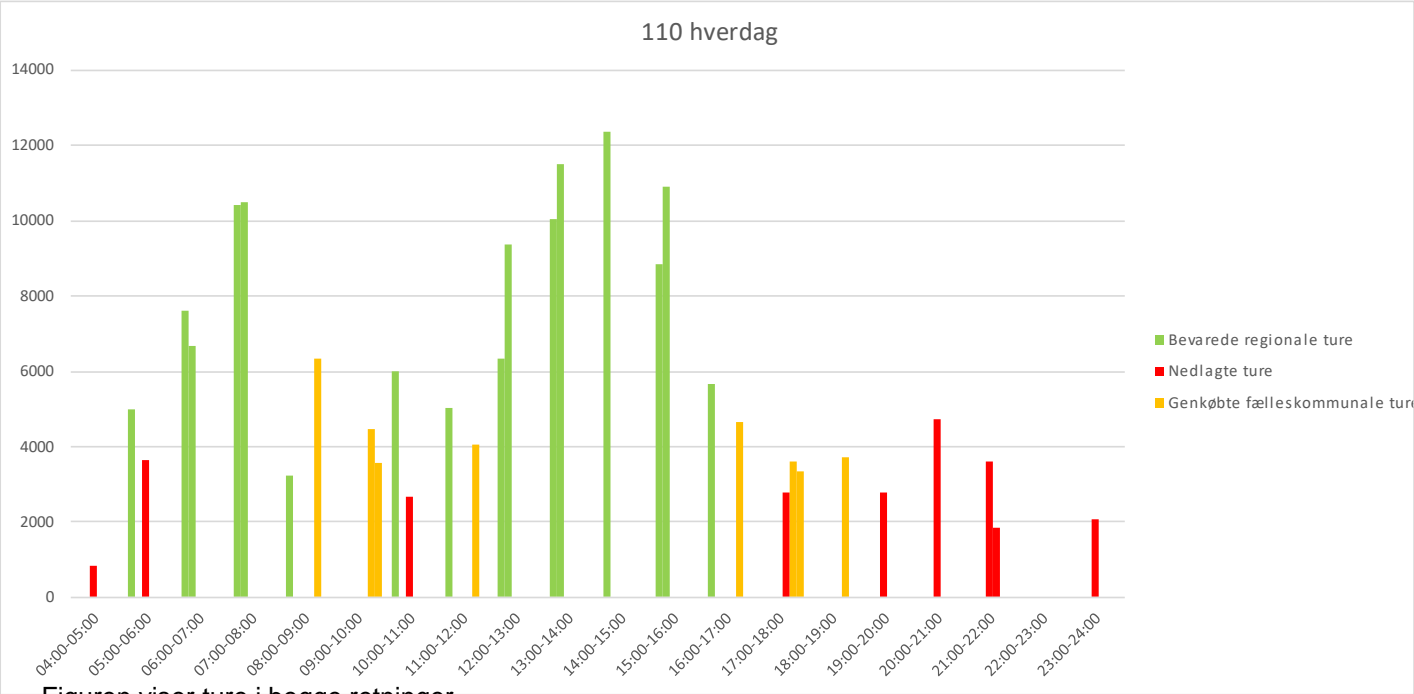
52 % af de berørte passagerer foretager interne rejser i Odense Kommune

6 % af de berørte rejser foretager interne rejser i Assens Kommune

Assens Kommune berøres af 174 rejser pr. weekenddag og Odense Kommune berøres af 298 rejser pr. weekenddag

De største delstrækninger er Haarby-Odense og Assens-Haarby

DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSE RUTE 110, HVERDAGE



Figuren viser ture i begge retninger

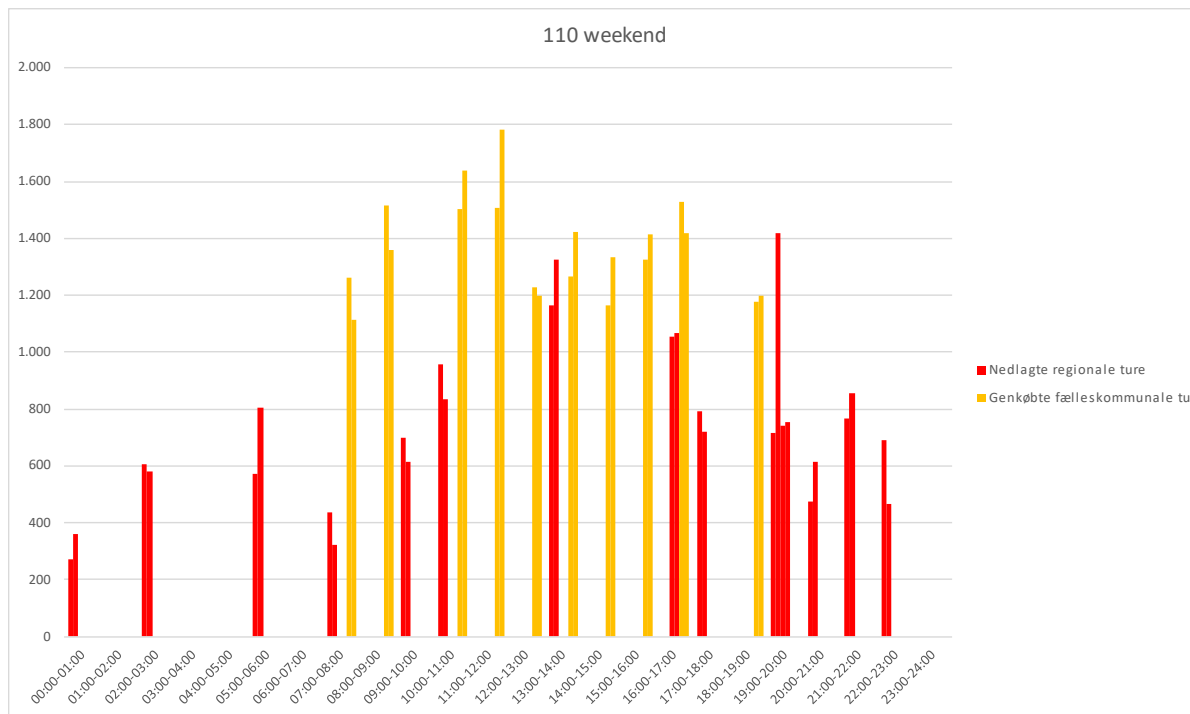
16 grønne afgange tilgodeser 130.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 32,5 passagerer pr. afgang)

8 gule afgange tilgodeser 34.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 17 passagerer pr. afgang)

9 røde afgange rammer 25.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 11 passagerer pr. afgang)



DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSE RUTE 110, WEEKEND



Figuren viser ture i begge retninger

20 gule afgange tilgodeser 27.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 23 passagerer pr. afgang)

28 røde afgange rammer 21.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 13 passagerer pr. afgang)



ØKONOMI VED GENKØB RUTE 110, HVERDAGE

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgange på rute 110 på hverdage koster budgetmæssigt i alt 1,1 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 110, hverdag	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Grønne afgange	130.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgange	34.000	0,6	0,5	1,1
Røde afgange	25.000	0,0	0,0	0,0
I alt	199.000	0,6	0,5	1,1

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 110, WEEKEND

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 110 i weekender koster budgetmæssigt i alt 0,4 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter

Rute 110, weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Gule afgangene	27.000	0,2	0,2	0,4
Røde afgangene	21.000	0,0	0,0	0,0
I alt	48.000	0,2	0,2	0,4

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 110, HVERDAGE+WEEKEND

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 110 på hverdage og i weekender koster budgetmæssigt i alt 1,5 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 110, hverdag+weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Grønne afgangene	130.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgangene	61.000	0,8	0,7	1,5
Røde afgangene	46.000	0,0	0,0	0,0
I alt	237.000	0,8	0,7	1,5

BERØRTE REJSER RUTE 111, HVERDAGE

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 111	Hverdag		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	60.332	241	16	15,1
- heraf lokalt i Odense Kommune	30.378	122	16	7,6
- heraf lokalt i Faaborg Kommune	11.912	48	16	3,0
- heraf strækningen Faaborg-Korinth-Vester Hæsinge	4.147	17	16	1,0
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	7.765	31	16	1,9
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Odense Kommune	13.635	55	16	3,4
-heraf relationen Allested zone-Odense Kommune	4.046	16	16	1,0
-heraf relationen Nr. Broby zone-Odense Kommune	3.466	14	16	0,9
-heraf øvrige relationer Faaborg Kommune-Odense Kommune	6.123	24	16	1,5
- heraf øvrige regionale rejser Faaborg Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	25.775	103	16	6,4

I alt 60.300 passagerer mister tur, svarende til 15,1 passagerer pr. afgang

50 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Odense Kommune

20 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune berøres af 205 rejser pr. hverdag og Odense Kommune berøres af 176 rejser pr. hverdag

De største delstrækninger er Nr. Broby-Allested-Odense og Faaborg-Vester Hæsinge

BERØRTE REJSER RUTE 111, WEEKEND

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 111	Weekend		Afgange pr. dag	Mistede pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	26.304	229	12	19,1
- heraf lokalt i Odense Kommune	13.440	117	12	9,7
- heraf lokalt i Faaborg Kommune	3.189	28	12	2,3
- heraf strækningen Faaborg-Korinth-Vester Hæsinge	1.121	10	12	0,8
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	2.068	18	12	1,5
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Odense Kommune	6.933	60	12	5,0
- heraf relationen Allested zone-Odense Kommune	2.013	18	12	1,5
- heraf relationen Nr. Broby zone-Odense Kommune	2.210	19	12	1,6
- heraf øvrige relationer Faaborg Kommune-Odense Kommune	2.711	24	12	2,0
- heraf øvrige regionale rejser Faaborg Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	7.392	64	12	5,4

I alt 26.300 passagerer mister tur, svarende til 19,1 pr. afgang

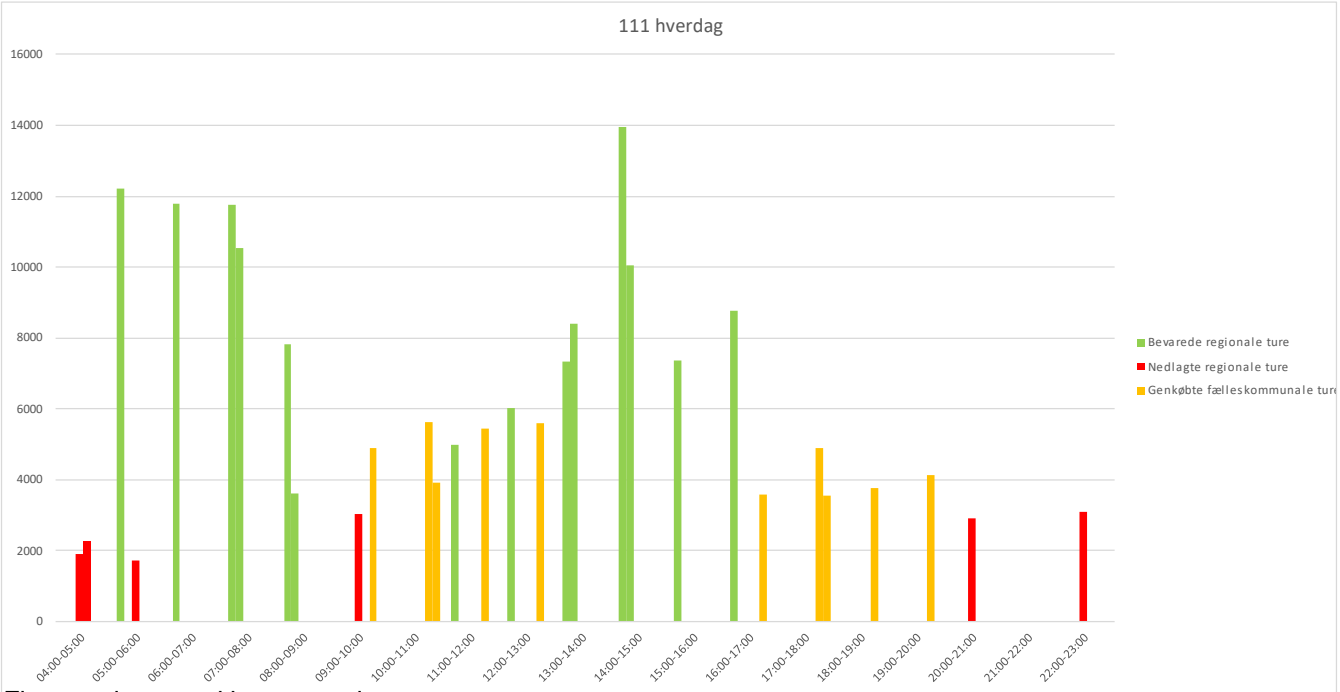
51 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Odense Kommune

12 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune berøres af 152 rejser pr. weekend og Odense Kommune berøres af 177 rejser pr. weekenddag

De største delstrækninger er Nr. Broby-Allested-Odense og Faaborg-Vester Hæsinge

DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSER RUTE 111, HVERDAGE

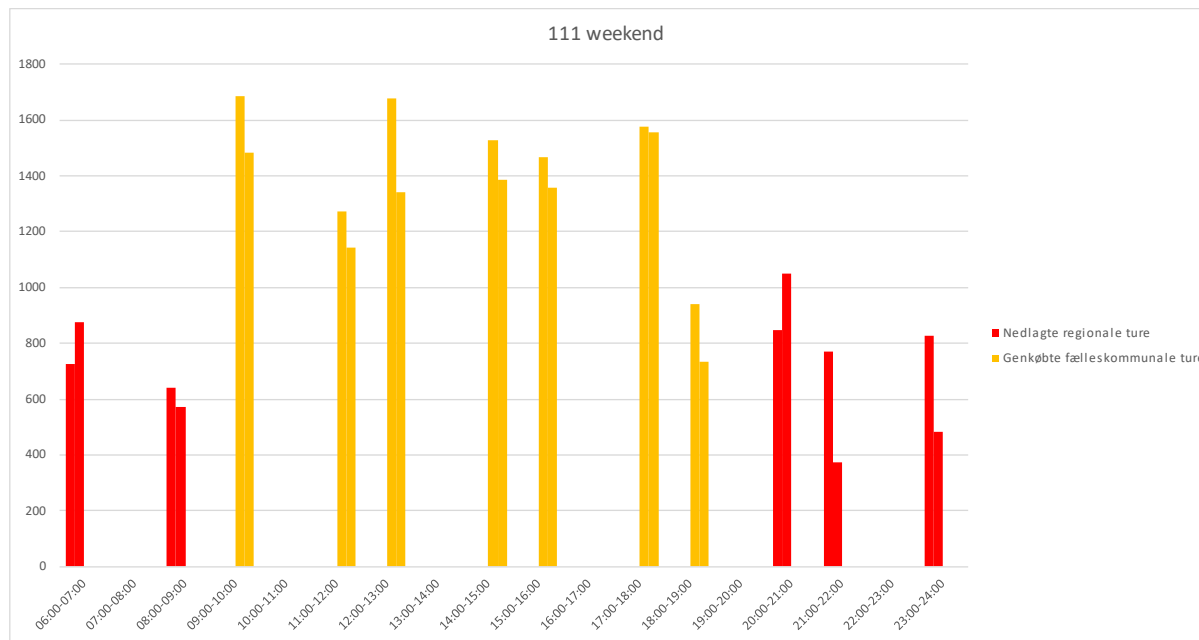


Figuren viser ture i begge retninger

14 grønne afgange tilgodeser 125.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 35 passagerer pr. afgang)
 10 gule afgange tilgodeser 45.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 18 passagerer pr. afgang)
 6 røde afgange rammer 15.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 10 passagerer pr. afgang)



DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSER RUTE 111, WEEKEND



Figuren viser ture i begge retninger

14 gule afgange tilgodeser 19.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 23 passagerer pr. afgang)

10 røde afgange rammer 7.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 12 passagerer pr. afgang)



ØKONOMI VED GENKØB RUTE 111, HVERDAGE

FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 111 på hverdage koster budgetmæssigt i alt 1,3 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 111, hverdag	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Faaborg-Midtfyn	Odense	I alt
Grønne afgangene	125.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgangene	45.000	0,7	0,6	1,3
Røde afgangene	15.000	0,0	0,0	0,0
I alt	185.000	0,7	0,6	1,3

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 111, WEEKEND

FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 111 i weekender koster budgetmæssigt i alt 0,3 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter

Rute 111, weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Faaborg-Midtfyn	Odense	I alt
Gule afgangene	19.000	0,2	0,1	0,3
Røde afgangene	7.000	0,0	0,0	0,0
I alt	26.000	0,2	0,1	0,3

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 111, HVERDAGE+WEEKEND

FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgange på rute 111 på hverdage og i weekender koster budgetmæssigt i alt 1,6 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruterDer er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 111, hverdag+weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Faaborg-Midtfyn	Odense	I alt
Grønne afgange	125.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgange	64.000	0,9	0,7	1,6
Røde afgange	22.000	0,0	0,0	0,0
I alt	263.000	0,9	0,7	1,6

BERØRTE REJSER RUTE 130-131, HVERDAGE

”GULE” OG ”RØDE” AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 130	Hverdag		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	76.311	305	21	14,5
- heraf lokalt i Odense Kommune	22.677	91	21	4,3
- heraf lokalt i Assens Kommune	16.003	64	21	3,0
- heraf strækningen Assens-Aarup	8.400	34	21	1,6
- heraf strækningen Aarup-Vissenbjerg	2.186	9	21	0,4
- heraf øvrige relationer internt i Assens	5.417	22	21	1,0
- heraf regionale rejser Assens Kommune-Odense Kommune	30.000	120	21	5,7
- heraf relationen Assens zone-Odense Kommune	3.673	15	21	0,7
- heraf relationen Vissenbjerg zone-Odense Kommune	13.920	56	21	2,7
- heraf relationen Aarup zone-Odense Kommune	6.698	27	21	1,3
- heraf øvrige relationer Assens Kommune-Odense Kommune	5.709	23	21	1,1
- heraf øvrige regionale rejser Assens Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	7.631	31	21	1,5

I alt 76.300 passagerer mister tur, svarende til 14,5 pr. afgang

30 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Odense Kommune

21 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Assens Kommune

Assens Kommune berøres af 215 rejser pr. hverdag og Odense Kommune berøres 210 rejser pr. hverdag

De største delstrækninger er Assens-Aarup og Vissenbjerg-Odense

BERØRTE REJSER RUTE 130-131, WEEKEND

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 130	Weekend		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	51.806	450	31	14,5
- heraf lokalt i Odense Kommune	18.025	157	31	5,1
- heraf lokalt i Assens Kommune	7.947	69	31	2,2
- heraf strækningen Assens-Aarup	3.702	32	31	1,0
- heraf strækningen Aarup-Vissenbjerg	1.128	10	31	0,3
- heraf øvrige relationer internt i Assens	3.117	27	31	0,9
- heraf regionale rejser Assens Kommune-Odense Kommune	19.910	173	31	5,6
-heraf relationen Assens zone-Odense Kommune	2.367	21	31	0,7
-heraf relationen Vissenbjerg zone-Odense Kommune	9.532	83	31	2,7
-heraf relationen Aarup zone-Odense Kommune	3.223	28	31	0,9
-heraf øvrige relationer Assens Kommune-Odense Kommune	4.788	42	31	1,3
- heraf øvrige regionale rejser Assens Kommune-Øvrige Kommuner (ekskl. Odense)	5.923	24	31	0,8

I alt 51.800 passagerer mister tur, svarende til 14,5 pr. afgang

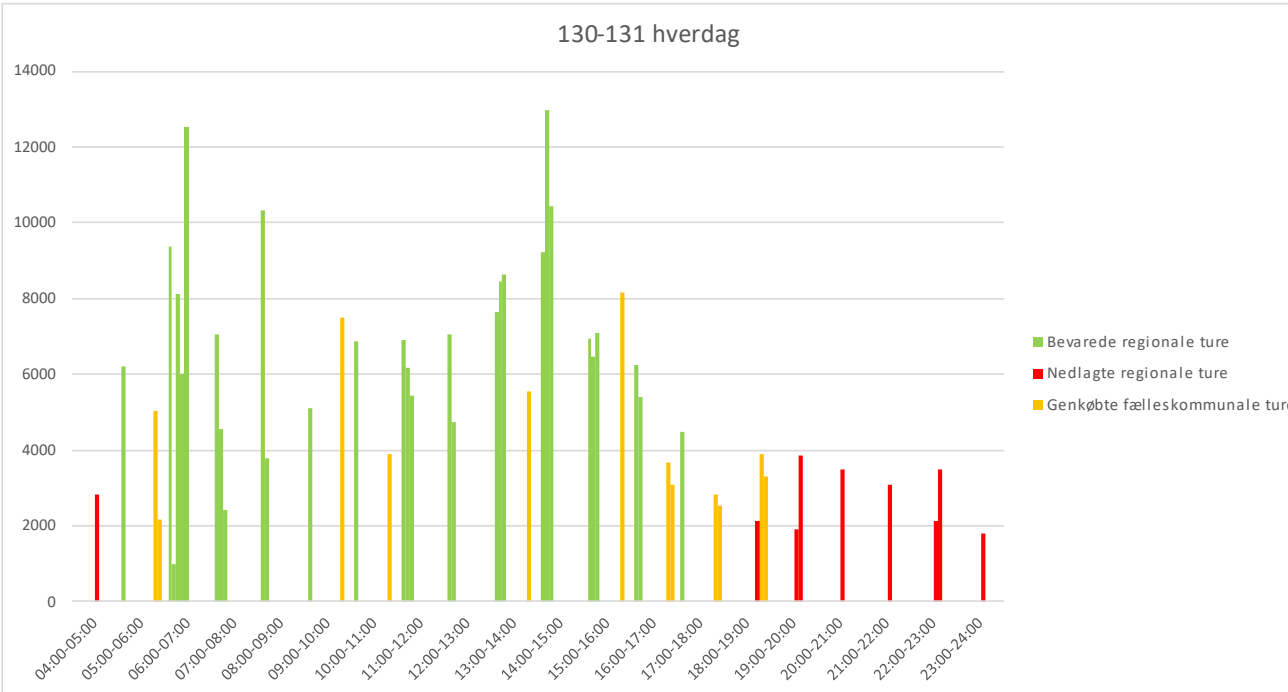
35 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Odense Kommune

15 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Assens Kommune

Assens Kommune berøres af 293 rejser pr. weekenddag og Odense Kommune berøres 330 rejser pr. weekenddag

De største delstrækninger er Assens-Aarup og Vissenbjerg-Odense

DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSER RUTE 130-131, HVERDAGE

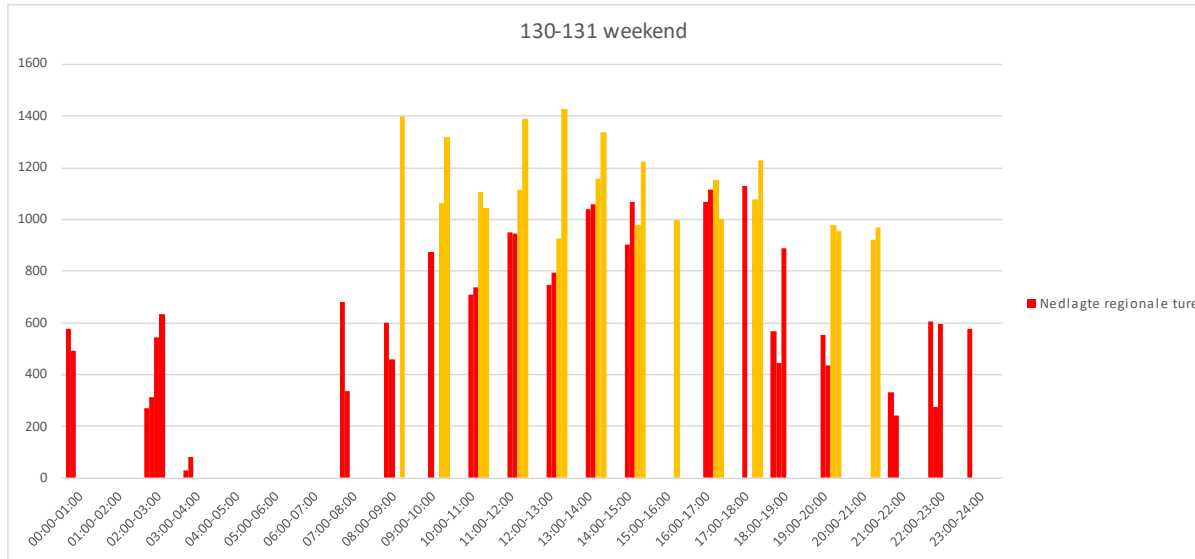


Figuren viser ture i begge retninger

30 grønne afgange tilgodeser 207.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 37 passagerer pr. afgang)
 12 gule afgange tilgodeser 52.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 17 passagerer pr. afgang)
 9 røde afgange rammer 25.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 11 passagerer pr. afgang)



DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSE RUTE 130-131, WEEKEND



Figuren viser ture i begge retninger

22 gule afgangse tilgodeser 25.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 19 passagerer pr. afgang)

38 røde afgangse rammer 24.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 11 passagerer pr. afgang)



ØKONOMI VED GENKØB RUTE 130-131, HVERDAGE

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgange på rute 130-131 på hverdage koster budgetmæssigt i alt 1,1 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 130-131, hverdag	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Grønne afgange	207.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgange	52.000	0,7	0,4	1,1
Røde afgange	25.000	0,0	0,0	0,0
I alt	284.000	0,7	0,4	1,1

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 130-131, WEEKEND

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 130-131 i weekender koster budgetmæssigt i alt 0,4 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter

Rute 130-131, weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Gule afgangene	25.000	0,3	0,1	0,4
Røde afgangene	24.000	0,0	0,0	0,0
I alt	49.000	0,3	0,1	0,4

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 130-131, HVERDAGE+WEEKEND

ASSENS KOMMUNE OG ODENSE KOMMUNE ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 130-131 på hverdage og i weekender koster budgetmæssigt i alt 1,5 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 130-131, hverdag+weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)		
		Assens	Odense	I alt
Grønne afgangene	207.000	0,0	0,0	0,0
Gule afgangene	77.000	0,8	0,7	1,5
Røde afgangene	49.000	0,0	0,0	0,0
I alt	333.000	0,8	0,7	1,5

BERØRTE REJSER RUTE 920, HVERDAGE

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 920	Hverdag		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	158.389	634	35	18,1
- heraf lokalt i Faaborg Kommune	53.474	214	35	6,1
- heraf strækningen Faaborg-Korinth	13.107	52	35	1,5
- heraf strækningen Ryslinge/Gislev-Ringe	16.677	67	35	1,9
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	23.690	95	35	2,7
- heraf lokalt i Nyborg Kommune	45.081	180	35	5,2
- heraf strækningen Nyborg-Aunslev-Ullerslev	19.497	78	35	2,2
- heraf strækningen Nyborg-Vindinge-Ørbækvej	19.544	78	35	2,2
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	6.040	24	35	0,7
- heraf lokalt i Kerteminde Kommune	10.199	41	35	1,2
- heraf strækningen Kerteminde-Kerteminde	7.861	31	35	0,9
- heraf øvrige relationer internt i Kerteminde	2.338	9	35	0,3
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Nyborg Kommune	11.625	47	35	1,3
- heraf regionale rejser Nyborg Kommune-Kerteminde Kommune	19.860	79	35	2,3
-heraf relationen Nyborg zone-Kerteminde zone	10.693	43	35	1,2
-heraf øvrige relationer mellem Nyborg og Kerteminde kommune	9.166	37	35	1,0
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Nyborg Kommune	439	2	35	0,1
- heraf øvrige regionale rejser	17.711	71	35	2,0

I alt 158.400 passagerer mister tur, svarende til 18,1 pr. afgang

34 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Faaborg-Midtfyn Kommune

28 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Nyborg Kommune

6% af de berørte passagerer foretager rejser internt i Kerteminde Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune berøres af 262 rejser pr. hverdag, Nyborg Kommune af 308 rejser pr. hverdag og Kerteminde Kommune af 120 rejser pr. hverdag

De største delstrækninger er Nyborg-Ørbæk, Nyborg-Ullerslev og Ringe-Ryslinge-Gislev

BERØRTE REJSER RUTE 920, WEEKEND

"GULE" OG "RØDE" AFGANGEN FORDELT PÅ REJSERELATIONER OG STRÆKNINGER

Opregnet rejsekortrejser rute 920	Weekend		Afgange pr. dag	Rejser pr. afgang
	2019 i alt	Pr. dag		
Opregnet rejsekortrejser i alt, der mister tur	43.082	375	23	16,3
- heraf lokalt i Faaborg Kommune	13.351	116	23	5,0
- heraf strækningen Faaborg-Korinth	3.931	34	23	1,5
- heraf strækningen Ryslinge/Gislev-Ringe	3.809	33	23	1,4
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	5.612	49	23	2,1
- heraf lokalt i Nyborg Kommune	9.819	85	23	3,7
- heraf strækningen Nyborg-Aunslev-Ullerslev	2.305	20	23	0,9
- heraf strækningen Nyborg-Vindinge-Ørbækvej	6.010	52	23	2,3
- heraf øvrige relationer internt i Faaborg	1.504	13	23	0,6
- heraf lokalt i Kerteminde Kommune	798	7	23	0,3
- heraf strækningen Kerteminde-Kerteminde	538	5	23	0,2
- heraf øvrige relationer internt i Kerteminde	261	2	23	0,1
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Nyborg Kommune	6.168	54	23	2,3
- heraf regionale rejser Nyborg Kommune-Kerteminde Kommune	4.616	40	23	1,7
-heraf relationen Nyborg zone-Kerteminde zone	3.036	1.479	23	64,3
-heraf øvrige relationer mellem Nyborg og Kerteminde kommune	1.580	14	23	0,6
- heraf regionale rejser Faaborg Kommune-Nyborg Kommune	474	4	23	0,2
- heraf øvrige regionale rejser	8.341	73	23	3,2

I alt 43.000 passagerer mister tur, svarende til 16,3 pr. afgang

31 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Faaborg-Midtfyn Kommune

23 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Nyborg Kommune

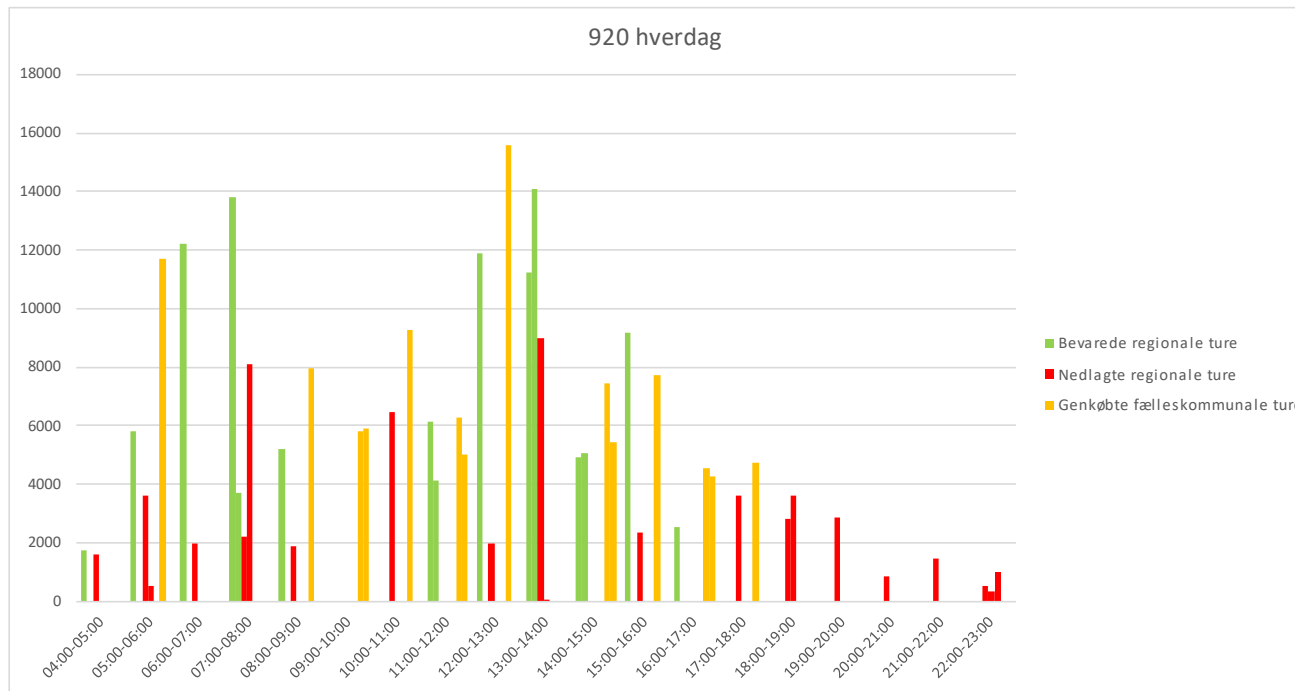
2 % af de berørte passagerer foretager rejser internt i Kerteminde Kommune

Faaborg-Midtfyn Kommune berøres af 173 rejser pr. weekenddag, Nyborg Kommune af 179 rejser pr. weekenddag og Kerteminde

Kommune af 51 rejser pr. weekenddag

De største delstrækninger er Nyborg-Ørbæk, Nyborg-Ullerslev og Ringe-Ryslinge-Gislev

DØGNFORDELING AF BERØRTE REJSER RUTE 920, HVERDAGE



Figuren viser ture i begge retninger

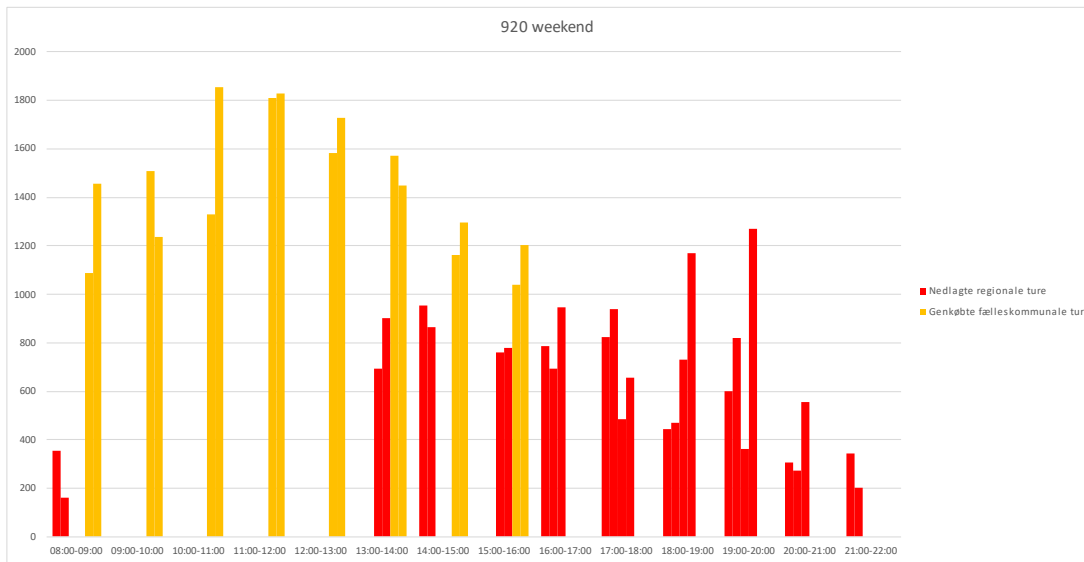
15 grønne afgange tilgodeser 112.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 30 passagerer pr. afgang)

14 gule afgange tilgodeser 102.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 29 passagerer pr. afgang)

21 røde afgange rammer 57.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 11 passagerer pr. afgang)



DØGNFORDDELING AF BERØRTE REJSE RUTE 920, WEEKEND



Figuren viser ture i begge retninger

16 gule afgange tilgodeser 23.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 25 passagerer pr. afgang)
 28 røde afgange rammer 18.000 passagerer årligt (gennemsnitligt 11 passagerer pr. afgang)



ØKONOMI VED GENKØB RUTE 920, HVERDAGE

FAABORG-MIDTFYN, NYBORG OG KERTEMINDE KOMMUNER ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 920 på hverdage koster budgetmæssigt i alt 2,1 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 920, hverdag	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)			
		Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Grønne afgangene	112.000	0,0	0,0	0,0	0,0
Gule afgangene	102.000	1,0	1,0	0,1	2,1
Røde afgangene	57.000	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	271.000	1,0	1,0	0,1	2,1

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 920, WEEKEND

FAABORG-MIDTFYN, NYBORG OG KERTEMINDE KOMMUNER ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgangene på rute 920 i weekender koster budgetmæssigt i alt 0,7 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter

Rute 920, weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)			
		Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Gule afgangene	23.000	0,3	0,3	0,1	0,7
Røde afgangene	18.000	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	41.000	0,3	0,3	0,1	0,7

ØKONOMI VED GENKØB RUTE 920, HVERDAGE OG WEEKEND

FAABORG-MIDTFYN, NYBORG OG KERTEMINDE KOMMUNER ETABLERER FÆLLESKOMMUNALT GENKØB

- De gule afgange på rute 920 på hverdage og i weekender koster budgetmæssigt i alt 2,8 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Rute 920, hverdag+weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)			
		Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Grønne afgange	112.000	0,0	0,0	0,0	0,0
Gule afgange	125.000	1,3	1,3	0,2	2,8
Røde afgange	75.000	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	312.000	1,3	1,3	0,2	2,8

SAMLET ØKONOMI VED GENKØB, HVERDAGE

- De gule afgang på hverdage koster budgetmæssigt i alt 5,6 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Hverdage	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)					
		Odense	Assens	Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Grønne afgang	573.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gule afgang	232.000	1,5	1,3	1,7	1,0	0,1	5,6
Røde afgang	121.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	926.000	1,5	1,3	1,7	1,0	0,1	5,6

SAMLET ØKONOMI VED GENKØB, WEEKEND

- De gule afgangene på hverdage koster budgetmæssigt i alt 1,8 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter

Weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)					
		Odense	Assens	Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Gule afgangene	94.000	0,4	0,5	0,5	0,3	0,1	1,8
Røde afgangene	69.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	163.000	0,4	0,5	0,5	0,3	0,1	1,8

SAMLET ØKONOMI VED GENKØB, HVERDAGE+WEEKEND

- De gule afgange på hverdage koster budgetmæssigt i alt 7,4 mio. kr. årligt
- Nettoomkostninger fordelt efter køreplantimer, svarende til FynBus' eksisterende model for fælleskommunale ruter
- Der er ikke indregnet eventuelle omkostninger til ekstra driftsbusser

Hverdage+ weekend	Passagerer 2019	Nettoomkostninger (mio. kr. årligt)					
		Odense	Assens	Faaborg-Midtfyn	Nyborg	Kerteminde	I alt
Grønne afgange	573.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gule afgange	326.000	1,9	1,8	2,2	1,3	0,2	7,4
Røde afgange	180.000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	1.089.000	1,9	1,8	2,2	1,3	0,2	7,4

ETABLERING AF RØDE AFGANGE SOM FLE XKØRSEL UDENFOR ODENSE, HVERDAGE

- Hvis 50 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger på hverdage på 3,1 mio. kr., hvoraf de 1,9 mio. kr. vedrører rute 920
- Hvis 25 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger på hverdage på 1,5 mio. kr., hvoraf de 1,0 mio. kr. vedrører rute 920

Rute	Antal rejser udenfor Odense*	Andel som vil benytte flexløsning	Samkørselsgrad	Antal ture	pris pr. tur	Udgift i alt
110	12.000	0,5	1,5	4.000	100	400.000
111	7.500	0,5	1,5	2.500	100	250.000
130-131	17.500	0,5	1,5	5.833	100	583.333
920	57.000	0,5	1,5	19.000	100	1.900.000
I alt	94.000			31.333		3.133.333

* Flexkørsel stort set ikke relevant i Odense Kommune pga. velfungerende bybusnet

ETABLERING AF RØDE AFGANGE SOM FLE XKØRSEL UDENFOR ODENSE, WEEKEND

- Hvis 50 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger i weekenderne på 1,6 mio. kr., hvoraf de 1,2 mio. kr. vedrører ruterne 130-131 og 920
- Hvis 25 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger i weekenderne på 0,8 mio. kr., hvoraf de 0,6 mio. kr. vedrører ruterne 130-131 og 920.

Rute	Antal rejser udenfor Odense*	Andel som vil benytte flexløsning	Samkørselsgrad	Antal ture	pris pr. tur	Udgift i alt
110	10.000	0,5	1,5	3.333	100	333.333
111	3.500	0,5	1,5	1.167	100	116.667
130-131	16.800	0,5	1,5	5.600	100	560.000
920	18.000	0,5	1,5	6.000	100	600.000
I alt	48.300			16.100		1.610.000

* Flexkørsel stort set ikke relevant i Odense Kommune pga. velfungerende bybusnet

ETABLERING AF RØDE AFGANGE SOM FLE XKØRSEL UDENFOR ODENSE, HVERDAGE+WEEKEND

- Hvis 50 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger på 4,7 mio. kr., hvoraf de 2,5 mio. kr. vedrører rute 920
- Hvis 25 % af buskunderne på de røde afgang e vil vælge flexløsning, vil de røde afgang e medføre samlede nettoomkostninger på 2,4 mio. kr., hvoraf de 1,3 mio. kr. vedrører rute 920.

Rute	Antal rejser udenfor Odense*	Andel som vil benytte flexløsning	Samkørselsgrad	Antal ture	pris pr. tur	Udgift i alt
110	22.000	0,5	1,5	7.333	100	733.333
111	11.000	0,5	1,5	3.667	100	366.667
130-131	34.300	0,5	1,5	11.433	100	1.143.333
920	75.000	0,5	1,5	25.000	100	2.500.000
I alt	142.300			47.433		4.743.333

* Flexkørsel stort set ikke relevant i Odense Kommune pga. velfungerende bybusnet

KORT OPSAMLING FRA BESTYRELSESMØDET 27.1

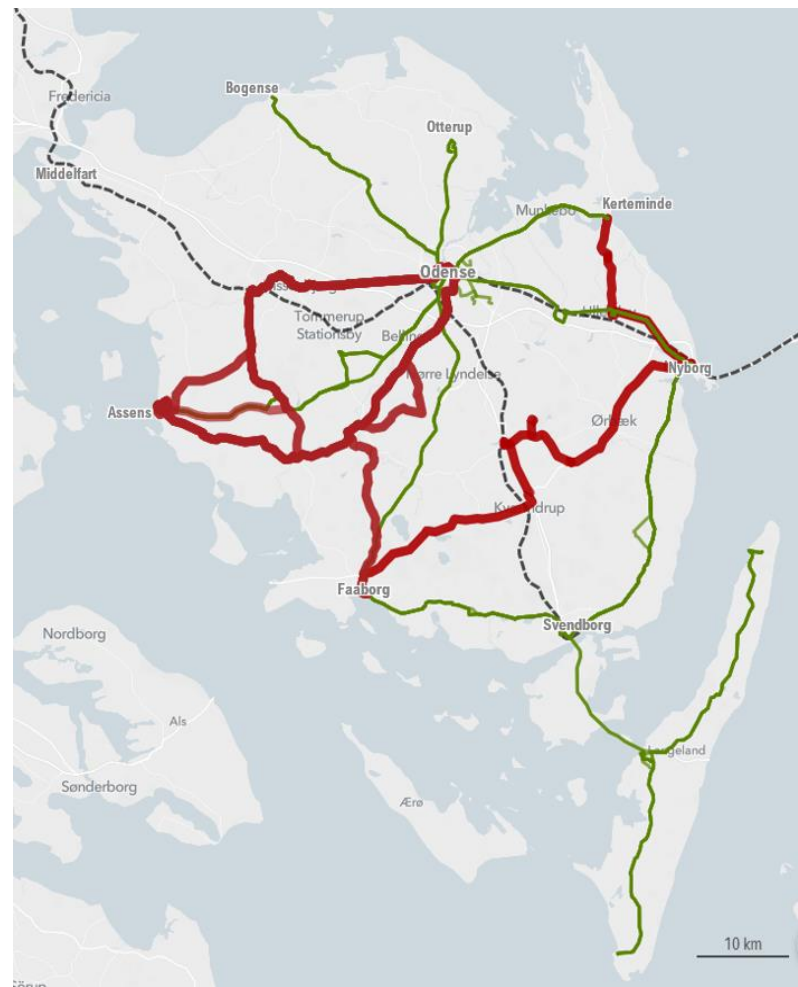
HANDLEMULIGHEDER JUSTERE RUTER UDEN FOR PRINCIPPERNE

- 110/111 Assens/Faaborg-Nr. Broby-Odense
- 130-132 Assens-Aarup-Vissenbjerg-Odense
- 920 Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde

Ruterne foreslås omdannet til uddannelses- og pendlerruter. Det indebærer at afgangene tidlig morgen, midt på dagen, om aftenen og i weekenden fjernes. Betjeningen af ungdomsuddannelserne fastholdes som hidtil.

Da både Faaborg og Assens er direkte forbundet med Odense, ligger ruterne 110/111 og 130/131 uden for principperne

Strækningen Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde er sammenlignelig med fx strækningerne Assens-Faaborg og Assens-Middelfart, hvor der ikke er regional busbetjening udover U-ruter. Rute 920 varetager mange indenkommunale rejser og skal derfor kun udføres som regional kørsel, hvis der er råd til det.



RUTE ØKONOMI

DE NÆVNTE RUTER HAR LAVESTE SELVFINANSIERINGSGRAD

Rute	Strækning	Selvfinansieringsgrad (FR2021 efter. 3. kvartal, uden statstilskud)
110/111	Assens/Faaborg-Nørre Broby-Odense	39 %
130/132	Assens-Aarup-Vissenbjerg-Odense	41 %
140	Otterup-Odense	73 %
141	Faaborg-Odense	63 %
150-153	Assens-Odense-Kerteminde	64 %
191 – 192	Bogense-Odense	84 %
195	Nyborg-Odense	61 %
920	Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde	46 %
930/932	Faaborg-Svendborg/Rudkøbing-Nyborg	73 %

MULIGE MODELLER FOR KOMMUNAL GENKØB AF KØRSEL

Der vil være flere muligheder for helt eller delvist opretholde serviceniveauet for busdrift i kommunerne, men i hovedsagen vil der være tale om følgende to ydermodeller som FynBus har vurderet:

1. Kommunerne finansierer den regionalt sparede kørsel som buskørsel som et tilkøb til den regionale kørsel i stil med den model, der allerede kendes fra Langeland Kommune. Kommunerne finansierer køreplantimer og de eventuelt afledte ekstra driftsbusser.
2. Kommunerne på nær Odense Kommune erstatter nedlagt kørsel med flexbusruter, der kun kører når der er kunder, der ønsker en befordring (på linje med Flextur, Plustur og tidligere teletaxi)

Den endelige model fastlægges efter dialog med kommunerne.

Da ruterne betjener flere kommuner, vil det af hensyn til at optimere driften og omkostningerne være afgørende at kommunerne finde fælles model for den enkelte rute.

AL KØRSEL GENKØBES SOM BUSKØRSEL

SAMLEDE BUDGETOVERBLIK (SKØN)

Kommune	Driftsudgifter mio. kr. årligt	Passagerindtægter mio. kr. årligt	Budgetunderskud mio. kr. årligt
Odense	6,6	2,8	3,8
Assens	6,1	2,7	3,4
Faaborg-Midtfyn	8,2	3,2	5,0
Nyborg	4,6	1,9	2,7
Kerteminde	0,6	0,3	0,3
I alt	26,1	10,9	15,2

MODEL 2: KØRSEL UDENFOR ODENSE ERSTATTES AF FLE XKØRSEL BEREGNINGSFORUDSÆTNINGER (SKØN)

- Andelen af berørte passagerer der forudsættes at anvende flexløsning sættes til 50 %.
- Samkørselsgraden sættes til 1,5.
- Gennemsnitlig omkostning pr. tur på 100 kr.
- Ved rejse på tværs af kommuner (regionale rejser) antages det, at startkommunen har omkostningen for flexbetaling. Dog ikke ved rejser til/fra Odense kommune – her er andelen altid pålagt den ”anden” kommune.

MODEL 2: KØRSEL UDENFOR ODENSE ERSTATTES AF FLE XKØRSEL FORDELING EFTER PASSAGERER

Kommune	Tilbageværende passagerer	Antal ture	Omkostning årligt i mio. kr.
Odense*	141.000	-	-
Assens	51.000	34.000	3,4
Faaborg-Midtfyn	61.500	41.000	4,1
Nyborg	34.500	23.000	2,3
Kerteminde	7.800	5.400	0,5
I alt	295.800	103.400	10,3

* Odense kommune har ikke flexkørsel, men vil måske skulle etablere nogle mindre ordninger, hvor nyt Bynet2021+ ikke rækker. Langt de fleste kunder indenfor Odense Kommune har alternativer til de nedlagte ture.

OPSAMLING

Parameter	Model 1: Al kørsel genkøbes	Model 2: Al kørsel udenfor Odense som flexkørsel
Samlet budgetomkostning*	14-16 mio. kr. (Odense 1/4, øvrige 3/4)	10-11 mio. kr.
Passagerkonsekvenser	Alle passagerer fastholdes	Uden for Odense falder ca. 150.000 passagerer væk årligt

* Afhængig af endelig model vil der også være konsekvenser for regionen og kommunerne i forhold til FynBus' fordeling af administrationsomkostninger

SKØNNET KONSEKVENSER FOR ADMINISTRATIONS BIDRAG FOR BUS MIO. KR. PÅ ANDEL AF FÆLLESUDGIFTER JF. BYRDEFORDELINGSMODELLEN

Ejer	FR2021 (eft. 3. kv.)	Fuldt genkøb	Ingen genkøb
Region Syddanmark	37,7	33,9	35,3
Assens Kommune	1,8	2,7	1,9
Faaborg-Midtfyn Kommune	2,4	3,5	2,5
Kerteminde Kommune	0,9	0,9	0,9
Langeland Kommune	1,0	1,0	1,0
Middelfart Kommune	1,4	1,4	1,5
Nordfyns Kommune	1,6	1,6	1,7
Nyborg Kommune	1,8	2,5	1,9
Odense Kommune	27,5	28,5	29,0
Svendborg Kommune	4,6	4,6	4,9

Beregningerne er baseret på FR 2021 efter 3. kvartal med alt andet lige.

Flextur, Plustur og Telerute

FynBus, februar 2022

Plustur og Flextur

- FynBus er ikke kun busser. Vi koordinerer også flextrafik. Som bruger af flextrafik vil du typisk blive hentet af en taxi eller en minibus på et aftalt tidspunkt. Inden for flextrafikken findes der også tilbud om kollektiv trafik.

Plustur og Flextur

- Teletaxi, Telecity og Telependler er blevet til Plustur og Flextur.
- Med Plustur kan du blive kørt til eller fra et knudepunkt, så du kan rejse videre med bus eller tog.
- Med Flextur kan du køre mellem to adresser – også til eller fra nabokommunen.
- Alle kan køre med Plustur og Flextur, du skal bare huske at bestille din tur senest to timer i forvejen.
- Du kan benytte Plustur og Flextur i de fleste fynske kommuner, med undtagelse af Odense og Langeland.
- Læs mere om, hvordan du kan bruge Plustur og Flextur.

NYE MULIGHEDER MED KOLLEKTIV TRAFIK PÅ FYN!

FYNBUS

BUSTUR, PLUSTUR OG FLEXTUR.

FIND DET HELE I REJSEPLANEN!



Bustur

Busturen er vores primære tilbud til dig i Rejseplanen. Rejseplanen vil altid lede efter bus- eller togforbindelser først.



Plustur

Har du langt til eller fra bus/tog, så kan Rejseplanen nu foreslå dig en Plustur som en del af din rejse. Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor du kan skifte til eller fra bus eller tog.



Flextur

Flextur er et alternativ til bus og tog. Rejseplanen kan foreslå Flextur til hele din tur, når du søger på tider og steder, hvor en Bustur eller Plustur ikke er en god mulighed. Du har desuden altid mulighed for at bestille Flextur på FynBus.flextrafik.dk.



Plustur på Fyn

Når du har langt til eller fra stoppestedet.



Flextur på Fyn

Vi henter dig hvor du er, og kører dig hele vejen.

Hvad er Plustur?

Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse. Vi planlægger Plusturen, så du kan nå at skifte.

Hvordan bestiller jeg Plustur?

Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan Rejseplanen foreslå en Plustur på en del af rejsen. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen.

Hvad er Flextur?

Med Flextur kan du køre fra dør til dør - også til nabokommunen.

Hvordan bestiller jeg Flextur?

Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan du blive tilbudt Flextur, når der ikke kører bus eller tog. Du kan også bestille Flextur via Flextrafik-appen, på FynBus.flextrafik.dk eller ved at ringe til os på 63 11 22 55.

Plustur og Flextur kan bestilles af alle - op til 14 dage før, men senest 2 timer før du vil afsted. Der kan være andre passagerer med, og det varierer, hvor lang tid turen tager.



Hvor og hvornår kan jeg køre?

Du kan køre Plustur og Flextur i de fleste fynske kommuner. Se kortet. Du kan ikke køre Plustur og Flextur 24.12 og 31.12. Mere info i de enkelte kommuners køreplaner på FynBus.dk

Priser og billetter?

Plustur: 25 kr. Børn (under 16): Halv pris. Pendlerkort, pendler kombi, Ungdomskort og visse togbilletter kan benyttes.
Flextur: Minimumspris og derefter kilometerpris. Se kommunekøreplan på FynBus.dk

Se mere info og køreplanerne for de enkelte kommuner på FynBus.dk/godtur



FlexTUR i Assens Kommune

Vi henter dig hvor du er, og kører dig hele vejen.



Hvad er FlexTUR?

Med FlexTUR kan du køre fra dør til dør - også til nabokommunen. Alle kan køre med FlexTUR, og vi planlægger turen, så der kommer flest muligt med. Du kan derfor opleve, at bilen kører en omvej. Bilen kører så tæt på din dør som muligt på det oplyste tidspunkt - den må dog komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det aftalte tidspunkt. Har du aftalt et tidspunkt, du senest skal være fremme, sørger chaufføren for, at du er fremme senest på dette tidspunkt.



Hvor kan jeg køre?

Du kan køre FlexTUR fra adresse til adresse i hele Assens Kommune. Du kan også køre FlexTUR fra en adresse i Assens kommune til en adresse i Middelfart Kommune, Nordfyns Kommune eller Faaborg-Midtfyn Kommune.

Bestiller du en tur over en kommunegrænse er det en god ide samtidig at tjekke mulighederne for en evt. hjemtur.



Hvornår kan jeg køre?

Skal du køres mellem 2 adresser der begge ligger i Assens Kommune, kan du køre FlexTUR mellem kl. 06:00 og 24:00.

Skal du køres til en adresse i Middelfart Kommune eller Faaborg-Midtfyn Kommune, kan du køre mellem kl. 06:00 og 24:00.

Skal du køres til en adresse i Nordfyns Kommune, kan du køre mellem kl. 09:00 og 21:00.

Bemærk:

Du kan ikke køre Plustur og FlexTUR 24.12 og 31.12.



Hvad koster det?

FlexTUR koster 8 kr./km når du kører i Assens Kommune. Du betaler minimum 32 kr. pr. tur, hvis du bestiller via Rejseplanen. Bestiller du via app, web eller telefon, betaler du minimum 48 kr. Kører du over kommunegrænsen, er taksten altid 8 kr./km, minimum 32 kr. via Rejseplanen, minimum 48 kr. via app, web eller telefon.



Hvordan bestiller jeg FlexTUR?

Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan du blive tilbudt FlexTUR, når der ikke kører bus eller tog.

Du kan også bestille FlexTUR via Flextrafik- appen, på fynbus.flextrafik.dk eller ved at ringe til os på 63 11 22 55.

Du kan bestille helt op til 14 dage før, men altid senest 2 timer før du vil afsted.



Rejs flere

Medrejsende rejser til halv pris. Alle skal stå på og af ved samme adresse.



Hvordan betaler jeg?

Hvis du bestiller din tur online, skal du betale med betalingskort. Bestiller du via telefon, skal du betale kontant til chaufføren.



Få klar besked

Når du bestiller FlexTUR, kan du tilmelde dig gratis sms-besked om din tur. Så får du besked dagen før din rejse, og ca. 15 min. før bilen henter dig.



Brug for hjælp eller mere info?

Tjek FynBus.dk/godtur
Ring til tlf. 63 11 22 55



■ Du kan køre i hele Assens Kommune mellem kl. 06:00 og 24:00.

■ Du kan køre mellem Assens Kommune og Middelfart og Faaborg-Midtfyn Kommune, mellem kl. 06:00 og 24:00.
Du kan køre mellem Assens Kommune og Nordfyns Kommune mellem kl. 09:00 og 21:00.

■ Du kan også køre FlexTUR i Svendborg, Nyborg og Kerteminde Kommune. Tider og priser varierer fra kommune til kommune. Find køreplanerne for de enkelte kommuner på FynBus.dk.

▨ Her kan du ikke køre FlexTUR.

161 162 

HVERDAG

Odense - Ørbæk - Svendborg

Rutensnr.	OBC Nord Plads I	Hans Munks Gade	Munkeløvsvej Plads	SDE / Munkeløvsvej	Rosengårdcentret	Blika / Ørbækvej	Odense Congress Center	Fragtde / Ørbækvej	Birkum	Rolfsted Kirke	Det gamle apotek	Herrsted	Stationsvej / Ørbæk	Ørbæk Kro	Svindinge	Gudbjerg	Stokkebakskolen, Gudme	Emneraskolen	Svendborg Plads A
161	05.48	05.51	05.57	05.59	06.03	06.05	06.06	06.12	06.15	06.21	06.25	06.30 A	07.10	07.10	07.17	07.26	07.30	07.52	07.59
162	07.12	07.14	07.22	07.24	07.30	07.32	07.35	07.41	07.45	07.51	07.55	07.59	08.04	08.05	08.12	08.19	08.22	08.38	08.45
161	07.36	07.38	07.48	07.52	07.58	08.00	08.03	08.09	08.12	08.17	08.21	08.25 A	08.50	08.51	08.58	09.05	09.08	09.23	09.30
162	08.00	08.02	08.12	08.14	08.18	08.20	08.23	08.29	08.32	08.37	08.41	08.46	08.50	08.54	08.59 A	10.20	10.24	10.29 A	
161	08.15	08.17	08.25	08.27	08.32	08.34	08.36	08.42	08.45	08.50	08.54	08.59 A	11.19	11.23	11.28	11.32	11.33	11.40	11.47
162	09.45	09.48	09.55	09.57	10.02	10.04	10.06	10.12	10.15	11.19	11.23	11.28	11.32	11.33	11.40	11.47	11.50	12.06	12.13
161	10.45	10.48	10.55	10.57	11.02	11.04	11.06	11.11	11.14	12.19	12.23	12.28	12.32	12.33	12.40	12.47	12.50	13.06	13.13
162	11.45	11.48	11.55	11.57	12.02	12.04	12.06	12.11	12.14	12.53	12.57	13.02	13.07	13.08	13.15	13.22	13.26	13.40	13.47
161	12.15	12.19	12.26	12.28	12.34	12.36	12.39	12.45	12.48	13.52	13.56	14.01 A	14.53	14.57	15.02	15.07	15.08	15.15	15.22
162	13.15	13.18	13.25	13.27	13.33	13.35	13.38	13.44	13.47	15.22	15.26	15.31 A	16.07	16.08	16.15	16.22	16.26	16.40	16.47
161	14.15	14.19	14.26	14.28	14.34	14.36	14.39	14.45	14.48	16.23	16.27	16.32	16.37	16.38	16.45	16.52	16.56	17.10	17.17
162	14.45	14.48	14.55	14.57	15.03	15.05	15.08	15.14	15.17	16.53	16.57	17.02	17.07	17.08	17.15	17.22	17.26	17.40	17.47
161	15.15	15.19	15.26	15.28	15.34	15.36	15.39	15.45	15.48	17.27	17.31	17.36 A	18.20	18.24	18.28	18.33	18.34	18.41	18.48
162	15.45	15.49	15.56	15.58	16.04	16.06	16.09	16.15	16.18	19.20	19.24	19.28	19.33	19.34	19.41	19.48	19.51	20.04	20.11
161	16.15	16.19	16.26	16.28	16.34	16.36	16.39	16.45	16.48										
162	16.50	16.53	17.00	17.02	17.08	17.10	17.13	17.19	17.22										
161	17.45	17.48	17.56	17.58	18.02	18.04	18.06	18.12	18.15										
162	18.45	18.48	18.56	18.58	19.02	19.04	19.06	19.12	19.15										
●					20.15														21.00
●					20.45														21.30
●					21.15														22.00
●					21.45														22.30
●					22.15														23.00
●					23.05														23.50


Telerute - turen skal bestilles på forhånd. Du kan køre til/fra de fleste stoppesteder mellem Svindinge og Rosengårdcentret - tider oplyses ved bestilling. Find mere information på side 12-13.

A Kører via Ørbæk Kro

LØRDAG, SØN- OG HELLIGDAG (KØRER IKKE 24.12 OG 31.12)

Rutensnr.	OBC Nord Plads I	Hans Munks Gade	Munkeløvsvej Plads	SDE / Munkeløvsvej	Rosengårdcentret	Blika / Ørbækvej	Odense Congress Center	Fragtde / Ørbækvej	Birkum	Rolfsted Kirke	Lundsløvsvej	Herrsted	Stationsvej / Ørbæk	Ørbæk Kro	Svindinge	Gudbjerg	Stokkebakskolen, Gudme	Emneraskolen	Svendborg Plads A
●					12.05														12.50
●					13.05														13.50
●					14.05														14.50
●					19.05														19.50
●					21.05														21.50
●					23.05														23.50

Telerute - turen skal bestilles på forhånd. Du kan køre til/fra de fleste

 TELERUTE

1:



Du kan køre til/fra stoppesteder på rute 161-162.

Se hvorfra og hvornår du kan køre på side 4 - 11.

2:



Ring til bestillingscentralen på 63112255 (tast 1) og bestil din tur. Gør opmærksom på, at det er TELERUTEN du benytter.

Du skal ringe senest 2 timer før, du vil rejse. Du kan ringe hverdage mellem kl. 7 og 19 samt weekend/helligdage mellem kl. 8 og 18

3:



Bestillingscentralen arrangerer din rejse og fortæller dig, hvornår du skal være klar til afhentning.

4:



Du vil blive afhentet ved aftalte stoppested på det aftalte tidspunkt (bilen må komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det planlagte tidspunkt).

Chaufføren sørger for, at du kan være fremme på det bestilte tidspunkt.



Har du spørgsmål kan du få hjælp ved at ringe til bestillingscentralen, eller du kan læse mere på FynBus.dk/telekoersel.

PRISER

1, 2 eller 3 zoner	30 kr. pr. pers.
4, 5 eller 6 zoner	50 kr. pr. pers.

OBS: Zoner er angivet på kortet side 5.

Hvis du har gyldig rejsekort pendler /pendler kombi (herunder kort udstedt af DSB eller Arriva), Ungdomskort eller togbillet (udstedt af DSB eller Arriva), kan du køre gratis med teleordningen. Orange, Orange Fri, skolekort, og rejsekort (personligt, flex og anonymt), Eventbillet, turistbillet, mobilbillet eller anden busbillet kan ikke anvendes. Børn under 16 år rejser til halv pris. Pris for din rejse oplyses ved bestilling, og skal medbringes i konanter til chaufføren.

Læs mere på FynBus.dk/telekoersel

Teleruten kan køre en omvej på turen mellem dine stop, hvis den også skal samle andre passagerer op – men dine oplyste tidspunkter overholdes.

OBS:
Det er muligt at benytte bus 41-42, 21-24 og 81-82 til/fra Rosengårdcentret

Jeg er helt elektrisk

FORSLAG TIL

TRAFIKPLAN 2022-25

SAMMENHÆNGENDE TRAFIK PÅ FYN • FLERE PASSAGERER I KOLLEKTIV TRAFIK • NY MOBILITET PÅ FYN • GRØN OMSTILLING • GOD TILGÆNGELIGHED

FYNBUS

INDHOLD

TRAFIKPLAN 2022-25 FOR FYNBUS

INDLEDNING

01 INDLEDNING

- FORORD, BESTYRELSESFORMAND OG DIREKTØR
- TRAFIKPLANENS FORMÅL
- TRAFIKPLANEN I PROCES

FOKUS

02 FYNBUS SÆTTER STRATEGISK FOKUS

- FYNBUS ER KLAR TIL NYE SAMFUNDSOPGAVER
- BIDRAG TIL VERDENSMÅL
- KOLLEKTIV TRAFIK SKAL HÆNGE (ENDNU) BEDRE SAMMEN
- KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL GRØN OMSTILLING
- KOLLEKTIV TRAFIK SKAL VÆRE ATTRAKTIV FOR NYE KUNDER
- FYNBUS VIL BIDRAGE TIL DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE PÅ FYN
- DET REGIONALE BUSNET SKAL GENTÆNKES
- BUSTRAFIK ODENSE OG DE ANDRE BYER
- KOLLEKTIV TRAFIK I LANDOMRÅDER

HANDLINGER

03 HANDLINGSPLAN 2022-25

- DE UDVALGTE HANDLINGER:
- 1 UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET
- 2 GRØNNE UDBUD AF BUSKØRSEL OG FLEXTRAFIK
- 3 VINDE BILISTKUNDER TIL KOLLEKTIV TRAFIK
- 4 TILGÆNGELIGHED – FYSISKE OG PSYKISKE UDFORDRINGER
- 5 UDVIDET SAMARBEJDE OM STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER
- 6 FORSØG MED SAMKØRSEL OG KOLLEKTIV TRAFIK
- 7 SAMSPILLET MELLEM BUSSEN OG CYKLEN
- 8 DE RETTE PRODUKTER OG SALGSKANALER
- 9 TÆTTERE PÅ KUNDEN

SAMARBEJDE

04 PARTNERE OG NETVÆRK

- ALENE KOMMER FYNBUS IKKE I MÅL
- NYTTIGE LINKS OG BILAG



FORORD

FORSLAG I HØRING

Det, du læser nu, er FynBus' forslag til en 4-årig trafikplan. Her har vi valgt at fokusere på aktuelle og vigtige udfordringer i den fynske mobilitet, som der bør gøres noget ved i 2022-25.

EFTER CORONA

Den seneste tid har været svær for den kollektive trafik. På mange pressemøder kunne vi se myndighederne opfordre til, at man blev væk fra den kollektive trafik, mens corona prægede hverdagen. Efter en periode med meget få passagerer er langt de fleste kunder heldigvis hurtigt vendt tilbage til busserne, men de sidste lader vente på sig.

FLERE PASSAGERER – NYE PASSAGERER

Derfor bliver en af de store udfordringer for FynBus i de kommende år at vinde tabte kunder tilbage, samt overbevise nye kunder om fordelene ved at benytte den kollektive trafik.

Selv om det har været en historisk vanskelig tid, er der dog alligevel udsigt til optimisme. Samfundet står nem-

lig overfor en række store udfordringer, som den kollektive trafik er en nøglespiller i at løse.

DEN GRØNNE OMSTILLING

Den største af disse udfordringer er klimaet. Det er en bunden opgave at reducere CO₂-udledningen fra transporten mest muligt – med mindst 70 % i 2030, men meget gerne mere og gerne tidligere.

Vi har ambitioner om, at de fossile brændstoffer over de kommende år skal helt ud af busserne og de taxier, der kører Flextrafik. Vi er allerede godt i gang f.eks. med nye elbusser på mange ruter i Odense, samt forsøg med regionale elbusser og elbiler i flextrafikken.

Kommunerne og Region Syddanmark har indgået klimasamarbejdsaftaler med transportministeriet, hvor de forpligter sig til, at nye busser skal være grønne. Den ambition skal vi føre ud i livet, når store dele af buskørslen skal udbydes i perioden 2024-2027.

Vores mål er, at ingen busser kører på fossilt brændstof, når vi er færdige med det arbejde.

TRÆNGSEL PÅ VEJENE

En anden stor udfordring er den stigende trængsel på vejene. Danskerne får flere og flere biler, og det giver problemer med pladsen på vejene – også selv om flere biler kommer til at køre på el. En elbil fylder det samme som enhver anden bil, så de problemer bliver kun større over de kommende år.

Kombinationen af et attraktivt kollektivt trafiktilbud og bedre busfremkommelighed er centrale værktøjer til at mindske disse udfordringer.

Når der skal rekrutteres nye kunder til den kollektive trafik, giver det derfor god mening, at der er særligt fokus på at flytte bilister til busserne for at modvirke trængslen. Det er i øvrigt også rigtig godt for klimaet.

KOLLEKTIV TRAFIK I LANDOMRÅDER - NYE MÅDER

I FynBus forfølger vi gode løsninger for såvel byerne som for de mange, der bor uden for de større byer. Vi vil bidrage til at understøtte vækst, bosætning, trivsel og grøn omstilling på hele Fyn og Langeland.

Derfor er der også behov for at tænke i nye løsninger og samarbejder, så vi får udbredt nye og innovative mobilitetsformer, der kan hjælpe med at give muligheder for at rejse på steder, hvor det ikke kan betale sig at køre rundt med en stor bus.

TRAFIKPLAN 2022-25

FynBus har tradition for at involvere og inddrage politikere, embedsmænd og øvrige interessenter, når vi udvikler forslag til nye initiativer i den kollektive trafikbetjening og sammenfatter dem i en sammenhængende trafikplan. Det gør vi også i denne omgang. Vi takker for alle bidrag og har gjort god brug af råd og anbefalinger.

Forslaget til Trafikplan 2022-25 redegør for, hvordan vi ser på de fremtidige udfordringer i den fynske mobilitet, og hvad vi kunne tænke os at gøre sammen med kommuner og region for at give den kollektive trafik en vigtig rolle i den grønne omstilling og sikre en god sammenhæng i trafiktilbuddet i den fynske hverdag.

Vi håber, at du finder planen interessant, og at du har lyst til at bidrage med dine synspunkter i den offentlige høring af trafikplanen.

Med venlig hilsen

Morten Andersen
Formand for bestyrelsen

Carsten Hyldeborg
Direktør i FynBus

EVT. BILLEDE AF FORMAND OG DIREKTØR

TRAFIKPLANENS FORMÅL

SAMMENHÆNG TIL DET OVERORDNEDE TOGNET

Ifølge Lov om Trafikselskaber skal FynBus hvert fjerde år lave en trafikplan, der beskriver serviceniveau og prioriteringer i den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Med udgangspunkt i den Statslige Trafikplan 2017-32 (de statslige planlagte initiativer for togbetjeningen i Danmark) skal FynBus i sin trafikplan redegøre for de udviklingsinitiativer, der overvejes over de kommende 4 år.

§ 9. LOV OM TRAFIKSELSKABER

Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet, jf. § 5. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet og et flerårigt budgetoverslag.

STORE TRAFIKALE NYSKABELSER PÅ FYN

I den kommende periode er der især tre store projekter, der har betydning for den kollektive trafik på Fyn:

KORTERE REJSETIDER FRA ODENSE TIL KØBENHAVN

Kortere rejsetid og hyppigere afgang med tog fra Odense til København vil få flere rejsende til Odense Banegård Center fra hele Fyn.

FynBus har til opgave at sørge for, at busbetjeningen øges i takt med, at der kommer flere togafgange.

NY HØJHASTIGHEDSBANE PÅ VESTFYN

Anlægget af en ny togbane på Vestfyn (mellem Holstrup og Kauslunde) er planlagt til at være færdig tidligst i 2026. I trafikplanperioden 2022-25 vil FynBus optimere busbetjeningen på de nuværende vestfynske togstationer (særligt Årup Station). Samtidig er det målet at forbedre busbetjeningen på udvalgte stationer på Svendborgbanen.

ODENSE LETBANE ÅBNER

Et særligt fokus i den kommende periode er at koordinere busserne med Odense Letbane, så fynske busrejsende let kan skifte til og fra dette nye højklassede kollektive trafiktilbud i den fynske hovedby.

SAMARBEJDE

TRAFIKPLANENS BETYDNING FOR KOMMUNER OG REGION

I Trafikplan 2022-25 redegøres for de områder, hvor FynBus i de næste fire år vil spille en ny rolle og forstærke sin indsats som regionalt trafikselskab i det fynske område.

Kommuner og region planlægger på forskellig vis vækst, udvikling og grøn omstilling i det fynske område. Trafikplanen følger op på dette med sammenhængende svar på udfordringer og nye muligheder i den fynske trafikale infrastruktur.

Målet er en bæredygtig og sammenhængende mobilitet på Fyn, hvor borgere og virksomheder har adgang til moderne og effektive kollektive og private transportmuligheder.

RÆKKE UD MOD PARTNERE I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Trafikplan 2022-25 vil også være det bagvedliggende dokument og grundlag for at indgå samarbejder om en række projekter og udviklingstiltag, der skal fremme den kollektive trafik i de kommende år.

TRAFIKPLANEN I PROCES

UNDER UDARBEJDELSE I 2021

TVÆRGÅENDE TRAFIKFAGLIGHED I FYNBUS

Forslag til Trafikplan 2022-25 er blevet udarbejdet af tværfaglige teams i FynBus' administration. Medarbejdere med kompetencer indenfor økonomi, køreplanlægning, markedsudvikling, grøn omstilling og kommunikation har identificeret de aktuelle udfordringer i den fynske kollektive mobilitet og udarbejdet tværfaglige løsningsforslag.

AFSTEMT MED EKSTERNE PARTNERE OG EKSPERTER

Undervejs i trafikplanprocessen har FynBus været i dialog med kolleger i de andre trafikselskaber og eksterne eksperter.

Især med afholdelse af ekstern workshop i foråret 2021 blev trafikplanens tankegods udfordret både i bredden og i dybden.

DIALOG MED EMBEDSMÆND I KOMMUNER OG REGION

Der har i flere omgange været tæt dialog om trafikplanens elementer med ledere og øvrige embedsmænd i region og kommuner.

Det er vigtigt, at trafikplanen tager udgangspunkt i kom-

munernes og regionens ønsker til den kollektive trafik, nye større udviklingstiltag og den lokale klimaindsats.

Trafikplan 2022-25 for Fynbus i proces

EN PROCES, DER GIVER MEDEJERSKAB OG INPUT

Proces	Organisation
jan. 21	Programgruppe nedsættes 29. januar – Bestyrelse godkender procesplan
feb. 21	Ny viden og involvering af parter Projektgrupper i Fynbus nedsættes Kick OFF 23. februar
marts 21	Projektgrupperne arbejder med forslag til indhold 16. marts bestyrelsen godkender ramme for Trafikplan 2022-25
april-maj	Projektgrupperne arbejder med valg af fokus Temamøder med ejerne (region og kommuner) – teams/fysiske møder
juni	Forslag Trafikplan 2022-25 udarbejdes Tilbud om TMU-Orientering i kommunerne og i regionen
juni-okt	Udarbejdelse af forslag til Trafikplan 2022-25
okt. 21	14. oktober – Bestyrelse drøfter forslag til trafikplan 2022-25
nov-dec	Tilretning af Trafikplan med nyeste viden
februar 22	Høring blandt ejerne og kunder/borgere Forslag til Trafikplan 2022-25 godkendes af ny bestyrelse
marts-april 22	Høring i kommuner og region, råd og foreninger
maj 22	Tilretning af Trafikplan 2022-25
juni 22	Endelig godkendelse i Fynbus Bestyrelse

I HØRING – FORÅRET 2022

HØRING HOS EJERNE

Forslag til Trafikplan 2022-25 fremlægges i høring hos kommuner og region i foråret 2022.

Her får kommunernes og regionens fagudvalg mulighed for at behandle forslaget og give et høringssvar om, hvorvidt helheden og detaljerne i trafikplanen er dækkende for lokale synspunkter.

HØRING AF FORENINGER OG BORGERE

Der vil også blive muligheder for borgerne og foreninger med interesse for den kollektive trafikbetjening at give høringssvar til trafikplanen.

EFTER HØRINGSPERIODEN RETTES TRAFIKPLANEN TIL

Når høringssvarene er kommet ind, tager FynBus' bestyrelse stilling til, i hvilket omfang trafikplanen skal tilrettes før godkendelse.

VEDTAGELSE AF TRAFIKPLAN 2022-25

FYNBUS' BESTYRELSE

Det er planen, at FynBus' bestyrelse indarbejder de indkomne høringssvar og endeligt vedtager trafikplanen i juni måned 2022.

Trafikplanen offentliggøres og sendes til bl.a. Region Syddanmark, de fynske kommuner og Trafikstyrelsen



FYNBUS SÆTTER STRATEGISK FOKUS

FYNBUS OG KOLLEKTIV TRAFIK ER KLAR TIL NYE SAMFUNDSOPGAVER



BIDRAG TIL VÆKST OG TRIVSEL

Kollektiv trafik i form af tog, busser, letbane, flextrafik og færger er en vigtig del af den trafikale infrastruktur på Fyn og Langeland. God mobilitet for alle grupper bidrager til vækst i erhverv og uddannelsesniveau og gi-

ver lige muligheder og styrker trivsel for alle grupper på eller udenfor arbejdsmarkedet.

SAMMENHÆNGSKRAFT MELLEM LAND OG BY

Hverdagens mobilitet går på tværs af by og land og på tværs af kommunegrænserne. Der skal være yderligere muligheder for bosætning og lokalisering af nye erhverv på Fyn og øerne.

Kollektive trafiktilbud, som er koordineret med kommunernes byplanlægning, skal sikre god tilgængelighed til alle dele af Fyn og Langeland.

KOLLEKTIV TRAFIK OG GRØN OMSTILLING

Danmark har sat et ambitiøst mål om 70 % reduktion af CO₂-udledningen i 2030. Transportområdet bidrager betydeligt (op mod 25 %).

FynBus og de øvrige regionale trafiksselskaber vil bidrage til den grønne omstilling ved at indføre fossilfrie driv-

midler i busser og flextrafikbiler, samt give muligheder for at begrænse privatbilismens stigende omfang og CO₂-belastning.

RESSOURCEFORBRUG OG TRÆNGSEL PÅ VEJENE

Der er en stigende bevidsthed om at begrænse forbruget af jordens ressourcer. På trafikområdet er der en ny dagsorden, der handler om at begrænse behovet for nye veje (asfalt) og bekymring over det hurtigt stigende antal private biler, der medfører trængsel i byerne og lange køer på vejene. Det giver store samfundsmæssige tab af arbejdstid.

Her kan opgradering af den kollektive trafik på eksisterende skinner og veje være en del af løsningen.

LIVSKVALITET OG SUNDHED

Kollektive trafikløsninger kan bidrage til mindre luft- og støjforurening i trafikafviklingen. Ligesom kollektive rejser i tog og bus kan modvirke stress og risikoen for

trafikulykker og dermed bidrage til forbedret livskvalitet. Kollektiv trafik kan få trafikanten op af bilsædet og styrke motion og sundhed ved at gang og cykling bliver en del af en sammenhængende rejse.

TRAFIKTILBUD OG LIGE ADGANG

Den kollektive trafik bidrager til en social ligestilling ved at tilbyde relevante rejser til personer uden biladgang. Herunder at sikre tryghed og tilgængelighed for udsatte grupper med fysisk eller psykisk handicap.

NYE TRANSPORTVANER I SIGTE?

Can bil nr. 2 erstattes af et rejsekort og en elcykel?

Can der blive færre køreture i bil nr. 1 ved samkørsel eller ved at opdage fordelene i kollektiv trafik på nogle dage eller til nogle udvalgte rejseformål?

Vil hjemmearbejde udbredes og give færre bilrejser og tilskyndelse til flere kollektive rejser?

Can vi reducere antallet af erhvervsskole- eller gymnasieelever, der begynder at bruge bil til skole, når de bliver 18 år?

Can ønsket om ny grøn og sund adfærd give nye kollektive trafik kunder?

FynBus vil samarbejde med mobilitetspartnere og afprøve nye løsninger i trafikplanperioden 2022-25.



BIDRAG TIL VERDENSMÅL

FynBus anerkender FN's Verdensmål som en velegnet overordnet ramme for udvikling af den kollektive trafik.

FN VERDENSMÅL 3 SUNDT LIV OG TRIVSEL FOR ALLE SAMFUNDSGRUPPER

Ved at tilskynde til gang og cykling til bus/tog. Mulighed for tryk og ikke stressende rejse i kollektive løsninger.

FN VERDENSMÅL 8 ANSTÆNDIGE LØN- OG ARBEJDSFORHOLD

Ved at sikre arbejdstagerrettigheder for chauffører i busser og flextrafik.

FN VERDENSMÅL 9 FREMME BÆREDYGTIG INFRASTRUKTUR OG ØGET ADGANG TIL INFORMATIONS- OG KOMMUNIKATIONSTEKNOLOGI

Ved at skabe effektive og tilgængelige transportkorridorer og knudepunkter for den kollektive trafik, og udvikle digitale rejseinfo- og billetsystemer.

FN VERDENSMÅL 11 BÆREDYGTIGE BYER OG LOKALSAMFUND

Kollektiv trafik kan medvirke til bilfri byer og fleksibel mobilitet i landområder.

FN VERDENSMÅL 13 KLIMAINDSATS

Kollektiv trafik kan bidrage til CO₂ besparelser ved kollektive løsninger og indførelse af grønne drivmidler i busserne.

FN VERDENSMÅL 17 PARTNERSKABER FOR BÆREDYGTIG UDVIKLING

Kollektiv trafik kan indgå partnerskaber med offentlige og private partnere om udbredelse af kollektive trafikløsninger og CO₂-reduktion.



KOLLEKTIV TRAFIK SKAL HÆNGE (ENDNU) BEDRE SAMMEN

SAMMENHÆNG TIL DEN LANDSDÆKKENDE TRAFIK

Det er afgørende for den fynske mobilitet, at busbetjeningen af de større stationer på togstrækningen over Fyn styrkes, så det bliver nemt at skifte til og fra tog mod Sjælland og Jylland

Især skal busforbindelserne til Odense Banegård Center fortsat styrkes fra alle byer og egne på Fyn. Her vil flere busafgange være en afgørende forudsætning for, at den kollektive trafik får fremgang.

Knudepunkt for kollektiv trafik ved Hjallose Station

MANGLER FOTO HJALLOSE STATION, BILLEDE: IMG_2329

BUSSER, TOG OG LETBANE SKAL PASSE SAMMEN

Der skal udvikles et optimalt samspil i det kollektive trafiksystem på Fyn. Bus, tog og letbane skal fungere sammen og sikre en hurtig og effektiv rejse med koordinerede skift.

Der skal sikres et godt samarbejde mellem Odense Letbane, DSB, Arriva og FynBus om denne opgave.

For FynBus er det vigtigt, at de regionale busser og bybusser styrker betjeningen af vigtige togstationer på Fyn og letbanestationerne i Odense.

I trafikplanperioden vil der udover hovedstationerne Odense, Nyborg, Svendborg og Middelfart være særlig fokus på:

- Hjallose Station
- Ringe Station
- Langeskov Station
- Aarup Station

FASTHOLDE STJERNEDÆKNING AF HELE FYN

Det regionale busnet på Fyn skal fortsat sikre og udbygge mulighederne for god busbetjening fra kystbyerne, de mellemliggende større byer og ind til Odense. Bussen skal være attraktiv, både for pendlere og besøgs- og ærinderejser i et større opland ind til Odense.

DEN REJSENDE SKAL HURTIGT (OG SIKKERT) FREM

FynBus vil sammen med kommunerne arbejde på bedre busfremkommelighed – især i de større byer - og fortsat have fokus på høj driftsstabilitet.

ATTRAKTIVE KNUDEPUNKTER OG EFFEKTIVE KORRIDORER

Det skal gøres lettere og mere attraktivt at skifte transportmiddel på de fynske knudepunkter. Der arbejdes i trafikplanperioden med opgradering af stoppesteder og knudepunkter i udbygget samarbejde med kommunerne.

I de fynske trafikkorridorer skal busbetjeningen være effektiv med mange afgang i myldretiden og få stop.

FLEXTRAFIK I SMÅ BYER OG PÅ LANDET

I tyndtbefolkede egne skal tilbuddet om afhentning ved egen dør i Flextur og Plustur sikre en sammenhængende rejse til det endelige rejsemål og/eller større stoppesteder og togstationer. Samtidig undersøges muligheder for at erstatte de mindst benyttede busafgange med en flexbus-løsning.



CYKLEN SOM EN VIGTIG DEL AF DEN KOLLEKTIVE REJSE

Cyklen er vigtig som tilbringer til stoppesteder og stationer. Der skal være bedre og mere sikre parkeringsmuligheder for cykler ved større stoppesteder, så man eksempelvis sikkert kan parkere sin elcykel på de centrale knudepunkter og stoppesteder. Muligheden for opladning af elcykler vil også blive undersøgt i planperioden.

LET TILGÆNGELIG TRAFIKINFORMATION – FYSISK OG DIGITALT

Der skal sættes nye standarder for god trafikinformation – på mobiltelefonen og ved stoppestederne.

Belægningsdata til kunderne giver overblik over, hvilke afgange der har bedst plads.

Beskeder om trafikinfo videreudvikles og gøres mere brugervenlige i samarbejde med de øvrige trafikskelskaber.

KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL GRØN OMSTILLING

DEN KOLLEKTIVE TRAFIK SKAL VÆRE MERE KLIMAVENTLIG

Generelt skal den kollektive trafik gå foran i den grønne omstilling. Gennem klimasamarbejdsaftaler med staten sættes tempoet for en mere klimavenlig kollektiv kørsel. Den teknologiske udvikling går stærkt. Elbussernes batterier bliver hastigt bedre, og brint er på vej som et muligt drivmiddel i tung transport. FynBus følger udviklingen tæt, og drøfter dette løbende med kommunerne og regionen, op til de beslutninger der skal træffes i forbindelse med de kommende udbud.

GRØNNE UDBUD AF KØRSEL

Der vil i trafikplanperioden blive forberedt og gennemført nye og klimavenlige udbud af buskørsel for alle kommuner på Fyn.

Der ligger en plan for nye udbud fra 2024-27.



Nye elbusser i Odense 2021

ELBUSSE PÅ HELE FYN

Elbusser vil være et fremtidigt syn på hele Fyn inden for en overskuelig årrække. Ud over at reducere udledningen af CO₂ markant, udleder de ikke forurening lokalt, f.eks. partikler og NOx, hvilket giver gevinster for det lokale miljø og fynboernes sundhed.

Nogle kommuner undersøger mulighederne for at køre på biodiesel i en overgangsperiode.

ELBILER I FLEXTAFIKKEN

Også de mindre biler i flextrafikken skal i fremtiden køre på vedvarende energi. Formodentlig flest som elbiler. Dette sikres gennem de nye udbud i perioden, og et tæt samarbejde med taxibranchen.

MERE KOLLEKTIV TRAFIK OG MINDRE BILKØRSEL PÅ FYN

Der vil ligge en stor CO₂-besparelse ved at få flere (biler) til at vælge kollektiv trafik.

I trafikplanperioden vil FynBus samarbejde med kommuner og region om realistiske målsætninger og gennemtænkte indsatser for at vinde nye kunder og reducere bilkørslen på Fyn.

KOLLEKTIV TRAFIK SOM SUPPLEMENT TIL BILEN

Privatbilen er i øjeblikket det dominerende transportmiddel på Fyn, men kan aflastes af hensyn til klimaet - til fordel for flere ture på cykel og med kollektiv trafik. Nye attraktive kollektive løsninger skal udvikles og muliggøre et personligt bidrag til klimaindsatsen.

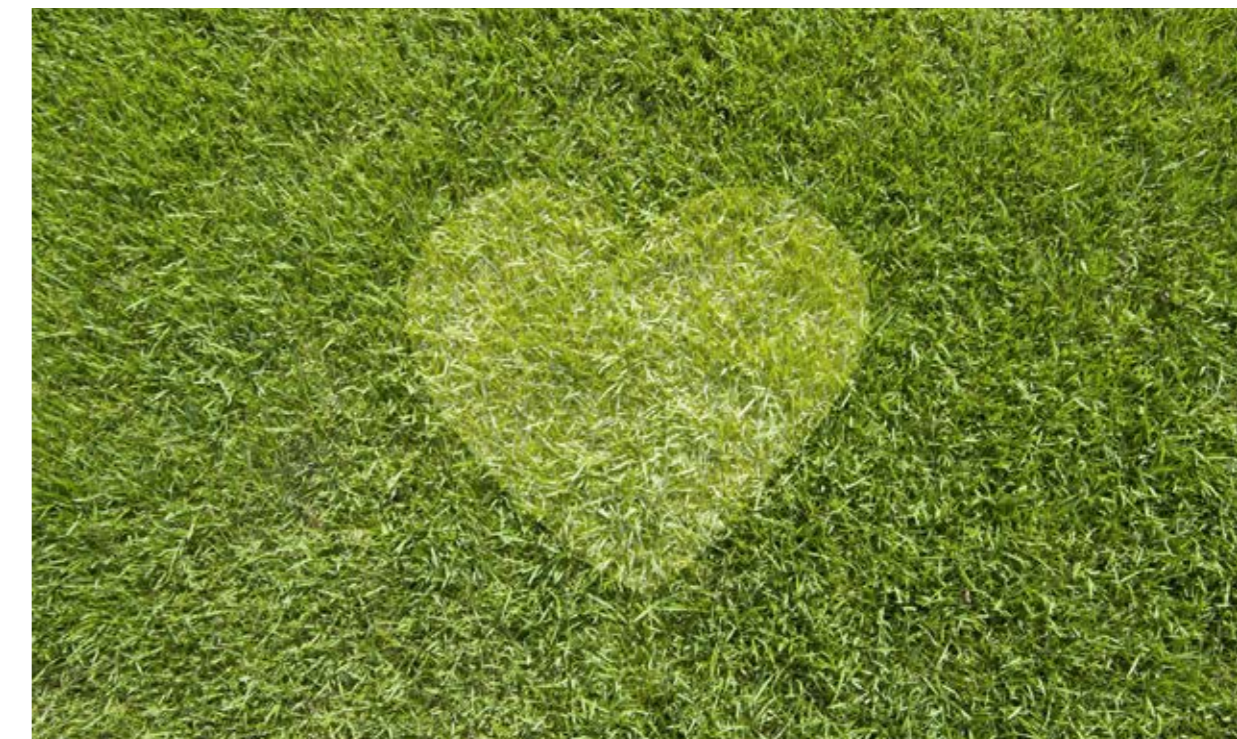
GRØNT REGNSKAB OG SAMARBEJDE MED KOMMUNER OG REGION OM KLIMAMÅL

FynBus følger løbende med i den teknologiske udvikling, og sammenfatter ny viden om trafikens CO₂-belastning på Fyn. Sammen med kommuner og region skal der udvikles klimamål med tilhørende grønt regnskab, der kan følge og dokumentere effekterne af den grønne omstilling.

FYNBUS' EGET BIDRAG TIL GRØN OMSTILLING

Trafikselskabet vil også sikre, at selv mindre bidrag til et bedre klima i egen (og entreprenørernes) praksis realiseres.

Grønne regnskaber skal dokumentere det nedadgående fynske CO₂-aftryk fra kollektiv transport.



KOLLEKTIV TRAFIK SKAL VÆRE ATTRAKTIVT FOR FLERE KUNDER

FLERE KUNDER – BEDRE PRODUKT

Det er et nationalt mål, at der skal flere kunder i den kollektive trafik. Derfor skal produktet forbedres, så det opleves som et attraktivt alternativ til privatbilismen.

I trafikplanperioden skal det afklares, om staten, regionen og kommunerne vil investere i bedre kollektiv trafik. Hos FynBus er vi optimistiske omkring mulighederne for større investeringer i trafiktilbuddet set i lyset af den voksende bevidsthed om den enorme klimaudfordring hos både myndigheder, der arbejder med stadigt mere ambitiøse klimaplaner, og hos borgere, der søger efter hvordan de kan leve og transportere sig mere klimavenligt.

FOKUS PÅ KUNDER

FynBus har et indgående kendskab til kundesegmenter og markedsandele.

Vi skal ikke kun koncentrere os om den kollektive trafik traditionelle kernekunder – f.eks. børn, unge, ældre og lavindkomstgrupper. Vi skal også sørge for, at den kollektive trafik er et attraktivt tilbud for dem, der tager bilen på arbejde – så vi reducerer trængslen og CO₂-ud-

slippet. Og vi skal levere et tilbud, der betyder, at familier kan undvære bil nummer to eller tre i garagen.

Elever på ungdomsuddannelser skal fastholdes i den kollektive trafik, så de ikke køber egen bil, så snart de har muligheden. Derfor skal de opleve den kollektive trafik som et godt, grønt og relevant tilbud.

Samtidig skal det være nemt at gå til den kollektive trafik, så man tænker grønt og lader bilen stå, når den kollektive trafik er et konkurrencedygtigt alternativ.

Vi skal udnytte FynBus' livsfasemodel og målrette markedsføring mod udvalgte målgrupper med nye kampagner om de mange fordele ved at benytte den kollektive trafik.

NYE BILLETPRODUKTER

For at gøre den kollektive trafik attraktiv skal vi fortsat tilbyde kommercielle produkter, hvor det er relevant – som f.eks. aften- og weekendbilletter til understøttelse af fritidsrejser, nye pensionistkort, kombinationsbilletter, bedre turistprodukter, arrangementsbilletter, tag en ven med-tilbud og så videre.

Dette skal balanceres med ambitionen om at holde tilbuddet af billetprodukter til den enkelte kunde enkelt og overskueligt.

DATA OG VIDEN ER ET CENTRALT ELEMENT

I FynBus' data- og analyseafdeling udarbejdes der befolkningsfremskrivninger, analyser af arbejdspladsudvikling, data om bilrådighed, passagertal og analyser af rejsemønstre baseret på rejsekortdata.

De hårde data suppleres med kundeundersøgelser i marken og udvidet brug af kundepaneller og fokusgrupper til at kvalificere den indsamlede viden og teste nye idéer.

Desuden hjælper f.eks. kontrollører og chauffører med kvalitetstjek af data - dvs. om det dataene viser, stemmer overens med det, der opleves ude i bussen.

TRYGHED FOR DE REJSENDE

Nye rejsende skal være trygge ved at rejse med kollektiv trafik. FynBus og kommunerne skal have fokus på, at adgangsveje til og fra stoppesteder og stationer er trygge, og at f.eks. belysning, udsigtsforhold og ven-

tefaciliteter ved stoppestederne gennemses og opgraderes.

GOD TILGÆNGELIGHED FOR HANDICAPPEDE

FynBus er stolt over sin indsats og position som et handicapvenligt trafiksselskab. Denne position skal fastholdes og videreudvikles for at sikre, at den kollektive trafik er for alle.

F.eks. gør de elektriske ramper det muligt for kørestolsbrugere at tage bussen uden at skulle have en hjælper med. Dermed fjernes en barriere for bevægelseshæmmede.

Tilsvarende skal der tænkes videre i løsninger som gør det muligt trygt at tage bus og flextrafik for mennesker med synshandicap og demens, samt andre med særlige udfordringer.

Når der tænkes i god tilgængelighed for mennesker med handicap, er der også mange andre grupper, der får glæde af tiltagene, f.eks. ældre og bevægelseshæmmede børn og voksne.



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE PÅ FYN

FYNBUS SOM EN STØRRE DEL AF REJSEN PÅ FYN

FynBus vil i trafikplanperioden udvide fokus og involvere sig mere aktivt i alle elementer af rejsen fra begyndelsen til rejsemålet - den sammenhængende rejse på tværs af forskellige mobilitetsformer.



Fynbus vil arbejde for at alle informationer om rejsen på Fyn kan findes i Rejseplanen.

FIRST MILE - LAST MILE

Det første og sidste stykke af rejsen (first mile og last mile) er særligt interessant for FynBus. Hvordan kan kunden hjælpes bedst hen til stoppestedet, og hvordan kommer kunden helt frem til rejsemålet?

Den sammenhængende rejse kan bestå af mange forskellige transportformer (gang, elløbehjul, cykel, samkørsel, delebil, bus, tog, privat samkørsel). Den rejsende bestemmer selv sammensætningen af turen – og den kan varieres efter behov.

Målet er, at flere rejsende ser det som en oplagt mulighed, at kollektiv trafik indgår i rejsen. Det kræver en ændring af rejsevaner og adfærd.

For at nå dette mål er det nødvendigt, at FynBus samarbejder med kommuner, region og private aktører om de rette faciliteter, samt nødvendige informationer og services.

ELLØBEHJUL SOM TILBRINGER TIL KOLLEKTIV TRAFIK

Det er populært i byerne, og især blandt unge, at køre på elløbehjul. Dette er en individuel og frihedsskabende transportform, som kan bruges hen til bussen eller toget og let medbringes på rejsen.



CYKLEN SOM TILBRINGER TIL KOLLEKTIV TRAFIK

Danmark er et cykelland, hvor næsten alle har en cykel. Der er generelt gode cykelvilkår, men der mangler måske lidt omsorg for og forkælelse af de cyklende.

Her tænkes på sikre cykelstier hen til stoppesteder og knudepunkter, samt gode muligheder for sikker cykelparkering.

KOLLEKTIV TRAFIK SOM SUPPLEMENT OG AFLASTNING FOR CYKLEN

Nogle cyklister (også på elcykel) foretrækker at cykle hele vejen hver dag på arbejde eller til uddannelse.

Men somme tider blæser, regner og sner det, og nogle dage føles turen for lang – her er kollektiv trafik en mulighed for aflastning på de længere ture.

Bussen kan tages hele vejen, men cyklen kan også tages med i bussen et stykke af vejen.



SAMKØRSEL OG KOLLEKTIV TRAFIK

Der kører rigtig mange private biler rundt uden passagerer. Men det bliver lettere at planlægge samkørsel med naboer, kolleger eller medstuderende i private samkørselsapps som f.eks. Ta'Med, GoMore og Nabogo.

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge mulighederne for at spille en rolle i forhold til samkørsel på Fyn. Herunder undersøge, hvordan kollektiv trafik kan sam-tænkes med dette produkt.

FLEXTUR OG PLUSTUR – EN SERVICE MELLEM BUS OG TAXI

I landdistrikter og mindre byer har FynBus og kommunerne to tilbud - Flextur og Plustur. Tilbud der får den rejsende fra bopæl til stoppested eller helt til rejsemålet.

Ordningerne er indført i 2020 og evalueres i trafikplanperioden. FynBus vil også undersøge perspektiverne i at erstatte rutekørsel med en flextrafikløsning på de af-gange og steder hvor der er meget få passagerer.



FLERE INFORMATIONER I REJSEPLANEN

Større fokus på den sammenhængende rejse stiller krav om flere relevante oplysninger for kunden:

- Integration med private samkørselsordninger
- Info om stoppestedsforhold (cykelparkering, læ, kørestolsvenlighed, forhold for blinde mm.)
- Mulighed for at tage cyklen med i bus eller tog

MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) TIL DEN ENKELTE KUNDE

Det er besluttet, at der i Danmark skal udvikles en national MaaS-app, hvor man som kunde kan se, bestille og betale for de transporttyper, der dækker ens rejsebehov på et givent tidspunkt. Indtil appen er udviklet, er det i Rejseplanen, kunden kan se forskellige transporttilbud og nemt klikke sig videre til bestilling. FynBus vil derfor opfordre transportleverandører til at udstille deres mobilitetstilbud i Rejseplanen, så kunderne får et samlet overblik.

DET REGIONALE BUSNET SKAL GENTÆNKES

UDVIKLING OG TILPASNING AF DET REGIONALE BUSNET PÅ FYN

FynBus vil i trafikplanperioden 2022-25 arbejde videre med at udvikle og effektivisere det regionale busnet.

Tilpasningen skal ske med udgangspunkt i Region Syddanmarks principper for kollektiv trafik (juni 2020) og Mobilitetsplan for Region Syddanmark.

Formålet med revisionen af det regionale busnet er at tilpasse ruter samt det betjeningsmæssige omfang til både den regionale økonomiske ramme for buskørsel og til behovet og efterspørgslen på Fyn.

Der skal findes nye balancer i den regionale bustrafik, hvor nettet forenkles og ressourcerne prioriteres der, hvor passagerpotentialet er størst. Der skal vurderes på både antallet af busser og køreplanter i den regionale busbetjening.

Det regionale busnet i trafikplanperioden vil Fynbus effektivisere og udvikle det regionale busnet



I BYERNE KAN KOLLEKTIV TRAFIK VOKSE I OMFANG



BYNET 21+

- LILLA ODENSE LETBANE
- GRØN RADIALRUTE
- RØD RINGRUTE
- RØD STAMRUTE
- ORANGE TVÆRRUTE, BYBUS BOLBRO OG MYLDRETIDSRUTE

ODENSE

Odense får nyt bybusnet i 2022, som sammen med letbanen dækker byen bedst muligt.

FynBus vil i samarbejde med Odense Kommune i trafikplanperioden løbende foretage tilpasninger, der sikrer, at det nye busnet optimeres efter behov og passagerudvikling.

FLERE PASSAGERER I LETBANEN

Når Odense Letbane åbner, påtager FynBus sig en opgave med at understøtte passagerudviklingen ved at optimere busnettet, så det er nemt at skifte til og fra letbanen. Blandt andet med bedre mulighed for at skifte mellem bus og letbane ved Hjallesø Station.

ØGET BUSFREMKOMMELIGHED

I samarbejde med Trafikstyrelsen igangsætter Odense Kommune busfremkommelighedsprojekter for ca. 18 mio. kr. frem mod 2023.

Der planlægges:

- Udvidelse af buslommer på ringvejen
- Nye signalanlæg med busbane ved Hjallesø St.
- Busbane på Rismarksvej og nye stoppesteder
- Realtidsinformation på 20 udvalgte stoppesteder
- Signalprioritering til busserne fra 2022

FLERE BUSPASSAGERER – FÆRRE BILER

Odense kommune har store klimaambitioner og vil reducere bilkørslen i de centrale byområder. FynBus vil gerne samarbejde om denne ambition og udvikle forslag til, hvordan den kollektive busbetjening kan udvikles i Odense.

Det er en fælles ambition at bidrage til CO₂-reduktion og imødegå trængsel af biler i de tætte byområder. Overgangen til elbusser vil desuden reducere den lokale forurening og bidrage til bedre miljø og sundhed.



I BYERNE KAN KOLLEKTIV TRAFIK VOKSE I OMFANG

KYSTBYER MED BYBUSSE STOR ANDEL UDEN BIL

I de mellemstore byer på Fyn er der mange indbyggere, der ikke har en bil (unge, lavindkomstgrupper og ældre), og som derfor er afhængige af kollektiv transport. I landdistrikterne er bilejerskab mere udbredt.

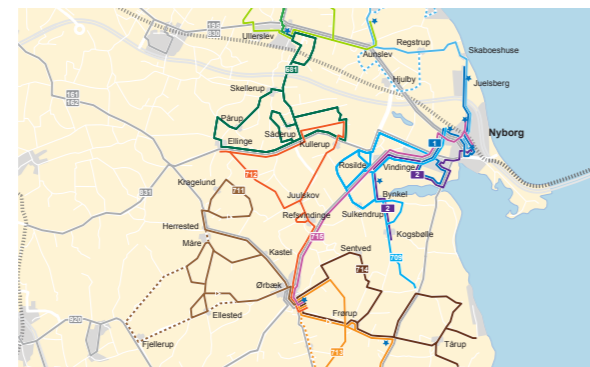
Et bustilbud i byerne og fra oplandet og ind til byerne er afgørende for både adgang til arbejdspladser, uddannelse og ærinder.



Bybus- og lokalbusnet i Middelfart, Nyborg og Svendborg Kommune

KLIMATILPASNING OG FREDELIGT BYMILJØ

Svendborg, Middelfart og Nyborg er optaget af at forbedre klima, miljø og sundhed. Trafikafvikling med busser og færre biler kan fredeliggøre de attraktive købstadsmiljøer. Bussen kan supplere gang og cykling i byen på de lange strækninger og medvirke til, at man kan komme ind til centrum uden at køre i bil.



GRATIS BYBUSKØRSEL?

Flere kommuner har arbejdet med tanken om at gøre buskørsel i byerne gratis for at give en bedre service og få flere passagerer i busserne.

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge denne og andre muligheder for at skaffe flere kunder i den kollektive trafik i byerne.



I MINDRE BYER OG LANDDISTRIKTER SKAL DER UDVIKLES NYE LØSNINGER

BUSTUR
Busturen er vores primære tilbud til dig i Rejseplanen. Rejseplanen vil altid lede efter bus- eller togforbindelser først.

PLUSTUR
Har du langt til eller fra bus/tog, så kan Rejseplanen nu foreslå dig en Plustur som en del af din rejse. Med Plustur bliver du kort til eller fra et knudepunkt, hvor du kan skifte til eller fra bus eller tog.

FLEXTUR
Flextur er et alternativ til bus og tog. Rejseplanen kan foreslå Flextur til hele din tur, når du søger på tider og steder, hvor en Bustur eller Plustur ikke er en god mulighed. Du har desuden altid mulighed for at bestille Flextur på FynBus.flextrafik.dk.

omkringliggende byer (arbejdspladser, uddannelse og offentlig service (læge mv.).

FynBus vil i trafikplanperioden se på de nuværende ordninger og sammen med kommunerne og regionen tilpasse til den aktuelle efterspørgsel og få mest mulig service og kørsel ud af de afsatte økonomiske rammer.

FÆRRE STORE BUSSE PÅ LANDET

Der har i en årrække været lavet tiltag som mindsker kørsel med store busser i de tyndt befolkede områder og i stedet erstatte busserne med flextrafik. Denne udvikling vil FynBus fortsætte.

FLEXTUR OG PLUSTUR KONSOLIDERES

De eksisterende og forholdsvis nye ordninger Flextur og Plustur (siden 2019) skal have lov til at vise deres fulde potentiale efter perioden med corona, men skal evalueres i trafikplanperioden.

SAMKØRSEL (NABOTJENESTER), DELEBILER MV. VIL INDGÅ I TRAFIKBUDDET PÅ LANDET

FynBus er klar til at samarbejde med kommunerne om at udnytte de tomme bilsæder på landet og i de mindre byer.

Som noget nyt vil FynBus indtænke samkørsel i privatbiler med den eksisterende service i den kollektive trafik. Det vil betyde et samarbejde med de private samkørselstjenester som eksempelvis Nabogo og Ta' Med (FDM) om at få den bedste sammenhængende mobilitet (og offentlige økonomi) i de tyndt befolkede områder.

LOKALKØRSEL ER SKOLEKØRSEL

De lokale busruter i kommunerne kører først og fremmest børn til og fra skole. Disse lovpligtige ordninger justeres løbende, og FynBus vil være behjælpelig med nye udbud af kørsel og med nødvendige tilpasninger til evt. ændringer i skolekørsel i forbindelse med ny skolestruktur eller lignende. Desuden vil Fynbus undersøge mulighederne for at benytte den regionale kørsel som supplement til den lokale skolekørsel.



03

HANDLINGSPLAN 2022-25

HANDLINGSPLAN

2022-25

Realiseringen af trafikplanen sker løbende gennem planperioden 2022-25 i form af en række handlinger, som bestyrelse og administration i fællesskab sætter i gang.

I de følgende afsnit redegøres for 9 prioriterede handlinger, som FynBus vil sætte i gang for at få flere passagerer, bidrage til den grønne omstilling og tage et større ansvar for den samlede mobilitet på Fyn.

HANDLINGERNE HAR FORSKELLIG STATUS:

Flere af de 9 beskrevne handlinger bygger videre på allerede igangværende processer og lægger nye bidrag til.

Andre handlinger er test- og forsøgsprojekter for at skabe ny viden og grundlag for beslutninger om videre tiltag.

Endelig er der en sidste kategori af handlinger, som er nyudviklinger af trafikselskabets kerneopgaver. Her skal bestyrelsen i trafikplanperioden beslutte, om der er opbakning til at gennemføre handlingen.

TIMING OG IGANGSÆTTELSE AF HANDLINGER

Trafikplanen har et 4-årigt perspektiv, og de nævnte handlinger på de følgende sider igangsættes, når det af FynBus anses for mest hensigtsmæssigt.

Det er afgørende for igangsættelse, at de rette forudsætninger er til stede. Det vil sige, at villighed og evne til handling ved de partnere, der skal indgå i projekter og initiativer, er til stede.

Nogle handlinger har kort tidshorisont, mens andre har en karakter, så de typisk vil løbe over en årrække.

FYNBUS' ADMINISTRATION FORBEREDER SIG

Ud fra de korte beskrivelser af de udvalgte 9 handlinger vil FynBus forberede initiativerne ved at udarbejde detaljerede projektbeskrivelser og etablere de nødvendige projektorganisationer med interne og eksterne projektdeltagere.

DE UDVALGTE HANDLINGER:

1. UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET
2. GRØNNE UDBUD AF BUSKØRSEL OG FLEXTRAFIK
3. VINDE BILISTKUNDER TIL KOLLEKTIV TRAFIK
4. TILGÆNGELIGHED – FYSISKE OG PSYKISKE UDFORDRINGER
5. UDVIDET SAMARBEJDE OM STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER
6. FORSØG MED SAMKØRSEL OG KOLLEKTIV TRAFIK
7. SAMSPIL MELLEM BUSSEN OG CYKLEN
8. DE RETTE PRODUKTER OG SALGSKANALER
9. TÆTTERE PÅ KUNDEN

HANDLING 1

UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET

FORMÅL

Formålet med udvikling af det regionale busnet er igennem effektivisering af ressourcerne at få flere passagerer i de regionale busser og en bedre service for de eksisterende kunder.

EFFEKTIVISERING

Denne effektivisering vil lægge vægt på at tilpasse ruter og det betjeningsmæssige omfang til behovet og efterspørgslen på Fyn.

FynBus vil derfor arbejde med nye metoder for at sikre en bedre balance i den regionale bustrafik, hvor nettet forenkles og styrkes der hvor passagerpotentialer er størst.

MULIGHEDER FOR UDBYGGET SERVICE

At få flere og nye kunder kræver dels en udbygget service i den kollektive busbetjening, men også en forenkling af det nuværende rutenet. Det vil FynBus udvikle i trafikplanperioden. Her tænkes først og fremmest på

erhvervspendlere fra kystbyerne og de øvrige større byer på Fyn, der skal ind til Odense, så flere kan undvære bil nr. 2 eller køre mindre i bil nr. 1.

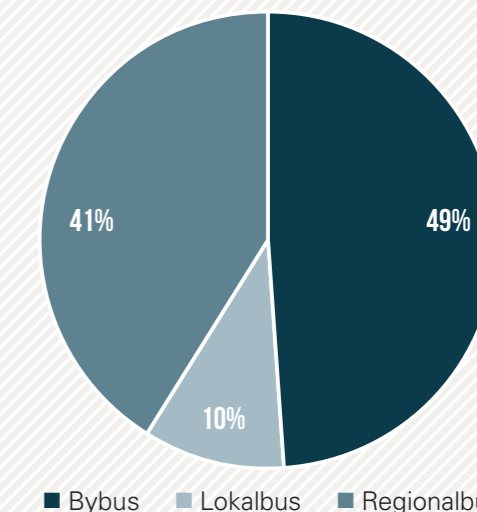
Derudover er der også de unge og uddannelsessøgende, der skal kunne komme til tekniske skoler, gymnasier og videregående uddannelser på en hurtig og nem måde.

Ønsket om at udbygge det regionale rutenet, hvor der er et stort passagergrundlag, kræver en effektivisering af det øvrige rutenet. Her skal en ny og effektiv form for kollektiv trafik indtænkes.

STJERNESTRUKTUR

Det gældende hovedprincip i det regionale rutenet er stjernestrukturen, hvor alle fynske byer er forbundet med Odense. Denne struktur fastholdes, men revurderes i forhold til, at nye rejsemål i Odense, så som letbanestationer, vigtige togstationer (f.eks. Hjallesø st.) Nyt OUH og udvidet SDU måske skal betjenes på nye måder.

FORDELING AF BYBUS, LOKAL- OG REGIONALKØRSEL



Fordelelsen af den samlede fynske buskørsel på lokalbus, regionale busser og bybusser.

HANDLING

Udviklingen i det regionale rutenet skal ske med udgangspunkt i Region Syddanmarks principper for kollektive trafik (juni 2020) og Mobilitetsplan for Region Syddanmark.

ETABLERING AF HØJFREKVENT RUTENET

FynBus vil udarbejde forslag til udbygget rutenet med direkte ruteføring og hyppige afgang i myldretiden.

Et sådan rutenet vil give få stop ved attraktive knudepunkter, og rejsetiden reduceres så vidt muligt.

Princippet for disse strækninger med hyppige afgang er at prioritere ressourcerne der, hvor kundepotentialet er størst. Det vil sige at styrke busbetjeningen på hovedstrækningerne.

Det er hensigten at fremme en passagertilvækst ved at styrke betjeningen på hovedstrækningerne og evt. omlægge/reducere i det underliggende regionale net.

Særligt er akse fra Kerteminde, gennem Odense og til f.eks. Glamsbjerg eller Assens interessant, da denne rute i forvejen har mange passagerer og har potentiale til passagertilvækst.

NYE U-RUTER

FynBus vil i højere grad tilpasse rutenettet, så flest mulige uddannelsessøgende kan nå deres uddannelsesinstitution med et acceptabelt tidsforbrug. Den nye aftale om elevfordeling på de gymnasiale uddan-

nelser forventes i trafikplanperioden at medføre nye rejsemønstre, som FynBus vil understøtte gennem rutetilpasninger.

MULIG OMDANNELSE AF EKSISTERENDE RUTER

FynBus vil se nærmere på at omdanne rute 110-111, 130-132 og rute 920 til pendler- og U-ruter, da disse ruter har få passagerer udenfor dagtimerne på hverdage.

FORSØG MED BUSPRIORITERING OG BRT

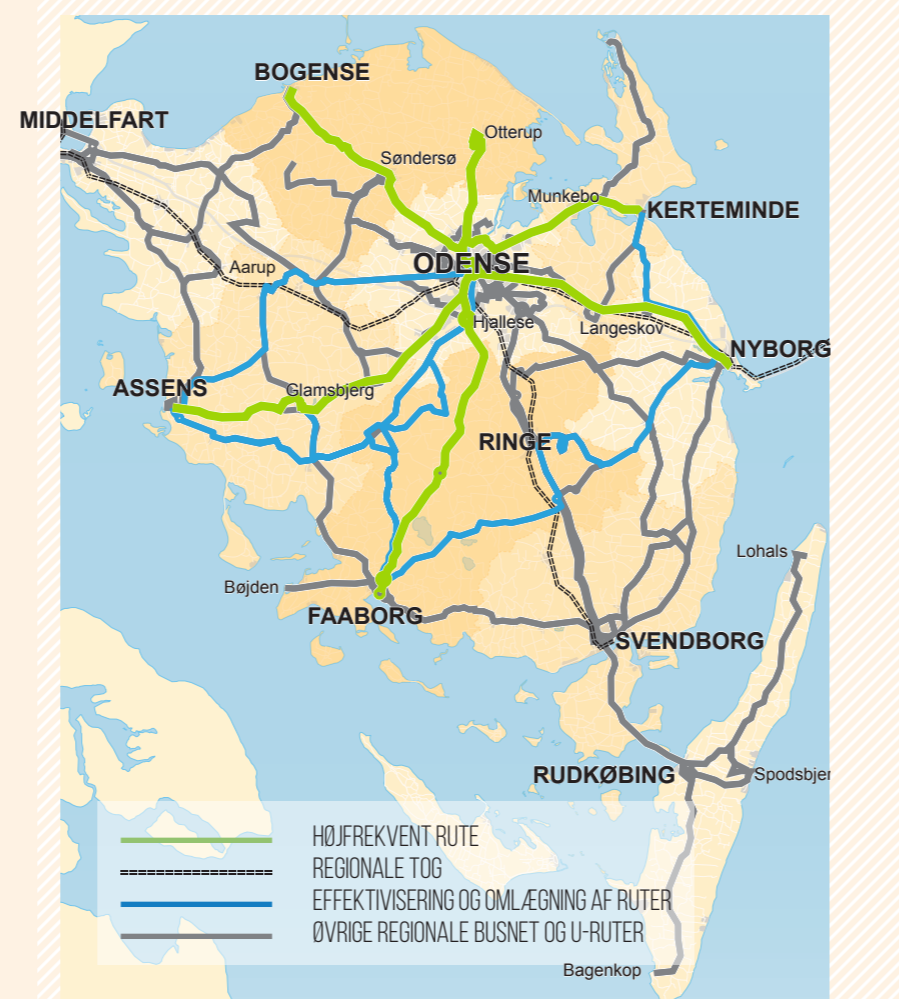
FynBus vil sammen med regionen og især Odense Kommune i trafikplanperioden undersøge potentialet ved busfremkommelighedsprojekter på udvalgte strækninger.

Principper for busfremkommelighed kan være anlæg af egentlige busbaner, signalprioritering, fremskudte stoppesteder mv.

FLEXBUS SOM SUPPLEMENT TIL REGIONAL KØRSEL

FynBus vil forberede forslag og igangsætte forsøg i samarbejde med kommuner og regionen om at lade Flexbus erstatte busafgange eller -ruter med meget få passagerer ved at give kunden mulighed for at bestille flextrafikørsel mellem de stoppesteder, der fremgår af køreplanen. Flexbus giver således regionen mulighed for at opretholde et kørselstilbud på tider og steder, hvor en bus ikke er den rigtige løsning.

Derudover vil FynBus arbejde for at gøre Flexbus tilgængelig i Rejseplanen.



Udvikling af det regionale busnet frem mod 2025

IMPLEMENTERING TIDSPLAN

FynBus vil i løbet af 2022 på baggrund af nye analyser af det regionale busnet udarbejde forslag til nyudvikling af rutenet og kørsel, som kan skaffe flere passagerer til den kollektive trafik, samt tilpasse rutenettet til den regionale økonomiske ramme.

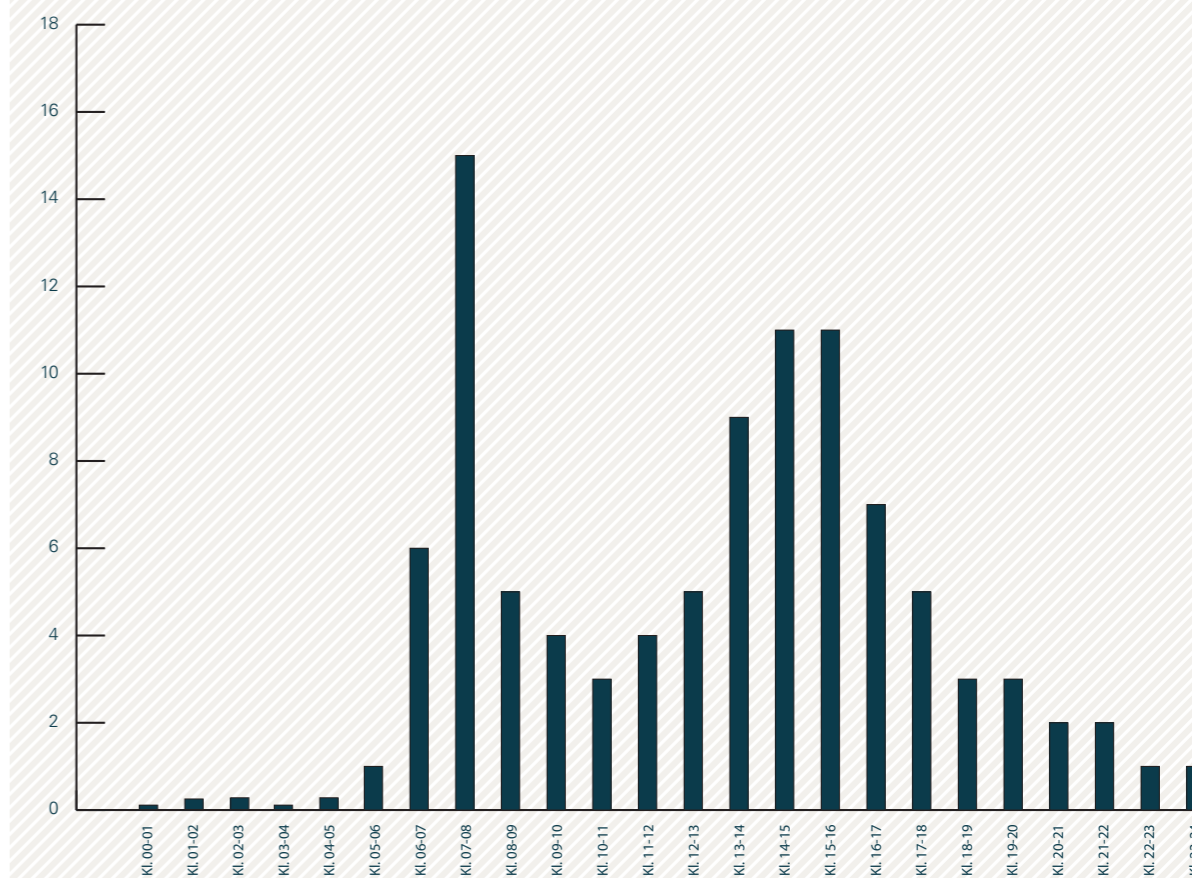
Dele af den nye og tilpassede køreplan vil forventeligt kunne gælde fra januar 2023.

Nye tiltag vil formentlig blive udført som forsøg i en periode, for derefter ved positivt resultat være en fast del af køreplanen i slutningen af trafikplanperioden.

KOMMUNERNE

Dialog mellem FynBus og kommunerne om mulige alternative kommunale tiltag, der kan erstatte eller supplere ændringerne i den ændrede regionale kørsel fra 2023

PROCENTVIS FORDELING AF ANTAL REGIONALE PASSAGERER PR. TIME



Spidsbelastning i FynBus' regionale ruter Buspassagerer – morgen- og eftermiddag

HANDLING 2

GRØNNE UDBUD AF BUSKØRSEL OG FLEXTRAFIK I 2023-27

FORMÅL

Kommunerne og regionen har som mål, at busserne som minimum skal være CO₂-neutrale på landet og emissionsfrie i byerne senest i 2030. Der er indgået klimasamarbejdsaftaler med Transportministeriet for både kommunerne og regionen i 2021.

Klimasamarbejdsaftalerne betyder også, at fra 2021 vil alle nye bybusser være emissionsfri og alle nye lokal- og regionalbusser CO₂-neutrale.

Gennem de kommende udbud vil FynBus sikre, at den kollektive trafik hurtigst muligt gennemgår en grøn omstilling, der resulterer i fremtidig brug af vedvarende drivmidler som f.eks. el, biodiesel eller biogas.

FynBus vil sikre klimavenlig kollektiv transport, der ikke belaster miljøet og reducerer CO₂-udledningen med minimum 70 %.

STATUS 2021

- 20 elbusser i Odense.
- 3 elbusser i den regionale buskørsel, rute 140.
- Ca. 4 mio. kr. til biodiesel på de regionale ruter i 2022-2026.
- Langelands lokalruter kører på HVO-diesel.
- 2 elbiler i flextrafikken



Nye elbusser indsat på den regionale buslinje Otterup-Odense i 2021

HANDLING

Der er lagt en tidsplan og kontraktstart for de kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling af drivmidlerne:

August 2024: Kontraktstart for Nordfyns, Kerteminde, Langeland og Assens med minimum CO₂-neutralt drivmiddel.

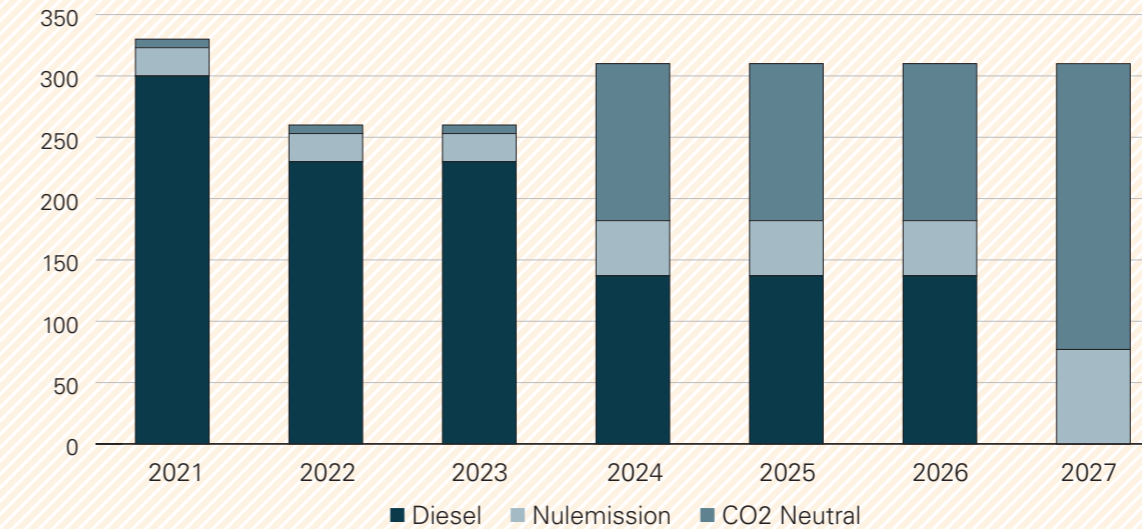
August 2024: Kontraktstart for Svendborg, Nyborg og Middelfart med el som drivmiddel.

August 2025: Kontraktstart for Faaborg-Midtfyn med biogas eller el som drivmiddel.

December 2026: Evt. kontraktstart for regional buskørsel med el som drivmiddel.

August 2027: Kontraktstart for Odense Kommune med el som drivmiddel.

GRØN OMSTILLING AF BUSKØRSEL, FYNBUS



xx

Herefter er alle bybusser emissionsfri og alle lokal- og regionalbusser som minimum CO₂-neutrale.

FLEXTRAFIK

EU stiller krav til offentlige indkøb af kørsel, og Clean Vehicles Directive forudsætter, at mindst 34,7% af de biler, der indgås kontrakt om allerede nu, højst må udlede 50g CO₂ pr. km. I 2025 skal yderligere 34,7 % være emissionsfrie. Liftvogne er undtaget fra dette direktiv. Disse krav sætter en klar retning for udviklingen imod en grønnere flåde af køretøjer i Flextrafik.

FynBus arbejder tæt sammen med de øvrige trafik-selskaber og branchen om at sikre en grøn omstilling, som tager hensyn til økonomien for såvel det offentlige som for den enkelte vognmand. Konkret vil kravene i de kommende udbud forsøge at sikre en sammenhæng mellem økonomi, forsyningsikkerhed og grøn omstilling. En væsentlig udfordring er, at elbiler ikke kan køre langt nok i øjeblikket.

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge mulighederne for emissionsfri flextrafikkørsel.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE REGION SYDDANMARK

Dialog mellem FynBus og regionen skal sikre, at udbudet af den regionale buskørsel i 2025 overholder Klimasamarbejdsaftalen, og at der sikres CO₂ eller emissionsfrie drivmidler.

KOMMUNERNE

Dialog mellem FynBus og kommunerne om gennemførelse af de nye grønne udbud og igangsætning af de nye mere klimavenlige kørsler.



Forsøg med elbiler i flextrafikken 2021

HANDLING 3

VINDE BILISTKUNDER TIL DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

FORMÅL

De bedste nye kunder til den kollektive trafik er dem, der i dag kører i hver sin bil.

At konvertere en bilist til bruger af den kollektive trafik giver langt den største gevinst for både klima, miljø og trængsel.

FynBus skal derfor arbejde målrettet med adfærdsændringer og kampagner, der får bilister til at vælge bus, tog og letbane i stedet.

At få flere passagerer i busserne efter de senere års passagertab – især under coronakrisen – vil også give en væsentlig styrkelse af økonomien i den kollektive trafik.

Som middel til at skaffe nye kunder og konvertere bilister skal FynBus arbejde med et forbedret dokumentationsgrundlag.

HANDLING ET BEDRE TILBUD

For at få flere passagerer kræver det en styrkelse af den kollektive trafik på de strækninger, hvor der er et kundepotentiale – især hvis bilister skal overbevises om, at kollektiv trafik er et alternativ. Det forudsætter, at frekvensen øges til mindst 4 afgang i timen i de tæt befolkede områder, og gerne 5-7 afgang timen i myldretiden.

GRØN ADFÆRD OG SYNLIGE KLIMAGEVINSTER

FynBus skal igangsætte initiativer og kampagner til at synliggøre klimaeffekten og andre fordele ved at tage bussen, således at der kan skabes en bevidsthed hos kunderne omkring deres valg og fravalg.

F.eks. kan klimaeffekten eller trængselsproblemerne blive synliggjort ved kampagner.

FynBus vil udnytte ny viden om grøn adfærd og nye

transportvaner til at påvirke en adfærdsændring, der får flere til at vælge kollektiv trafik.

BIDRAGE TIL KLIMAHANDLINGSPLANER

Der skal udvikles et tæt samarbejde med bl.a. Odense Kommune vedr. deres klimahandleplan, hvor der også er fokus på ny bæredygtig adfærd og grøn mobilitet.

FynBus vil også tilbyde regionen og andre kommuner på Fyn deltagelse i et sådant samarbejde.

GRØNT REGNSKAB FOR FYNBUS

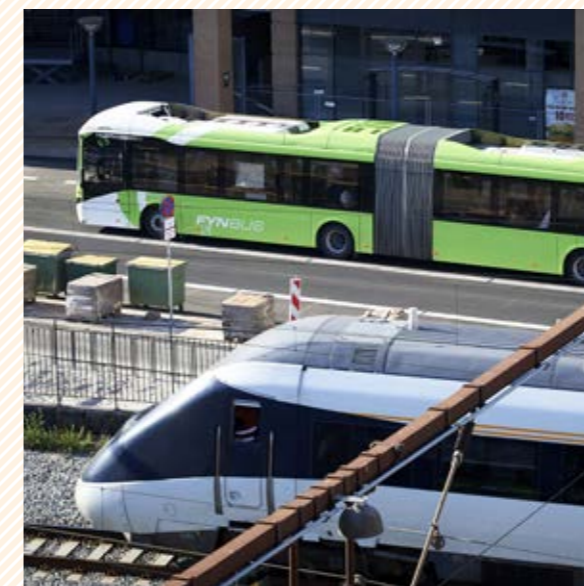
Der blev til årsberetning 2020 for første gang lavet et grønt regnskab for FynBus. Dette er et godt udgangspunkt og skal udbygges med flere og nye parametre. Ligesom Flextrafik også skal med på sigt.

DOKUMENTATION AF KLIMAEFFEKT

Der eksisterer i dag flere beregninger og typer af dokumentation for bilernes CO₂- og klimabelastning.

Der opereres med mange forskellige forudsætninger, og der optræder derfor mange forskellige nøgletal. I FynBus bruger vi allerede Passagerpulsens regnegrundlag.

I trafikplanperioden vil FynBus dykke dybere ned i kilderne til den eksisterende dokumentation og regnemøder. Sammen med regionen og de fynske kommuner skal der findes en fælles standard for dokumentation, som kan bruges og sammenlignes på tværs af kommunernes og regionens klimaplaner og -initiativer.



XX

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE FAGKUNDSKAB

FynBus vil med baggrund i anerkendt klimadokumentation rådføre sig om at få valgt de bedste og mest operationelle standarder.

REGION SYDDANMARK OG KOMMUNERNE

FynBus vil indgå i et tæt samarbejde med især kommunerne om tiltag til at gøre borgernes adfærd mere bæ

redygtig og begrænse privatbilisme og trængsel – især omkring de større byer på Fyn.

Dialog mellem FynBus og ejerkredsen skal sikre, at indsatser for grønnere transportadfærd og dokumentationen for bilernes klimabelastning og erstatning med kollektive bus- og togrejser er koordineret.



CO₂-udledningen fra forskellige transportformer

HANDLING 4

TILGÆNGELIGHED - FYSISKE OG PSYKISKE UDFORDRINGER



FORMÅL

FynBus vil fastholde og udbygge sin position som handicapvenligt trafikselskab og vil løbende sikre en bedre tilgængelighed for alle typer af kunder i den kollektive trafik på Fyn.

De kundegrupper, der ikke har adgang til bil, er kernekunder i det offentlige trafiktilbud, og der skal tages udstrakte hensyn til deres særlige behov.

For FynBus er tilgængelighed og muligheden for at benytte den kollektive buskørsel og flexkørsel for så mange grupper som muligt af afgørende betydning.

HANDLING NYT TILGÆNGELIGHEDSFORUM

FynBus inddrager løbende brugerne af den kollektive trafik, og der er et tæt samarbejde med handicaporganisationerne.

For at intensivere dette brugersamarbejde vil FynBus oprette et tilgængelighedsforum med det formål at inddrage relevante interessenter, drøfte forslag til indsatser og lignende, samt at bringe forslag og nye ideer ind i indsatsen for tilgængelighed i et forum med bred repræsentation.

HANDLINGSPLAN FOR ØGET TILGÆNGELIGHED

Der vil i samarbejde med det nye tilgængelighedsforum blive udarbejdet en handlingsplan, der inddrager og nyttiggør viden, erfaringer og inspiration til fremme af tilgængelighed til busserne og flextrafikken på Fyn og Langeland.

Der bliver tale om en evaluering og videreudvikling af kendte og nye initiativer og faciliteter:

- Elektriske ramper i alle busser, i forbindelse med udbud
- Udfasning af manuelle ramper
- Tilgængelighed ved stoppesteder
- Udråb i busserne og oplæsning af tekst ved infoskærme
- Hjemmeside og digital kommunikation med mennesker med handicap

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE VIGTIGE EKSTERNE PARTNERE

Dansk Handicap Forbund, Dansk Blindesamfund, Alzheimerforeningen, Demensvenligt Odense i Odense Kommune, FynBus Regions ældrerådet og Det Regionale Passagerråd er vigtige samarbejdspartnere for udvikling af god tilgængelighed. Dertil kommer busentreprenørerne.

REGION SYDDANMARK

Dialog mellem FynBus og regionen skal sikre, at øget tilgængelighed for mennesker med handicap løbende udbygges i forbindelse med nye udbud af den regionale kørsel.

KOMMUNERNE

Dialog mellem FynBus og kommunerne skal sikre, at lokale handicaporganisationer via Tilgængelighedsforum høres, og at både kommuner og trafikselskab følger op på initiativer for øget tilgængelighed.



HANDLING 5

UDVIDET SAMARBEJDE OM STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER

FORMÅL

Kvaliteten og funktionaliteten ved stoppestederne trænger til et løft i trafikplanperioden.

FynBus og kommunerne er nemlig enige om, at stoppestederne er en central del af den kollektive trafik. Stoppestederne kan desuden være vigtige mødesteder for privat samkørsel og for sammenhængende rejser bestående af flere transportformer som f.eks. bus, Plustur, delebiler, cykler, løbehjul osv.

Stoppestederne kan være - eller blive - knudepunkter for mobilitet.

KATEGORIER	PÅSTIGNINGER PÅ HVERDAGE	STANDER	FANE MED NAVN	KØREPLANTAVLE	SKRALDESPEJL	BELÆSNING	SNE- OG OPRYDNING	BÆNK	CYKELPARKERING	LESKÆRM	LYSLETT. SOLCELLER	INVEJLFRAG. MM.	SAMKØRSELSPLADS & KP-SKILT	PLUSTUR	REALTID: SKÆRM, BEACON...	KOMMUNE-INFO	PARKERING	TOILET/MULIGHED LEV. CAFÉ	OPLADNING	TAXI	BYCYKEL / LØBEHJUL / ...	INDKØB / SNACK	VANDPOST / CYKELLUFT / ...	PLANTER	LEGE- & MOTIONSREDSKABER	PAKKEBOKS / BOSSKAB	PARK + BIVE	
TERMINALER	INFRASTR.STRATEGI	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
SUPERSTOP	40	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
STORT STOP	20	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)										
STOP	10	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)														
MINISTOP	5	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)																				
STANDERSTOP	0	X	(X)	(X)	(X)																							

X)= NØDVENDIG ; (X) = EFTER FORHOLDENE
 Alle udstyrsangivelse er dog vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

Kategorisering af stoppesteder 2020, Fynbus

HANDLING FÆLLES MÅLSÆTNING FOR STOPPESTEDERNE

FynBus' bestyrelse har i 2020 vedtaget en kategorisering af stoppestederne med en angivelse af, hvad der er anbefalet af udstyr og funktioner på forskellige kategorier af stoppesteder.

FynBus vil i trafikplanperioden sammen med kommunerne arbejde videre med den vedtagne kategorisering af stoppestederne.

Målet er en minimumsstandard for tilgængelighed, information, udstyr og vedligehold, der er så præcis som muligt for hver kategori.

FÆLLES OVERBLIK OVER STOPPESTEDERNE

FynBus vil færdiggøre en fælles database over stoppestederne, og vil arbejde for, at der aftales et forpligtende samarbejde med kommunerne om at anvende databa-



XX

sen til at dele viden om stoppestedernes aktuelle tilstand.

LØFT AF STOPPESTEDERNE

FynBus vil samarbejde med vejmyndighederne om at få minimumsstandard implementeret på stoppestederne. Det er her kunderne kommer til at mærke, at det bliver lettere og mere behageligt at tage en tur med bussen eller at foretage en sammenhængende rejse, hvor man skifter på knudepunktet.

NYE MÅDER AT SAMARBEJDE

Det er kommunerne eller staten, der som vejmyndighed har ansvaret og udgifterne i forbindelse med stoppestederne.

FynBus vil, sammen med kommunerne og regionen, belyse mulighederne for, at trafikselskabet overtager en del af ansvaret for stoppestedernes inventar og evt. vedligehold, som der er givet mulighed for i den seneste revision af Lov om Trafikselskaber. Det vil forudsætte, at der også findes en løsning ift. finansiering.

MULIGHEDER FOR EKSTERN FINANSIERING

FynBus vil afsøge mulighederne for ekstern medfinansiering hos Trafikstyrelsen, fonde og puljer til opgradering af stoppesteder på Fyn.

Herunder samarbejde med kommunerne om at udnytte mulighederne for at opnå medfinansiering af vejinfrastruktur i forbindelse med nye byudviklingsprojekter i de fynske by- og landområder.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE VIGTIGE, EKSTERNE PARTNERE

FynBus vil fortsat opsøge viden om udvikling af stoppesteder og knudepunkter i de andre trafikselskaber og rådføre sig hos nationale og internationale eksperter i den kollektive trafiks infrastruktur.

REGION SYDDANMARK

Fortsat dialog mellem FynBus og regionen om vigtigheden af at udbygge stoppesteder og knudepunkter med ny og relevant service for de rejsende i hele det fynske område.

KOMMUNERNE

Tæt samarbejde mellem FynBus og kommunerne om at opgradere stoppesteder og knudepunkter.

VEJMYNDIGHEDER

Tæt samarbejde mellem FynBus og vejmyndighederne om at opgradere stoppesteder og knudepunkter.

HANDLING 6

FORSØG MED SAMKØRSEL SOM DEL AF KOLLEKTIV TRAFIK

FORMÅL

FynBus vil gerne forfølge alle elementer i at sikre mobiliteten på Fyn, også uden for trafikelskabets normale kerneopgave. Formålet er at understøtte, at kunderne har en bred vifte af mobilitetsstilbud til rådighed, gerne i Rejseplanen, og at de dermed gradvist vil begynde at se sig selv som "mobilister" frem for kun f.eks. "bilister" eller "buskunder". Jo flere der er mobilister, jo bedre er det for trængslen på vejene og for klimaet. Og her kommer den private samkørsel ind i billedet.

Den teknologiske udvikling har gjort det lettere og hurtigere at planlægge privat samkørsel i bil via apps. Det har medført en øget interesse fra kommunerne for enten at kunne koble samkørsel med den kollektive trafik (en sammenhængende rejse), eller for at kunne vælge mellem privat samkørsel og bus, alt efter hvad der giver mest mening på

rejsetidspunktet. Det kan f.eks. være, at det passer, at man får et lift i bil fra hjemadressen og ind til stationen,

hvor man hopper på letbanen. Eller at det passer med bussen til gymnasiet om morgenen, men om eftermiddagen passer det bedre at køre sammen i bil, fordi man har fået tidligere/senere fri.

Forsøg skal afdække om privat samkørsel i kombination med kollektiv transport kan give mening for kunderne.



På tværs af trafikelskaberne er udviklet nyt knudepunktssymbol, der angiver en samkørselsplads. Fynbus arbejder på opsættelse af første skilte på Fyn.

HANDLING FORSØG MED SAMKØRSEL

Forsøg afviklet i samarbejde med kommuner og private udbydere af samkørselstjenester vil kunne afdække, hvorvidt privat samkørsel kan styrke såvel den kollektive trafik som den samlede mobilitet på Fyn.

Enkelte kommuner har allerede indgået samarbejdsaftaler med private samkørselstjenester, og flere aftaler forventes at følge i 2022.

FynBus vil i trafikplanperioden samarbejde med både de private aktører og kommunerne/regionen om gennemførelse af forsøg med organiseret samkørsel. Og i forlængelse af MaaS-tankegangen vil FynBus arbejde for, at Rejseplanen bliver kundens indgang til både kollektiv transport og til privat samkørsel.



xx

NØDVENDIG AFKLARING

I forsøgene er der behov for afklaring af en række forhold f.eks.:

- Hvad er FynBus' rolle ift. app-udbyderen: samarbejdspartner, markedsføringspartner eller kontraktejer?
- Hvad betyder brug af samkørsel for brug af bussen?
- Kan/skal diverse pendlerkort kunne bruges som billet i samkørselsapps?

- Hvordan sikres det, at Rejseplanen også bruges af kunderne til at finde privat samkørsel?

Hvis forsøgene falder positivt ud i praksis, og der kan måles en styrkelse af kundernes samlede mobilitet, kan de afprøvede eller tilpassede ordninger gøres permanente.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE VIGTIGE, EKSTERNE PARTNERE

FynBus vil fortsætte dialogen med samkørselstjenester om forsøg med organiseret samkørsel i de fynske kommuner.

FynBus vil samarbejde med relevante og interesserede uddannelsesinstitutioner og/eller arbejdspladser om forsøg.

KOMMUNERNE

FynBus samarbejder med interesserede kommuner om forsøg med organiseret samkørsel som del af den kollektive trafikbetjening. Hvis forsøgene falder positivt ud, kan de afprøvede ordninger udvides til flere kommuner eller hele Fyn.

REGION SYDDANMARK

Dialog mellem FynBus og regionen om udvikling af mulighederne i samkørsel som del af den kollektive trafikbetjening på Fyn. Herunder sikre sammenhængen til regionens mobilitets- og klimaplaner.



HANDLING 7

SAMSPILLET MELLEML BUSSEN OG CYKLEN

FORMÅL

Cyklen er stadig et vigtigt transportmiddel. Den er god for sundheden, miljøet og trængslen på vejene. Og med elcykler tilføjes der ekstra kilometer til begrebet "cykelafstand".

FynBus vil i trafikplanperioden derfor fortsat have fokus på at udvikle spillet mellem cykel og kollektiv transport. Det skal være nemmere at vælge en sammenhængende rejse bestående af bus og cykel.



xx

HANDLING CYKLEN PÅ VEJ TIL OG VED STOPPESTEDET

Hvis adgangsvejene er trafiksikre, og stoppestedet har gode muligheder for, at man kan parkere sin cykel sikkert, kan cyklen være det, kunden vælger til første del af rejsen ("first mile").

At forbedre kvaliteten af cykelparkeringsmulighederne ved stoppestedet ligger i arbejdet med at sikre stoppestederne de rigtige faciliteter og funktioner, og at adgangsvejene til stoppestederne er anvendelige (se Handling 5: Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter).

PÅ LEJET CYKEL FRA STOPPESTEDET TIL ARBEJDET

FynBus vil undersøge mulighederne for at samarbejde med en kommune og et erhvervsområde om at stille lejecykler til rådighed, hvor kunden f.eks. kan cykle gratis eller billigt mellem erhvervsområdet og nærmeste knudepunkt.

Det peger udover FynBus' kerneopgave, men understøtter muligheden for, at kunden lettere kan være mobilist, der i Rejseplanen kan finde og vælge sammenhængende transport bestående af bus og cykel.

CYKLEN MED IND I BUSSEN

FynBus har allerede arbejdet med en række tiltag, der gradvist har gjort det lettere at få sin cykel med i bussen. I trafikplanperioden vil FynBus undersøge, om der er mulighed for at gøre det endnu lettere.

F.eks.:

- Undersøge om flex-arealet i bussen bør udvides i nyt udbud (også fordel for kørestole og barnevogne)
- Undersøge mulighederne for et reservationssystem til flex-arealet (cykler, kørestole, barnevogne)
- Undersøge muligheden for at medtage cykler i stativ foran på de fynske busser (som i USA)
- Undersøge muligheden for at indsætte særlige cykelbusser (busser med plads til mange cykler), hvori der f.eks. kan reserveres plads til cyklen.
- Undersøge om der er sæsonbestemte behov for flere cykler i busserne – f.eks. i turistperioder – og hvordan man kan tage højde for dette

KAMPAGNER OM MILJØ OG SUNDHED IFT. CYKEL OG BUS

FynBus vil derudover engagere sig i kampagner, gerne i samarbejde med eksterne aktører, hvor miljø- og sundhedsaspektet ved cyklen og den kollektive transport fremhæves.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE VIGTIGE, EKSTERNE PARTNERE

FynBus vil samarbejde med alle relevante eksterne aktører på området for samspil mellem cykel og bus. Det gælder Cyklistforbundet, Cyklistforeninger, Entreprenører, SDU-forskere ift. sundhed og miljø, Turistforeninger (Bike Island f.eks.), cykeludlejningsfirmaer mfl.

KOMMUNERNE

Dialog mellem FynBus og kommunerne om opgradering af cykelstier og gode adgangsforhold og cykelparkering ved stoppesteder og knudepunkter.

VEJMYNDIGHEDERNE

Dialog mellem FynBus og vejmyndighederne om opgradering af cykelstier og gode adgangsforhold og cykel-P ved stoppesteder og knudepunkter.

REGION SYDDANMARK

Dialog mellem FynBus og regionen om udvikling af mulighederne for cyklisterne hænger tæt sammen.

HANDLING 8

DE RETTE PRODUKTER OG SALGSKANALER

FORMÅL

Antallet af passagerer skal øges ved at tilbyde relevante og tilpassede billetprodukter, samt gøre det let for kunden at vælge den rigtige billet og købe den.

Handlingen skal være med til at fastholde eksisterende kunder og gøre den kollektive trafik mere tilgængelig for nye og mere sporadiske kundegrupper.



xx

HANDLING

Udbuddet af billetprodukter skal videreudvikles

SAMARBEJDE OM STANDARDPRODUKTER

FynBus tilbyder sammen med de øvrige trafiksselskaber et standardiseret udvalg af billetprodukter, der er ens på tværs af landet og baseret på rejsekortsystemet.

FynBus' primære salgskanal er rejsekort-systemet, som suppleret med Rejseplanen om nogle år bliver til en fælles, landsdækkende Mobility as a Service-app, hvor man også kan købe sin billet.

Sideløbende skal FynBus' egne digitale og fysiske løsninger videreudvikles og opgraderes, så man kan så meget som muligt fra sin telefon, eller har adgang til alternativer, hvis man ikke ejer en smartphone.

UDVIKLING AF KOMMERCIELLE PRODUKTER

Samtidig vil FynBus fortsat tilbyde nye og relevante kommercielle produkter baseret på analyser af kundepotentialer. Formålet er at gøre den kollektive trafik attraktiv – også for nye kunder, samt medvirke til at udnytte buskapaciteten bedre ved f.eks. at tilbyde billigere rejser uden for myldretiden.

UDVIKLING AF NY APP

I den kommende periode igangsættes udviklingen af en ny version af FynBus' smartphone-app, der både skal gøre det lettere at købe enkeltbilletter og kommercielle produkter, samt eventuelt udvides, så den også tilbyder flere af de kendte standardprodukter.

NEMMERE AT VÆLGE RIGTIGT

Der skal være fokus på, at udbuddet af billetprodukter er nemt at overskue, så man er sikker på, at man får den bedste billet til rejsen.

FYSISKE SALGSSTEDER

Da der ikke sælges billetter på Odense Letbanes stationer og i letbanetogene, har FynBus etableret et samarbejde med en række salgssteder nær letbanestationerne, så sporadiske rejsende og besøgende i byen har mulighed for at købe en billet i umiddelbar nærhed af rejsens begyndelse.

I trafikplanperioden vil FynBus desuden forbedre turisternes mulighed for at købe billetter til den kollektive trafik, herunder ved at indgå aftaler med turistbureauer om salg af fysiske billetter til udenlandske turister.

EKSTERNE SALGSKANALER

I takt med at nye mobilitetsformer introduceres vil FynBus sammen med andre aktører på dette marked tilpasse billetudbuddet, så det bliver så let som muligt at foretage kombinationsrejser med flere transportmidler.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE VIGTIGE EKSTERNE PARTNERE

Standardprodukterne i den kollektive trafik udvikles i tæt samarbejde med de øvrige trafiksselskaber og rejsekortselskabet. Kommercielle produkter kan udvikles i samarbejde med andre trafiksselskaber, eller som særlige fynske produkter. Disse kan udvikles og markedsføres i partnerskab med andre aktører, f.eks. attraktioner som busserne giver forbindelse til.

FynBus samarbejder allerede med en række salgssteder, og i forbindelse med lanceringen af letbanen i Odense samarbejdes der med nye salgssteder nær de nye stationer for at tilbyde køb af fysiske billetter.

Turismeorganisationer og turistattraktioner er desuden vigtige samarbejdspartnere, der har kontakt med mange potentielle rejsende.

Samarbejdet med eksterne partnere styrker den fælles markedsføring af bussen som det grønne transportvalg.

KOMMUNERNE

Borgerservicecentre mm. kan hjælpe kunder, især dem der har svært ved det digitale, med at bestille og genopfylde billetter og kort.

HANDLING 9

TÆTTERE PÅ KUNDEN

FORMÅL

FynBus skal kontinuerligt udvikle sin viden om kunderne og arbejde med nye metoder til kundeinvolvering, ligesom allerede eksisterende metoder skal videreudvikles og forbedres.

Formålet er at gøre produktet bedre og at blive bedre til at nå ud til eksisterende og nye kundegrupper.

Gennem kundeinvolvering får FynBus mulighed for at få kvalificeret feedback fra kunder, f.eks. for at teste tiltag, inden de lanceres.

“Altid meget præcis”

“Det kører ikke om aftenen”

“Det går hurtigt og altid plads”

“Bussen er altid forsinket”

“Rolig kørsel og venlig chauffør”

“Dejlig afslappet”

“Det er for dyrt”

“Der er mange mennesker”

HANDLING

KUNDEINVOLVERING

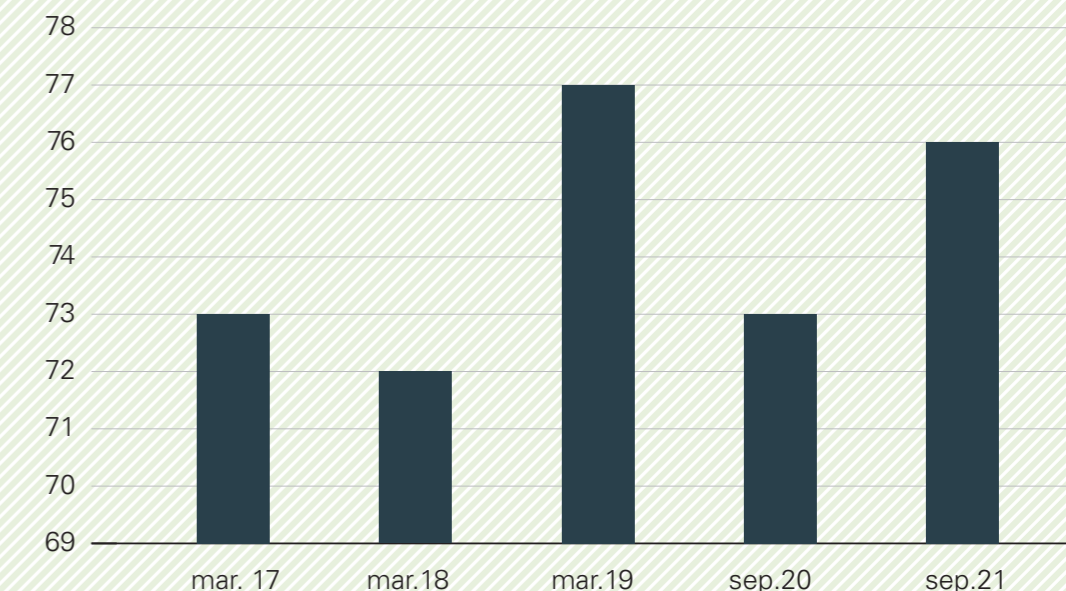
Over de kommende år skal FynBus fortsat arbejde målrettet med at involvere kunderne, både kvantitativt og kvalitativt.

Det kan f.eks. være gennem eksisterende og nye kanaler på sociale medier, gennem dialog med kunderne og via de faste kvartalsvise kundetilfredshedsundersøgelser, samt mere målrettede kundeundersøgelser om konkrete emner.

ETABLERING AF KUNDEPANELER

FynBus vil i trafikplanperioden undersøge muligheden for etablering af kundepaneler, som det f.eks. kendes fra andre trafikselskaber. Kundepaneler giver mulighed for at arbejde med konkrete målgrupper, f.eks. aldersafgrænset, geografisk afgrænset eller produktspecifikt. FynBus skal indhente erfaringer fra de øvrige trafikselskaber og på den baggrund udvikle et koncept for, om og hvordan FynBus kan understøttes af kundepaneler og lignende initiativer, hvor man involverer og lytter til kunderne.

KUNDETILFREDSHED (SAMLET)



FynBus måler løbende kundernes tilfredshed med en lang række faktorer. Her er den samlede tilfredshed vist over de seneste år.

GENNEMFØRELSE OG PARTNERE

VIGTIGE EKSTERNE PARTNERE

Passagerpulsens har etableret regionale passagerråd. FynBus deltager i det regionale passagerråd for Fyn og Langeland som en del af baggrundsgruppen, og får herigennem input, som FynBus kan handle på og forholde sig til, ligesom FynBus her kan bede Passagerrådet om

hjælp og input i forbindelse med planlægning af nye tiltag og aktiviteter.

Passagerpulsens gennemfører desuden løbende diverse kundeundersøgelser, som bidrager med vigtig viden, der kan bruges i arbejdet med at udvikle og forbedre den kollektive trafik.



04

PARTNERE OG NETVÆRK

PARTNERE OG NETVÆRK

ALENE KOMMER FYNBUS IKKE I MÅL

NYE INITIATIVER UDVIKLES SAMMEN

Der er i den kollektive trafik mange aktører i et broget samspil og med mange forskellige roller. Derfor er det afgørende at tænke på tværs af organisationer og myndigheder, når nye initiativer til at fremme den kollektive trafik skal forberedes og gennemføres.

FynBus har et godt overblik over store dele af den brogede familie, og vil i trafikplanperioden benytte og udvikle sit netværk.

Nogle gange for at få et godt råd og lytte til erfaringer fra anden side, og andre gange invitere ind til mere eller mindre formelt samarbejde med forventede fordele for begge parter.

BUSENTREPRENØRER OG TAXIVOGNMÆND

De vigtigste samarbejdspartnere for FynBus er de buselskaber og taxivognmænd, der hver dag udfører den kørsel, som FynBus planlægger. Både chauffører og le-

delse i disse vigtige partnervirksomheder bidrager hver dag med værdifuld viden og sparring om både drift og udvikling af den kollektive trafik.

TRAFIKSTYRELSEN

Transportministeriet er trafikelskabernes fagministerium, som har indgående fagligt kendskab til den kollektive trafik.

FynBus vil fortsat sammen med kommunerne holde øje med støttemuligheder og puljeordninger til nyudvikling af infrastruktur til den kollektive trafik

DE ANDRE TRAFIKSELSKABER

FynBus har jævnligt kontakt med ledelse og ansatte i de øvrige danske trafikelskaber. Det store netværk med dygtige faglige kolleger skal vedligeholdes og udbygges.

Danmark er ikke større, end at alle faglige kræfter og gode erfaringer skal benyttes på tværs af de danske regioners trafikelskaber.

REGION SYDDANMARK

Regionen er på den ene side ejer af FynBus (sammen med ni fynske kommuner) og bestiller af den regionale bustrafik.

På den anden side og samtidig oplever FynBus at regionen er en vigtig sparringspartner for udvikling af den kollektive trafik på Fyn.

FynBus vil i trafikplanperioden udbygge sin dialog med regionens embedsmænd og politikere om at udnytte mulighederne for nyudvikling af den kollektive trafik. Herunder at koordinere initiativer i FynBus med regionens klima- og mobilitetsstrategier.

DE FYNske KOMMUNER

Der er en god og tæt dialog med politikere og ansatte i kommunerne om at finde den rette håndtering og regulering af den kollektiv trafik som et vigtigt led i hverdagens mobilitet.

Det bliver spændende i trafikplanperioden at afsøge nye muligheder for at kombinere de ambitiøse klimaplaner i kommunerne med nye indsatser i den kollektive trafik, ligesom der skal tages nye skridt for privat-offentligt samarbejde om forsøg med organiseret samkørsel.

ØVRIGE PARTNERE

FynBus har en række øvrige samarbejdspartnere, som igennem en årrække har samarbejdet med på forskellig vis.

Bl.a. har nedenstående organisationer bidraget ved Temamøde i Odense foråret 2021 og givet gode råd Trafikplan 2022-25 for FynBus.

Keolis
Tide Bus Danmark A/S
Vejdirektoratet
DSB/ARRIVA
DI Transport
Dansk Person Transport
Fynske handicaporganisationer
Forbrugerrådet/Passagerpuls
FDM, Nabogo
Dansk Cyklistforbund, lokalafdelinger Fyn

FynBus håber at ovenstående og ikke nævnte øvrige samarbejdspartnere i trafikplanperioden vil tage positivt imod en invitation og bidrage til udvikling af den kollektive trafik på Fyn.

NYTTIGE LINKS OG BILAG

Trafikplan 202-25 for FynBus bygger ovenpå en række strategiske og tekniske rapporter.

Nedenfor er oplyst nogle af de vigtigste:

FYNBUS

Trafikplan 2017-21:
[FynBus Trafikplan 2018-2021 - HØRINGSUDGAVE.pdf](#)
FynBus strategi 2021-23:
[FYNBUS STRATEGI 2021-2023 22VERSION 03.pdf](#)
Årsrapport og regnskab 2020:
[Ekstern Årsrapport 2020.pdf \(fynbus.dk\)](#)

TRAFIKSTYRELSEN

Den statslige Trafikplan 2017-32:
[Trafikplan for den statslige jernbane \(trafikstyrelsen.dk\)](#)

REGION SYDDANMARK

Syddansk Mobilitetsstrategi 2020:
[Mobilitetsstrategi.pdf \(regionsyddanmark.dk\)](#)
Klimastrategi – Grøn omstilling i Syddanmark:
[Strategi \(regionsyddanmark.dk\)](#)

FÆLLESKOMMUNALE STRATEGIER FOR FYN

Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35:
[Infrastrukturstrategi Fyn 2017-35 \(byregionfyn.dk\)](#)
Strategi Fyn 2018-21:
[Strategi FYN 2018-21 \(byregionfyn.dk\)](#)
Fyn 2030 – Sammen om en bæredygtig udvikling:
[Fyn 2030 \(byregionfyn.dk\)](#)

ODENSE KOMMUNE

Handlingsplan for Mobilitet og Byrum 2017-24:
[Handlingsplan for mobilitet og byrum 2017-2024 \(odense.dk\)](#)
Klimahandleplan 2022 - bæredygtig mobilitet:
[Klimahandleplan 2022 \(odense.dk\)](#)

DE ØVRIGE FYNske KOMMUNER

DK 2020 Klimaplaner:
[Geografisk organisering \(kl.dk\)](#)

ANDRE TRAFIKSELSKABER

NT Mobilitetsplan 2017-20:
[nts_mobilitetsplan_2017-20.pdf \(nordjyllandstrafikelskab.dk\)](#)
MOVIAS Mobilitetsplan 2020:
[movias-mobilitesplan_sept2020.pdf \(moviatrafik.dk\)](#)
Midttrafik Trafikplan 2019-22:
[midttrafik-trafikplan-2019-2022_adlegacy.pdf](#)
Sydtrafik Trafikplan 2018-22:
[sydtrafik_trafikplan_2018-2022_adlegacy.pdf](#)



