

DAGSORDEN

BESTYRELSESMØDE

24. juni 2022 kl. 12.00

FynBus

J.nr.: 202201-38755

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
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh

INDHOLD

INDHOLD	2
Sager til beslutning:	3
1. Godkendelse af Mobilitetsplan 2022--2025	3
2. tilpasning i den regionale busbetjening på visse ruter.....	6
3. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2021	10
4. Regulering af prisen på Kontrolafgifter	11
5. REJSEHJEMMEL FOR UKRAINSKE FLYGTNINGE	12
Sager til drøftelse:.....	14
6. Fælles udbud	14
Sager til orientering:.....	18
7. budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 mdr.	18
8. Status for Bynet2021+ i Odense.....	28
9. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	29
10. Meddelelser	31
11. Eventuelt.....	31

SAGER TIL BESLUTNING:

1. GODKENDELSE AF MOBILITETSPLAN 2022--2025

Resumé:

Forslag til Trafikplan 2022-2025 har været i proces siden januar 2021 og blev sendt i høring 18. marts 2022. Der er nu indkommet 50 høringssvar til FynBus. Disse giver ikke generel anledning til justeringer af forslaget, men medfører forslag om at ændre navnet fra Trafikplan eller Mobilitetsplan, ligesom der efterfølgende er behov for at prioritere handlinger og sætte mål op.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har drøftet og behandlet proces for og oplæg til Trafikplan 2022-2025 på møderne den 29. januar 2021, 16. marts 2021, 3. december 2021, 27. januar 2022, 25. februar 2022 og 15. marts 2022.

Det endelige forslag til trafikplan blev sendt i officiel høring 18. marts 2022 med høringsfrist 30. maj 2022. Det endelige forslag til Trafikplan 2022-2025 er vedlagt i bilag 1.1.

Der er indkommet i alt 50 høringssvar fordelt med 10 svar fra alle FynBus' ejere, 3 fra eksterne interesseorganisationer, 21 fra kommunale foreninger og råd, samt 16 fra privatpersoner.

FynBus har i bilag 1.2 samlet høringssvarene i en forenklet hvidbog. Alle høringssvar i deres fulde ordlyd er vedlagt i bilag 1.3.

Høringens resultater

Opbakning til trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer.

Der er generelt solid opbakning til Trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer indenfor grøn omstilling, styrket sammenhæng i den kollektive trafik, nye løsninger i landområder, øge tilgængelighed for handicappede, attraktive knudepunkter, cykel og samkørsel som supplement til kollektiv trafik, tættere på kunderne, samt de rette produkter og salgskanaler.

På den baggrund fastholdes temaer og fokuspunkter i forslaget til Trafikplan 2022-25, som det har været forelagt.

Bekymringer for reducere af kørsel i det regionale busnet på Fyn

Nogle kommuner og en del foreninger og borgere, har i deres høringssvar givet udtryk for bekymring for reduktioner i serviceniveauet på udvalgte regionale ruter, som har været nævnt i debatten i foråret 2022, omkring tilpasning af den regionale buskørsel til den regionale økonomiske ramme.

Parallelt med høring til trafikplanen, har de involverede kommuner og Region Syddanmark indgået en aftale, der samlet medfører besparelser på 6,0 mio. kr. årligt på regionalruterne 110 (Assens-Haarby-Odense), 111 (Faaborg-Nr. Broby-Odense), 130-132 (Assens/Hårby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense) og 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde). Det medfører en nedlægning af afgang i bussens ydertimer på hverdage og weekender.

Af flere høringssvar fremgår, at manglende regional finansiering medfører reduceret serviceniveau. Trafikplanen forholder sig ikke til den konkrete finansiering, idet der findes forskellige modeller for finansiering af kørslen, herunder ren regional finansiering, ren kommunal finansiering, fælles kommunal finansiering, kommunalt tilkøb mv.

Ovennævnte giver ikke anledning til justering af forslaget til Trafikplan 2022-2025.

Detaljerede bemærkninger til konkrete buslinjer, ruteføringer og betjening af enkeltområder

Der er indkommet mange høringssvar fra engagerede borgere og foreninger, som har udtrykt meget detaljerede og specifikke forslag og ønsker til øget busbetjening (og flexkørsel) til særlige grupper (ældre og handicappede) og i særlige lokalområder i Odense, eller i landområder på Fyn.

Disse detaljerede ønsker til køreplaner og ruteomlægninger og evt. øget betjening af særlige grupper og lokalområder, er kun indirekte og i mere overordnet form behandlet i trafikplanen, som i sin form har en mere strategisk og generel karakter.

Ovennævnte giver således ikke anledning til ændringer i trafikplanen. Men de konkrete henvendelser fra borgere og foreninger vil løbende blive drøftet i møder med kommuner samt ældre- og handicaporganisationer, ligesom synspunkterne videresendes til de medarbejdere i FynBus, der sidder med udarbejdelse af konkrete køreplaner og kundeinitiativer over for særlige kundegrupper.

Opsætning af mål i Trafikplanen

Der har været udtrykt ønske om, at der opsættes mål for de enkelte handleområder i Trafikplanen.

FynBus finder dette relevant, men foreslår at det ikke indgår direkte i trafikplanen, men at der i resten af 2022 i fællesskab med ejerne udarbejdes et målnotat.

Udfordring af de regionale principper for buskørsel

I høringen udfordres regionens principper for buskørsel. Da det ikke er Trafikplanens opgave at stille spørgsmål til besluttede principper hos ejerne, vil det ikke medføre ændringer i forslaget.

Ændring af navn fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Af flere høringssvar fremgår at man gerne ser FynBus i en aktiv rolle i forhold til mobilitet i bredere forstand. På den baggrund foreslås at trafikplanen ændrer navn til Mobilitetsplan, hvilket også svarer til det man gør i Sydtrafik.

Næste skridt

Formalia

Den endelige udgave af Trafikplan 2022-25 godkendes af bestyrelsen i Fynbus den 24. juni 2022.

Trafikplanen bliver udgivet elektronisk, og vil være tilgængelig på www.fynbus.dk, ligesom der vil blive trykt et mindre antal eksemplarer til bestyrelse, ejerkommuner og samarbejdspartnere.

Trafikplan 2022-25 fremsendes desuden til Trafikstyrelsen.

Fra Mobilitetsplan til handling

FynBus ønsker at Mobilitetsplan 2022-2025 bliver et aktivt dokument og vil tage fat på de i Mobilitetsplanen beskrevne handlinger for at udvikle de kollektive trafiktilbud på Fyn. Efter sommerferien 2022 vil kommuner, Region Syddanmark og øvrige relevante samarbejdspartnere blive kontaktet for at prioritere de rette handlinger, som der er opbakning og ressourcer til at gennemføre, herunder opstille handlingsmål.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter

- At forslag til Trafikplan 2022-2025 godkendes
- At navnet Trafikplan 2022-2025 ændres til Mobilitetsplan 2022-2025
- At bestyrelsen forelægges oplæg til handlingsmål, og plan for implementering af mobilitetsplanens handlinger

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 1.1 Forslag til Trafikplan 2022-2025, der blev sendt i høring 18. marts 2022
- Bilag 1.2 Hvidbog over hørings svar
- Bilag 1.3 Alle hørings svar i fuld længde

2. TILPASNING I DEN REGIONALE BUSBETJENING PÅ VISSE RUTER

Resumé:

Regionen og fem kommuner har indgået en aftale om tilpasning og finansiering af de regionale ruter. Aftalen indebærer at kørslen skal reduceres med 6 mio. kr. netto, hvilket betyder at antallet af køreplantimer skal reduceres med ca. 8 mio.kr, således at der også er kompensation for tabte passagerindtægter. Ændringen af køreplanen sker d. 12. februar 2023.

Efter aftalens indgåelse er økonomiforhandlingerne mellem Regering og kommunerne hhv. regionerne afsluttet. Økonomiaftalerne indebærer at der kun gives Coronakompensation på 0,2 mia. kr., hvor trafikskaberne har opgjort et behov på 0,45 mia. kr.

Aftalerne tager ikke højde for det udgiftspres der opstår som følge af stigende dieselpriser, som kun kompenseres delvist af PL-reguleringen, i forbindelse med midtvejsreguleringen af bloktilskuddene. Det er op til de enkelte kommuner og regionen, at tage stilling til om ubalancen skal medføre reduktioner i kørslen.

Sagsfremstilling:

BAGGRUND

Bestyrelsen har tidligere i 2022 drøftet en plan for at reducere den regionale buskørsel med 15 mio. kr., med virkning fra starten af 2023.

Kommunerne (Odense, Assens, Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Kerteminde) har haft en drøftelse med Region Syddanmark, og en aftale blev indgået i påsken 2022, med følgende indhold:

1. Antallet af afgange på de berørte ruter reduceres med netto 6 mio. kr. med effekt fra januar 2023.
2. Kommunerne og regionen tilvejebringer herudover hver især 3 mio. kr., som skal forbedre den regionale ruteøkonomi, ligeledes med effekt fra januar 2023.
3. Den regionale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som ekstraordinært overtræk (udskudt besparelse via budgetudligningsmodellen).
4. Den kommunale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som tilskud, i form af betaling for nærmere aftalte afgange.
5. Aftalen gælder fra 1. juli 2022 og frem til udgangen af 2023, med forventning om en generel positiv udvikling i passagertallet, blandt andet på grund af Odense Letbane.
6. Flex løsninger bør indgå som en del af løsningen i forbindelse med den kommende tilpasning af de regionale ruter. FynBus skal derfor vurdere i hvilket omfang de kommende tilpasninger kan afvikles mere hensigtsmæssigt med flexløsninger, blandt andet i forbindelse med betjening af uddannelsesinstitutioner.

Ovenstående betegnes som Fase A.

Reduktionskrav, mio. kr. årligt. Fase A	12	
	Ændring af regional økonomi	Ændring af køreplan
Regional besparelse på de af FynBus foreslåede afgangse	-6	-6
Kommunal medfinansiering af øvrige afgangse	-3	0
Regionalt rammebidrag (budgetudligning)	-3	0
Ændring i alt	-12	-6

Fase B:

Hvis der i løbet af 2023 ikke sker en positiv passagerudvikling, vil det midlertidige regionale overtræk på 3 mio. kr. blive udmøntet som en reduktion i afgangse på de berørte ruter med virkning fra januar 2024, så der fra og med 2024 opnås den oprindeligt forudsatte besparelse på 12 mio. kr. årligt. Den nødvendige beslutning skal tages tidsnok til, at eventuelle tiltag kan have fuld effekt i 2024.

Reduktionskrav, mio. kr. årligt. Fase B	12	
	Ændring af økonomi	Ændring af køreplan
Regional besparelse på "røde" afgangse	-6	-6
Kommunal medfinansiering af øvrige afgangse	-3	0
Regional besparelse i januar 2024	-3	-3
Ændring i alt	-12	-9

UDMØNTNING AF AFTALEN I KØREPLANEN

Aftalen kan udmøntes konkret på forskellige måder.

Det er aftalt at kommunerne, sammen med FynBus beskriver forskellige modeller til senere politisk beslutning. En endelig model skal være vedtaget senest 1. oktober 2022, men henblik på implementering i en ny køreplan søndag d. 12. februar 2023.

FynBus har fremlagt en model hvor Regionen finansierer al kørsel på hverdage, og kommunerne finansierer kørslen i weekenden. Herved står Region Syddanmark for finansiering af en udvidet pendler rute, som er i overensstemmelse med Regionens principper.

Modellen er beskrevet i bilag 2.1, og kan sammenfattes således:

- Betjening på hverdage sker fra ca. kl. 5-21.
- Ca. 90% af de nuværende antal passagerer på hverdage vil blive betjent.
- Betjening på weekend sker fra ca. kl. 8-21.
- Ca. 75% af de nuværende passagerer i weekenden vil blive betjent.

Kommunerne tager i øjeblikket stilling til aftalen, og udmøntningen skal ske efter den beskrevne model.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Fordelingen af de 3 mio. kr. mellem kommunerne foreslås baseret på samme finansieringsmodel som blev aftalt i forbindelse med etableringen af fælleskommunale ruter i 2011.

Efter denne model betaler den enkelte kommunale for den andel af produktionen (køreplantimer) der afvikles inden for kommunegrænsen. De samlede passagerindtægter fordeles efter samme nøgle.

Med udgangspunkt i kommunerne betaler for weekenkørslen, vil udgifterne blive fordelt som vist i Tabel 1.

Tabel 1: Overslag på økonomisk fordeling af udgifter til fælleskommunale ruter ud fra andel af køreplantimer.

Kommune	Procentandel	Årlig udgift
Faaborg-Midtfyn	32%	960.000
Odense	25%	750.000
Assens	23%	690.000
Nyborg	17%	510.000
Kerteminde	3%	90.000
SUM		3.000.000

Region Syddanmark lægger vægt på at der foreligger et kommunalt tilsagn til ovennævnte aftale inden 1. juli 2022. I modsat fald er det nødvendigt at effektuere den fulde oprindeligt forudsatte besparelse.

SENERE UDVIKLING

Der er d. 10. juni 2022 indgået økonomiaftaler mellem Regeringen og kommunerne hhv. regionerne. Aftalerne indebærer at der kun gives Corona-kompensation på 0,2 mia. kr. for januar og februar måned 2022. Der er samtidigt givet tilsagn om en vurdering af trafikskaberne økonomi i september.

Trafikskaberne har opgjort behovet for kompensation til ca. 450 mio. kr. Der mangler således 250 mio. kr. for at dække det forventede tab af passagerindtægter og udgifter til rengøring mv.

Samtidig har dieseludgifterne været kraftigt stigende. Selvom prisstigninger kompenseres via midtvejsreguleringen af bloktilskuddet, er det usikkert om kommunerne og regionen vil sikre fuld dækning for prisstigningerne i 2022.

Tabel 2: Økonomisk udfordring 2022 fordelt på kommuner og region

Estimeret økonomisk udfordring for 2022	Estimeret merudgifter - stigende diesel pr. juni 2022	Manglende Covid 19 kompensation for 2022	Samlet økonomisk udfordring for 2022
Region Syddanmark	13,8	9,1	22,9
Assens	1,2	0,3	1,5
Faaborg - Midtfyn	1,8	0,1	1,8
Kerteminde	0,5	0,2	0,7
Langeland	0,7	0,0	0,8
Middelfart	0,8	0,1	1,0
Nordfyn	1,1	0,1	1,1
Nyborg	1,1	0,3	1,4
Odense	10,5	7,3	17,8
Svendborg	2,1	0,6	2,7
FynBus	33,5	18,1	51,6

FynBus har orienteret forvaltningerne om udviklingen, og afventer eventuelle beslutninger om der skal ske reduktioner i kørslen, som følge af udviklingen.

INDSTILLING:

Det indstilles:

- At aftalen mellem Region Syddanmark om tilpasning af de regionale ruter tages til efterretning.
- At den ønskede implementering sker i forbindelse med vinterferien i uge 7 2023.

VEDTAGELSE:**BILAG**

Bilag 2.1: Forslag til tilpasning af visse regionale ruter

Bilag 2.2: Regionale principper for kollektiv trafik

3. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2021

Resumé:

FynBus' årsberetning 2021 fremlægges til godkendelse

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger årsberetning for 2021. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender FynBus' Årsberetning 2021.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 3.1 FynBus' årsberetning 2021

4. REGULERING AF PRISEN PÅ KONTROLAFGIFTER

Resumé:

Satserne for kontrolafgifter i busser og tog, der lyder på 750 kr. for voksne og unge og 375 kr. for børn, er ikke blevet ændret siden 2011. I perioden 2011 til 2023 er taksterne i den kollektive transport steget med 19,3% i henhold til den løbende prisudvikling, ligesom der er indført Frit Flow i busserne.

Sagsfremstilling:

Efter de landsdækkende rejseregler er det den rejsendes ansvar at have billet til en rejse. Efter lov om trafikskaber kan et trafikskab udstede en kontrolafgift til den rejsende, der ikke kan fremvise den rigtige billet.

Ændring af størrelsen på kontrolafgifter skal ske med mindst en måneds varsel, samt indskrives de fælles landsdækkende rejseregler.

Kontrolafgiften har siden 2011 været fastsat til 750 kr. for voksne og unge og 375 kr. for børn. Alle Trafikskaber har i 2022 enslydende kontrolafgifter.

Taksterne i den kollektive trafik i FynBus er steget med 13,7% siden 2011, og forventes at lande på 19,3% i 2023. Sideløbende er antallet af personer uden gyldig rejsehjemmel i busserne på Fyn og Langeland under ét, steget fra under 0,5% i 2011 til ca. 3,6% i 2022.

For at genskabe kontrolafgifternes præventive effekt, og tage højde for den generelle takst- og prisudvikling er det administrationens opfattelse, at satser for kontrolafgifter bør stige til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn.

Det er en fordel, herunder i forhold til kommunikationen, hvis der er et ensartet niveau for kontrolafgifterne i den kollektive transport i Danmark. Nordjyllands Trafikskab, Sydtrafik og Arriva Tog har allerede besluttet, at hæve afgiften til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn, hvilket de øvrige trafikskaber også forventer at gøre.

Det foreslås, at ændringen af kontrolafgifterne gennemføres pr. 1. september 2022, hvor også Nordjyllands Trafikskabs og Sydtrafiks takstforhøjelser træder i kraft.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at kontrolafgifterne ændres til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn fra 1.januar 2023

Vedtagelse:

5. REJSEHJEMMEL FOR UKRAINSKE FLYGTNINGE

Resumé:

I forbindelse med krigen i Ukraine har de danske trafikkselskaber været involveret i tiltag, der skulle sikre, at flygtninge har kunnet rejse i trafikkselskabernes område mod forevisning af ukrainsk pas eller gyldigt ID-kort. Denne ordning foreslås nu afskaffet således at ukrainske flygtninge sidestilles med øvrige kunder, og skal have gyldig billet for at benytte den kollektive trafik.

Sagsfremstilling:

Danmark har modtaget mange flygtninge fra Ukraine, og i den forbindelse har Transportministeriet tidligere meddelt, at ukrainske flygtning kan rejse gratis ind i Danmark med DSB og Arriva.

De danske trafikkselskaber har ligeledes praktiseret, at ukrainske flygtninge har kunnet rejse i trafikkselskabernes område mod forevisning af ukrainsk pas.

Da Transportministeriet ikke har meddelt ændringer i denne praksis, er den generelle opfattelse blandt flygtningen, at de fortsat kan rejse i den kollektive trafik mod forevisning af pas eller anden dokumentation.

FynBus og øvrige selskaber, herunder togoperatørerne ser dog en stigende tendens til, at også herboende ukrainere anvender pas som gyldigt rejsehjemmel. Det er fx svært for kontrollørerne at afgøre, om en passager er på flugt eller herboende, og trafikkselskaberne har derfor udvist konduite for at lade tvivlen komme kunden til gode. Det er imidlertid ikke en holdbar løsning, og derfor ønsker trafikkselskaberne, at ændre den hidtidige praksis.

I Sydtrafik har man afskaffet pas og ID-kort som gyldig rejsehjemmel for flygtninge pr. 23. maj 2022. Bestyrelsen i Nordjyllands Trafikkselskab har godkendt udfasning af pas som rejsehjemmel, hvilket forventes eksekveret inden sommerferien. I Movia arbejdes også på en løsning, der skal udfase brugen af pas eller anden ID i den kollektive transport. I Midttrafik forventes bestyrelsen at tage stilling til den fremtidige model på bestyrelsesmødet i juni.

Der er således blandt trafikkselskaberne bred enighed om, at brugen af pas som rejsehjemmel skal udfases. Beslutningen og implementeringen er ikke foregået koordineret, men løses fra trafikkselskab til trafikkselskab.

For FynBus' vedkommende foreslås det, at brugen af pas som gyldig rejsehjemmel for ukrainske flygtninge stopper ved udgangen af juni måned, og brug af det ukrainske pas eller ID-kort ikke accepteres som rejsehjemmel fra 1. juli 2022.

En etableret flygtning kan selv købe billet, eller få hjælp via en myndighed (kommune eller flygtningecenter mv.) til at få udstedt en billet. På Fyn kan institutioner, kommuner, flygtningecentre etc. gøre brug af en billet, der kan udstedes til tredjepart. Det foregår ved at institutionen køber billet til tredjepart via www.fynbusbestilling.dk, hvorefter der afregnes pr. faktura til bestilleren. På den måde afregnes der for alle rejser, på lige fod med alle øvrige kunder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at pas og ID-kort for ukrainske flygtninge bortfalder som gyldig rejsehjemmel pr. 1. juli 2022.

Vedtagelse:

...

SAGER TIL DRØFTELSE:

6. FÆLLES UDBUD

Resumé:

Bestyrelsen har tidligere besluttet at iværksætte fælles udbud med kontraktstart fra august 2024. På baggrund af den geopolitiske situation, økonomiaftaler mellem Finansministeriet og kommuner/regioner, og udviklingen af nye produkter og drivmidler, ønskes en drøftelse af muligheden for at forlænge eksisterende aftaler for buskørsel.

Sagsfremstilling:

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev drøftet på flere bestyrelsesmøder i FynBus i perioden 2019 – 2021 med efterfølgende behandling i de politiske udvalg.

Den endelige ramme for udbuddet blev besluttet på FynBus' bestyrelsesmøde den 2. september 2021.

Beslutningen indebar bl.a. at:

Kontraktstarten vil være august 2024.

Der udbydes 8-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Der udbydes en pakke 1 som et funktionsudbud med el som drivmiddel, der omfatter:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune

Der udbydes en pakke 2 som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Dette indebærer at en tilbudsgiver selv vælger hvilket drivmiddel, der skal anvendes, under forudsætning af drivmidlet er minimum CO2-neutralt. Drivmiddel vil kunne være el, brint, biogas eller biodiesel.

Pakke 2 omfatter:

- Kerteminde Kommune
- Langelands Kommune
- Assens Kommune
- Nordfyns Kommune

Faaborg-Midtfyns Kommune deltager ikke i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2025, hvor der afgives tilbud på enten biogas eller el.

Nyborg Kommune har valgt ikke at deltage i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2024 med el som drivmiddel.

Kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber først i 2027, mens kontrakten i Region Syddanmark udløber i december 2026. Odense Kommune og Region Syddanmark deltager derfor ikke i det fælles udbud.

Udbuddet forventes offentliggjort i oktober 2022.

Ændrede forudsætninger

Siden beslutninger om deltagelse i fælles udbud blev truffet den 2. september 2021, har en del af forudsætningerne ændret sig.

Aftale mellem KL og Staten

KL og Staten indgik den 8. juni 2022 aftale om kommunernes økonomi i 2023. Aftalen indebærer bl.a. at der ikke udbetales Covid-19 kompensation for 2022, som ønsket af trafikselskaberne. Aftalen indebærer dermed usikkerhed i forhold til kommunernes bidrag til kollektiv trafik, herunder om nogle ruter skal nedlægges.

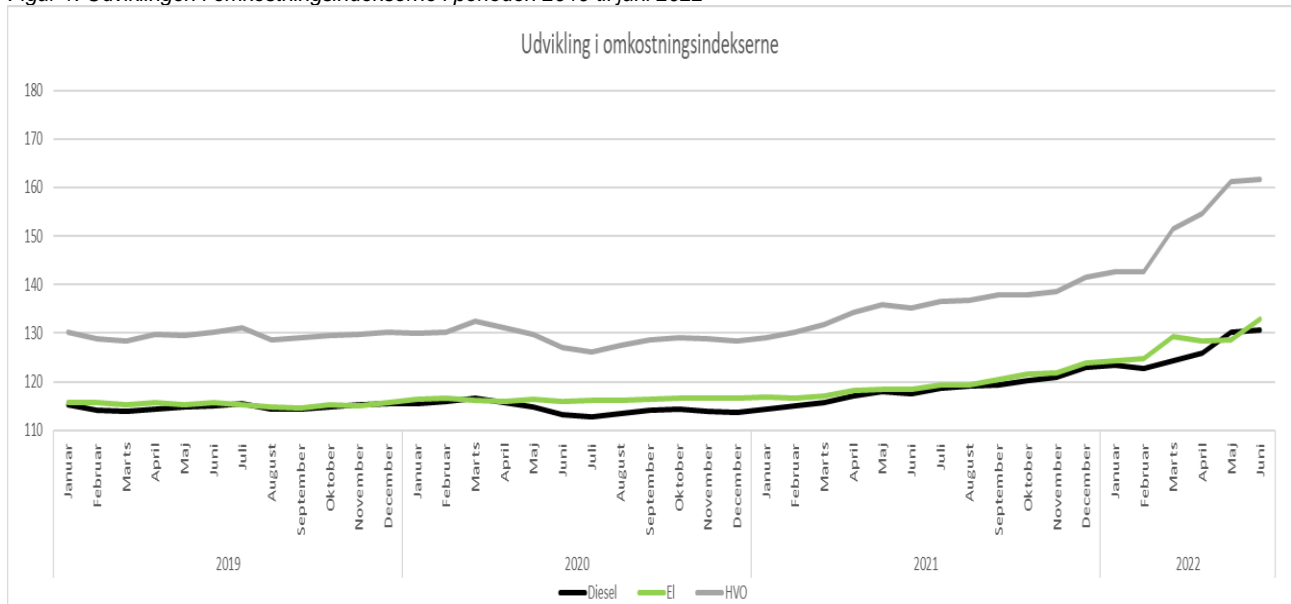
Forventet regnskab for 2022 samt udkast til budget 2023 fremgår af dagsordenens pkt. 7.

Prisstigninger – inflationen

Prisen på biodiesel er steget markant siden september 2021, hvilket bl.a. medfører en ændring i omkostningsindekset.

I Figur 1 nedenfor ses udviklingen i omkostningsindeks for diesel, el og HVO i perioden januar 2019 – juni 2022.

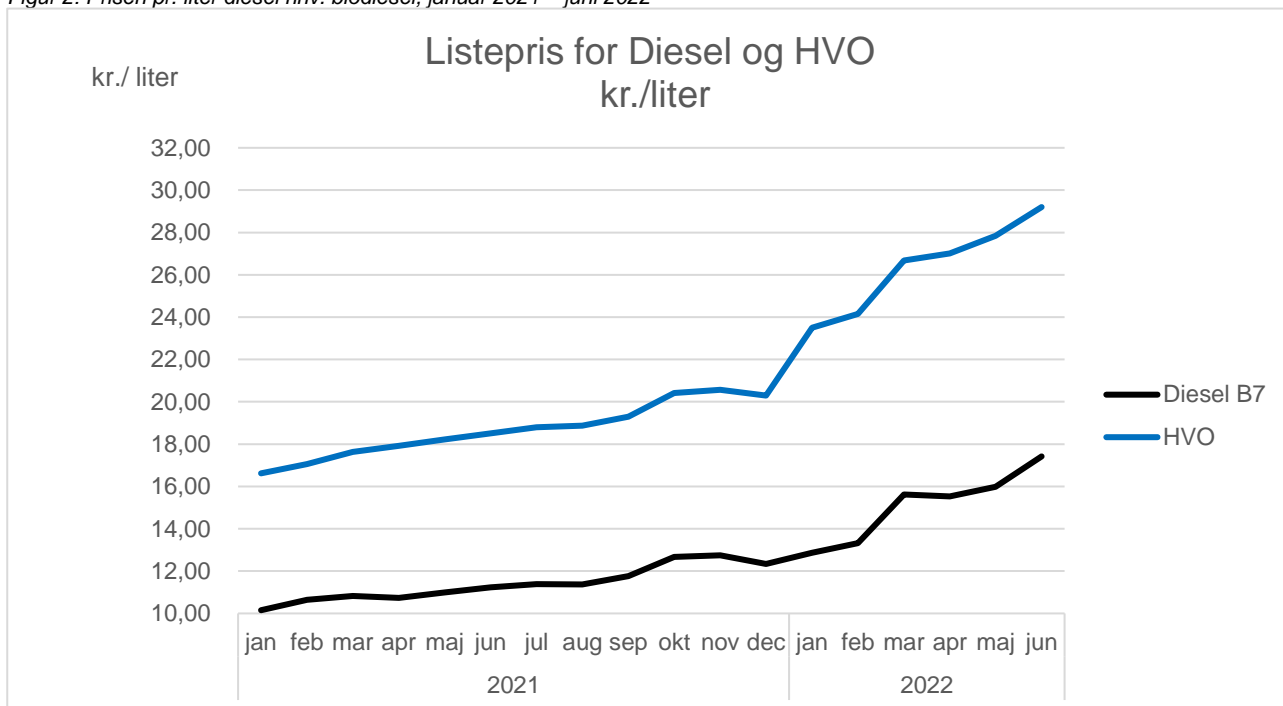
Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2019 til juni 2022



Det ses, at omkostningsindekset for både diesel, el og HVO har været stigende fra 2. kvartal 2021, men at omkostningsindekset for HVO fra januar/februar 2022 er steget forholdsvis mere end omkostningsindekset for diesel og el, samt at omkostningsindekset for el og diesel endnu ikke har stabiliseret sig.

I Figur 2 nedenfor ses udviklingen i liter-prisen for henholdsvis diesel og biodiesel (HVO).

Figur 2: Prisen pr. liter diesel hhv. biodiesel, januar 2021 – juni 2022



Udviklingen i prisen på biodiesel og usikkerhed om hvorvidt den tendens vil fortsætte, debatten om hvorvidt biodiesel skal bruges som drivmiddel, skaber tvivl om hvorvidt man i dag bør gennemføre et udbud med mulighed for brug af biodiesel som drivmiddel.

Rejsekortet

Der er nationale overvejelser om en ny MaaS løsning, som afløser til Rejsekortet fra 2025. Afklaringen af den videre proces, forventes at ske indenfor det næste år.

Det er derfor muligt, at rejsekortet skal implementeres for en kort periode, for at blive udskiftet igen fra 2025.

Udgiften for implementering af rejsekortet i nye busser omfattet af det fælles udbud er på ca. 33.000 kr. pr. bus, hvilket bliver ca. 4,2 mio. kr. samlet for alle kontrakter. Dertil kommer evt. etablering af WLAN i nye garageanlæg på ca. 150.000 kr. pr. nyt garageanlæg.

Før det fælles udbud offentliggøres skal der være taget stilling til om der fortsat skal være rejsekort i alle busser, herunder i busser der fortrinsvist anvendes som skolebus.

Forlængelse af kontrakter

Alle kontrakter med undtagelse af kontrakten vedr. buskørsel i Nordfyns Kommune kan forlænges med 1 år, indtil august 2025, hvor der kan være faldet ro på de prisstigninger og usikkerhedsmomenter, der ses i øjeblikket.

Det vil være muligt at udbyde en 1-årig kontrakt for Nordfyns Kommune.

Sagen fremlægges bestyrelsen til drøftelser af om det nuværende udbud af kommunal buskørsel skal udbydes.

Sagen fremlægges bestyrelsen til drøftelser af om det nuværende udbud af kommunal buskørsel skal udskydes i 1 år til kontraktstart i 2025.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

SAGER TIL ORIENTERING:

7. BUDGETFORSLAG 2023 OG FORVENTET REGNSKAB 2022 EFTER 4 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2022 (FR2022) efter 4 måneder, budgetforslag 2023 (BF2023) og budgetoverslag for 2024 - 2026 til orientering.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om fuld Covid-19 kompensation i hele 2022, da der har været tilkendegivelser om fuld Covid-19 kompensation for hele 2022. Den netop indgåede Økonomiaftale for 2023 betyder dog, at der kun gives Covid-19 kompensation for 200 mio. kr. FynBus' andel skønnes til 12 mio. kr.

Vedlagte forventet regnskab indeholder forventning om kompensation for hele 2022 på ca. 29 mio. kr. På baggrund af Økonomiaftalen for 2023 skønnes manglende Covid-19 kompensation at udgøre ca. 18 mio. kr.

Forventet regnskabet for 2022 for busdrift viser et samlet ejerbidrag inkl. forventet kompensation på 443,7 mio. kr. Det er 60 mio. kr. højere end budgetteret til busdrift og budgetbalance for flextur/plustur. Merforbruget kan hovedsageligt henføres til udskydelse af nye Bynet i Odense, ca. 19 mio. kr., og stigende omkostningsindeks, ca. 33 mio. kr.

Udgifterne til busdrift, inkl. forventede Covid-19-kompensation er 60 mio. kr. højere end budgetteret og indtægterne, inkl. forventede Covid-19-kompensation, er 0,3 mio. kr. højere end budgettet.

Forventet passagertal for bustrafikken, er 12,3 mio. passagerer, svarende til et fald på 10 %, i forhold til et normalt år uden Covid-19.

Forventet fællesudgifter for 2022 er 85,8 mio. kr., hvoraf 67 mio. kr. er ordinære fællesudgifter. Der har været et samlet merforbrug på 2,4 mio. kr. I forbindelse med Odense Letbane, er der lavet en investering i rejsekortudstyr på 1,4 mio. kr. i 2022, som føres på rammestyring.

På flexkørsel-området forventes ejerbidrag på 88,1 mio. kr. inkl. Covid-19-kompensation, hvilket er en mindreudgift på 0,9 mio. kr. Årsagen er lavere entreprenørudgifter ved Faaborg-Midtfyn Kommune, i forbindelse med udbud af nye kørselsordninger hos FynBus.

Administrationen fremlægger budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 måneder til orientering.

Sagsfremstilling:

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Forventet regnskab 2022 (FR2022) er kommenteret i bilag 7.1 i forhold til budget 2022 (B2022). Budgetforslag 2023 (BF2023) er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2022 (FR2022), samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 7.2.

Budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om fuld Covid-19 kompensation i hele 2022, da der havde været tilkendegivet Covid-19 kompensation for hele 2022.

Regeringen, KL og Danske Regioner har den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomiaftale for 2023, med følgende betydning for kollektiv trafik:

- Covid-19 kompensation udbetales for januar og februar 2022 med et samlet beløb på 200 mio. kr. til udbetaling. Til september 2022 i forbindelse med midtvejsregulering, drøftes håndtering af de regionale trafikskaber for 2022.

Udmøntning af kompensationen er ikke afklaret.

- Der er ingen kompensation for stigende omkostningsindeks for drivmidler, udover P/L reguleringen på 2,4%.

Vedlagte "Forventet regnskab for 2022" er ikke korrigeret for ændringen i Covid-19 kompensation.

FynBus' andel af de 200 mio. skønnes til 12 mio. kr., og er baseret på indberetningen til staten for 1. kvartal 2022. Nedenstående Tabel 1 viser ejerfordeling af de 12 mio. kr.

Tabel 1: Skønnet ejerfordelt Covid-19 kompensation for 2022

Skønnet ejerfordeling af kompensation	
FynBus	12,00
Region Syddanmark	6,39
Assens	0,15
Faaborg - Midtfyn	0,13
Kerteminde	-0,01
Langeland	0,17
Middelfart	0,08
Nordfyn	0,05
Nyborg	0,11
Odense	4,48
Svendborg	0,46

Covid-19 kompensation er en nettoordning, således at reducerede udgifter indgår til dækning af manglende indtægter.

FORVENTET REGNSKAB 2022 OG BUDGETFORSLAG 2023

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Busdrift							
Indtægter	-131,7	-150,0	-188,4	-162,1	-194,4	-26,4	32,3
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	540,1	536,6	-63,9	3,5
Fællesudgifter *	79,0	80,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4
Ejerbidrag busdrift	439,0	442,1	373,5	463,8	425,7	-90,4	38,2
Covid-19 kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-31,1	0,0	31,1	-31,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	370,6	375,6	373,5	432,8	425,7	-59,3	7,1
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,7	-4,0	-0,3	0,3
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	9,2	9,7	1,6	-0,5
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur	11,3	10,6	11,0	9,7	9,7	1,3	0,0
Covid-19 kompensation	6,7	3,2	0,0	1,2	0,0	-1,2	1,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	18,0	13,8	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	450,4	452,7	384,5	473,6	435,3	-89,1	38,2
Covid-19 kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-29,8	0,0	29,8	-29,8
Ejerbidrag i alt	388,6	389,4	384,5	443,7	435,3	-59,3	8,4

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 443,7 mio. kr. Det er en merudgift på 59,3 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 15 % i forhold til budgettet for 2022. De væsentligste årsager er øgede entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

2023:

I budgetforslag 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 435,3 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 8 mio. kroner i forhold til forventet regnskab 2022. Der er i budgetforslag 2023 ikke indarbejdet Covid-19 relaterede udgifter eller kompensation.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2022:

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, forventes et fald i passagerindtægter i 2022 på 26,4 mio. kroner i forhold til budgettet. Der forventes Covid-19 kompensation for 26,4 mio. kr. Se uddybning nedenfor.

2023:

Budgetforslag 2023 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor Covid-19 ikke eksisterer. Budgettet er fremskrevet inkl. takstændringen fra 2020 til 2021. I budgetforslag 2023 er der desuden indregnet en takstændring på 4,9% fra 2022 til 2023.

Budgetforslag 2023 indeholder en fortsættelse af gratiskørsel for unge under 16 år i Assens Kommune og en opskrivning af Odense Kommunes budget på 1% fra 2022, samt indregning af yderligere 3 mio. kr. i indtægter fra tilføjelser af ekstra køreplantimer (10 mio. kr. til flere afgang og busser på udvalgte ruter) i det nye Bynet.

Der arbejdes pt. på besparelsesforslag og justeringer i kørselsomfanget på dele af de regionale busruter. Der er endnu ikke truffet konkrete beslutninger, hvorfor der ikke er indlagt konsekvenser heraf i budgetforslag 2023.

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-188,7	-194,4	0,3	5,7
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-104,7	-105,0	-0,7	0,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,4	-1,5	-1,9	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-3,1	-3,3	0,0	0,2
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	-1,6	0,0	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,0	0,1
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,4	-2,5	0,0	0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,6	-2,7	0,0	0,2
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,0	0,0	0,2
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-59,7	-63,3	3,3	3,6
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,8	-9,6	-0,4	0,8

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

I nedenstående tabel 4 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	9.472	8.938	13.641	12.305	13.735	-1.336	1.430
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.723	5.452	-729	729
Assens	203	163	299	254	299	-45	45
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	262	294	-32	32
Kerteminde	104	97	157	140	157	-17	17
Langeland	191	171	272	235	272	-37	37
Middelfart	102	90	154	135	154	-19	19
Nordfyn	181	148	271	234	271	-37	37
Nyborg	190	175	262	231	262	-31	31
Odense	4.075	3.948	5.702	5.408	5.796	-294	388
Svendborg	569	531	778	683	778	-95	95

Passagertallet forventes at falde med ca. 1,4 mio. passagerer i forhold til Budget 2022, som følge af Covid-19.

Entreprenørudgifter

Forventet 2022 og budgetforslag 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2022 og frem. Ændringerne er primært i Odense, hvor nyt Bynet med opstart ultimo juli 2022, er indregnet. Der er i regionen ikke indregnet eventuelle besparelser fremadrettet, og de heraf afledte udgifter i kommunerne er ligeledes ikke indregnet.

Derudover er der for forventet 2022 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2022 for Region Syddanmark (natbusser primo januar), samt ekstra rengøring frem til og med juni 2022. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

I FR2022 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 6,9 % højere end budgetteret. I BF2023 er der indregnet en stigning på 3,5 % i forhold til forventet 2022 på baggrund af TID's skøn.

Tabel 5 herunder viser tallene for alle ejere.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til budgetoverslag 2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	491,7	511,5	476,2	535,6	536,6	-59,4	-0,9
Region Syddanmark	190,9	196,4	199,3	212,0	219,3	-12,8	-7,3
Assens	16,8	17,2	17,1	18,4	19,0	-1,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,8	25,2	25,0	26,8	27,7	-1,7	-1,0
Kerteminde	6,5	6,9	6,7	7,2	7,4	-0,5	-0,2
Langeland	6,4	6,5	6,8	7,5	7,8	-0,7	-0,3
Middelfart	11,5	11,7	11,8	12,6	13,1	-0,8	-0,5
Nordfyn	14,4	14,7	15,2	16,0	17,2	-0,8	-1,2
Nyborg	14,5	15,1	15,0	16,0	16,5	-1,1	-0,4
Odense	177,3	188,9	150,2	188,0	176,4	-37,8	11,6
Svendborg	29,6	28,9	29,1	31,0	32,1	-1,9	-1,1

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 535,6 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på 59,4 mio. kroner eller en stigning på 12,5 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Tabel 6: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2022

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 6,9% højere	28,9
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 6,0% højere, hvilket har betydning i Odense	3,3
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 13,8% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,5
Flere køreplantimer, 29.952 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Assens og Faaborg, samt fald i Nordfyn og Kerteminde.	19,4
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,5
Ændring i kørselssammensætning og flere busser på grund af nyt bynet i Odense	5,4
Ændring i kørselssammensætning andre ejere	0,0
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,2
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-0,8
Covid-19 kompensation	-4,4
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2023:

Budgetforslag 2023 viser en stigning i entreprenørudgifterne på 0,9 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Tabel 7: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2023

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,5% højere	15,3
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 2,7% højere, hvilket har betydning i Odense	1,4
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,4% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 20.100 timer, heraf primær årsag årseffekt af Odense Bynet 2022	-12,9
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,3
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,2
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,2
Variabel kørsel	0,4
Direkte henførbare udgifter	-0,3
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	0,3
Covid-19 kompensation	4,4
Budgetforslag 2023 bruttoudgifter i alt	536,6

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Endvidere udestår den endelig køreplanen for 2023 for alle ejere.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

Se samlede fællesudgifter i tabel 6 nedenfor.

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	12,0	11,6	-0,7	0,4
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	17,9	17,4	-1,0	0,5
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	37,1	38,7	0,6	-1,6
Ordinær ramme	59,4	64,1	65,9	67,0	67,7	-1,1	-0,7
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	15,3	15,7	0,0	-0,4
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	-1,4	1,4
Rammestyring / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-2,4	0,0	2,4	-2,4
Anlægsudgifter	0,9	1,0	4,5	4,5	0,0	0,0	4,5
I alt	79,0	75,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4

2021:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 65,9 mio. kr.

FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 2,5 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kr.

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,3 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort & Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 4,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0,5 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 2 mio. kr.
- Nyt økonomisystem, 1 mio. kr.

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

2022:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter pris og løn-reguleres og udgør i BF2022 67,7 mio. kr.

Der er endnu ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2023, hvorfor udgiften hertil er 0.

Telekørsel/Flexitur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flexitur og Plustur.

2022:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11 mio. kr. inkl. Covid-19 kompensation, hvilket svarer til budgettet.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2022 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1. kvartal afviger væsentligt fra budget.

Ved fremskrivning af 2. - 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal 2022.

2023:

Ejerbidraget i 2023 forventes at udgøre 9,7 mio. kroner, hvilket er et fald på 1,3 mio. kroner. Faldet skyldes, at der forventes færre ture, hovedsageligt for Middelfart og Nordfyns Kommune.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2023.

Nordfyn har nedjusteret deres budget med 12.000 ture, mens de øvrige kommuner forventer antal ture på niveau med budget 2022.

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Ejerbidrag Flexitur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	11,3	10,6	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Region Syddanmark	0,8	0,7	0,9	0,9	1,0	0,0	-0,1
Assens	1,8	1,4	1,3	1,3	1,5	0,0	-0,2
Faaborg - Midtfyn	3,3	3,1	2,3	2,3	2,3	0,0	0,0
Kerteminde	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0	0,0	0,1
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	0,9	1,3	1,4	1,4	1,2	0,0	0,2
Nordfyn	2,0	1,9	2,5	2,5	1,2	0,0	1,3
Nyborg	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler, handicapkørsel, flex- og plustur samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 9 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2020 – 2023.

Tabel 9: Antal personture i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Handicapkørsel	90.066	99.621	138.395	121.151	140.676	-17.243	19.525
Anden kørsel	144.253	234.931	298.195	286.241	256.745	-11.954	-29.496
Handicap- og anden kørsel	234.319	334.552	436.590	407.392	397.421	-29.198	-9.971
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	93.987	98.534	-16.728	4.547
I alt	307.834	413.870	547.304	501.379	495.955	-45.926	-5.424
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	220.000	238.000	-18.000	18.000
I alt	512.940	619.125	785.304	721.379	733.955	-63.926	12.576

*Telekørsel omfatter flextur, plustur og telerute og udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel, er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Samlet set er der et fald på 8 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 12 % vedr. handicapkørsel, fald på 4 % vedr. anden kørsel og fald på 15 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture formodes dels at skyldes efterpåvirkninger af Covid-19 og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. Forventningen til 2022 er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2022 tillagt en forventning for resten af året. I udgangspunktet forventes, at antal ture for handicapkørsel og Aktivitetskørsel vil være på 95 %, mens øvrig kørsel forventes på budgetteret niveau.

Budgetforslag 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2022.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 10 herunder.

Tabel 10: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,4	-7,3	0,2	1,0
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	72,6	72,4	2,1	0,1
Flex udgifter, netto	42,7	55,6	68,4	66,2	65,1	2,2	1,1
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Ejerbidrag	61,6	76,1	89,0	87,9	88,5	1,1	-0,6
Covid-19 kompensation	14,8	10,1	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	76,5	86,2	89,0	88,1	88,5	0,9	-0,4

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Forventet regnskab 2022 efter 1 kvartal viser et ejerbidrag på 88,1 mio. kroner. Dette svarer til en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller ca. 1 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til en

fejlbudgettering i 2022 for Faaborg-Midtfyn kommune. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes, at udgifter til FlexDanmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022.

2023:

Ejerbidraget forventes at stige i 2023 i forhold til FR2022. BF2023 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2022, mens Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune har nedjusteret antal ture.

Fællesudgifter

2022:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2022 for fællesudgifterne viser 25,9 mio. kroner, hvilket er en merudgift på ca. 4 %, som primært ses på løn og FlexDanmark. Afdelingen for Flextrafik forventer sidst i 2022 at bruge flere ressourcer på NOP (Ny Optimerings Platform) og FlexDanmarks udgifter til NOP øges.

2023:

Fællesudgifterne forventes i 2023 at udgøre 27,4 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt P/L regulering.

Table 6: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Fællesudgifter. Flextur/Plustur	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Fællesudgifter, i alt	25,4	25,4	24,8	25,9	27,4	-1,1	-1,6

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 7.1 Notat, Forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023, hovedtal

Bilag 7.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023, samt budgetoverslag 2024 – 2026

8. STATUS FOR BYNET2021+ I ODENSE

Resumé:

Odense Letbane er startet 28. maj 2022 og det nye bybussystem starter 31. juli 2022. Odense Letbane og det nye bybusnet går samlet under betegnelsen Bynet2021+.

Sagsfremstilling:

I forlængelse af beslutningen om implementeringen af Odense Letbane, vedtog Odense Kommune med konsultation fra rådgivningsfirmaet COWI et nyt bybusnet.

Bybusnettet medførte, at en del af de nuværende ruter bindes sammen på en ny måde, ligesom der etableres nye ruteforløb. Der etableres blandt andet strategiske opkoblinger til letbanen i Tarup og ved Rosengårdcentret. Der kommer nye rutenumre i hele bybusnettet.

Det oprindeligt vedtagne bybusnet medførte serviceforringelser i forskellige områder i Odense. Odense Kommune har efterfølgende tilført bybusdriften 16,6 mio. kr. årligt, der betyder at serviceniveauet i stort set alle dele af Odense udenfor letbanestrækningen forbliver uændret.

Enkelte områder mister enten buskørsel (Paarup) eller den direkte kørsel til centrum (Sanderum og Korup). Det betyder at bybusnettet indeholder nye teleordninger på strækningerne Paarup-Tarupcentret og Sanderum-OUH/Dalumcentret.

Bynet2021+, der er nærmere beskrevet på kampagnesitet "rejsiodense.dk" er klar til fuld implementering den 31. juli 2022. På bestyrelsesmøde gives en sidste status.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

9. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEKKØRSEL

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne i 2021, var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16. mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

På bestyrelsesmødet den 31. marts 2022 og den 29. april blev der oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, samt at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. juni 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 33,5 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 2,6 mio. kr. inkl. siddende patientfordring.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. bus- og flexkørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16. mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

Med henblik på at synliggøre ekstraordinært meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommunerne og regionen, foreligges de estimerede meromkostninger for 2022 til orientering.

Den økonomiske meromkostning er forelagte kommunerne og regionen.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes et dieselomkostningsindekset, el-omkostningsindekset samt HVO-omkostningsindekset.

Kontrakter vedr. flexkørsel reguleres årligt efter kontraktens første år, enten pr. marts eller pr. august.

I forhold til det vedtagne budget 2022, baseret på indekset i juli 2021, har det stigende omkostningsindeks betydet, at forventninger til omkostninger til buskørsel øges med ca. 33,5 mio. kr. og ved flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. juni 2022, vil være gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev ekstraordinær regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj og juni har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 % og 2,04%.

Hvis omkostningsindekserne stabiliseres på nuværende niveau, vil der være tilsvarende meromkostning i 2023 for så vidt angår kontrakterne vedr. buskørsel. De fleste kontrakter vedr. flexkørsel udløber 28. februar 2023, hvorefter de vil blive genudbudt.

I nedenstående tabel 1 ses fordelingen for kommunerne og regionen.

Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Estimeret meromkostninger ved stigende omkostningsindekser for 2022 i forhold til budget 2022	Buskørsel	Flextrafik	I alt	Dieseltillæg på gen. 2,5 % pr md fra maj til december	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.210.000	560.000	1.770.000	220.000	1.990.000
Faaborg-Midtfyn	1.760.000	1.270.000	3.030.000	440.000	3.470.000
Kerteminde	490.000	400.000	890.000	110.000	1.000.000
Langeland	740.000	160.000	900.000	50.000	950.000
Midelfart	840.000	230.000	1.070.000	60.000	1.130.000
Nordfyn	1.070.000	770.000	1.840.000	310.000	2.150.000
Nyborg	1.070.000	200.000	1.270.000	50.000	1.320.000
Odense	10.500.000	740.000	11.240.000	190.000	11.430.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	13.760.000	60.000	13.820.000	20.000	13.840.000
Svendborg	2.070.000	260.000	2.330.000	70.000	2.400.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.060.000	4.410.000
I alt	33.510.000	8.030.000	41.540.000	2.590.000	44.130.000

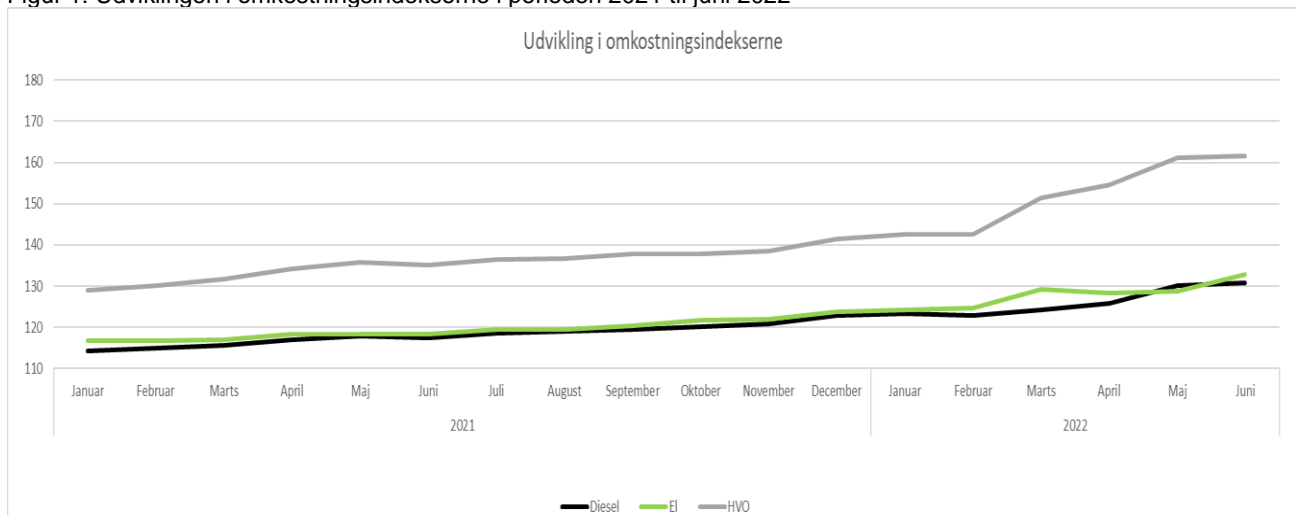
I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra 2021 til maj 2022. Der ses en stigende tendens for omkostningsindekset for diesel- og el fra 2. kvartal 2021.

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 2. kvartal 2021 haft en stigende tendens.

El-omkostningsindekset har siden marts 2022 stabiliseret sig, men er pr. juni stigende igen. Diesel-omkostningsindeks og HVO-omkostningsindeks er pr. juni på niveau med maj.

Udviklingen følges nøje.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2021 til juni 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

10. MEDDELELSER

- Studietur for bestyrelsen
- Håndtering af buskørslen i forbindelse med Tour de France

11. 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

FORSLAG TIL

TRAFIKPLAN 2022-25

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

- 4 FYNBUS ER KLAR TIL NYE SAMFUNDSOPGAVER 10
- 6 BIDRAG TIL VERDENSMÅL 12
- 7 KOLLEKTIV TRAFIK SKAL HÆNGE (ENDNU) BEDRE SAMMEN 14
- KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL GRØN OMSTILLING 16
- KOLLEKTIV TRAFIK SKAL VÆRE ATTRAKTIV FOR NYE KUNDER 18
- FYNBUS VIL BIDRAGE TIL DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE PÅ FYN 22
- DET REGIONALE BUSNET SKAL GENTÆNKES 24
- BUSTRAFIK ODENSE OG DE ANDRE BYER 26
- KOLLEKTIV TRAFIK I LANDOMRÅDER 28

HANDLINGER

03 HANDLINGSPLAN 2022-25

- DE UDVALGTE HANDLINGER:
- 1 UDVIKLING AF DET REGIONALE BUSNET 31
- 2 GRØNNE UDBUD AF BUSKØRSEL OG FLEXTAFIK 34
- 3 VINDE BILISTKUNDER TIL KOLLEKTIV TRAFIK 36
- 4 TILGÆNGELIGHED – FYSISKE OG PSYKISKE UDFORDRINGER 38
- 5 UDVIDET SAMARBEJDE OM STOPPESTEDER OG KNUDEPUNKTER 40
- 6 FØRSØG MED SAMKØRSEL OG KOLLEKTIV TRAFIK 42
- 7 SAMSPILLET MELLEMBUSSEN OG CYKLEN 44
- 8 DE RETTE PRODUKTER OG SALGSKANALER 46
- 9 TÆTTERE PÅ KUNDEN 48

SAMARBEJDE

04 PARTNERE OG NETVÆRK

- ALENE KOMMER FYNBUS IKKE I MÅL 52
- NYTTIGE LINKS OG BILAG 53



INDLEDNING

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 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.

Med venlig hilsen

Morten Andersen
Formand for bestyrelsen



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.

Carsten Hyldborg
Direktør i FynBus



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 Holmstrup 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 22-25 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 rettes 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 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. Transportområdets bidrag er betydeligt (op mod 25 %).

FynBus og de øvrige regionale trafikselskaber 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 privatbiler, 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?

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

Kan 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?

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

Kan 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 Hjallesø Station

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:

- Hjallese 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. Busen 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 afgangene 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 flextrafik-løsning, fx en flexbus. En flexbus er en bus, der kører på ruten, men som kun kører, hvis den er blevet tilkaldt.

CYKLEN SOM EN VIGTIG DEL AF DEN KOLLEKTIVE REJSE

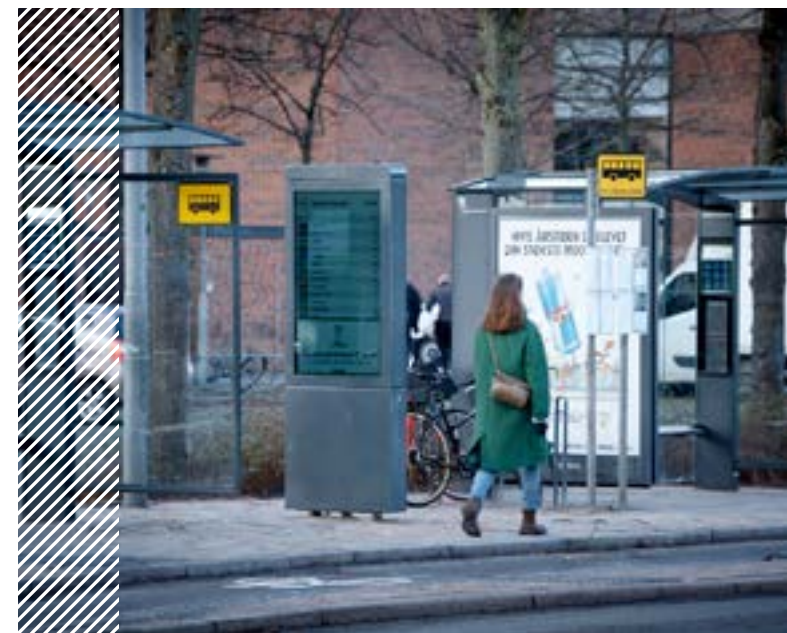
Cyklen er vigtig som tilbringer til stoppesteder og stationer. Der skal være bedre og mere sikre parkeringsmuligheder for cykler ved større stoppesteder, så man eksempelvis sikkert kan parkere sin elcykel på de centrale knudepunkter og stoppesteder. Muligheden for opladning af elcykler vil også blive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

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



KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL GRØN OMSTILLING

DEN KOLLEKTIVE TRAFIK SKAL VÆRE MERE KLIMAVENLIG

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

ELBUSSEER 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 (bilister) 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 trafiks 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-udslippet. 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 udbuddet 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 ventefaciliteter ved stoppestederne gennemses og opgraderes.

GOD TILGÆNGELIGHED FOR HANDICAPPEDE

FynBus er stolt over sin indsats og position som et handicapvenligt trafikselskab.

Denne position skal fastholdes og videreudvikles for at sikre, at den kollektive trafik er for alle.

Feks. 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 vilkår for cyklisterne, men FynBus og kommunerne vil forsætte det gode samarbejde om at sikre gode adgangsforhold til stoppesteder og knudepunkter, samt gode muligheder for sikker cykelparkering.

KOLLEKTIV TRAFIK SOM SUPPLEMENT OG AFLASTNING FOR CYKLEN

Mange cyklister foretrækker at cykle hele vejen på arbejde eller til uddannelse hver dag.

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.

Ved at cykle til et stoppested, kan bussen indgå som en del af rejsen, hvor cyklen venter på stoppestedet eller måske medtages i bussen.



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

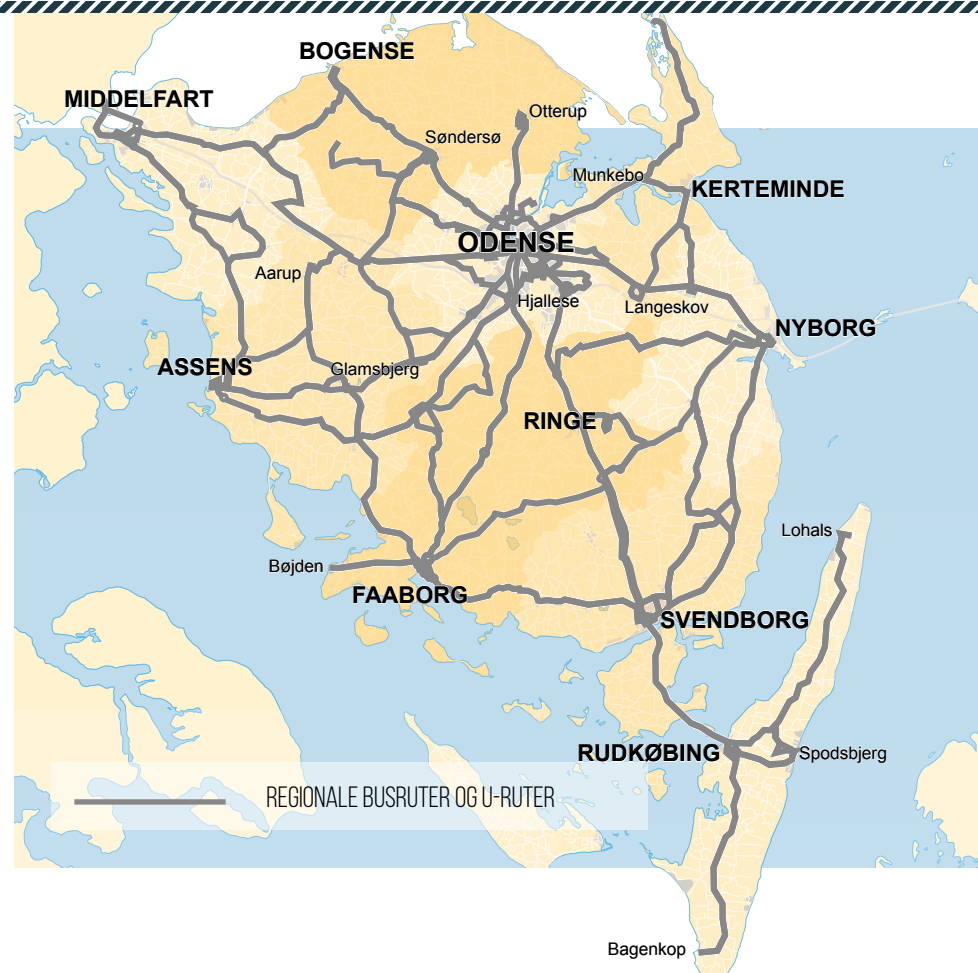
FynBus vil i trafikplanperioden 2022-25 arbejde videre med at udvikle og effektivisere det regionale busnet.

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 busstrafik, hvor nettet forenkles og ressourcerne prioriteres der, hvor passagerpotentialet er størst. Der skal vurderes på både antallet af busser og køreplantimer 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. **Evt. måltal**

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 land-distrikterne er bilejerskab mere udbredt.

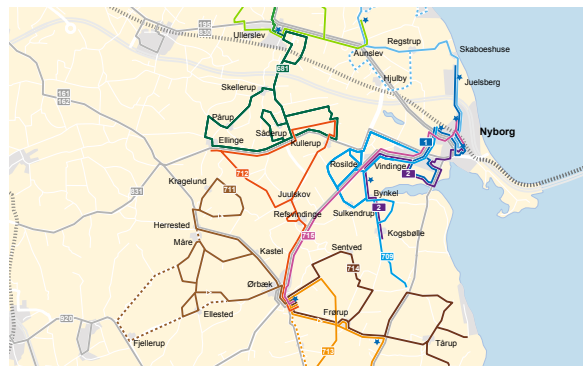
Et bustilbud i byerne og fra oplandet og ind til byerne er afgørende for både adgang til arbejdspladser, uddannelse og ærinder.



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.



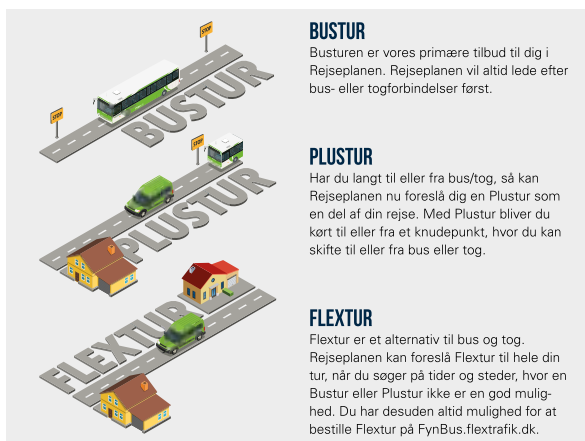
GRATIS BYBUSKØRSEL?

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 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.

KOLLEKTIV TRAFIK I MINDRE BYER OG LANDOMRÅDER

Kollektiv trafik er et vigtigt tilbud til borgere uden biladgang i landdistrikter og mindre byer. Det sikrer sammenhængskraften på Fyn og forbindelserne ind til de

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, da det giver bedre mening økonomisk og miljømæssigt at erstatte næsten tomme busser med små biler, der kun kører, når der er behov.

FLEXTUR OG PLUSTUR KONSOLIDERES

De eksisterende og forholdsvis nye ordninger Flextur og Plustur (siden 2020) skal have lov til at vise deres fulde potentiale efter perioden med corona, men skal evalueres i trafikplanperioden.

SAMKØRSEL, DELEBILER MV. VIL INDGÅ I TRAFIKUDBUDET PÅ LANDET

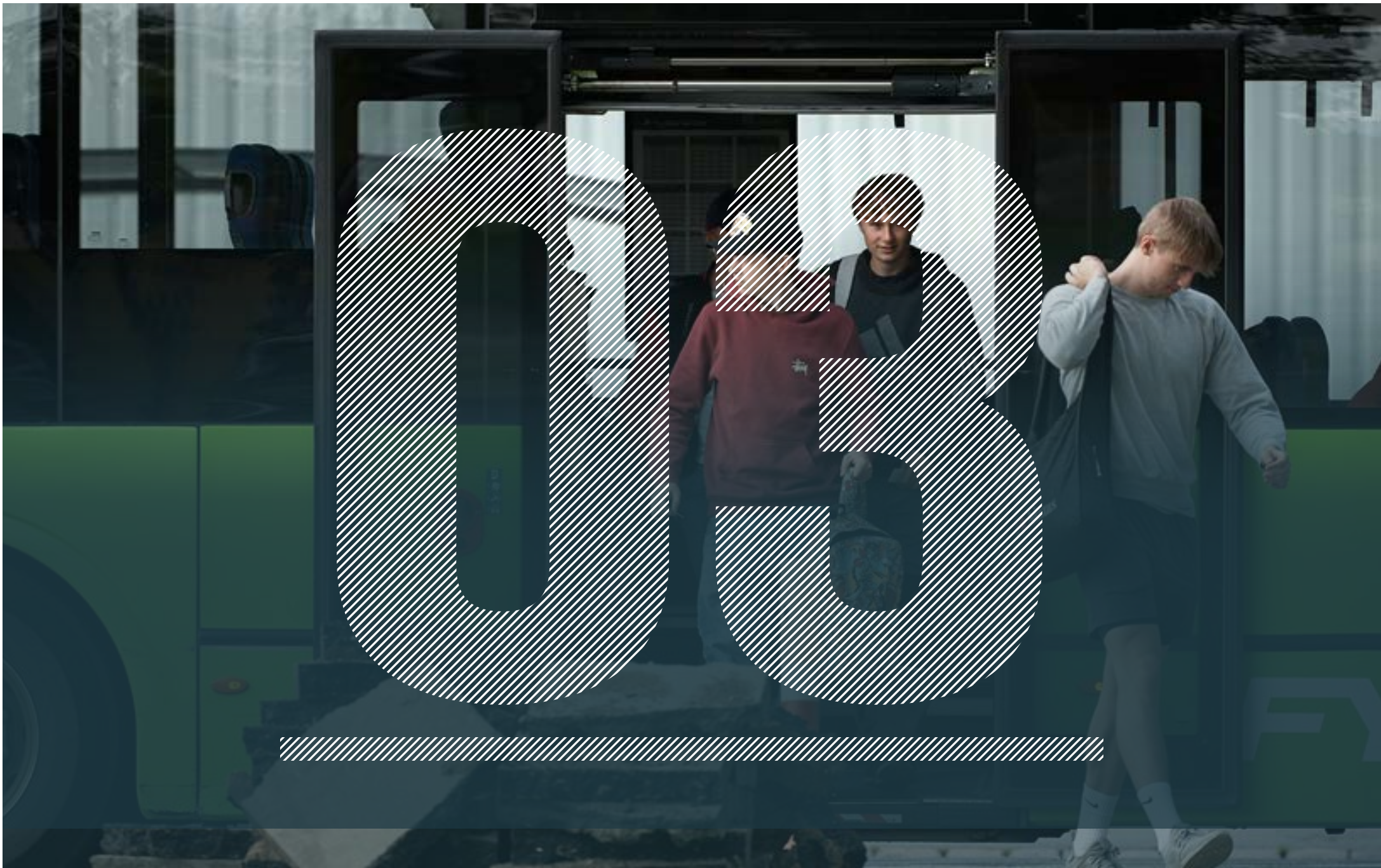
FynBus er klar til at samarbejde med kommunerne om at udnytte de tomme bilsæder på landet og i de mindre byer.

Som noget nyt vil FynBus indtænke samkørsel i privatbiler med den eksisterende service i den kollektive trafik. Det kunne fx være et samarbejde med private samkørselstjenester (Nabogo, Ta'Med...), hvor fokus er at få samkørsel hele vejen eller måske samkørsel hen til et relevant stoppested/knudepunkt.

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.





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 tidshorizont, 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. FØRSØG MED SAMKØRSEL OG KOLLEKTIV TRAFIK
7. SAMSPIL MELLEML 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 busstrafik, 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.

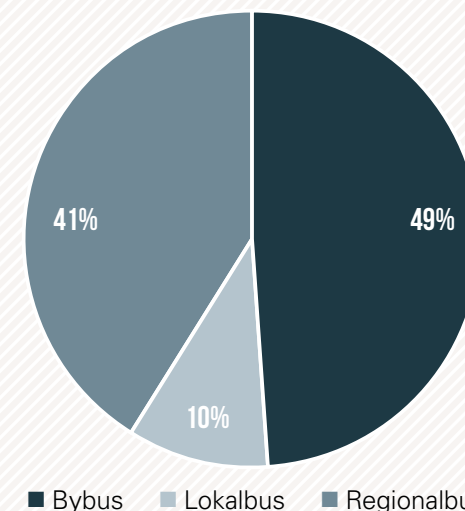
Derudover er der også de unge og uddannelsessøgende, der skal kunne komme til tekniske skoler, gymnasier og videregående uddannelser på en hurtig og nem måde.

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. **Fælleskommunale løsninger**

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. Hjallese st.), Nyt OUH og udvidet SDU måske skal betjenes på nye måder.

FORDELING AF BYBUS, LOKAL- OG REGIONALKØRSEL



Fordeelingen 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 den 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 afgange i myldretiden.

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

Princippet for disse strækninger med hyppige afgange 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 uddannelser forventes

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

MULIG OMDANNELSE AF EKSISTERENDE RUTER

FynBus holder løbende øje med passagerudviklingen på de enkelte busruter og vil i trafikplanperioden løbende arbejde på at tilpasse ruter, der er kendetegnet ved få passagerer udenfor dagtimerne på hverdage. Det kan fx ske ved at omdanne ordinære ruter til pendler- og/eller uddannelses-ruter. Naturligvis indenfor rammerne af de regionale principper.

FORSØG MED BUSPRIORITERING OG BRT

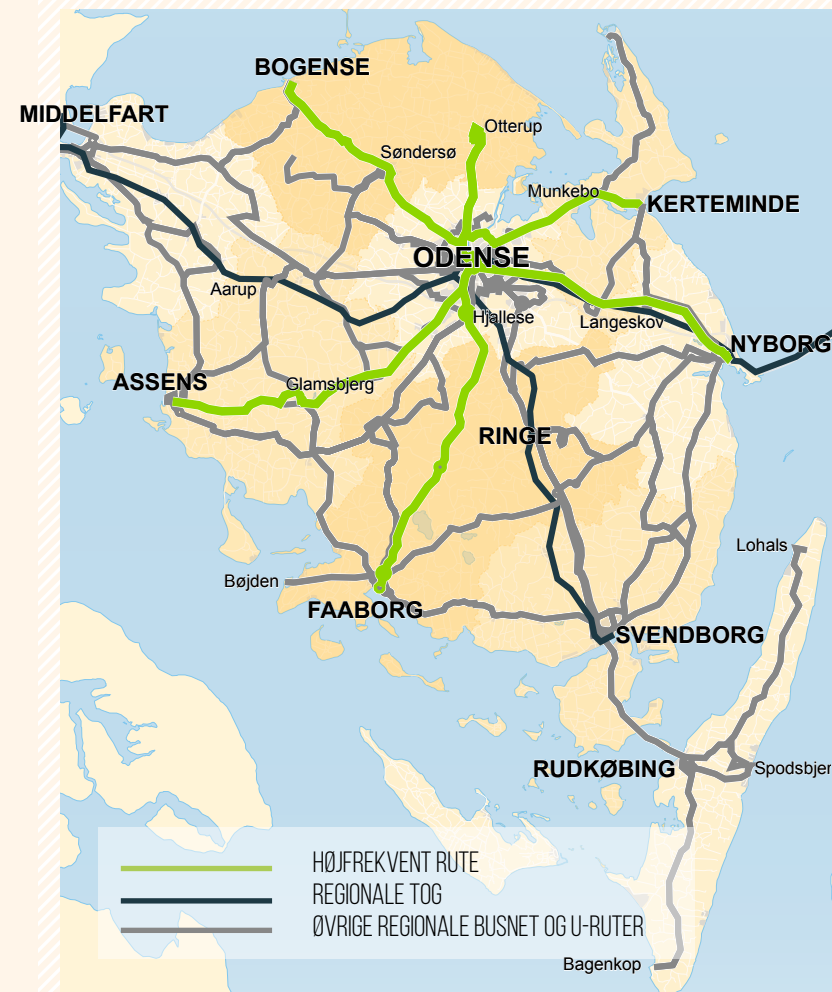
FynBus vil sammen med regionen og især Odense Kommune i trafikplanperioden undersøge potentialet ved busfremkommelighedsprojekter på udvalgte strækninger.

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 en såkaldt Flexbus-ordning erstatte busafgange eller -ruter med meget få passagerer. Flexbussen er en bus, der kører på strækningen, hvis den er bestilt på forhånd. 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.

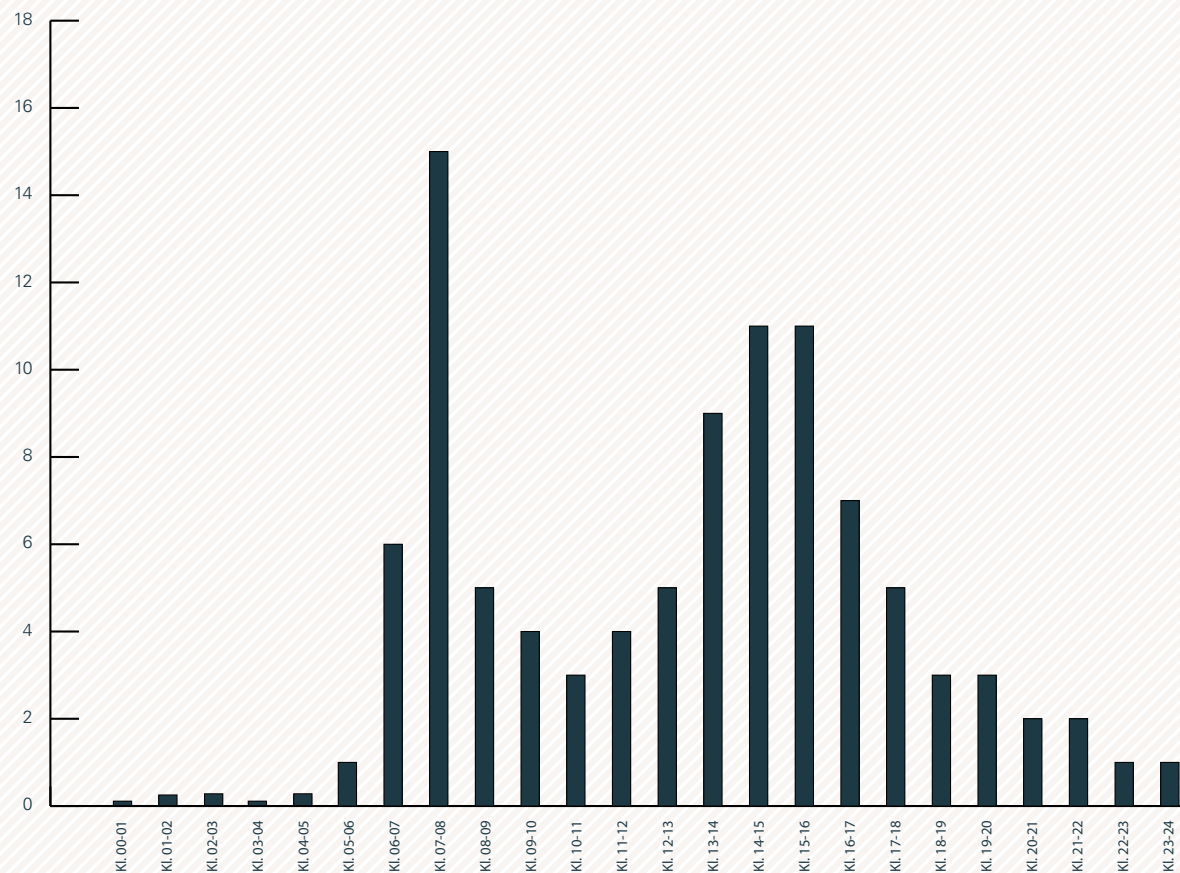
Dele af den nye og tilpassede køreplan vil forventeligt kunne gælde fra januar 2023.

Nye tiltag vil formentlig blive udført som forsøg i en periode, før 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 alternative 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.

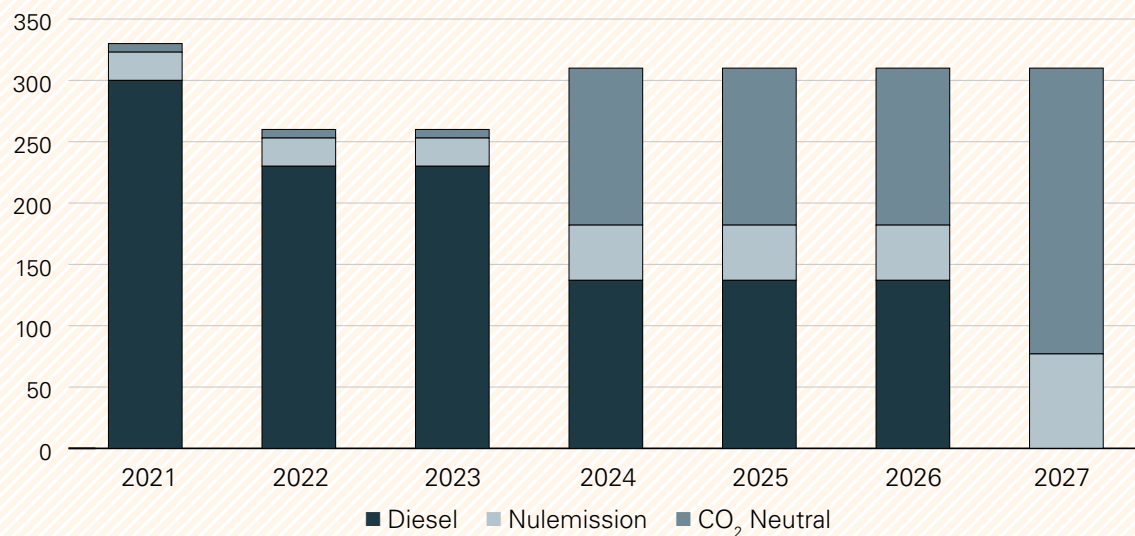
August 2024: Kontraktstart for Svendborg, Nyborg og Middelfart med el som drivmiddel.

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

December 2026: Kontraktstart for regional buskørsel, formentlig med el som drivmiddel.

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

GRØN OMSTILLING AF BUSKØRSEL, FYNBUS



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 emissionsfri. 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 trafiksekskaber 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 flextrafikførsel.

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 afgangene i timen i de tæt befolkede områder, og gerne 5-7 afgangene 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.

Evt. måltal



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 dokumentation for bilernes klimabelastning og erstatning med kollektive bus- og togrejser er koordineret.



CO₂-udledningen fra forskellige transportformer

HANDLING 4

TILGÆNGELIGHED - FYSISKE OG PSYKISKE UDFORDRINGER



El-rampe ved midterdøren i en af Odenses bybusser.

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 Passageråd 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	SKRALDESPAND	BELÆGNING	SNE- OG OPRYDNING	BÆNK	CYKEL-PARKERING	LÆSKERM	LYS LEVT. SOLCELLER	NIVEAUFRIDG. MM.	SAMKØRSELSPLADS & KP-SKILT	PLUSTUR	REALTID: SKERM, BEADON...	KOMMUNE-INFO	PARKERING	TOILET-MULIGHED LEVT. CAFÉ	OPLADNING	TAXI	BYCYKEL / LØBEHJUL / ...	INDGØB / SNACK	VANDPOST / CYKELLUFT / ...	PLANTER	LEGE- & MOTIONSREDSKABER	PAKKEBOX / BUCSKAB	PARK + BIKE
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)
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)
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)	(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-



Digital infostander i Hans Mules Gade i Odense.

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 trafikkselskabets normale kerneopgave. Formålet er at understøtte, at kunderne har en bred vifte af mobilitetstilbud 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 trafiksselskaberne er udviklet nyt knudepunktssymbol, der angiver en samkørselsplads. FynBus arbejder på opsættelse af de 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.

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.



NØDVENDIG AFLKLARING

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 pendlertkort 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.



Ta'Med

De to førende samkørselstjenester



HANDLING 7

SAMSPILLET MELLEM BUSSEN OG CYKLEN

FORMÅL

Cyklen er 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 samspillet mellem cykel og kollektiv transport. Det skal være nemmere at vælge en sammenhængende rejse bestående af bus og cykel.



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 cykelparkering ved stoppesteder og knudepunkter.

REGION SYDDANMARK

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

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.



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 kunde-potentialer. 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 turisters 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 rejsekortsselskabet. 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

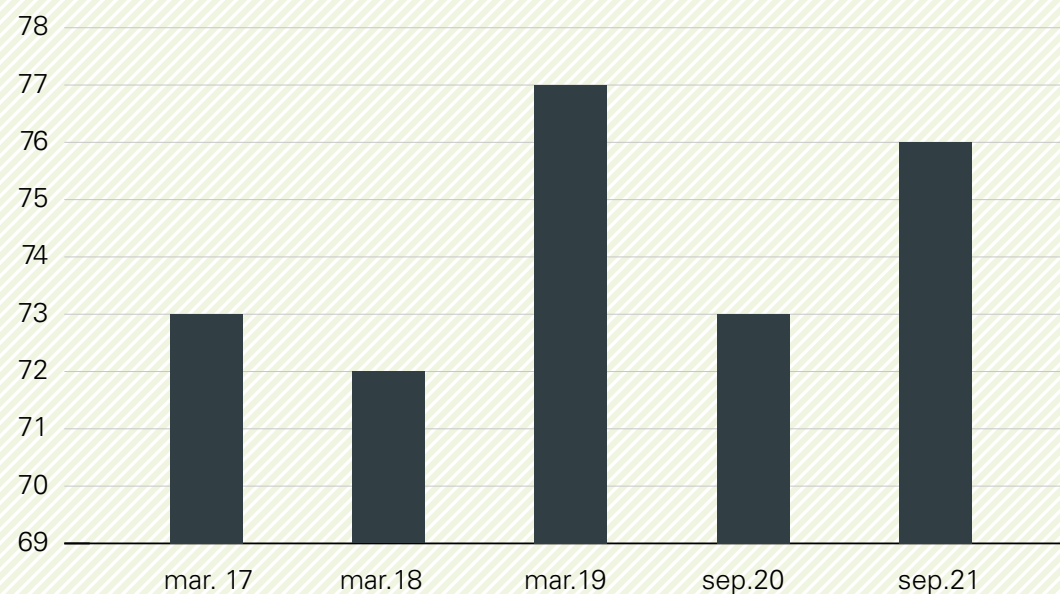
Over de kommende år skal FynBus fortsat arbejde målrettet med at involvere kunderne, både kvantitativt og kvalitativt.

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.





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 bus-selskaber 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 trafikselskabernes 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 trafikselskaber. 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 trafikselskaber.

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 2022-25 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 \(nordjyllandstrafikselskab.dk\)](#)
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](#)







© FynBus 2022

Produktion:

Julia Egebæk, Maja Schmidt Pedersen,
Henrik Jessen Christensen, Patrycja Anna Zieba,
Mikkel Maier Henriksen, Poul Mathiesen

Foto: Robert Wengler, FynBus, Odense Letbane,
Rejsekort & Rejseplan A/S

Grafisk tilrettelæggelse:

Step Print Power

Tryk:

stepprintpower.dk, Svendborg

Papir:

250 g / 115 g CircleOffset





Hvidbog

Resultater af høring i perioden 18. marts – 30. maj 2022



Forslag til Trafikplan 2022-25 for Fynbus i høring.

Samlede høringssvar fra region, kommuner, organisationer og foreninger.

Behandling af høringssvar og indstilling om evt. ændringer i Trafikplan 2022-25

Høring af forslag til Trafikplan 2022-25

Bestyrelsen i FynBus har den 15. marts 2022 vedtaget forslag til Trafikplan 2022-25 og sendt forslaget i høring blandt ejerne, foreninger og borgere med interesse for den kollektive trafik.

Trafikplanforslaget er udarbejdet igennem en omfattende proces og på baggrund af temamøder og input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt administrative møder afholdt med alle kommuner og Region Syddanmark.

Trafikplanen har en strategisk og rammesættende karakter og er retningsgivende for de næste 4 års arbejde med den kollektive busbetjening og Flextrafik på Fyn.

Høring er gennemført i region og kommuner fra 18. marts til 30. maj 2022

Der er foretaget høring i politiske udvalg i region og kommuner og behandlet efter en fælles dagsorden og tilhørende bilag. Fynbus har deltaget med oplæg og svar på spørgsmål i de politiske udvalg, der har ønsket det.

Fynbus har efterlyst kommentarer og evt. ændringsforslag til trafikplanens fokusområder og handlingsprogrammer.

Regionen og ejerkommuner har afgivet høringssvar.

Formelt høringssvar fra Kerteminde Kommune og Svendborg Kommune indgår ikke i hvidbogen, men modtages inden bestyrelsesmødet 24. juni 2022.

Høringssvar fra organisationer, foreninger og fra borgerne på fynbus.dk

Der er indkommet høringssvar fra 3 landsdækkende organisationer.

Der er indkommet høringssvar fra 21 fynske foreninger (ældrerråd, handicapforeninger lokaludvalg mv.)

Der er indkommet høringssvar fra 16 borgere på Fynbus.dk

FynBus har desuden modtaget 100+ henvendelser til trafikplan-høringen, som udelukkende handler om Odense Kommunes kommende bybusnet, som træder i kraft 31. juli. Dette bybusnet er ikke en del af trafikplanen, og kommentarerne er derfor håndteret i samarbejde med Odense Kommune, uden at de tages med i høringen af trafikplanen.

Resultat af høring

FynBus har modtaget høringssvar fra alle fynske kommuner og Region Syddanmark. Desuden er kommet høringssvar fra landsdækkende organisationer som Dansk Industri (DI) Dansk Persontransport og Passagerpulsen. Og ikke mindst høringssvar fra de mange foreninger og lokalråd i kommunerne samt fra enkeltpersoner og engagerede borgere.

Opbakning til trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer

Overordnet kan vi konstatere, at der generelt er solid opbakning til Trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer indenfor grøn omstilling, styrket sammenhæng i den kollektive trafik, nye løsninger i landområder, øge tilgængelighed for handicappede, attraktive knudepunkter, cykel og samkørsel som supplement til kollektiv trafik, tættere på kunderne og de rette produkter og salgskanaler.

På den baggrund fastholdes de temaer og fokuspunkter i forslaget til Trafikplan 2022-25, som det har været forelagt.

Bekymringer for reducere af kørsel i det regionale busnet på Fyn

Nogle kommuner og en del foreninger og borgere har i deres høringssvar givet udtryk for bekymring for gennemførelse af evt. nedlæggelse af eller reducere af serviceniveauet på givne regionale ruter, som har været nævnt i debatten i foråret 2022 omkring tilpasning af den regionale buskørsel til den regionale økonomiske ramme.

Der er løbet en proces omkring denne problematik parallelt med høring af trafikplanen, hvor de involverede kommuner og Region Syddanmark har indgået en aftale, der samlet medfører besparelser på 6,0 mio. kr. årligt på de udvalgte ruter. Det medfører en mindre serviceomlægning i buskørsels ydertimer og weekender.

Detaljerede bemærkninger til konkrete buslinjer, ruteføringer og betjening af enkeltområder i Odense og på Fyn.

Der er indkommet mange høringssvar fra engagerede borgere og foreninger, som har udtrykt meget detaljerede og specifikke forslag og ønsker til øget busbetjening (og flexkørsel) til særlige grupper (ældre og handicappede) og i særlige lokalområder i Odense eller i landområder på Fyn.

Disse detaljerede ønsker til køreplaner og ruteomlægninger og evt. øget betjening af særlige grupper og lokalområder er kun indirekte og i mere overordnet form behandlet i trafikplanen, som i sin form har en mere strategisk og generel karakter.

Derfor vil de konkrete henvendelser fra borgere og foreninger løbende blive drøftet i møder med kommunerne og ældre- og handicaporganisationer, så vel som synspunkterne videresendes til de medarbejdere i Fynbus, der sidder med udarbejdelse af de konkrete køreplaner og kundeinitiativer over for særlige kundegrupper.

Næste skridt

Formalia

Den endelige udgave af Trafikplan 2022-25 vil blive behandlet godkendt af bestyrelsen i Fynbus den 24. juni 2022.

Trafikplanen bliver udgivet elektronisk, og vil være tilgængelig på www.fynbus.dk, ligesom der vil blive trykt et mindre antal eksemplarer til bestyrelse, ejerkommuner og samarbejdspartnere.

Trafikplan 2022-25 fremsendes desuden til Trafikstyrelsen.

Fra Mobilitetsplan til handling

FynBus ønsker at Mobilitetsplan 2022-2025 bliver et aktivt dokument og vil tage fat på de i Mobilitetsplanen Trafikplanen beskrevne handlinger for at udvikle de kollektive trafiktilbud på Fyn. Efter sommerferien vil kommuner, Region Syddanmark og øvrige relevante samarbejdspartnere blive kontaktet for at prioritere de rette handlinger, som der er opbakning og ressourcer til at gennemføre, herunder opsætte handlingsmål.

Behandling af hørings svar

Hvidbog:

- Side 5-11 Høringssvar svar fra kommuner og region
- Side 12-14 Høringssvar fra landsdækkende organisationer
- Side 15-19 Høringssvar fra foreninger på Fyn
- Side 20-22 Høringssvar fra borgere på fynbus.dk

Assens Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	Fynbus bemærkninger
<p>Generelle bemærkninger til trafikplanen Der er ikke i Trafikplanen lagt op til en opgradering af den kollektive trafik, men der skal ifølge planen arbejdes for flere kunder og dermed et indtægtsmæssigt grundlag for et øget serviceniveau. s. 6 tilpasning til ny højhastighedsbane på Vestfyn</p>	<p>Fastholde formulering om nye kunder og fokus på højhastighedsbane på Vestfyn</p>
<p>Hvad vil vi med den kollektive trafik på Fyn? Ønske om stærkt fokus på den grønne omstilling, knudepunkter for regional busbetjening og samkørsel. Bekymring om lavere serviceniveau og besparelser på den regionale kørsel</p>	<p>Ønsket vurderes dækket af afsnit og handling i trafikplanen omkring den grønne omstilling. Tilpasning af den regionale kørsel til den økonomiske ramme behandles særskilt.</p>
<p>Modstridende handlinger i Trafikplanen Skisma mellem ønsket om styrket sammenhæng mellem by og land, og fokus på regionale ruter med lavt passagertal. Bekymring for busbetjening af byer under 5000 indbyggere (f.eks. Haarby og Vissenbjerg i store tidsrum af hverdag, weekender og lange ferieperioder.</p>	<p>Princippet i trafikplanen om øget frekvens på ruter med størst kundepotentiale fastholdes. Busbetjening af landområder og mindre byer skal søges opretholdt i et økonomisk forsvarligt indhold og udvikles med fleksible løsninger, herunder Flexbus-ordninger. Det der står i trafikplanen holder, idet planen ikke forholder sig til, hvem der finansierer.</p>
<p>Prioritering af nogle ruter frem for andre Assens Kommune er enige om det strategiske mål om øget frekvens på rute 151-153. Selvfinansieringsgrader bør først opgøres efter Covid-19 Bekymring for reduktion af ruterne 130-131 og 110-11.</p>	<p>I Trafikplanen side 32 er det nævnt at FynBus i de kommende år vil udarbejde forslag til udbygget rutenet med direkte ruteføring og hyppige afgang i myldretiden, hvor kundepotentialet er størst. Tilpasning af den regionale kørsel til den økonomiske ramme behandles særskilt.</p>
<p>Regionale principper Ønske om at regionen genovervejer sine principper om regional busbetjening udvides til at omfatte mindre byer (2000-5000 indb.)</p>	<p>Trafikplanen er bygget op omkring de gældende regionale principper for den kollektive trafikbetjening. Et ønske om ændring heraf bør sendes direkte til region Syddanmark fra Assens Kommune</p>
<p>Betjening af togstation i Aarup Bekymring for om der er tilstrækkelig busbetjening af Aarup station. Der ønskes i trafikplanen en eksplicit tilkendegivelse af et øget betjeningsomfang af Aarup Station.</p>	<p>I Trafikplanen side 14-15 pointeres det, at betjeningen af vigtige fynske togstationer (herunder Aarup nævnt eksplicit) skal styrkes. Dette princip skal være gældende for den kommende køreplanlægning og dialog med region og kommune.</p>

<p>Betjening af erhvervsområder og uddannelsessteder Der er i trafikplanen fokus på pendling til erhvervsområder i Odense. Kollektiv trafikbetjening af erhvervsområder i Assens Kommune lider af den ensidige orientering mod Odense. Campus Glamsbjerg bør fortsat indtænkes på lige fod med uddannelsessteder i Odense.</p>	<p>Trafikplanen bygger på et princip om fortsat stjernedækning rettet mod by-, uddannelses- og arbejdspladskoncentrationer i Odense og delvist Svendborg. Der er også fokus betjening af erhvervsområder udenfor Odense, hvor regionalkørsel kan suppleres af lokalkørsel, samkørselsordninger mv. Campus Glamsbjerg er indtænkt på lige fod med andre.</p>
<p>Flexbus Flexbus er ikke et tilstrækkeligt og velegnet alternativ til de yderste afgange i den normale busbetjening.</p>	<p>Det indstilles at fastholde Trafikplanens bestemmelser <u>I Trafikplanen s. 27</u> De eksisterende og forholdsvis nye ordninger Flextur og Plustur (siden 2020) skal have lov til at vise deres fulde potentiale efter perioden med Corona, men skal evalueres i trafikplanperioden. <u>Trafikplanen side 32:</u> FynBus vil forberede forslag og igangsætte forsøg i samarbejde med kommuner og regionen om at lade en såkaldt Flexbus/Flexrute-ordning erstatte enkelte busafgange eller -ruter med meget få passagerer. Flexbus giver således regionen mulighed for at opretholde et kørselstilbud på tider og steder, hvor en bus ikke er den rigtige løsning.</p>
<p>God Tilgængelighed Kommunen er positive overfor Trafikplanens fokus og forslag til forbedringer af de handicappedes brug af busser</p>	<p>Synspunktet er dækket af afsnittene i Trafikplanen side 38-39 om øget tilgængelighed i den kollektive trafik for personer med fysiske og psykiske udfordringer</p>
<p>Lavere pris Kommunen efterspørger forsøg omkring lavere billetpris, som tilskyndelse til øget brug af kollektiv trafik. Assens Kommune vil gerne deltage heri. Kommunen er positiv for idéen om oprettelse af et kundepanel.</p>	<p>Side 26 i Trafikplanen åbnes for FynBus deltagelse i afgrænsede forsøg med økonomiske incitamenter for at skaffe flere buspassagerer.</p>
<p>Forskellige mobilitetsformer Efterlyser at Fynbus involverer sig mere i f.eks. samarbejde med løbehjulsudbydere og samkørselstjenester. FynBus bør være fortalere for at Rejsekortet udvikles, så det rummer så mange mobilitetsudbud som muligt.</p>	<p>Synspunktet om mobilitet er fuldt dækket af formuleringerne i Trafikplanens afsnit s. 22-23 om Den Sammenhængende Rejse. Synspunktet om rejsekort dækket i afsnittet Mobility as a Service (MAAS) til den enkelte kunde side 23</p>

<p>Udvikling af stoppesteder skal forblive i kommunen Assens Kommune ønsker selv at stå for udvikling og vedligeholdelse af stoppesteder, og ser derfor ikke behov for, at FynBus bruger arbejdstimer på at undersøge et muligt samarbejde som beskrevet i handling 5.</p>	<p><u>Side 41 i Trafikplanen</u> "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 er selvfølgelig frivilligt om én eller flere kommuner ikke ønsker at deltage i et sådant udvidet samarbejde</p>
<p>Fortsat samarbejde Assens Byråd ser frem til et godt og vigtigt fremtidigt samarbejde om den kollektive trafik i Assens Kommune og på hele Fyn.</p>	<p>Trafikplanen side 52-53 om det nødvendige samarbejde omkring udviklingen af den kollektive trafik på Fyn</p>
<p>Faaborg-Midtfyn kommune</p>	
<p>Sammenfatning af hørings svar</p>	<p>Fynbus bemærkninger</p>
<p>Generelt Trafikplanen giver et godt overblik over den kollektive trafik og hvilke udfordringer der er.</p>	
<p>Problematisk med besparelser Det findes problematisk, at der iværksættes besparelser i en tid hvor den kollektive trafik skal genstartes efter nedlukning og hvor stigende energipriser kan få flere over i den kollektive trafik.</p>	<p>Som for Assens Kommune</p>
<p>Problematisk med mange store busser Det er problematisk med de mange store busser, der kører med få passager, hvorfor der bør arbejdes med muligheder for at begrænse dette med brug af mindre busser på udvalgte strækninger og tidspunkter samt udvikling af alternative mobilitetsformer indenfor de givne økonomiske rammer.</p>	<p>Delvist dækket af forslag om flexrute. Måske specifikt nævne tilpasning af busstørrelser i forbindelse med udbud, men også med fokus på at der skulle kunne vurderes mange år frem.</p>
<p>Måltal mangler Der savnes i trafikplanen et måltal for trafikplanens ambition om at få flere tilbage til den kollektive trafik. Der er behov for en ambitiøs målsætning af passagervækst for at sikre en stærk og målrettet indsats for flere passagerer i den kollektive trafik</p>	<p>Det indstilles til Bestyrelsen at der skal etableres et måltalsnotat til trafikplanen efterfølgende.</p>

Kerteminde kommune	
Sammenfatning af høringsvar	Fynbus bemærkninger
Langeskov Station Ønske om BRT-løsning Hjallesø-Langeskov til understøtning af pendling til SDU, OUH, Tietgenbyen, UCL.	Trafikplanen har fokus på erhvervsPendling og betjening af erhvervsområder og uddannelsessteder. Langeskov Station er nævnt som centralt knudepunkt.
Højklasset betjening af Odense Havn Lindø Der er ønske om højklasset kollektiv trafik mellem Odense og Lindø	Se ovenfor vedrørende erhvervsPendling. Aktuelt køres forsøg med busdrift.
Plustur og flexitur Ønske om bedre service og kortere bestillingsfrister	Indgår som del af kommende evaluering af plustur og flexitur
Langeland Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	Fynbus bemærkninger
Forslag til Trafikplan godkendt i kommunalbestyrelsen. Ønske om øget fokus på samdrift og bedre sammenhæng i den offentlige trafik	Trafikplanen har et gennemgående fokus på at sikre en fortsat og stigende sammenhæng i den kollektive trafik. Trafikplanen side 22-23. Den sammenhængende rejse
Middelfart Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	Fynbus bemærkninger
Bedre sammenhængende trafik I udviklingen af det regionale busnet er det vigtigt at støtte op om de nye muligheder, der ligger i det "Fynske S-tog" og betjening af togstationerne på Vestfynsbanen. Der bør arbejdes for et løft af den kollektive trafik, som også kan sammentænkes med intentionen om at vinde bilistkunder til kollektive transportformer.	Et af Trafikplanens hovedformål er at sikre sammenhæng mellem statens jernbaneplaner og det regionale trafikselskabs køreplaner og serviceniveau. Trafikplanen side 6 og 15. En evt. udvidelse af den økonomiske ramme og øget busbetjening af stationer på Vestfyn-banen skal besluttes særskilt af FynBus ejere og er ikke for nuværende en del af Trafikplanen.
Grøn omstilling Opbakning bag Trafikplanens fokus på den grønne omstilling og Middelfarts planer om elbusser på alle lokal- og bybusruter i 2024	De grønne udbud på Fyn fremgår af skema på side 34 i Trafikplanen.

<p>Samkørsel Støtter Trafikplanens fokus på samkørsel som kan udvikles til en integreret del af kollektive trafik.</p>	<p>Trafikplanen har i særskilt afsnit side 42-43 stillet forslag om samarbejde med kommunerne om udbredelse af samkørsel som en del af den kollektive trafik. Ud fra perspektivet om at kunne skaffe flere kunder til den kollektive trafik på en del af rejsen.</p>
<p>Vigtige U-ruter og flere regionale afgang U-ruterne skal fastholdes og køre så direkte til uddannelsesstederne som muligt. Flere regionale ruter fra den nordlige del af kommunen ønskes</p>	<p>Trafikplanen, side 32, fastslår, at det er en fortsat vigtig opgave i FynBus med fortsat at tilpasse rutenettet, så flest mulige uddannelsessøgende kan nå deres uddannelsesinstitution med et acceptabelt tidsforbrug. Der er ikke for nuværende planer om udvidelse af den regionale kørsel i den nordlige del af Middelfart Kommune.</p>
<p>Nordfyns kommune</p>	
<p>Sammenfatning af høringssvar</p>	<p>Fynbus bemærkninger</p>
<p>Opbakning til hovedpunkter Opbakning til Trafikplanens hovedpunkter. Der ligger et uindfriet ønske om lokalruter mellem hovedbyerne i kommunen</p>	<p>Glædeligt at Nordfyns Kommune finder sig dækket ind af Trafikplanens fokus og handlingsforslag. Udvidet lokalkørsel bestemmes og besluttet i kommunen og ikke som sådan del af trafikplanen.</p>
<p>Nyborg kommune</p>	
<p>Sammenfatning af høringssvar</p>	<p>Fynbus bemærkninger</p>
<p>Generelt Nyborg Kommune finder overordnet set at trafikplanen giver et godt fundament for de kommende 4 års udfordringer på den kollektive trafik.</p>	<p>Opbakning til Trafikplanens fokusområder</p>
<p>Mobilitet og Grøn mobilitet Nyborg Kommune værdsætter at Trafikplanen har fokus på at styrke den fynske mobilitet og bidrage til den grønne omstilling og CO2-reduktion. Der er dog fokus på "Mulig omdannelse af eksisterende ruter" ikke vil få negativ indflydelse på de eksisterende ruter, der betjener Nyborg Kommune.</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb.</p>
<p>Tilgængelighedsforum Opbakning med ønske om der indtænkes repræsentanter fra de lokale handicaporganisationer i rådet.</p>	<p>Trafikplanens afsnit om Tilgængelighed, s. 39</p>

Odense Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	Fynbus bemærkninger
Sammenhængende rejse og flere passagerer Bakker op om Trafikplanens fokus på den sammenhængende rejse, og den ny Letbanes rolle, det reviderede busnet i Odense og målet om flere passagerer i den samlede kollektive trafik.	Trafikplanen har naturligt fokus på Odenses mobilitetsudfordringer, som den største by og rejsemål på Fyn. Trafikplanen side 25
Grøn omstilling Godt sammenfald mellem Trafikplanens ambition om grøn omstilling og Mobilitetsplan 2023 for Odense	FynBus har i Trafikplanarbejdet været optaget af at afspejle kommunernes klima- og mobilitetsplanlægning Trafikplanen side 52-53

<p>Reduktion af busruter Bekymring for reduktion af de fynske busruter. Det sender et forkert signal i forhold til klimaplaner og ambitionen om en bæredygtig mobilitet på Fyn</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb.</p>
<p>Fokus på flere passagerer Fokus i Trafikplanen bør i endnu højere grad være en betydelig stigning i antallet af passagerer i den samlede kollektive trafik</p>	<p>Der er fokus på at vinde kunder, men det må ske indenfor budgetrammerne. Effektivisering og fokus på ruter med størst kundepotentiale er en mulig vej, men øger potentielt kommunernes omkostninger på kort sigt</p>
<p>Samarbejde om stoppesteder og knudepunkter Fortsat samarbejde om stoppesteder og knudepunkter, men ikke et ønske om at FynBus overtager ansvaret for opgaven.</p>	<p>Som i svar vedr. Assens Kommune.</p>
<p>Svendborg kommune</p>	
<p>Afventer Høringssvar (forventet 20. juni 2022)</p>	
<p>Region Syddanmark</p>	
<p>Sammenfatning af høringssvar</p>	
<p>Fynbus bemærkninger</p>	
<p>Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet. Trafikplanen har god sammenhæng til de regionale principper og Syddansk Mobilitetsstrategi. Fasthold den høje prioritet på betjening af uddannelsessøgende</p>	<p>Det er for FynBus en selvfølge at samarbejde tæt og strategisk sammen med regionen, som både er medejer og bestiller hos trafikselkabet.</p>
<p>Grøn omstilling Tilfredshed med at der lægges op til, at den grønne omstilling af den regionale bustrafik skal ske med udgangspunkt i klimasamarbejdsaftalen med regeringen Målet i Syddansk Mobilitetsstrategi er emissionsfrie busser på de regionale ruter på sigt</p>	<p>Der er i FynBus lagt en tidsplan for nye udbud med grøn omstilling af drivmidlerne i bustrafikken på Fyn 2023-27. Fremgår af Trafikplanen side 23. Udbud af regionale busser sker først i næste trafikplanperiode.</p>
<p>Vinde bilistkunder til kollektiv trafik Handling i fuld overensstemmelse med Syddansk Mobilitetsstrategi, da den både kan medvirke til en grøn omstilling af persontrafikken i Syddanmark samt medvirke til at øge fremkommeligheden på de syddanske veje.</p>	<p>I Trafikplanen side 36-37 fastslås at den grønne omstilling også i høj grad handler om at vinde bilister som kunder til den kollektive trafik</p>

<p>Samarbejde om stoppesteder og knudepunkter samt mobilitetsløsninger</p> <p>Regionen er enig i Trafikplanens fokus på gode stoppesteder og knudepunkter, som tilgodeser en mangfoldighed af mobilitetsløsninger.</p>	<p>I Trafikplanen side 40-41 sættes fokus på et løft af kvaliteten af stoppestederne på Fyn.</p> <p>Der foreslås etableret et fælles overblik, målsætning og udvikling af stoppestederne, samt et forslag om udvidet samarbejde mellem trafikselskab, region og kommuner på dette område.</p>
<p>Et tidssvarende udbud af billetprodukter og de rette salgskanaler</p> <p>Ønske om en app til både planlægning af hele rejsen og køb af billetter.</p>	<p>I Trafikplanen side 47 redegøres for FynBus ønske om at udvikle en app, som dækker de fleste behov hos de rejsende.</p> <p>FynBus finder en udvikling af Rejekortet og Rejseplanen som landsdækkende løsninger udviklet sammen med de øvrige trafikselskaber, som den rigtigste løsning</p>

Dansk Industri	
Sammenfatning af hørings svar	Fynbus bemærkninger
<p>Generelt Trafikplanen peger på rigtig mange relevante problemstillinger og gode løsningsforslag.</p> <p>Kollektiv trafik i byplanlægningen Hvis man planlægger bolig-, erhverv- eller byområder efter, at man skal komme dertil i egen bil, så kommer folk også i egen bil. Det samme gør sig gældende med kollektiv transport. Hvis vi bliver bedre til at indarbejde de ønskede mobilitetsløsninger meget tidligt i planlægningen. Det er en kommunal opgave, men det kunne være hensigtsmæssigt, hvis Fynbus (og andre relevante aktører) blev inddraget tidligt i planlægningsprocesser.</p> <p>ErhvervsPendling Erhvervspendlerne, og indsatser målrettet denne gruppe, fylder ikke særlig meget i trafikplanen. Der vil fortsat være behov for gode forbindelser til erhvervsområder for at sikre mobilitet for både nuværende og kommende medarbejdere og lærlinge/studerende.</p>	<p>Kommune- og lokalplanlægning er en kommunal opgave. FynBus opfordrer gerne kommunerne til at inddrage forsyningen med kollektiv trafik tidligt i planlægningsopgaven</p> <p>ErhvervsPendling er i trafikplan nævnt som væsentligt segment.</p>
Dansk Person Transport	
Sammenfatning af hørings svar	FynBus bemærkninger
<p>Fynbus i en stærkere rolle i kommunernes planlægning Det fremgår: Vi vil bidrage til at understøtte vækst, bosætning, trivsel og grøn omstilling på hele Fyn og Langeland. (Side 4) 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. (Side 6)</p> <p>DPT vil opfordre til, at det fremgår som en mere præcis og tydelig ambition, at Trafikplanen og Fynbus skal indgå tidligt og grundigt i de fynske kommunernes kommune- og</p>	<p>Kommune- og lokalplanlægning er en kommunal opgave. Fynbus opfordrer gerne kommunerne til at inddrage forsyningen med kollektiv trafik tidligt i planlægningsopgaven</p>

lokalplanlægning for at sikre, at kollektiv trafik og bæredygtig mobilitet bliver integreret heri	
<p>Passagervækst og CO2-reduktion fra biltrafikken som en del af de kommunale klimahandlingsplaner</p> <p>De fynske kommuner vil i den kommende tid udarbejde klimahandlingsplaner – mange i regi af DK2020-samarbejdet - og deler i den forbindelse udfordringen med at nedbringe CO2-fra vejtrafikken.</p> <p><u>Præcisere handling 3 – Vinde bilistkunder</u></p> <p>Trafikplanen bør præcisere og konkretisere, hvordan de enkelte tiltag fra FynBus og de respektive kommuner, der overflytter bilister og skaber passagervækst kan omsættes til CO2-reduktioner fra vejtrafikken.</p> <p><u>Klimadokumentation</u></p> <p>Belyse og kvantificere potentialet for CO2- reduktioner ved passagervækst og reduktioner i biltrafikken. Behovet for at styrke regnemetoder og klimadokumentation som beskrevet på side 37 er meget vigtigt, og det bør overvejes om og i givet fald hvordan entreprenørerne kan inddrages i dette</p>	<p>Medtages i efterfølgende prioritering af handlinger og måltal.</p> <p>I Trafikplanen s. 36-37 behandles problematikken omkring dokumentation for CO2 nedbringelse.</p> <p>Her nævnes fremtidige grønne regnskaber som en del af løsningen.</p>
<p>Entreprenørerne som samarbejdspartnere</p> <p>Vi har noteret os behovet for samarbejde med busentreprenører og taxivognmænd (side 52) og DPT medvirker med glæde til at facilitere og/eller styrke dette omkring Trafikplanens initiativer og målsætninger.</p>	<p>Jf. Trafikplanen side 52-53</p> <p>Partnere og Netværk – alene komme FynBus ikke i mål</p>
Passagerpuls	
Sammenfatning af hørings svar	FynBus bemærkninger

Forbrugerrådet Tænk velkommer FynBus forslag til Trafikplan 2022-25.

Vi er glade for at se, at Fynbus har fokus på at udbygge service med henblik på at få flere og nye kunder flyttet over i den kollektive transport ikke mindst i lyset af den grønne omstilling.

Direkte ruteføringer og hyppige afgang

Et udbygget rutenet med direkte ruteføring og hyppige afgang i myldretiden er afgørende for, at den kollektive transport bliver mere attraktiv.

Opmærksomhed på betjening i weekender og aftener

Passagerpulsens undersøgelser viser dog, at behovet for at kunne komme hjem om aftenen og i weekenden også har stor betydning for om passagerne tilvælger den kollektive transport. Vi håber derfor, at det også fremadrettet vil være et opmærksomhedspunkt hos Fynbus.

Tilgængelighed, knudepunkter og bus/cykel

Vi er samtidig glade for at læse at Fynbus fortsætter det fine arbejde med fokus på tilgængelighed i busser og forbedring af knudepunkter samt samspillet mellem bus og cykel. Vi ser, sammen med Passagerrådet på Fyn, frem til at forsætte det gode samarbejde med Fynbus om at skabe en positiv udvikling af den kollektive trafik.

Jvf. Udviklingen af højfrekvent rutenet fra købstæderne ind til Odense. Trafikplanen side 32

Det vil fortsat være opmærksomhedspunkt

Foreninger Assens Kommune	
Sammenfatning af hørings svar	FynBus bemærkninger
<p>Borgerforeningen for Verninge og Omegn Bekymring for færre busafgange i Verninge til Assens og Odense. Godt med styrket forbindelse til OBC Verninge vil gerne bidrage til den grønne omstilling (aflaste bilen), betjene unge og ældre og få tilflyttere til byen.</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb.</p>
<p>Skolebestyrelsen på Tallerupskolen Busbetjening af Tommerup for tilflyttere. Behov for en god og udbygget busbetjening intern i kommunen. Busbetjening af de ældre elever ved lokal- og regional kørsel</p>	<p>Input bringes videre til kommunen, der sætter rammerne for lokalkørsel i kommunen. FynBus planlægger skolekørsel i samarbejde med Assens kommune med afsæt i Folkeskolelovens §26.</p>
<p>Lokalrådet Vissenbjerg Vissenbjerg ønsker samme busservice som Morud. Forslag om at slå bus 130 og 25 sammen og ændre ruteføringen</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb. Input viderebringes og vil blive undersøgt i kommende trafikplanperiode.</p>
<p>Assens Ældreråd Bekymring for nedlæggelse eller reduktion af ruterne 110-111 og 130-132 Reduktioner vil resultere i mere og for kommunen dyrere Flexkørsel</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb.</p>
<p>Handicaprådet Handicaprådet ser positivt på dannelse af et nyt Tilgængelighedsforum. Forslag om udfasning af manuelle ramper til fordel for elektriske, og evt. enkeltstæder og øget plads til handicappede i busserne.</p>	<p>Elektriske ramper vil være standard i nye busser.</p>
<p>Assens Lokalråd Mangler i fødekæden til kollektiv trafik mellem Helnæs, Ebberup, Saltofte, Aborg. Bekymring om fortsat betjening af uddannelsescenter i Glamsbjerg Plads til cykler, løbehjul og barnevogne i store busser. Ønske om ensartede priser på regionale busser og flextrafik. Behov for gode forbindelser til Aarup Station. Ønske om flere elbusser</p>	<p>Input bringes videre til kommunen, der sætter rammerne for lokalkørsel i kommunen. FynBus vedbliver at have høj betjening af uddannelsescenter i Glamsbjerg. Input medtages til næste udbud på regionale busser. I Trafikplanen side 14-15 pointeres det, at betjeningen af vigtige fynske togstationer (herunder Aarup nævnt eksplicit) skal styrkes. FynBus arbejder løbende med korrespondancer til tog og vil tage input med i den fremtidige planlægning.</p>

Foreninger Faaborg-Midtfyn Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Lokalrådene og Fynsland Ønske om reduktion af kørsel med store busser. Trafikplanens kønne hensigter uden konkrete bud at forholde sig til. Ønske om øget brug af Flextur og pris på 2,50 kr./km. Mere information om Flextur og Plustur. Ønske om bredere mobilitetstækning og nye vinkler på mobilitet ud i alle områder af kommunen.	Ved kommende udbud gennemgås alle lokalruter mhp. at undersøge hvor mange passagerer der er i busserne så busstørrelserne evt. kan tilpasses.
Handicaprådet Ønske om tilgængelige løsninger indtænkes i Flex og Plustur. Ønske om mobilløsning og kontant betaling	Bliver del af evaluering af flextur og plustur
Ældrerådet Flextur og Plustur bør udbygges, hvis den regionale busbetjening reduceres. Disse ture bør være økonomisk overkommelige og brugervenlige.	FynBus vil i kommende trafikplanperiode i samarbejde med kommunerne undersøge mulighederne for udbygning af flexløsninger.
Foreninger Nordfyns Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Seniorrådet Ønske om udbygget lokalkørsel – nuværende dækning er utilstrækkeligt for ældre. Flexkørsel er meget dyr Ser frem til arbejdet i det nye tilgængelighedsråd	Input bringes videre til kommunen, der sætter rammerne for lokalkørsel i kommunen.
Foreninger Langeland Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Ældrerådet har ingen bemærkninger. Handicaprådet ønsker god tilgængelighed for handicappede	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.”

DH Langeland ønsker fortovskanter skal være til stede ved ethvert busstoppested, så der kan modtages kørestole/rollator "Solsikke-snoren" skal være et kendt symbol i busser Samkørselsordninger, skal tage hensyn til personer med usynlige handicap f.eks. angst m.v. og skal kunne medtage kørestole/rollator.	Det er selvfølgelig frivilligt om én eller flere kommuner ikke ønsker at deltage i et sådant udvidet samarbejde
Foreninger Middelfart Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Fjelsted/Harndrup Lokaludvalg Behov for bedre sammenhæng mellem bus/tog og cykel Problemer med medtagning af cykler i U-bus Utilstrækkelig busdækning i den nordlige del af Middelfart Kommune Lange rejsetider for unge uddannelsessøgende	FynBus arbejder løbende med korrespondancer til tog og vil tage input med i den fremtidige planlægning. Det er ikke muligt at medtage cyklen i uddannelsesbusser idet at der ikke er et flexområde i disse busser. Input medtages til næste udbud af regionalkørsel. Input bringes videre til kommunen, der sætter rammerne for bybus- og lokalkørsel i kommunen. I dag kører der en u-rute til området ved SDE og KOLD. Det er ikke muligt at service alle byer til samtlige uddannelsesinstitutioner i Odense.
Foreninger Nordfyns Kommune	
Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Handicaprådet Har ikke yderlige kommentarer	
Hasmark Egense Norup Lokalråd Lokalrådet vil gerne indgå i udviklingen af nye lokale trafikløsninger	
Løkkemarkens Lokalråd Elbusser kan være en problematisk løsning i forhold til batterier løber tør for strøm og produceres under uetiske forhold	
Lokalrådet i Hårslev Flextur og Plustur konsolideres og markedsføres. Samkørsel i privatbiler bør indgå i den kollektive trafik. Ordet fællestransport er bedre en kollektiv transport Behov for højere prioritering af cyklen	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." Det er selvfølgelig frivilligt om kommuner ønsker at deltage

<p>Seniorrådet Ingen supplerende bemærkninger. Bedre dækning af transportbehovet internt i Nordfyns Kommune mangler.</p>	<p>Input bringes videre til kommunen, der sætter rammerne for lokalkørsel i kommunen.</p>
<p>Morud Lokalråd og Busbanden 5462 Forslag om natbusbetjening af Morud ved omlægning af fra Odense til Bogense Afgørende, at der investeres i den kollektive trafik, og vi ser busserne – ikke mindst til Odense og Nordfyns Kommune – som helt afgørende for den fortsatte vækst og trivsel i vores lokalområde. Morud er vigtig forstadsdestination til Odense i en fortsat tværkommunal rutestruktur Fleksible løsninger for oplandet skal fastholde og Vigtigt at fastholde både Flextur og Plustur – og løsningerne skal udbygges, så de mindre bysamfund ikke glemmes. Vigtigt med gode stoppesteder og knudepunkter Store fremtidsmuligheder i at gøre nemmere for borgerne at kombinere kollektiv trafik med bl.a. cykel/elcykel/elløbehjul. Mulighed for at medbringe disse bør forbedres Skole- og uddannelsesbusser er afgørende for de unge og skal fortsat prioriteres højt. Ønske aktivt at samarbejde om udmøntning af trafikplanen</p>	<p>Ikke alle regionale ruter har natbuskørsel. Vi ser ikke umiddelbart mulighed for at udvide natbuskørsel inden for den regionale ramme. Uddannelsesruter er fortsat et stort fokus i køreplanlægningen. Medtagning af cykler er pt. ikke muligt, da uddannelsesbusserne ikke har et flexareal. Input tages med til næste udbud af regionalkørsel. Vi tilrettelægger den regionale rutekørsel inden for regionens principper.</p>
<p>Foreninger Nyborg Kommune</p>	
<p>Sammenfatning af høringsvar</p>	<p>FynBus bemærkninger</p>
<p>Seniorrådet Stort ønske om at beholde rute 920 Ønske om forlængelse af lokalrute fra Nyborg Banegård til Nyborg Svømme- og Badeland Synliggørelse af kørselstilbud (Flex- og Plustur, billetpriser og rabatordninger</p>	<p>Der bliver ikke tale om nedlæggelse af rute 920. Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Trafikplanens side 36-37 Ønsker til lokalruter drøftes med kommunen.</p>

<p>Kommunegruppen Faglige Seniorer Bekymring for evt. nedlæggelse af ruter Ønske om ture til Nyborg Svømme- og Badeland Ønske om opprioritering af den kollektive trafik og afsætning af flere penge på budgetterne til kollektiv transport</p>	<p>Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb. Ønsker til lokalruter drøftes med kommunen. Trafikplanen er udarbejdet med de nuværende kendte budgetter. Evt. udvidelser af den kollektive trafik skal ønskes og finansieres gennem nye beslutninger i bestyrelsen og godkendes af region og kommuner.</p>
<p>Foreninger Odense Kommune</p>	
<p>Sammenfatning af høringsvar</p>	<p>FynBus bemærkninger</p>
<p>Handicaprådet Overordnet set, ser forslaget til Trafikplanen rigtig fin ud. Sikkerhedsmæssige udfordringer med lydløse busser Glade for samarbejde om tilgængelighed Forslag om stoppestedannoncering på hele Fyn Det er her vigtigt, at der sikres en god kommunikation mellem borgere og chauffører i busserne, og de chauffører der kører FlexTrafik. Behov for tryghed ved stoppesteder God plads i bussens flexareal</p>	<p>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.” Det er selvfølgelig frivilligt om én eller flere kommuner ikke ønsker at deltage i et sådant udvidet samarbejde</p>
<p>Forældrerådet i Dalum Børnehus Opfordring til at buslinje 75 via Ellekærsvej og Dalumgårds Allé opgives På grund af de mange bløde trafikanter</p>	<p>Bynet 2021 tager udgangspunkt i et såkaldt ”stamnet” og er besluttet af Odense Kommune</p>
<p>Ældrerådet Ambitiøs og visionær Trafikplan Deltager gerne i det oprettede Tilgængelighedsforum. Indtænke centralt placerede stoppesteder, der også giver mulighed for parkering og dermed en form for omstigning til den offentlige transport, herunder Letbanen. Hensyn til ældre digitalt svage Tæt koordinering med kommunen omkring de kørselsordninger, som kan benyttes af ældre. Oplysninger om borgernes muligheder</p>	<p>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.” Det er selvfølgelig frivilligt om én eller flere kommuner ikke ønsker at deltage i et sådant udvidet samarbejde</p>

Fynbus Hjemmeside

Detaljerede kommentarer fra 16 borgere (mails fra hjemmeside)

Sammenfatning af høringsvar	FynBus bemærkninger
Jan Jørgensen Behov for tidlige busafgange i Odense og resten af Fyn Det virker til letbanen favoriseres	Borgeren specificerer ikke, hvornår der ønskes afgange, men serviceniveau bestemmes af Odense Kommune. Letbanen begynder at køre kl. 05 på hverdage, flere busruter først senere. Odense Kommune orienteres om ønsket
Kenneth Damkjær Olsen Behov for højere busfrekvens i Odense	Flere afgange på busruterne kan utvivlsomt give flere passagerer, men serviceniveau bestemmes af Odense Kommune. Odense Kommune orienteres om ønsket.
Christina Stuwitz Halle Problem med reduktion af kørsel på rute 110	Der er en politisk proces i gang hvor det forsøges at minimere besparelserne på rute 110-111, samt øvrige regionale ruter, der ikke lever fuldt op til de regionale principper
Anette Aarup Frandsen Problem med reduktion af kørsel på rute 110 Mindre busser på passagertynde ture Ønske om flere afgange	Tilpasninger i det regionale busnet til den regionale økonomiske ramme ligger udenfor Trafikplanens område. Det håndteres i særskilt forløb. Mindre busser er ikke en løsning af flere årsager. En stor del af udgiften er til chaufførens løn, og der er fortsat brug for større busser i myldretiden, hvilket vil betyde, at der samlet set skal indkøbes flere busser, og at chauffører skal skifte mellem disse i løbet af dagen. Flere afgange og lavere priser vil være en udgift, som skal finansieres af regionen og kommunerne.
Robert Grandt Jakobsen Det er uhyre vigtigt at busserne gør to ting. 1) Trækker folk væk fra personbiler over i KT. 2) At føde Letbanen med passagerer. Konkrete forslag til ændringer i kørslen i Odense Ønske om at reaktivere lokaltogsbaner med batteri eller brinttog.	Vi er enige i ambitionen om at trække folk væk fra personbiler og sikre mulighed for skift til og fra letbanen. Forslag om rutføring gives videre til Odense Kommune Passagerpotentialet for ruter, der kører via Odins Bro vurderes at være begrænset, da de fleste rejser går til og fra centrum, hvor der desuden er mulighed for at skifte til andre transportformer, så man kan komme til andre dele af byen. Forslaget gives videre til Odense Kommune. Beslutning om genåbning af lokalbaner er udenfor trafikplanens område.

<p>Lars Ulrik Ærendal Trafikplanen tilgodeser ikke folk uden for Odense</p>	<p>Det specificeres ikke hvilken by, der er tale om, men henvendelsen vedrører formentlig de potentielle regionale besparelser. Der er en politisk proces i gang hvor det forsøges at minimere disse.</p>
<p>Thomas Jasper Ønsker til ruteføring i Odense</p>	<p>Da henvendelsen kommer fra driftsleder ved Tide Bus, er den overdraget til FynBus' afdeling for Drift & Kvalitet, som tager problematikken op med Odense Kommune.</p>
<p>Birthe Strandby Fint med udskiftning af busser, så de bliver elektriske Problematiske at erstatte busruter med flexbus</p>	<p>FynBus er enig i ambitionen om at bidrage til den grønne omstilling, som det også fremgår af trafikplanen. Flexbus er et forslag til at sikre betjening af områder med færre passagerer på ydertidspunkter, og kan være et alternativ til, at der ingen busdrift er.</p>
<p>Johan Albert Wallin Problem med betjening udvalgte steder i Odense</p>	<p>Der er ikke konkret information om bytrafikken i Odense, da Odenses kommune bybusnet ikke er en del af trafikplanen. Bynet2021 var i høring i 2019, og skulle have været sat i drift inden trafikplanperioden – det blev dog forsinket af letbanens forsinkede åbning. Derfor er det ikke en del af trafikplanen. I det nye bybusnet kører rute 75 i Sanderum om aftenen. Det nye bybusnet i Odense handler i høj grad om at letbane og bybusser skal dække byen sammen, så de ikke dækker de samme strækninger.</p>
<p>Lone Nielsen Problem med busbetjening af Sanderum</p>	<p>Ruteføring i Sanderum besluttet af Odense Kommune.</p>
<p>Birte Rasmussen Manglende sammenhæng mellem bus og tog i Svendborg</p>	<p>Forslaget er givet videre til køreplanlæggerne, så det kan vurderes. Men der kan være andre hensyn, som ruterne er tilpasset – fx togafgange til og fra Nyborg.</p>
<p>Anne Jensen Problemer med busbetjening i Sanderum mv. Bedre sammenhæng til tog mod København</p>	<p>Ruteføring for rute 75 er besluttet af Odense Kommune. Kommunen er gjort bekendt med de problemer, der påpeges. Busser, der kører til og fra OBC søges tilpasset togafgange, men kan ikke passe til alle tog – de er tilpasset dem, som flest benytter. Frekvens på ruter til og fra OBC er bestemt af Odense Kommunes serviceniveau.</p>
<p>Thomas Skov Jensen Ønske til stoppested i Odense</p>	<p>Ønsket gives videre til Odense Kommune</p>

<p>Poul Søren Kjærsgaard Trafikplan ikke konkret nok RejsiOdense.dk mangler konkret info om ruter Uklarhed om der sker forbedringer eller forringelser Ønske til ruteomlægninger</p>	<p>Trafikplanen beskæftiger sig med de overordnede principper for den kollektive trafik på Fyn. Tilretninger af det regionale rutenet foregår sideløbende med trafikplanen, og med en kortere tidshorisont, og trafikplanen går derfor ikke i detaljer med konkrete ruteændringer. Der er ikke konkret information om bytrafikken i Odense, da Odenses kommune bybusnet ikke er en del af trafikplanen. Bynet2021 var i høring i 2019, og skulle have været sat i drift inden trafikplanperioden – det blev dog forsinket af letbanens forsinkede åbning. Derfor er det ikke en del af trafikplanen. Konkrete ønsker til køreplanen overdrages til FynBus' køreplanlæggere. Mere overordnede ønsker om ruteføringer og serviceniveau videregives til Odense Kommune.</p>
<p>Lise Dalsgaard Problem med busbetjening af Sanderum</p>	<p>Ruteføringen i Sanderum er besluttet af Odense Kommune.</p>
<p>Eric Larsen Vær opmærksom på nye erhvervsområder i den nye trafikplan. Bind natbusserne bedre sammen.</p>	<p>Ønske om nyt stoppested gives videre til FynBus' køreplanlæggere og Odense Kommune. Der kører ikke natbusser på strækningen Odense-Svendborg, da strækningen dækkes af Svendborgbanen. Forslaget om at binde natbusser sammen gives videre til køreplanlæggerne. Et alternativ kunne være, at Arriva indsatte natafgange på Svendborgbanen.</p>

Til FynBus

Regional Udvikling
Uddannelse og Mobilitet
Kontakt: Niels Græsbøll Olesen
ngo@rsyd.dk

xx. maj 2022

J.nr. 22/15758
Side 1/2

FORSLAG TIL HØRINGSSVAR

Region Syddanmarks høringssvar vedr. FynBus forslag til Trafikplan 2022-25

Region Syddanmark har modtaget høringsforslaget til FynBus Trafikplan 2022-25 den 18. marts 2022. Regionsrådet har godkendt høringsvaret på mødet den 23. maj 2022.

Indledningsvis vil Region Syddanmark kvittere for den gode proces og dialog der har været i forbindelse med udarbejdelse af forslaget til Trafikplan 2022-25.

Regionsrådet i Region Syddanmark tog i 2020 en række vigtige beslutninger, der vedrører den regionale busstrafik i Syddanmark. Det drejer sig om revisionen af de regionale principper for busstrafik, vedtaget i Regionsrådet den 22. juni 2020, Syddansk Mobilitetsstrategi, der blev vedtaget i Regionsrådet den 25. maj 2020 samt Klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik indgået med regeringen, der blev godkendt i Regionsrådet den 26. oktober 2020.

I forslaget til Trafikplan 2022-25 peger FynBus på en række handlinger med særlig relevans i forhold til ovenstående beslutninger. Regionsrådets bemærkninger til de enkelte punkter fremgår neden for:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet.

Det konstateres med tilfredshed, at det i FynBus' forslag til Trafikplan 2022-25 er anført, at udviklingen af det regionale busnet skal ske med udgangspunkt i de regionale principper og Syddansk Mobilitetsstrategi.

Det fremgår af de regionale principper, at det er helt afgørende, at betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet. I den anledning gøres der opmærksom på den nyligt indgåede fordelingsaftale på gymnasieområdet.

- Grønne udbud af buskørsel og flextrafik

Også her konstateres det med tilfredshed, at der lægges op til, at den grønne omstilling af den regionale busstrafik skal ske med udgangspunkt i den klimasamarbejdsaftale, som Region Syddanmark indgik med regeringen i 2020.

I den forbindelse kan det nævnes, at ud over forpligtelsen i klimasamarbejdsaftalen om, at alle udbud fra 2021 skal ske med CO2 neutrale busser, er målet i Syddansk Mobilitetsstrategi emissionsfrie busser på de regionale ruter på sigt.

- Vinde bilistkunder til kollektiv trafik

Det bemærkes at virkeliggørelse af denne handling fuldt ud er i overensstemmelse med Syddansk Mobilitetsstrategi, da den både kan medvirke til en grøn omstilling af persontrafikken i Syddanmark samt medvirke til at øge fremkommeligheden på de syddanske veje.

- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter, forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik, styrke samspillet mellem bussen og cyklen

Det er meget tilfredsstillende, at FynBus tager initiativ til at inddrage udviklingen af knudepunkter, samkørsel og samspil mellem bus og cykel i arbejdet med den kollektive trafik.

For Region Syddanmark er det, som det fremgår af Syddansk Mobilitetsstrategi, vigtigt at Fyn-Bus i den fremtidige kollektive trafik tager udgangspunkt i begrebet mobilitet fremfor alene bustransport.

Afhængig af tid, sted og sammenhæng kan svaret på den mest hensigtsmæssige mobilitetsløsning for den enkelte være enten tog eller bus, samkørsel, deleløsninger eller cykel, eller kombination af flere af disse mobilitetsformer. Og i den forbindelse er bl.a. udvikling af knudepunkter, som en del af den samlede rejse, et vigtigt element.

- Et tidssvarende udbud af billetprodukter og de rette salgskanaler

Som det også er nævnt i Syddansk Mobilitetsstrategi, er det af hensyn til størst mulig sammenhæng og gennemsigtighed vigtigt, at alle mobilitetsløsninger samles i en app løsning. Det er vigtigt, at det af hensyn til kunderne, både eksisterende og nye og både lokale og ikke lokale, gøres så enkelt og simpelt at planlægge og købe sin sammenhængende rejse, uanset hvilken mobilitetsløsning der vælges.

Udgangspunktet bør derfor være én app, uanset hvor man befinder sig i landet, og uanset hvilken mobilitetsløsning der vælges, der kan bruges til både planlægning af hele rejsen og køb af billet til hele rejsen.

Venlig hilsen

Assens Kommunes hørings svar til ”Trafikplan 2022-2025 for FynBus”

Assens Kommune har sendt FynBus’ forslag til trafikplanen i høring hos kommunens råd, foreninger, skoler mm. og har vedlagt de indkomne hørings svar som bilag, da mange synspunkter er gennemgående. Der er vedlagt hørings svar fra: Borgerforeningen i Verninge og omegn, Tallerupskolen, Assens Lokalråd, Vissenbjerg Lokalråd, Assens Ældreråd og Assens Handicapråd.

Generelle bemærkninger til trafikplanen

Assens Byråd kvitterer for arbejdet med Trafikplanen og de tydelige spor omkring den grønne omstilling. Vi ser derudover frem til et godt og vigtigt samarbejde mellem Region, Trafikselskab, Stat og øvrige fynske kommuner om den kollektive trafik på Fyn således, at denne understøttes og forbedres på bedste vis i den kommende planperiode. Vi mener, det er vigtigt, at den kollektive trafik på Fyn opgraderes frem mod åbning af timemodellen i 2028 således, at vi ser ind i et større passagergrundlag, end tilfældet er i dag. Det er derfor vigtigt, at vi arbejder for et fælles strategisk afsæt for kommende investeringer i den kollektive trafik.

Hvad vil vi med den kollektive trafik på Fyn?

Inden længe åbner letbanen i Odense og dermed også et nyt system for den kollektive trafik på hele Fyn. Der er tale om et stort anlægsprojekt på 3 milliarder inkl. tilskud fra både Staten og Region Syddanmark. Derudover har Regeringen afsat ca. 5 milliarder til en ny jernbane over Vestfyn, som fra 2028 vil sikre landet en timemodel imellem de største danske byer. Samtidig vil projektet frigøre kapacitet på den eksisterende regionale jernbane på tværs af Vestfyn, således at frekvens og hastighed her kan øges. Med den vedtagne Klimalov er der sat et stort fælles nationalt fokus på en reducere af landets CO₂-udledning, hvoraf trafikken står for en betydelig udledning.

Regeringen har igangsat massive investeringer i den skinnede trafik, men vi frygter, at den ikke bruges optimalt, såfremt man ikke også kigger på betjeningen af knudepunkterne i form af regionale ruter og andre samkørselstiltag. De Fynske kommuner har derfor sammen med FynBus som trafikselskab en opgave i at få dette italesat både hos Transportministeren, i Folketinget og i Region Syddanmark.

Assens Byråd er enig i, at der skal investeres massivt i den grønne omstilling. Men vi er samtidig bekymrede for de besparelser, der varsles i serviceniveauet for de regionale ruter, som kan forårsage at passagerne skifter til egen bil, og at der derfor ikke samlet opnås en lavere udledning af CO₂, på trods af et mere miljørigtigt drivmiddel.

Modstridende handlinger i Trafikplanen

Det er naturligvis altid fornuftigt at analysere det eksisterende busnet og undersøge, om det kan gøres bedre og mere effektivt for brugerne. Og her er det især vigtigt, at der både tænkes i eksisterende og potentielle brugere.

Dog er der i Trafikplanen flere modstridende handlinger, som FynBus er nødt til at genoverveje og udtrykke præcis, hvad holdningen er som trafikselskab.

F.eks. står der i planen, at der skal være større sammenhængskraft mellem land og by. Men hvordan forventer FynBus, at dette bliver en realitet, når der i Trafikplanen samtidig lægges op til, at der skal reduceres i de underliggende regionale afgange på landet, blot fordi de har et lavere passagertal, end hvad der kan opnås inden for Odense kommunes bygrænse.

Ligeledes ønsker FynBus at få flere kunder i busserne, men samtidig beskriver planen, at ruterne skal køre dér, hvor der er størst kundegrundlag. Dermed efterlades flere byer, der har under 5000 indbyggere uden regional busbetjening i store tidsrum på hverdage, i hele weekenden og i lange ferieperioder. Konkret er vi bekymret for centerbyerne Vissenbjerg og Haarby, da de ingen togstationer har og er beliggende på de ruter, der har været nævnt som potentielle besparelsesforslag til Regionen.

Prioritering af nogle ruter frem for andre

Vi er enig i, at det vil gavne f.eks. rute 151-153 med en hyppigere frekvens og en mere direkte ruteføring på afgang i myldretiden, således at pendlere mellem f.eks. Odense og Assens får reduceret deres transporttid. Vi mener dog ikke, at det bør ske på bekostning af andre eksisterende regionale busruter på Fyn, som f.eks. rute 130-131 og 110-111, som har en selvfinansieringsgrad på over 40% i dag på trods af Covid19. Assens Byråd anbefaler derfor, at man først kigger på selvfinansieringsgraden i et normalår efter Covid-19 og efter idriftsættelse af Odense Letbane.

Ved at reducere i eksisterende ruter, frygter vi, at borgerne ikke oplever at få den kollektive trafik, der er væsentligt for stærke vækstområder, da uddannelses- og pendlerruter ikke nødvendigvis vil opfylde behovet for kollektiv trafik og de dermed ikke opleves som et brugbart alternativ til en bil. Vi har en bekymring for, at det eksisterende regionale kollektive trafiktilbud på Fyn allerede på nuværende tidspunkt har så lav en frekvens, at ruterne flere steder ikke opfylder behovet for almindelige pendlere til job og uddannelse. Flere steder er der kun én bus i timen og endnu færre tilbud i aften, weekender og ferier, hvilket gør det udfordrende, hvis éns studie- eller arbejdstid ikke nødvendigvis hedder 8-16 på hverdage. At forringe tilbuddet yderligere anser Assens Byråd som problematisk, da man som borger kan opleve, at den kollektive trafik ikke er en reel valgmulighed.

Regionale principper

Region Syddanmark har vedtaget en række overordnede principper, som f.eks. kun at betjene kystbyer og byer med mere end 5000 indbyggere. I regionens principper står der, at mange mindre byer ligger på korridorerne mellem kystbyerne og Odense. Dette er dog langt fra altid tilfældet på Fyn, da kommunerne varierer meget i fysisk størrelse. Assens Kommune mener, at Regionen bør genoverveje principperne, da der er mange byer på Fyn med 2000-5000 indbyggere, som ikke er placeret på den korteste vej mellem kystby og Odense, og dermed afskæres fra regional kollektiv trafik. Som retningslinjerne er nu, rammes mange borgere som vælger at bo i de mindre byer uden for Odense og kystbyerne.

Betjening af togstation i Aarup

Assens Byråd er enig i, at rejsetid er en vigtig parameter i forhold til brug af den kollektive trafik. Vi kunne derfor ønske os, at der bliver fokuseret på at betjene Aarup Station mere effektivt end tilfældet er i dag. Vi bemærker, at der står nævnt i planen på side 6, at Aarup Station skal

opgraderes i forhold til den ny bane over Vestfyn. Men intet sted i de efterfølgende handlinger bliver der lagt op til at øge driften på de regionale ruter, der betjener Aarup. Nok snarere tværtimod, hvis man ser på de spareforslag FynBus har fremsendt til Regionen mht. rute 130-131. Derfor bør betjeningen af Aarup Station allerede nu opgraderes, således at der er mulighed for at eksisterende afgang benyttes i højere grad, og at passagertallet på stationen kan stige.

Fra store dele af Vestfyn, er man i dag nødt til at forbi Odense Banegård for at komme til Jylland. Skal man fra Assens til Fredericia, er det reelt muligt at tage rute 130 til Aarup og derfra videre med regionaltoget til Fredericia på 1 time og 2 minutter. Desværre eksisterer denne mulighed kun et par gange om dagen. Den resterende tid er man nødt til at tage rute 151 fra Assens til Odense og derefter tog fra Odense til Fredericia, en tur på 1 time og 52 minutter. Det samme er gældende den modsatte vej. Til sammenligning tager turen i bil ca. 45 min.

Vi opfordrer til, at FynBus understøtter togstationerne og specielt Aarup Station væsentlig bedre end tilfældet er i dag, både fra nord og fra syd, netop også for, at der er passagerer til strækningen, når frekvensen på togene kan øges i 2028.

Betjening af erhvervsområder og uddannelsessteder

Det er problematisk, at der først og fremmest skal være fokus på pendling til erhvervsområder i Odense. Allerede i dag med det nuværende busnet, har medarbejdere på virksomheder i erhvervsområder i Assens Kommune, svært ved at benytte sig af kollektiv trafik, da uddannelses- og pendlerruter kun har retning mod Odense om morgenen og modsat vej eftermiddag.

Det er præcis lige så vigtig for erhvervsområderne i kommunerne uden om Odense at blive betjent med brugbar kollektiv trafik morgen og eftermiddag. Derudover vil vi opfordre til, at Campus Glamsbjerg fortsat indtænkes i uddannelsesruterne på lige fod med øvrige uddannelsessteder i Odense.

Flexbus

FynBus ligger i trafikplanen op til, at flere af de yderste busafgange nedlægges og erstattes med "ny og effektiv kollektiv trafik" kaldet Flexbus. Assens Byråd er af den opfattelse, at de yderste afgange i en køreplan altid vil have færrest passagerer, da disse er sårbare afgange. Hvis man begynder at nedlægge disse yderste afgange, kan vi være bekymret for, at de "nye" yderste afgange har fået tilsvarende færre passagerer og dermed til slut kan frygtes nedlagt i fremtiden.

Vi er ikke enig i den betragtning, at en Flexbusrute er et nyt og effektivt tilbud, sammenlignet med almindelige busafgange. En Flexbus skal bestilles 1-2 timer inden afgang enten via telefon eller digital løsning. Dét, at turen skal bestilles forud betyder, at fleksibiliteten for passageren forsvinder, og at det dermed ikke nødvendigvis anses for et tilbud, der kan bruges i en travl hverdag med mange forskellige gøremål. Flexbus og Flextur anser vi som bedst fungerende dér, hvor der kun en gang imellem er et behov for kollektiv transport hos den enkelte, og hvor der er tid i hverdagen til både at planlægge og vente på afhentning.

Brugerne bør være i fokus, når der tilbydes alternativer, og vi mener ikke, at en Flexbus kan være en reel erstatning i forhold til en egentlig busafgang.

God Tilgængelighed

God tilgængelighed for både fysisk og psykisk handicappede på hele den samlede rejse er et rigtig vigtigt parameter, og både Handicapråd og Assens Kommune vil meget gerne bidrage til et godt samarbejde i en fortsat positiv udvikling af dette område. Vi er enig i prioriteringen af elektroniske ramper i busserne frem for manuelle og opfordrer til, at der også arbejdes på forbedringer for psykisk handicappede, som f.eks. brug af Solsikkesnor, mere plads på sæder mm., ligesom vi er positive over for et nyt Tilgængelighedsforum og vil meget gerne bidrage med viden til processen.

Lavere pris

Assens Byråd opfordrer til, at FynBus arbejder med en forsøgsordning inden for den eksisterende økonomiske ramme, hvor det systematisk undersøges om lavere pris, har betydning for passagerernes brug af kollektiv trafik. F.eks. kan man for forskellige borgergrupper (ældre, jobsøgende mm) eller afgrænsede geografiske områder, prøve at indføre gratis kørsel i en periode, for at få nye kunder til at afprøve den kollektive trafik. Vi opfordrer derfor til, at FynBus inviterer borgere ind, som i dag ikke er brugere af den kollektive trafik, til at deltage i pendlereksperimenter, for at give en positiv oplevelse af den kollektive trafik. Vi er klar over, at lignende forsøg har været afprøvet forskellige steder og også i FynBus, men vi mener, at tiden er rigtig til det nu, da de høje brændstofpriser motiverer folk til at afprøve alternativer til bilen.

Assens Byråd ønsker generelt, at FynBus arbejder for lavere priser i den kollektive trafik på Fyn og på landsplan, således at det ikke kun er de passagerer, som bruger den kollektive trafik i det daglige, der opnår de største besparelser. Således at eventuelle nye brugere kan få et større økonomisk incitament til at vælge den kollektive trafik.

Vi er positive over for idéen om et Kundepanel, som kan bidrage med idéer og sparing således, at kunderne oplever, at produkterne i den kollektive trafik er tilpasset dem og deres dagligdag bedst muligt. Assens Kommune vil ligeledes gerne indgå i et samarbejde om dette.

Forskellige mobilitetsformer

I Assens Kommune har vi stor fokus på, at stoppesteder etableres med cykelparkering, læskærme, belysning mm., og at stoppstederne placeres, således at det føles trygt for passagererne at stå og vente på bussen. Rigtig mange passagerer benytter cykel, gang eller løbehjul som transport til/fra stoppestedet, og Assens Byråd ønsker derfor, at FynBus involverer sig mere i den generelle mobilitet på Fyn. Det kunne f.eks. være i samspil/udvikling med løbehjulsudbydere, hvor der kan udvikles på, at disse kan lejes til sidste del af rejsen med Rejsekortet, eller at periodekortbrugere med fordel billigt kan leje enten cykel- eller løbehjul i en given periode.

Derudover ønsker vi, at FynBus på samme måde som Nordjyllands Trafikselskab indgår samarbejdsaftaler med de samkørselstjenester, der er på markedet, for i samarbejde med dem, at udvikle og understøtte mobiliteten både i by og på land.

Et godt samspil mellem cykel, samkørsel, tog, bus mm. vil give borgerne oplevelsen af mange mobilitetsmuligheder i dagligdagen. Det vil i sidste ende også betyde, at færre vælger at tilkøbe bil nr. 2 eller 3. Både kommuner, Region og trafikselskaber bør bakke op om de mange forskellige mobilitetsmuligheder, der er, fremfor at se de forskellige tilbud som konkurrenter. FynBus skal derfor være aktiv fortalende for, at alle mobilitetsmuligheder samles på Rejseplanen, og at Rejsekortet bliver

brugbart betalingsmiddel ved alle tilbud. I mange samkørselstjenester får man loyalitetsgevinster ved brug af tjenesterne, måske kan et samarbejde med samkørselstjenesterne betyde, at man som samkører kan vinde billetter til brug i den kollektive trafik. FynBus er en naturlig aktør til at tage et anførerbind på det arbejde på Fyn.

Udvikling af stoppesteder skal forblive i kommunen

Assens Byråd mener ikke, at FynBus skal bruge tid på at undersøge samarbejder, der betyder, at FynBus skal overtage hverken drift eller anlæg af stoppesteder i Assens Kommune. Dette er der flere årsager til.

For det første har Assens Kommune ikke tradition for at afsætte et årligt beløb til udvikling af stoppesteder, da dette ofte udføres som en del af et samlet byudviklings- eller trafikikkerhedsprojekt. Vedligehold og renhold er indlagt som en fast opgave i den kommunale drift. Såfremt opgaverne blev placeret i FynBus, vil vi årligt skulle overføre et fast og endnu højere ejerbidrag, hvilket vi ikke ønsker, da alle midler skal bruges til køreplantimer.

For det andet vil indkøb af stoppestedsudstyr gennem FynBus blive tilføjet moms, og vil dermed igen blive dyrere for kommunerne.

Derudover er der stor forskel på det visuelle udtryk i de fynske landområder og byer, og det er af stor betydning, at netop anlæg og udtryk tilpasses det lokale udtryk. En prioritering som kommunen ikke ønsker at overdrage til andre. Vi ser derfor ikke behov for, at FynBus bruger arbejdstimer på at undersøge et muligt samarbejde som beskrevet i handling 5.

Fortsat samarbejde

Assens Byråd ser frem til et godt og vigtigt fremtidigt samarbejde om den kollektive trafik i Assens Kommune og på hele Fyn.

Venlig hilsen

Søren Steen Andersen
Borgmester
Assens Kommune



FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Dato: 2. maj 2022
Sagsnr.: 2021-007159-23

Høringssvar fra Middelfart til Trafikplan 2022-25

Middelfart Kommune har i mail af 18. marts 2022 modtaget Trafikplan i høring fra Trafikskabet FynBus.

Trafikplanen har af Middelfart Kommune være sendt i offentlig høring i kommunen, hvor der har været mulighed for at komme med bemærkninger til planen.

Med baggrund i kommunens visioner samt indkomne høringssvar, har Middelfart Kommune følgende bemærkninger til Trafikplan 2022-25:

Bedre sammenhængende trafik

I planen ses, at der skal ske en udvikling af det regionale busnet for at udnytte ressourcerne mest muligt. Det kan vi bakke op om, da de ressourcer der er til rådighed selvfølgelig skal bruges bedst muligt.

Middelfart Kommune finder det dog også vigtigt, at der allerede nu, sammen med udvikling af det regionale busnet, kigges mere langsigtet på, hvilke muligheder letbane og højhastighedsbane over Vestfyn, kan være med til at give for hele Fyn, set i en større sammenhæng med regionale- og lokale busruter.

Det på trods af, at højhastighedsbanen først vil kunne tages i brug i den efterfølgende Trafikplan, så finder vi det nyttigt, at der allerede i denne periode tages afsæt i de muligheder banen giver, ikke kun for Vestfyn, men set i et større perspektiv for hele Fyn, for at give området et samlet løft med "Det fynske s-tog", som både dækker syd, øst og vestfyn og for at sikre færrest mulige ændringer i planerne, til gene for kunderne i den kollektive trafik.

Arbejdet med de fremtidige muligheder vil kræve en del arbejde af både Trafikskabet, kommunerne og Region Syddanmark, for at finde frem til de bedst mulige løsninger samt få skabt overblik over de økonomiske rammer det vil kræve, at få skabt et løft for den kollektive trafik på Fyn.

Det samlede arbejde vil dermed kunne være med til at støtte op om handling 4 med hensyn til at vinde bilistkunder til den kollektive trafik, hvis der er et samlet og optimeret net afpasset mellem de forskellige transportformer.

Grøn omstilling

Middelfart Kommune finder det positivt, at der er større og større fokus på den grønne omstilling af den kollektive trafik og flextrafik, og ser frem til det kommende udbud, hvor Middelfart Kommune forventer der køres med elbusser fra august 2024 på alle lokal- og bybusruter i kommunen.

Samkørsel

I handling 6 beskrives forsøg med samkørsel. En transportform som Middelfart Kommune finder skal indgå som en naturlig del af det samlede transporttilbud, hvor end man finder sin rejse fra A-B.

Samkørsel skal i fremtiden opfattes som en del af de forskellige transportformer, der for eksempel kan bruges som first and last mile til at benytte den kollektive trafik, eller som et transporttilbud på de tider, hvor der ikke er så stort et udbud af kollektiv trafik. Om det så er på hele rejsen eller som en del af rejsen, er op til den enkelte at vælge.

Middelfart Kommune finder det derfor naturligt, at FynBus tager del i denne opgave, så det ikke kun er kommuner og private aktører der arbejder for bedst mulig udnyttelse af de køretøjer der findes på vejene, men at det bliver set som en samlet tilbud, som på sigt, kan være med til at give kunder i den kollektive trafik.

Vigtige U-ruter og flere regionale afgange

Af de indkomne høringsvar har der været gjort opmærksom på, at det er vigtigt at U-ruterne opretholdes og kører så direkte til uddannelsesstederne som muligt, så de unge fortsat tager uddannelse.

I forhold til de regionale busruter generelt, er der også kommet et høringsvar på, at der ønskes flere regionale busruter fra den nordlige del af kommunen, da skolerne mener de har svært at gøre brug af tilbud i Odense og Middelfart i skoletiden.

Venlig hilsen

Regitze Tilma
Formand for Teknisk Udvalg

Thorbjørn Sørensen
Direktør for Teknik- og miljøforvaltningen

Høring af forslag til Trafikplan 2022-2025 for FynBus

22/2969 13.05.16 Åben Sag

Resume

GBestyrelsen i FynBus har i marts 2022 udarbejdet forslag til Trafikplan 2022-25 og sender forslag i høring hos FynBus's ejerkreds til godkendelse.

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. 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.

Efter høring i region, kommuner og foreninger tager Bestyrelsen i FynBus stilling til, hvorvidt høringssvar giver anledning til eventuelle ændringer i forslag til Trafikplan 2022-25 med forventet endelig godkendelse i juni 2022.

Sagsfremstilling

Bestyrelsen i FynBus har den 27. januar 2022 vedtaget forslag til Trafikplan 2022-25 og sender nu forslaget i høring blandt ejerne, foreninger og borgere med interesse for den kollektive trafik.

Trafikplanforslaget er udarbejdet igennem en omfattende proces og på baggrund af temamøder og input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt administrative møder afholdt med alle kommuner og Region Syddanmark.

Trafikplanen har en strategisk og rammesættende karakter og er retningsgivende for de næste fire års arbejde med den kollektive busbetjening og Flextrafik på Fyn.

I Trafikplanen er der redegjort for, hvordan FynBus vil rette fokus mod udvalgte og vigtige områder, der kan styrke den fynske mobilitet og bidrage til den grønne omstilling og CO2-reduktion.

I årene 2022-25 sætter FynBus fokus på følgende:

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

I trafikplanforslaget redegøres for, hvordan FynBus ønsker at samarbejde med region, kommuner, DSB/Arriva, de øvrige trafikselskaber i Danmark og andre aktører på trafikområdet om at igangsætte nødvendige handlinger for at fremme en styrket og sammenhængende mobilitet på Fyn.

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 – overvinde fysiske og psykiske udfordringer
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Styrke samspillet mellem bussen og cyklen
- Et tidssvarende udbud af billetprodukter og de rette salgskanaler
- Tættere på kunden for at finde de rigtige løsninger

FynBus fremlægger sit forslag til Trafikplan 2022-25 i høring for at give lejlighed til for ejerne af trafikskabet og borgerne i de fynske kommuner til at ytre sig om den fremlagte trafikplan.

Afledte konsekvenser

Økonomiske konsekvenser:

Trafikplan 2022-25 er en strategisk og rammesættende plan, der ikke direkte har økonomiske konsekvenser for kommunens økonomi.

CO2-konsekvensvurdering:

En realisering af trafikplanens initiativer for grøn omstilling af den kollektive trafik (bæredygtige drivmidler i busser og flextrafik-køretøjer) og initiativer, der forsøger at erstatte dele af privatbilkørselen på Fyn med kollektiv befordring, vil medføre en positiv indvirkning på CO2-udledningen. Det er ikke for nuværende muligt at angive den årlige CO2-reduktion i tons med helårsvirkning, men der vil i forbindelse med gennemførelse af den grønne omstilling blive udarbejdet beregninger, som vil blive gengivet i FynBus's grønne regnskab.

Indstilling

Direktionen indstiller at udvalget/rådet anbefaler følgende til Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelsen:

- At forslag til Trafikplan 2022-25 for FynBus godkendes

Beslutning i Ældrerådet den 21-04-2022

Punktet udsættes til næste møde, da Ældrerådet deltager i et informationsmøde om trafikplanen 4. maj 2022.

Supplerende sagsfremstilling

Ældrerådet har haft møde med FynBus den 4. maj 2022, og har herefter ingen bemærkninger til trafikplanen.

Supplerende sagsfremstilling

Beslutning fra Handicaprådets møde den 3. maj 2022:

Ref. Til side 19:

God tilgængelighed for handicappede - generelt et godt oplæg

DH Langeland har flg. tilføjelser.

Fortovskanter skal være til stede ved ethvert busstoppested, så der kan modtages kørestole/rollator

"Solsikke-snoren" skal være et kendt symbol i busser

Samkørselsordning, skal tage hensyn til personer med usynlige handicap f.eks. angst m.v. og skal kunne medtage kørestole/rollator.

Beslutning i Klima-, Trafik- og Teknikudvalget den 03-05-2022

Indstillingen anbefales.

Beslutning i Økonomiudvalget den 16-05-2022

Anbefales.

Der ønskes et øget fokus på samdrift og bedre sammenhænge i den offentlige trafik.

Beslutning i Kommunalbestyrelsen den 23-05-2022

Godkendt.

Fra: [Jan Gudmann Hansen](#)
Til: [Poul Mathiesen](#); [Mikkel Maier Henriksen](#)
Emne: VS: Høringssvar Trafikplan 2022 - 2025
Dato: 31. maj 2022 11:20:08
Vedhæftede filer: [Høringssvar Fynbus 22 25.docx](#)
[UDKAST høringssvar Fyn Bus.docx](#)
[Sv Høringmateriale vedr. FynBus Trafikplan 2022 - 2025.msg](#)
[Høringssvar Fynbus.doc](#)
[FW Høring - Trafikplan 2022 - 2025.msg](#)
[Høringssvar fra Morud Lokalråd og Busbanden 5462 - Trafikplan 2022-25 for FynBus.pdf](#)
[signaturbevis.txt](#)

Endnu et svar.

Vh Jan

Fra: Keld Tony Bresson <keb@nordfynskommune.dk>
Sendt: 30. maj 2022 09:30
Til: Kommentar <Kommentar@fynbus.dk>
Cc: Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>; Louise Rasmussen nordfyns <lra@nordfynskommune.dk>
Emne: Høringssvar Trafikplan 2022 - 2025

Hej,

TMU udvalget i Nordfyns Kommune ser positivt på den nye Trafikplan som indeholder mange vigtige punkter som f.eks. grøn omstilling, forbedret tilgængelighed og mere overskuelighed så den ældre generation kan føle sig tryk ved brugen af den kollektive trafik. Der er en generel tilfredshed med den fremlagte trafikplan.

Som der kan læses ud af de indkomne høringssvar er der også i lokalrådene en generel stor opbakning til den nye Trafikplan, men jo også store forventninger.

Det ligger mange meget på sinde, at der er en god busdækning, også i de tyndt befolkede områder i kommunen, det bemærkes at der ikke er en lokal rute til og fra hovedbyerne i kommunen. Flextur og Plustur nævnes derfor som en rigtig god løsning for mange, da de løser rigtigt manges transportproblemer i områder uden busdrift.

Handicaprådet skriver bl.a.:

Materialet vedr. FynBus Trafikplan 2022-2025 er ikke drøftet på møde i Handicaprådet pga. den korte svarfrist, men drøftet med formand og næstformand, som ikke har yderlige kommentarer.

Seniorrådet skriver bl.a.:

Seniorrådet ser frem til arbejdet i det kommende nye Tilgængelighedsforum. Vi deltager gerne i dette arbejde sammen de øvrige interessenter for en god tilgængelighed til FynBus.

Der er samlet set modtaget høringssvar fra:

Handicaprådet

Seniorrådet

Morud Lokalråd

Hårslev Lokalråd

HEN Lokalråd

Løkkemarkens lokalråd. Uggerslev og Nr. Højrup

Venlig hilsen

Keld Bresson
Kørselskoordinator



Telefon: 64 82 81 34

Driftsafdelingen

Otterup Rådhus
Rådhuspladsen 2 | 5450 Otterup

Nordfyns Kommune

Østergade 23 | 5400 Bogense

Telefon 64 82 82 82

www.nordfynskommune.dk



By- og Kulturforvaltningens høringssvar til FynBus trafikplan 2022-2025

By- og Kulturforvaltningen har modtaget udkast til Trafikplan 2022-2025, som forvaltningen har gennemlæst.

Odense Kommune finder det meget positivt, at der i planperioden er et større fokus på den sammenhængende rejse for passagererne, samt muligheden for at kombinere flere forskellige transportformer. Odense Kommune er enig i planens beskrivelse af letbanens rolle, da den kommende letbane i Odense vil blive en vigtig aktør sammen med det reviderede busnet mod målet om at få flere passagerer i den kollektive trafik.

Fokusset på den grønne omstilling i trafikplanen er vigtigt, da den kollektive trafik og bæredygtig transport er koblet tæt sammen. Dette fokus har Odense Kommune også i den nye mobilitetsplan, der skal være færdig i 2023. I mobilitetsplanen er målet bl.a. at reducere fossil transport via en styrkelse af den kollektive trafik, så den bliver et attraktivt alternativ.

På baggrund af ovenstående er Odense Kommune også bekymrede for det afsnit, der i trafikplanen omhandler den regionale buskørsel samt en effektivisering af dette, da det kan medvirke til en reduktion af de fynske busruter samt en forringelse af den kollektive trafik udenfor myldretiden. Odense Kommune mener, at det sender et forkert signal i forhold til at nå målene i nationale og lokale klimaplaner samt de politiske ambitioner på Fyn om en mere bæredygtig mobilitet. Derimod bør fokus i den offentlige transport snarere handle om at fastholde og genvinde passagererne i den kollektive trafik end at reducere serviceniveauet for at effektivisere store regionale ruter ind og ud af Odense. Derfor er timingen også meget uheldig set i lyset af den snarlige åbning af letbanen i Odense, da letbanen og det tilpassede busnet forventes at give en betydelig stigning i antallet af passagerer i den samlede kollektive trafik.

Odense Kommune er enige med FynBus i, at stoppestederne og kvaliteten af disse har stor betydning for den kollektive trafik, og det er dermed positivt, at der i trafikplanen er fokus på, hvordan disse kan optimeres i samarbejde med kommunerne. Det er selv et arbejde, By- og Kulturforvaltningen har været i gang med de seneste år og også skal fortsætte med for at højne kvaliteten af den

kollektive trafik i Odense. Odense Kommune ser det ikke som en mulighed, at FynBus overtager en del af ansvaret for de odenseanske stoppesteder, da denne opgave hører hjemme hos kommunen – dog fortsat i tæt samarbejde med FynBus, som det også er tilfældet i dag.

Emne: Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025

Til

Lise Bjørg Pedersen, DI

Clement Guasco, FDM

Lars Wiinblad, Passagerpulsen

Therese Christensen, Arriva

Lasse Repsholt, Dansk Persontransport

Kære alle

FynBus har sendt **Forslag til Trafikplan 2022-25 for Fynbus** i høring i Region Syddanmark og kommuner på Fyn og Langeland.

Da I som deltagere på vores temamøde i juni 2021 har været en del af tilblivelsen, vil vi også gerne have jeres eventuelle bemærkninger til oplægget.

Vi skal bede om tilbagemeldinger **inden den 30. maj 2022** med henblik på endelig godkendelse på styrelsens møde 24. juni 2022.

Med venlig hilsen

Jan Gudmann Hansen

Plan- og markedschef

FynBus

Tolderlundsvej 9

5100 Odense C

Direkte telefon: 63112250

Mobil: 30671155

Email: jgh@fynbus.dk

Fra: [Gry Midttun](#)
Til: [Jan Gudmann Hansen](#)
Cc: [Poul Mathiesen](#); [Lars Wiinblad](#)
Emne: SV: Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025
Dato: 30. maj 2022 16:36:21
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Kære Jan og Poul

Hermed hørings svar fra os:

”Forbrugerrådet Tænk velkommer Fynbus’ forslag til Trafikplan 2022-25. Vi er glade for at se, at Fynbus har fokus på udbygge service med henblik på at få flere og nye kunder flyttet over i den kollektive transport ikke mindst i lyset af den grønne omstilling.

Et udbygget rutenet med direkte ruteføring og hyppige afgang i myldretiden er afgørende for, at den kollektive transport bliver mere attraktiv. Passagerpulsens undersøgelser viser dog, at behovet for at kunne komme hjem om aftenen og i weekenden også har stor betydning for om passagerne tilvælger den kollektive transport. Vi håber derfor, at det også fremadrettet vil være et opmærksomhedspunkt hos Fynbus.

Vi er samtidig glade for at læse at Fynbus fortsætter det fine arbejde med fokus på tilgængelighed i busser og forbedring af knudepunkter samt samspillet mellem bus og cykel. Vi ser, sammen med Passagerrådet på Fyn, frem til at forsætte det gode samarbejde med Fynbus om at skabe en positiv udvikling af den kollektive trafik.”

Med venlig hilsen

Gry Midttun

POLITISK RÅDGIVER, KOLLEKTIV TRANSPORT

T +45 7741 7755 | M +45 4188 1604

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N



Fra: Jan Gudmann Hansen [<mailto:jgh@fynbus.dk>]

Sendt: 13. april 2022 15:55

Til: libp@di.dk; cgu@fdm.dk; therese.christensen@arriva.dk; Lars Wiinblad <law@fbr.dk>; Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>

Cc: Poul Mathiesen <pmt@fynbus.dk>

Fra: [Jan Gudmann Hansen](#)
Til: [Poul Mathiesen](#); [Mikkel Maier Henriksen](#)
Emne: VS: Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025
Dato: 30. maj 2022 07:59:11
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Kære begge

Endnu et høringssvar.

Vh Jan

Fra: Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>
Sendt: 29. maj 2022 18:58
Til: Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>
Cc: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>; Søren Lyngenbo <sly@dpt-dk.org>
Emne: SV: Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025

Fynbus
Jan Gudmann Hansen
Carsten Hyldborg

Tak for den fremsendte Trafikplan og invitationen til at afgive bemærkninger.

Fra DPT's side er vi overordnet enige i den vurdering af den situation, de vilkår og udfordringer, der er Trafikplanens udgangspunkt dermed det strategiske fokus. Herunder navnlig vægten på klimaudfordringen og nødvendigheden af at flytte transportarbejdet fra privat personbil til kollektive og andre bæredygtige transportformer, dvs. nye kunder. De ni foreslåede elementer i handlingsplanen er gode prioriteringer. Trafikplanens omfang vidner om den bredde og dybde i Fynbus's arbejde der skal præge de kommende fire år, og vi håber der er tilstrækkeligt ressourcer til at gennemføre.

DPT mener dog, at Trafikplanen kan styrkes / præciseres på et par områder.

1. Trafikplanen (og Fynbus) i en stærkere rolle i kommunernes fysiske planlægning

Det fremgår:

- *Vi vil bidrage til at understøtte vækst, bosætning, trivsel og grøn omstilling på hele Fyn og Langeland. (Side 4)*
- *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. (Side 6)*

DPT vil opfordre til, at det fremgår som en mere præcis og tydelig ambition, at Trafikplanen og Fynbus skal indgå tidligt og grundigt i de fynske kommuners kommune- og lokalplanlægning for at sikre, at kollektiv trafik og bæredygtig mobilitet bliver integreret heri.

2. Passagervækst og CO2-reduktion fra biltrafikken som en del af de kommunale klimahandlingsplaner

De fynske kommuner vil i den kommende tid udarbejde klimahandlingsplaner – mange i regi af DK2020-samarbejdet - og deler i den forbindelse udfordringen med at nedbringe CO2-fra vejtrafikken, der udgør op til 22 % (Middelfart) af de fynske kommuners samlede CO2-udledning. Læs: <http://bus22plus.dk/index.php/2022/04/26/co2-udledning-fra-personbiltrafikken-er-en-kaempe-udfordring-for-klimamaalene/> Afsnittet *Handling 3 – Vinde bilistkunder til den kollektive trafik* på side 36 berører dette.

Trafikplanen bør præcisere og konkretisere, hvordan de enkelte tiltag fra Fynbus og de respektive kommuner, der overflytter bilister og skaber passagervækst kan omsættes til CO2-reduktioner fra vejtrafikken. Eller med andre ord belyse og kvantificere potentialet for CO2-reduktioner ved passagervækst og reduktioner i biltrafikken. DPT vurderer, at dette vil være drivende for mange tiltag på området de kommende år. Behovet for at styrke regnemetoder og klimadokumentation som beskrevet på side 37 er meget vigtigt, og det bør overvejes om og i givet fald hvordan entreprenørerne kan inddrages i dette.

3. Entreprenørerne som samarbejdspartnere

Vi har noteret os behovet for samarbejde med busentreprenører og taxivognmænd (side 52) og DPT medvirker med glæde til at facilitere og/eller styrke dette omkring Trafikplanens initiativer og målsætninger.

Med venlig hilsen

Lasse

Lasse Repsholt
Sektorchef, kollektiv trafik
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
lre@dansktopersontransport.dk
www.dansktopersontransport.dk



Fra: Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>

Sendt: 13. april 2022 15:55

Til: libp@di.dk; cgu@fdm.dk; therese.christensen@arriva.dk; law@fbr.dk; Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>

Cc: Poul Mathiesen <pmt@fynbus.dk>

Emne: Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025

Til

Fra: [Jan Gudmann Hansen](#)
Til: [Poul Mathiesen](#); [Mikkel Maier Henriksen](#)
Emne: VS: Kommentarer til Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025
Dato: 31. maj 2022 11:05:02
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Endnu et svar.

Vh jan

Fra: Lise Bjørg Pedersen <libp@DI.DK>
Sendt: 30. maj 2022 10:47
Til: Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>
Emne: FW: Kommentarer til Forslag til FynBus trafikplan 2022-2025

Kære Jan

Tak for muligheden for bidrage til jeres proces og for muligheden for at se forslag til trafikplan 2022-2025 inden endelig godkendelse. Vi sætter stor pris på samarbejdet.

Trafikplanen peger på rigtig mange relevante problemstillinger og gode løsningsforslag.

By- og trafikplanlægning er helt afgørende for borgernes valg af transportform. Hvis man planlægger bolig-, erhverv- eller byområder efter, at man skal komme dertil i egen bil, så kommer folk også i egen bil. Det samme gør sig gældende med kollektiv transport. Hvis vi bliver bedre til at indarbejde de ønskede mobilitetsløsninger meget tidligt i planlægningen af nye områder - og omdannelsen af eksisterende områder - så kan vi fx få flere til at benytte kollektiv transport. Det er en kommunal opgave, men det kunne være hensigtsmæssigt, hvis Fynbus (og andre relevante aktører) blev inddraget tidligt i planlægningsprocesser, således at de nødvendige mobilitetsdiskussioner blev en naturlig del af arbejdet fra start.

Umiddelbart, så synes jeg ikke, at erhvervspendlerne, og indsatser målrettet denne gruppe, fylder særlig meget i trafikplanen. Jeg håber ikke det betyder, at gruppen vil blive glemt i de kommende år. Der vil fortsat være behov for gode forbindelser til erhvervsområder for at sikre mobilitet for både nuværende og kommende medarbejdere og lærlinge/studerende.

Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet med Fynbus.

Med venlig hilsen

Lise Bjørg Pedersen
Chefkonsulent
(+45) 3377 4835
(+45) 2142 4732 (Mobil)
libp@di.dk
di.dk

Høringssvar vedr. Forslag til Trafikplan 2022-2025

I Verninge er der gode busforbindelser mod både Odense og Assens, hvilket vi ønsker at bevare. Når der står i Trafikplanen, at ruter vil tilpasses efter behov og efterspørgsel, vil vi gerne gøre opmærksom på, at tilgængelighed også har stor betydning for, hvor meget den offentlige transport bliver brugt, og vi vil derfor være bekymret, hvis antallet af afgangene bliver færre. I Verninge bruges busforbindelserne særligt som uddannelsesbusser, som er vigtig for børn og unge, så de sikres deres selvstændighed. På samme måde er det vigtigt for de ældre i byen, som heller ikke har egen transport tilgængeligt, men det har også betydning for at tilflyttere vælger Verninge, hvis tilgængeligheden er fyldestgørende. Det er derfor glædeligt, når der står i trafikplanen, at busforbindelserne yderligere styrkes til Odense Banegårdscenter fra alle byer og egne af Fyn. Derudover peger undersøgelser på, at tilgængeligheden af den offentlige transport har betydning for om den enkelte familie fravælger bilen, og det har derfor også betydning for, om Verninge (og andre små byer) kan bidrage til den grønne omstilling.

Med Venlig Hilsen,

Borgerforeningen for Verninge og Omegn.

Hørings svar forslag til Trafikplan

Skolebestyrelsen på Tallerupskolen har med interesse læst forslaget til Trafikplan fra FynBus.

Vi vil gerne henlede opmærksomheden på følgende aspekter:

- Der er planer om udstykning af mange grunde i området omkring Tallerupskolen. Det betyder, at der vil komme et betydeligt antal (børne)familier til lokalområdet. Det er derfor vigtigt at sørge for gode transportforbindelser internt i kommunen og til de omkringliggende større byer. Tommerup St. har en meget attraktiv beliggenhed, og transport er et vigtigt element i at tiltrække nye borgere.
- Når der planlægges busruter er det vigtigt, at der tages højde for, at nogle skoler fungerer som overbygningsskoler. Det betyder, at skoledistriktet udvides markant for de ældste elever. Her er det vigtigt, at alle elever har mulighed for at komme trygt og sikkert både til og fra skole. Som situationen er nu, betjenes vi af en lokalrute om morgenen, og af en regionalrute om eftermiddagen, hvilket betyder, at eleverne ikke kan få gratis transport på hjemvejen.

På vegne af skolebestyrelsen på Tallerupskolen

Toke Arndal, skolebestyrelsesformand

LOKALRÅDET, 5492 Vissenbjerg

15.04.2022

Assens Kommune
att. Team trafik, att. Mette Sørensen
Assens

Hørings svar ifm. FynBus trafikplan 2022-2025

Vissenbjerg Lokalråd takker for muligheden for at gi' vores bidrag til en fremtidig udvikling for FynBus' kørsel på Vestfyn.

Samme service

Som vi ser det, bør udgangspunktet være at Vissenbjerg bør ha' samme bus-service som Morud. Vi anslår at antal passagerer, der stiger på i Vissenbjerg er nogenlunde ens med Moruds tal!

Sammenlæg bus 25 og 130

At neddrogse rute 130 til en pendlerrute, med deraf ingen busforbindelse mellem Vissenbjerg og Odense, hverken aften eller weekends er ikke holdbart! Vi ser en løsning i at 'slå' bus 130 og bus 25 sammen og ændre på kørestrækning. Således at bus 130 fremover starter (vender) ved Aarup station og kører samme rute som i dag, frem til Vissenbjerg. Slå så (som noget nyt) en bue ind om Ubberud og fortsætter ind af Middelfartsvej frem til Odense.

Bus 131 forlænges til Assens

Den anden busrute fra Assens, bus 131 bør forlænges fra Hårby til Assens, så den busrute kommer til at betjene borgere på strækningen: Assens > Hårby > Aarup.

Venlig hilsen

pva Lokalrådet / Vissenbjerg

Troels Beck

Assens den 15. april 2022

Til
Miljø- teknik og planlægningsudvalget
Assens Kommune

Høringssvar til Fynbus trafikplan 2022-2025.

For Assens Ældreråd, som er uden faglig ekspertise på trafikområdet, er det svært at gå ind i den fremsendte trafikplan 2022-2025, en stor plan med mange tekniske detaljer.

Et af Fynbus formål må være at binde Fyn sammen trafikmæssigt, også landområderne.

Ved en reduktion / omlægning af busruter, kan der ske forringelser af budbetjeningen i byer og landsbyer i landområderne. En forringelse, som vil påvirke beboerne i de ramte områder, samt en kommende bosætning, i negativ retning, hvilket ikke må ske.

Assens Ældreråd henstiller til Fynbus, at man i trafikplanen 2022-25 ikke gør det endnu sværere at bo og bosætte sig i landsbyer og landområderne på Fyn for de borgere, som ønsker at bo udenfor de større byer, også den ældre del af befolkningen.

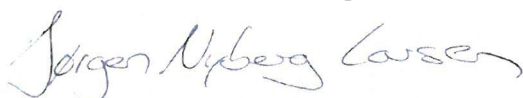
Assens Ældreråd har her fokus på de to regionale busruter:

Rute 110 – 111 Assens/Faaborg – Nr. Broby – Odense

Rute 130 – 132 Assens – Aarup – Vissenbjerg – Odense

En reduktion af den regionale busbetjening i Assens kommune vil betyde, at borgerne i disse områder vil benytte Plustur og Flextrafik. Dette vil medføre en forskydning af udgifter fra regionen til kommunen, hvilket man fra kommunens side skal være opmærksom på.

Assens Ældreråd den 11. april 2022



Jørgen Nyberg Larsen
formand

Assens Ældreråd

Jørgen Nyberg Larsen, formand – Hanne Hemmingsen – Mogens Johansen – Ole Thøgersen –
Ditte Henriksen - Lone L. Wadowski – Pia Mandrup Nygaard – Tonny Stenkilde – Maibritt Rasmussen

Handicaprådet
v/ formand
Anne Line Bæk Søgaard
Tlf. 25131900
Email:anneline80@gmail.com



Glamsbjerg den 17. april 2022

Assens Kommune
Trafik, Byg og Ejendom - Team Trafik
Rådhus Allé 5
5610 Assens

Høringssvar Trafikplan 2022-2025

Handicaprådet har gennemgået den fremsendte Trafikplan 2022-2025.

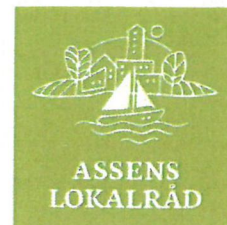
Handicaprådet ser meget positivt på det nye tilgængelighedsforum, der efter Handicaprådets mening vil bidrage til at bidrage til den øgede viden omkring øget tilgængelighed. Særligt ses det som et godt tiltag, med udfasning af manuelle ramper til fordel for elektriske.

Handicaprådet mener desuden, at der også bør være fokus på borgere med ikke-synlige/psykiske handicaps i forhold til tilgængelighed. Det kunne eksempelvis være i form af enkeltsæder eller øget plads på enkelte sæder, da borgere med denne type af handicap kan have brug for mere fysisk plads for at kunne tage offentlig transport.

Handicaprådet ser positivt på Trafikplanen for 2022-2025, og ser frem til at ovenstående udvikles og implementeres.

På Handicaprådets vegne

Anne Line Bæk Søgaard
Formand



8. april 2022

Høringssvar til TRAFIKPLAN 2022-25 FYNBUS

Tak for et visionært oplæg med gode intentioner, som Assens Lokalsråd gerne bakker op om realiseringen af.

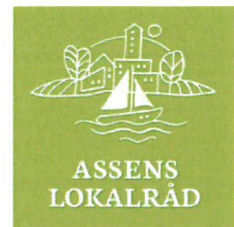
I forhold til FNs verdensmål er verdensmål nr. 9 om at fremme bæredygtig infrastruktur samt verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund centrale for Assens og tilstødende landområder.

Bosætning, både i form af tilflytning og fastholdelse af borgere, forudsætter en digital og fysisk infrastruktur, der bakker op om sammenhængen mellem by og land. Assens by kan umiddelbart ses som godt stillet, hvis der kommer hurtige ruter fra Assens til Odense, Aarup og Middelfart, men fødekæden mellem Helnæs, Ebberup, Saltofte, Aborg m.fl. er afgørende for, at byen fortsat udvikler sig. Det samme er fødekæden til uddannelsesbyen Glamsbjerg, hvor hele Assens Kommune har bakket op om, at der både findes 10. klasse center, handelsskole, handelsgymnasium og alment gymnasium. Her går fødekæden også fra Bellinge til Glamsbjerg. Alle børn og unge skal kunne komme i skole og tage uddannelse, uden at skulle købe en bil straks de bliver 18 år. Ofte er det forældrenes økonomi, der belastes.

Når Assens Lokalsråd ser på forslaget, vil vi opfordre til, at gøre hele systemet så fleksibelt som muligt. Det betyder, at der skal være hurtige forbindelser mellem Assens og Middelfart, Aarup og Odense. Fødekæden fra omegnen skal være fleksibel og til samme prissætning som hovedstrækningen. De store busser skal kunne rumme cykler, løbehjul og selvfølgelig barnevogne. Fra de tilstødende områder tilkobles mindre busser, der ikke bruger så meget brændstof som store. I tyndere områder kan det være kombineret med flextrafik, men igen til samme prissætning som hovedlinjen, uanset hvor og hvornår der køres.

Det er afgørende, at bookingsystemet bliver som rejseplanen eller DSB's app. Man kan indtaste nogle start- og slutadresser med tidsangivelse. Herefter kommer der forslag frem til kørsel og pris. I tog kan man få scannet sin billet på DSB Appen. Eller man kan bruge rejsekortet fra stationerne. Prisen her er dog ofte markant dyrere, fordi den ikke giver mulighed for at anvende orange billetter.

Der skal være sikker opbevaringsmulighed for cykler og løbehjul. Der er ikke behov for udlejning af cykler. Det anbefaler vi at andre tager sig af. F.eks. som nu, hvor cykelhandlere udlejer til turister og borgere.



For Assens er det vigtigt, at der kan kobles direkte på IC tog, f.eks. i Aarup og Middelfart. Som det er nu, kører de fleste til Nyborg, hvor bilen stilles. Det tager en time at køre dertil, inden man kan komme med toget til f.eks. København. Til den jyske side er det typisk Middelfart.

Der bør arbejdes på, at der er en påstigningsmulighed til IC toget fra Aarup station, der ligger vest for Odense, ligesom der er en påstigning i Langeskov øst for Odense. Odense er ikke relevant, fordi det tager for lang tid at komme til centrum – også i bus. I bil er det ikke muligt at finde parkering – og det koster dyrt.

Så en anbefaling er også at trække Odense ud af ligningen, når der tales om koblingen til togforbindelser.

Og et stort ja tak til elbusser!

Bedste hilsen

Inge Dahl

Hørings svar på bustrafik i Faaborg Midtfyn kommune. fra Lokalrådene og Fynsland.

Den kollektive trafik i Faaborg Midtfyn kommune er stærkt udfordret, da den nuværende bustrafik ikke bliver brugt ret meget i perioder af dagen. Det er ikke holdbart at kører rundt med store busser, hvor der ikke er ret mange passagerer med.

Dette vil lokalrådene og Fynsland gerne være med til at udvikle på.

Fynsland var indbudt til et møde af Teknik og Miljø den 27. april sammen med ældrerådet og handicaprådet. Vi var lovet en orientering fra Fynbus direktøren, og en drøftelse af fremtiden. Direktøren var kørt hjem, da vores møde begyndte og kommunens repræsentant i Fynbus bestyrelse var også kørt hjem. Der kom så godt som ingen orientering fra Teknik og Miljø om emnet, det var meget overraskende og ikke i overensstemmelse med "Her skaber vi i fællesskab det bedste sted at bo". Det var mildest talt en forbier.

Det udsendte meget omfangsrige materiale fra Fynbus, er kønne hensigtserklæringer, men uden konkrete bud at forholde sig til.

Derfor en opfordring til Faaborg Midtfyn kommune og Fynbus om at få tænkt buskørsel på en anden måde.

Fynsland er helt med på at store busser uden ret mange passagerer ikke er økonomisk og klimamæssigt holdbart.

Derfor vil udbredelse af Flex Tur og Plus Tur ordningen være en ordning der skal tages mere i brug og rettes til.

Ordningen skal gøres økonomisk tålelig for borgere med lav indkomst ved f.eks. at prissætte til 2,50 kr. pr. km.

Den skal gøres brugervenlig for ældre, så det ikke alene er muligt at online bestille, men også telefonisk. Ligeledes bør der tilbydes hjælp ved ind og udstigning.

Der skal mere information om brugen af Flex Tur og Plus Tur, og hvordan det bruges.

Der kunne tænkes elcykler og delebiler ind i konceptet, således brugerfladen blev større.

Ligeledes burde samkørsel af mange offentlige transportere til eksempelvis specialskoler koordineres meget mere. Ligesom Nabo go og Go More kunne introduceres meget mere.

Hvis Faaborg Midtfyn kommune og Fynbus vil gøre mobiliteten større i vores kommune, skal der tænkes helt anderledes. Det er tvingende nødvendigt at få mobilitet ud i alle områder, så det gode liv kan leves uanset alder i alle områder af kommunen.

Det er tankevækkende at 40% af Faaborg Midtfyn kommunes borgere ikke har adgang til en bil, så derfor er der et stort potentiale at arbejde med, hvis det bliver grebet rigtig an.

Fynsland stiller os gerne til rådighed for et møde, **hvor alle parter** er med til at skabe nye vinkler på den kollektive trafik.

Lokalrådene

Henrik Wiberg Andersen	Nr. Broby lokalråd.
Connie Hede og Halldor	Bøgebjerg Lokalråd
Connie Faurskov	Ryslunge lokalråd
Yvonne Koch	Søllinge lokalråd
Knud Erik Rasmussen	Korinth og Ø.Hæsinge lokalråd
Mikael Kristensen	Haastrup Udviklingsråd.
Dina Rosenberg	Lokalrådet for Gl. og Ny Stenderup, Sandholt Lyndelse og Vester Hæsinge
Winnie Tang Pedersen	Gislev lokalråd
Malene Hjorth Bertelsen	Årslev/Sdr. Nærå lokalråd.
Thomas Holstedt Nielsen	Forum Ferritslev-Rolfsted
Karl Peter Warming	Gestelev-Heden-Vantinge lokalråd.
Simon Langeskov Jylov	Espe lokalråd
Jesper Knudsen	Brobyværk lokalråd
Anne Mette Vahl-Møller	Foreningerne i Krarup

Max Ravn	Byforum Ringe
Frank Andersen	Kværndrup lokalråd
Henning Bahl	Falsled-Millinge-Svanninge lokalråd
Signe Nyborg Madsen	Allested-Vejle lokalråd

Venlig hilsen på Fynslands vegne

Yvonne Koch og Gunnar Landtved

Handicaprådet hørings svar

Handicaprådet i Faaborg Midtfyn har følgende bemærkninger til Trafikplan 2022 - 25.

For vores målgruppe, borgere med handicap, er det vigtig med tilgængelige løsninger for alle.

Derfor er det vigtig når der tænkes, at nedlægge ruter eller man vil omstrukturere ruter, at der er tænkt tilgængelighed ind.

Det er vigtig, at man får tænkt tilgængelighed ind ang. Flex og Plustur. Det bør gøres nemmere at forstå og tilgængeligt for alle. Eksempel: hvis man ikke er digital eller har betalingskort eller en smart telefon, bør det være muligt at gøre brug af telefon bestilling og kontant betaling.

Da man påtænker at udvikle en App til billetkøb, bør der tænkes tilgængelighed ind for den målgruppe der er fritaget for digital post eller ikke har smart telefon eller computer. Det er vigtig at man stadig kan gøre brug af telefon bestilling og kontant betaling.

Vi kan anbefale at man gør brug af Danske Handicaporganisationer og deres viden på området, når der skal tænkes tilgængelighed for alle.

Bh

Formand for Handicaprådet i Faaborg Midtfyn Kommune

Anne Møllegaard Mortensen

anmo@fmk.dk

72531690

Mail modtaget den 5-5-2022

Fra: Marianne Bang Hjorth (mhjor) [mhjor@fmk.dk]
Til: kommentar@fynbus.dk [kommentar@fynbus.dk];Elsebeth Gedde (elsge) [elsge@fmk.dk]
Cc: Christian Tønnesen (chton) [chton@fmk.dk]
Sendt dato: 17-05-2022 09:47
Modtaget Dato: 17-05-2022 09:47
Vedrørende: Ældrerådets hørings svar til "Trafikplan 2022-2025 for Fynbus"
Vedhæftninger: image001_38.png

Kære alle

På vegne af Ældrerådet fremsendes hermed hørings svar.

Ældrerådet i Faaborg-Midtfyn Kommune mener ikke, at planen generelt set har meget konkret indhold.

Forud for afgivelse af hørings svar forventer ældrerådet et mere konstruktivt samarbejde end oplevet i denne sammenhæng.

Såfremt den eksisterende regionale trafik ikke kan opretholdes, må ældrerådet forvente, at flextur og plustur udbygges, bliver økonomisk overkommelig og brugervenlig - f.eks. ved at ture også kan bestilles telefonisk.

Det er helt afgørende, at Fynbus og Faaborg-Midtfyn Kommune drager omsorg for, at alle borgere og alle dele af kommunen har et ordentligt trafiktilbud. Ligeledes mener ældrerådet, at kommunen bør sikre en ordentlig trafikal sammenhæng i kommunen.

Henning Spangsberg
Formand for ældrerådet i Faaborg-Midtfyn Kommune

Venlig hilsen

Marianne Bang Hjorth
Konsulent



Fællessekretariatet
Sundhed & Ældre, Socialområdet, Opvækst & Læring
Faaborgvej 19, 5854 Gislev
Mobil: 72 53 69 62
www.fmk.dk

Fra: [Mikkel Maier Henriksen](#) på vegne af [Kommentar](#)
Til: [Poul Mathiesen](#)
Emne: VS: Høringssvar - Trafikplan 2022-2025
Dato: 1. juni 2022 11:37:25

Henvendelse fra lokaludvalg – ved ikke, om du også har modtaget denne.

Med venlig hilsen

Mikkel Maier Henriksen

Kommunikationskonsulent

FynBus

Tolderlundsvej 9
5100 Odense C
Direkte telefon: 63 11 22 12
Mobil: 30 67 44 26
Email: mmh@fynbus.dk

Fra: Fjelsted Harndrup Lokaludvalg <fjha.lokaludvalg@gmail.com>

Sendt: 1. maj 2022 11:36

Til: Kommentar <Kommentar@fynbus.dk>

Emne: Høringssvar - Trafikplan 2022-2025

Vi har læst jeres Trafikplan 2022-2025 igennem med stor interesse, da vores lokalområde i høj grad er påvirket og afhængig af planen for kollektiv trafik. Hermed vores kommentarer til Trafikplan 2022-2025.

- Cykel med tog/bus står nævnt. Her skal det pointeres at det skal virke bedre end det tidligere har gjort. Det ville være optimalt at kunne koble cykel og bus/tog, da man så fra bus/tog kunne komme det sidste stykke til bestemmelsesstedet. Det har ikke fungeret optimalt tidligere: vores børn har flere gange oplevet at få nej til at få cyklen med U-bus, og der var plads! (Det vides ikke om det er en retningslinje eller chaufføren ikke gad). Det bør også være mulighed i U-bus. Problemet er at man ikke kan vide om man kan komme med, dvs. det er ikke en reel mulighed.

Der bør overvejes hvordan man kan sikre sig at kunne have cykel med og dermed få sin transport til at hænge sammen.

- s 24. Hvis kollektiv trafik skal fremmes, skal der være afgang at vælge mellem. Så man ser kollektiv trafik som en reel mulighed. Dette er almindeligt kendt.

- s 32, Udvikling af det regionale busnet frem mod 2025. Jeg bemærker at her er Middelfart Kommune slet ikke repræsenteret på kortet i hvert fald for højfrekvent rute ! Middelfart Kommunen har den fordel at dele af kommunen har togbanen, men der er dele af kommunen, som togbanen ikke løber igennem. Os nord for motorvejen er absolut underprioriteret her!

- s 32 U-ruter står nævnt kort. Dette er en meget vigtig kundegruppe. Alternativet til mangel på kollektiv trafik er affolkning og at ungdomsuddannelse bliver uhyre vanskelig - Det er ikke vores ønske at ung på 16 -17 år flytter hjemmefra for at kunne tage ungdomsuddannelse.

- s 32. Det er et plus at Flexbus bliver tilgængelig på Rejseplanen. Dog vil vi understrege at Flexbus kun er en halvhjertet løsning, som ikke har resulteret i andet end at vi fortsat er taxi for vores børn, da de med de nuværende løsninger ikke kan transportere sig rundt selv når det er uden for lokalområdet.

- s 36 Tids strømninger går hen imod at den nuværende udvikling på transportområdet ikke er bæredygtig. Det er positivt at man begynder at realisere at der skal en vis mængde afgang til før kollektiv transport ses som en reel mulighed. Kollektiv transport bør udvikles i en mere attraktiv retning. Men dette gælder også for de ikke tæt befolkede områder!

- I Trafikplanen er blandt andet fokus på transport til netbane. Jeg ser letbanen som en god transportmulighed for folk i Odense, men når det kommer til folk og unge under uddannelse uden for Odense, som allerede har siddet i bussen 45 min eller mere når de kommer til Odense, vil et skift til netbane gøre rejsen endnu længerevarende. Her bør det være muligt at komme til ex uddannelsesstedet direkte.

Mvh Julie Christiansen

Fjelsted/Harndrup Lokaludvalg

Fra: [Vibeke Rasmussen](#)
Til: [Keld Bresson](#)
Emne: Sv: Høringsmateriale vedr. FynBus Trafikplan 2022 - 2025
Dato: 27. april 2022 17:22:09

Hej Keld

Hermed hørings svar fra Handicaprådet i Nordfyns Kommune.

Materialet vedr. FynBus Trafikplan 2022-2025 er ikke drøftet på møde i Handicaprådet pga. den korte svarfrist, men drøftet med formand og næstformand, som ikke har yderlige kommentarer

Med venlig hilsen

Vibeke Rasmussen

Formand for Handicaprådet

Fra: Keld Tony Bresson <keb@nordfynskommune.dk>

Sendt: 11. april 2022 09:03

Til: Vib_ras@hotmail.com <Vib_ras@hotmail.com>; Carsten Elof Eberhard <carsten@eberhard.dk>

Emne: Høringsmateriale vedr. FynBus Trafikplan 2022 - 2025

Hej Carsten og Vibeke,

Bestyrelsen i FynBus har i marts 2022 udarbejdet forslag til Trafikplan 2022-25, og sender forslag i høring hos FynBus ejerkreds til godkendelse.

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. 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.

Efter høring i region, kommuner og foreninger tager bestyrelsen i FynBus stilling til, hvorvidt hørings svar giver anledning til eventuelle ændringer i forslag til Trafikplan 2022-25 med forventet endelig godkendelse i juni 2022.

Jeg har vedhæftet materialet der omhandler den nye trafikplan fra FynBus og hvor jeg gerne vil bede om et hørings svar fra jer senest 27. april 2022. Jeres hørings svar bedes i sende til undertegnede.

Venlig hilsen

Keld Bresson
Kørselskoordinator



Telefon: 64 82 81 34

Driftsafdelingen

Otterup Rådhus

Rådhuspladsen 2 | 5450 Otterup

Nordfyns Kommune

Østergade 23 | 5400 Bogense

Telefon 64 82 82 82

www.nordfynskommune.dk

Nordfyn_email_final (002)



Egense Mark 23.05.2022

Høringssvar fra Hasmark Egense Norup Lokalråd.

Først er det urimeligt at skulle afgive høringssvar med så kort frist, lokalrådet er frivilligt arbejde og har svært ved at arbejde seriøst under disse betingelser.

Handling 6 og Handling 7 rummer spændende ting og vi forventer at vi som lokalråd bliver inddraget i gennemførelse af disse tiltag.

Overordnet kan vi se at planerne går med busser til Otterup og ikke til vores område Hasmark Egense Norup.

Lokalt vil vi gerne indgå som partnere i udvikling af lokale trafikløsninger.

Som Shuttlebus til sommerhusområderne.

Nabo-/sam-/fælleskørsel. Flextransport.

Cykeltransport, både lokalt og som turisme.

Hvordan hænger Fynbus planer sammen med den nyanlagte vendeplads ved Enebærodde Mollesvej. Den tager en del af parkeringspladserne ved Mollesvej. Vi har siden Coronaen set et øget pres på parkeringspladserne ved den forøgede søgning til naturområder. Vi må ved hedeølger med stor søgning til badestrandene også forvente yderligere parkeringskaos omkring Enebærodde Thygesvej.

Med venlig hilsen

Bjarne Kim Pedersen Formand for HEN
Egensevej 42
5450 Otterup
tlf. 41424939

Til
FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C, komentar@fynbus.dk
Nordfyn Kommune, att. Keld Bresson, Rådhuspladsen 2, 5450 Otterup keb@nordfynskommune.dk

Kopi til kommunal- og regionspolitikere Morten Andersen, Anders Thingholm, Anne-Lise Sievers, Marie Søvsø, Anja Lund og Kim Johansen. Desuden kopi til Korup Lokalråd, formand Marlene Dyrelund Gemmer på grund af forslag til justering af regional natbusrute.

23. maj 2022

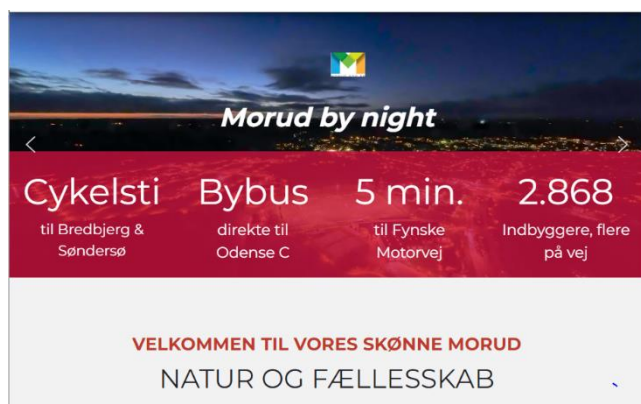
Trafikplan 2022-25 – Høringsvar fra Morud Lokalråd og Busbanden 5462

I Morud Lokalråd og Busbanden 5462 mener vi, at den borgerinddragelse, som høringsfasen indebærer, er meget afgørende for planens succes. Siden vi i 2013 fik genetableret daglige forbindelser til Odense, har bussen været et positivt samtaleemne i vores lokalområde. Sådant skal det fortsat være. Det kræver, at tilbuddet er godt, og at borgerne bakker aktivt op. Erfaringen fra Morud-området viser, at vi er klar til at slå for vores busser, og at vi ikke lader det blive ved snakken: Vi bruger dem aktivt.

Takket være et samarbejde mellem Nordfyns og Odense kommuner og FynBus er Morud på sat buslandkortet. Senest er vi indtænkt i Bynet21, hvor vi bliver en del af den nye ringrute, der erstatter den nuværende rute 23.

Stort potentiale i fremtiden – investeringer er vigtige

Selvom vi også har mærket en nedgang i buspassagerer under corona, ser vi et stort potentiale for passagerfremgang. Vi har haft et glimrende samarbejde med både FynBus og kommunen om busdriften. For os er det helt afgørende, at der investeres i den kollektive trafik, og vi ser busserne – ikke mindst til Odense og Nordfyns Kommune – som helt afgørende for den fortsatte vækst og trivsel i vores lokalområde.



Strategisk fokus for Morud-området: Nærheden til og sammenhængen med Odense skal styrkes

Det er vores opfattelse, at borgerne får mest bus for pengene ved, at Morud-Bredbjerg fortsat ses som en del af Odenses kollektive trafikinfrastruktur. Vi ser os selv som en vigtig forstadsdestination til Odense i en fortsat tværkommunal rutestruktur – i dag en kombination af rute 122 og 23 - men fortsat ikke som regional destination.

Dog bør regionens natbusser retænkes. Se forslag næste side.

Fleksible løsninger for oplandet skal fastholde og udbygges

For ikke mindst vores ældre medborgere og for handicappede medborgere er det afgørende, at der er fleksible løsninger, så man kan komme hele vejen fra A til B med kollektiv trafik. Derfor er det vigtigt at fastholde både Flextur og Plustur – og løsningerne skal udbygges, så de mindre bysamfund ikke glemmes.

Forbedring af Morud som lokalt mobilitetsknudepunkt

Fra 2022 bliver Morud ny endestation for bybus-ringruten – det skal udnyttes positivt. Vi er helt enige i planens pointe om, at stoppestederne er en central del af den kollektive trafik. Vi ser derfor store perspektiver i, at vi i højere grad end i dag nudger brugerne til at kombinere de forskellige transportformer, fx ved at mulighed for at pumpe sin cykel og få et godt digitalt overblik ved stoppestedet over mulighederne.

Bredbjergs vinkezone skal med i Rejseplanen

Vi deler fuldt ud ønsket om at gøre passageroplevelsen endnu bedre og nemmere via digitale infoskærme og via Rejseplanens app. Her har vi et lille lokalt suk om at få Bredbjergs vinkezone med, så det fremgår, at man kan komme med bussen ved at vinke bussen ind langs Rugårdsvej ud for Bredbjerg.



Styrket grøn mobilitet: Bedre og nemmere muligheder for at kombinere transportformer

Vi ser store fremtidsmuligheder i at gøre nemmere for borgerne at kombinere kollektiv trafik med bl.a. cykel/elcykel/elløbehjul. Det er godt for klimaet, sundheden og trængslen, når færre har brug for bil nummer 2.

Det har ikke mindst den nyetablerede cykelsti mellem Morud og Bredbjerg øget mulighederne for. Men der skal indtænkes bedre plads til cyklerne i et kommende grønt udbud af busdriften.

Skole- og uddannelsesbusser er afgørende for de unge

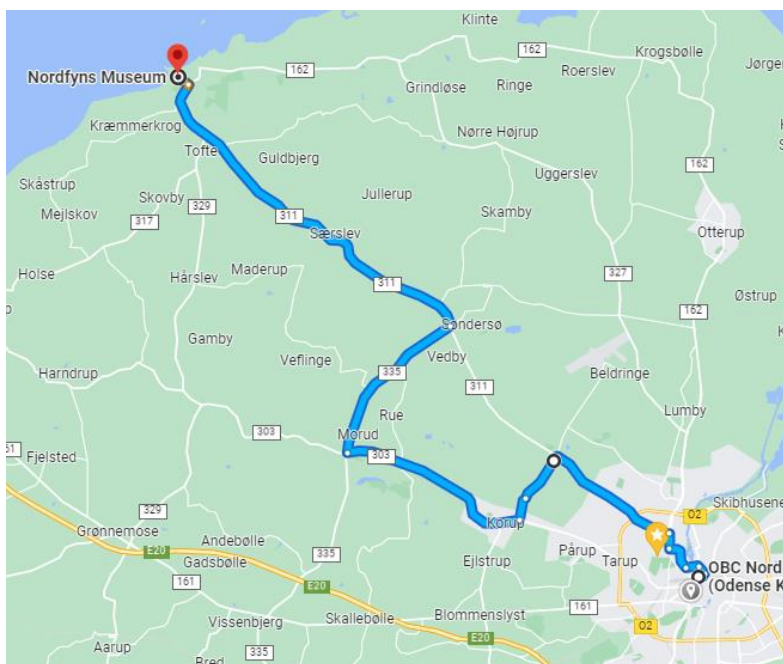
Uddannelsesbusserne til Nordfyns Gymnasium samt andre gymnasiale og erhvervsuddannelser i Odense skal fortsat prioriteres højt. Vi ved, at det for de unge er vigtigt for deres valg af uddannelse, at de ikke bruger for megen tid på transport til og fra uddannelse. Også skolebusserne skal fortsat prioriteres – og muligheden for at medbringe cykel skal forbedres.

Større tryghed for de unge – og flere passagerer til natbusserne - kræver blot lidt nytænkning

Generelt er vi enige i det synspunkt, at regionalbussen skal tilbyde den hurtigst mulige vej fra A til B for passagererne. Det er dog en anden sag ift. natbusserne, der primært har til formål at sikre, at de unge kommer sikkert hjem fra byen om natten.

Derfor foreslår vi, at natbusrutenettet justeres lidt, så det tilgodeser flere områder end i dag. I vores område foreslår vi konkret, at natbusruten fra Odense til Bogense justeres, så den kører via Korup og Morud.

Det betyder en forlænget rejsetid til Sønderød og Bogense, men omkørslen som vist på kortet vil betyde, at natbussens passagergrundlag vil blive kraftigt styrket i både Odense og Nordfyns kommune.



På den måde vil alle kommunens fire hovedbyer blive betjent, ligesom også en stor del af Odense NV vil få forbedringer. Tilsvarende rutetilpasninger af de regionale natbusser vil formentlig også kunne give mening andre steder på øen.

I **Morud Lokalråd** bidrager vi gerne aktivt i udmøntningen af trafikplanen, ligesom vi gerne uddyber vores synspunkter her og indgår i konstruktiv dialog med FynBus, kommunen og andre aktører.

Venlig hilsen
på vegne af bestyrelsen i Morud Lokalråd og Busbanden 5462

Mogens Jørgensen
Formand

Fra: [Niels Henrik Nielsen](#)
Til: [Keld Bresson](#)
Cc: [Hanne Bille Pedersen](#)
Emne: FW: Høring - Trafikplan 2022 - 2025
Dato: 23. maj 2022 18:59:17
Vedhæftede filer: [image003.png](#)
[Forslaag til Trafikplan 2022-25 for FynBus - i høring.pdf](#)

Hej Keld

Vi har ikke nået at drøfte den i lokalrådet, men jeg har fået nedenstående bemærkninger fra et medlem i bestyrelsen.

Tak for info.

Elbusser er i lighed med elbiler i hurtig hast, selvom der er masser af olie på verdensplan. Staten giver store tilskud til køb af disse biler, betalt af skatteyderne.

I Odense har vi 3 elbusser, som sjældent kører, da de ofte ikke virker. Herudover er det stressende for chaufførerne, at batteriet skal løbe tør for energi, hvorfor der er lagt ekstra kørsel frem og tilbage til anlæg for at få ladet batterierne op.

Naturligvis bliver produktet bedre med tiden, men opgravning af kobolt og litium foretages for det meste af børn i Kina og Afrika. Dette bringer børnene i fare, da det ikke er ugiftigt med at grave disse efterspurgte råmaterialer op, efterspurgt af vestens befolkning og andre, der ønsker en god følelse i maven.

Bill Malmgren

Slevstrupvej 32
Slevstrup
5450 Otterup
tlf. 20235777

Fra: Hanne Bille Pedersen <hab@nordfynskommune.dk>

Dato: tirsdag den 17. maj 2022 kl. 14.53

Til: Anette Jensen <anettelykkejensen@gmail.com>, Arne Erlund <erlund.arne@gmail.com>, Bente Gregersen <arg@123dk.dk>, "Betina Hansen (betinahansen36@outlook.dk)" <betinahansen36@outlook.dk>, Hasmark Egense Norup <hen.lokalrad@gmail.com>, Hårslev Sogns Lokalråd <thomas@kfumspejderne.dk>, Christian Rasmussen <ch1968@live.dk>, Krogsbølleformand <heidi.larsen90@gmail.com>, Lars Greve <lars.f.greve@gmail.com>, Niels Nielsen <niels1741@gmail.com>, Morud

Lokalråd <lokalraad@morud.dk>, Niels Bo Nielsen <rulle1@mail.dk>, Otterup Lokalråd <franzrohde@yahoo.dk>, Skamby og omegns <jonas@jiportal.dk>, Skeby/Østrup Menighedsråd <kha@km.dk>, Søndersø Borgerforening <idatokehoj@gmail.com>, Veflinge Lokalråd <amdalskov@mail.dk>

Emne: VS: Høring - Trafikplan 2022 - 2025

Kære lokalråd

Hermed en mail fra min kollega Keld Bresson.
Jeg skal beklage, at den kommer rundt så sent.

Hej ude i lokalrådene,

Vedhæftet er den nye Trafikplan fra FynBus som jeg gerne vil bede jer om, at give et høringssvar på.

Jeres høringssvar bedes i sende retur til undertegnede senest d. 23. maj 2022
(keb@nordfynskommune.dk)

Høringssvar som modtages efter 23. maj vil ikke indgå i FynBus eventuelle tilretninger af Trafikplanen.

Med venlig hilsen

Hanne Bille
Landdistriktskoordinator

Kultur og Fritid

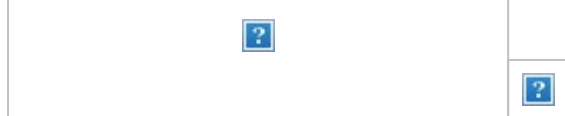


Telefon: 64 82 80 98
Mobil: 21 59 89 03

Kultur og Fritid
Otterup Rådhus
Rådhusvej 2 | 5450 Otterup

Nordfyns Kommune
Østergade 23 | 5400 Bogense
Telefon 64 82 82 82
www.nordfynskommune.dk

Nordfyn_email_final (002)



Hej ude i lokalrådene,

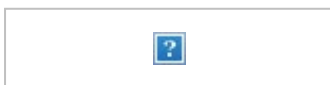
Vedhæftet er den nye Trafikplan fra FynBus som jeg gerne vil bede jer om, at give et høringssvar på.

Jeres høringssvar bedes i sende retur til undertegnede senest d. 23. maj 2022
(keb@nordfynskommune.dk)

Høringssvar som modtages efter 23. maj vil ikke indgå i FynBus eventuelle tilretninger af Trafikplanen.

Venlig hilsen

Keld Bresson
Kørselskoordinator

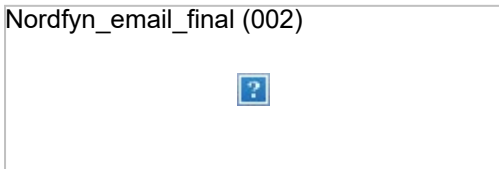


Telefon: 64 82 81 34

Driftsafdelingen
Otterup Rådhus
Rådhuspladsen 2 | 5450 Otterup

Nordfyns Kommune
Østergade 23 | 5400 Bogense
Telefon 64 82 82 82
www.nordfynskommune.dk

Nordfyn_email_final (002)



Hørings svar – Fynbus – Trafikplan 22-25.

Vedr. side 27.

Citat:

Flex tur og Plustur konsolideres.

De eksisterende og forholdsvis nye ordninger Flex tur og Plustur (siden 2020) skal have lov til at vise deres fulde potentiale efter perioden med corona, men skal evalueres i trafikplanperioden.

Samkørsel, delebiler mv. vil indgå i trafikudbuddet 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 kunne fx være et samarbejde med private samkørselstjenester (Nabogo, Ta'Med...), hvor fokus er at få samkørsel hele vejen eller måske samkørsel hen til et relevant stoppested/knudepunkt.

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.

Der er i den grad brug for at der igangsættes en **massiv** info-kampagne for at få udbredt kendskabet til Flex tur og plustur. Det er stadig sådan, at alt for få borgere i landdistrikterne ikke kender ordningerne. Det kræver at kommunen er meget aktiv med infokampagner, flerstrengt, over længere tid. Det er ikke nok med en ¼ side i den lokale Ugeavis engang i kvartalet.

Info om samkørselsordninger vil være et godt supplement til busdrift og Flex tur. Men det skal være let at "stå på". De fleste bruger telefonen til alt mulig. Derfor skal info let kunne tilgås på mobiltelefon, on line. Det skal være lige så let at finde en transportmulighed i lokalområdet, som at gå ud og tage bilen. Men i lighed med info om Flex tur er det ikke noget der kommer uden oplysningsindsats.

Et sted i materialet står der: *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.*

Fynbus er den paraply der giver overblik over tilbuddene for fællestransport.

Det er ligeledes klart at der krav om Co2 reduktioner og dyrt brændstof en rigtig gode kort for den kollektive transport, og kan i den grad bruges til at få flere på fællestransport.

Når der efterhånden udbydes mange muligheder, bør man bruge ordet fællestransport, der er mere dækkende end kollektiv transport. Fællestransport er heller ikke negativ belastet af som ordet kollektiv transport kan være.

Side 36:

Citat:

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.

Indtil 2030 vil der være særdeles meget fokus på Co2 reduktioner. Det er et væsentligt argument for at få folk til at overveje andet end egen bil.

Men det ene – bilen - udelukker ikke det andet - fællestransport. Det afhænger af situationen.

F.eks. vil det ofte være oplagt at tage bussen til Odense, hvis man f.eks. skal i biografen. Og så koster det efterhånden kr. 17,- pr time at parkere i Odense.

Det vil også være helt oplagt at udvide kulturtilbuddene, med f.eks. Bus og Bio, m.v. . Det er også en måde at "lokke" folk over i fællestransport.

Side 45:

Citat:

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)

Det kan kun blive bedre. Jeg er kun meget få steder, hvor der er cykelstativer. Når det skal blive mere attraktivt at cykle til knudepunkt, skal der opgraderes på faciliteter

Men vi kommer ikke uden om at Kommunerne er nødt til at prioritere anlæggelse af cykelstier langt højere.

Cykelveje er fødekæden til mange kollektive forbindelser.

Man kan godt undre sig over at Nordfyns Kommune prioriterer cykelstier til ca. 50 mill. kr. på en strækning hvor der er rigtig god trafikbetjening.

Modsætningsvis sætter man ingen penge af til de farlige cykelstrækninger. Det betyder at borgerne ikke tager cyklen til et trafikalt knudepunkt. Der skal således ske en koordinering om anlæg af cykelstier til knudepunkter i kommunerne.

Der er rigtig mange gode bud på nye tiltag. Vi er meget tilhængere af at man løbende afprøver dem i mindre skala i et hjørne af kommunen. Så ser man hurtigt om det givne projekt kan udbredes til hele Fyn.

Med venlig hilsen

Lokalrådet i Hårslev

John Arnshof

Otterup den 25. april 2022

Til Keld Bresson
Kørselskoordinator

Høringsvar fra Seniorrådet i Nordfyns kommune vedr. FynBus Trafikplan 2022 - 2025

Seniorrådet i Nordfyns kommune har haft udbudsmaterialet til høring. Seniorrådet har ingen supplerende bemærkninger til det fremsendte materiale. Seniorrådet skal dog gøre opmærksom på, at vi kun har taget stilling til de brugerrettede krav. De tekniske og administrative betingelser har vi ikke mulighed for at udtale os om.

Det til grund for høringen liggende materiale om strategiske fokus og handlingsplan er omfattende, men Seniorrådet i Nordfyns Kommune mangler en bedre dækning af transportbehovet internt i Nordfyns Kommune. Det er fortsat kun muligt at komme fra Otterup til Bogense ved at tage til Odense først og skifte til en ny bus, hvis ikke man vil betale for en flex-kørsel. Flex-kørsel er fortsat en bekostelig og for ældre en besværlig mulighed, som ikke på tilfredsstillende dækker transportbehovet hos kommunens ældre borgere.

Det er også meget markant, når man ser rutenettet, at der ikke er nogen form for busdækning i hele området på Nordfyn mellem Otterup og Bogense. Der bor en del ældre mennesker i de mindre lokalsamfund i Nordfyn, som denne trafikplan ikke tilbyder en tilfredsstillende busdækning.

Seniorrådet ser frem til arbejdet i det kommende nye Tilgængelighedsforum. Vi deltager gerne i dette arbejde sammen de øvrige interessenter for en god tilgængelighed til FynBus.

Med venlig hilsen

Seniorrådet i Nordfyns kommune

Carsten Eberhard
formand

Flemming Radoor
medlem af Seniorrådet

Handicaprådets høringssvar til 'Forslag til Trafikplan 2022-25 for FynBus'

Fra Tilgængelighedsudvalget i DH-Odense samt Handicaprådet vil vi gerne fremhæve enkelte punkter samt komme med enkelte tilføjelser til forslaget.

Overordnet set, ser forslaget til Trafikplanen rigtig fin ud.

Handling 2.

I forhold til grøn omstilling, kan vi se der bl.a. sættes på El-busser. En El-bus er lydløs i trafikken, i sær når den kører langsomt frem til et stoppested. Det bør derfor sikres, at alle El-busser har en lyd, der kan høres, når den holder ind ved stoppestedet, så blinde/svagsynet bliver opmærksom på bussen.

Handling 4.

Lad os starte med at sige, at vi er med på punkterne i Handling 4 om tilgængelighed.

Fra vores side er vi glade for samarbejdet med Fynbus omkring tilgængeligheden, til bl.a. elektriske ramper i busserne så kørestolsbruger bliver mere selvhjulpne.

Stoppestedannoncering, udråb på busserne samt informationstavler med tale, er også tiltag der gør det lettere for blinde/svagsynet og borgere med kognitive udfordringer, at klare sig selv.

Der bør dog kigges på stoppestedannoncering, Den fungerer ok i Odense, i bybusser og nogle regionalbusser, men annonceringen bør udvides til også at dække andre byer på Fyn, og de regionale busser på hele Fyn og Langeland.

Stoppestedannoncering vil som skrevet oven for, hjælpe flere grupper der ikke kan aflæse skilte, så der bør være et øget fokus på annoncering af stoppesteder.

Der skal dog gøres opmærksom på, at borgere med hørerudfordringer har brug for tydelig skiltning på annoncering af stoppesteder.

Borgere med kognitive udfordringer har brug for skilte med tegn til tale, for på den måde bedre at kunne kommunikerer med andre.

Flextrafik

Der skrives følgende i forslaget:

”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”.

Kommentar:

Det er her vigtigt, at der sikres en god kommunikation mellem borgere og chauffører i busserne, og de chauffører der kører FlexTrafik.

Trygheden bliver større for den enkelte, hvis der er god kommunikation fra den enkelte chauffører.

Der bør indtænkes uddybende kurser for chauffører i forhold til at forstå de forskellige behov for hjælp i forhold til handicap, og de udfordringer der er blandt de forskellige grupper, så som kørestolsbrugere, blinde/svagsynede, samt borgere med kognitive udfordringer.

En større forståelse fra chaufførernes side i forhold til blinde der har behov for at tage førerhunde med i flextrafikordningen.

Solsikkeprogrammet.

Solsikkesnoren, der benyttes i forhold til borgere med usynlige handicap som har behov for ekstra hjælp, bliver brugt, og bør derfor være kendt blandt chauffører i den fynske kollektive trafik.

Tilgængelighedsforum.

Vi kan godt se idéen i et bredere forum, men der kan også opstå en bekymring for, om de enkelte brugergrupper bliver hørt, hvis det bliver et stort tilgængelighedsforum, og ikke som det er på nuværende tidspunkt et tilgængelighedsforum for Flextrafik.

Der bør måske i stedet indtænkes flere forskellige tilgængelighedsforum, så brugergrupperne bedre kommer igennem med deres synspunkter.

Handling 5.

Stoppesteder.

Ud over nævnte i trafikplanen, kan der tilføjes følgende:

Sikre en god belysning der hjælper svagsynet ved stoppesteder i mørke, og i øvrigt gør det mere trygt for alle borgere, at vente på en bus.

Gode ledelinjer med opmærksomhedsfelt ud for bussens fordør.

Som minimum, en opmærksomhedslinje der går på tværs af fortovet ved busstopstander, så blinde /stærkt svagsynet bedre kan finde, hvor bussen holder.

Sikre god tilgængelighed for bussens passagerer der skal over cykelsti for at komme ind eller ud af bussen.

Handling 7.

Under punktet cyklen med ind i bussen.

Hvis elektriske ramper jf. Handling 4, til kørestole skal give mening i forhold til spontane rejser for en kørestolsbruger, håber vi der er taget højde for, at kørestolsbruger, dårligt gående med rollator, kan få plads i flex-arealet og kan fastspændes.

Handling 8.

De rette produkter og salgskanaler.

Vi er enig i, at der skal være salgssteder nær Letbanestationerne. Det skal dog bemærkes, at salgsstederne skal være nemme at finde og tilgå for de forskellige handicapgrupper.

Digitale Løsninger.

Det er vigtigt, at digitale løsninger kan tilgås af alle, her under telefoner med skærmlæser eller Zoom-funktion.

Høringsforslag vedr. **Busrute 75** - Trafikplan 2022-25 Fynbus

Til rette vedkommende,

Vi kan med bekymring konstatere, at der som en del af den nye trafikplan 2022-25, er planlagt etablering af en buslinje (75), som skal køre via Ellekærsvej og Dalumgårds Alle.

Den rute vil vi på det kraftigste opfordre til, ikke bliver til virkelighed.

Dalumgårds Alle er i forvejen en ganske smal vej med periodevis rigtig meget trafik samt holdende biler, der gør det vanskeligt at passere forbi. Samtidig er det en vej med virkelig mange bløde trafikanter. Mange børn krydser vejen hver eneste eftermiddag og aften i forbindelse med fodboldklubben Dalum IF, som har baner på begge sider af vejen. Fodboldbanerne benyttes også af eleverne fra Tingløkkeskolen i dagtimerne. Der ligger samtidig en rideskole i den fjerneste ende af Dalumgårds Alle - hvortil der også hver eneste dag cykler og går en del børn og unge mennesker. Endelig ligger Dalum Børnehus på hjørnet Dalumvej/Dalumgårds Alle - en stor børnehave med 50-60 børn i alderen 2-6 år. Mange børn transporterer sig selv til børnehaven, det være sig på gå-ben, løbecykel, løbehjul eller cykel og særligt i morgen- og eftermiddagstimerne er der livlig trafik omkring børnehuset.

Vi, forældrerådet i Dalum Børnehus, ved, hvordan trafikken i forvejen kan være voldsom og proppe til på Dalumgårds Alle, når større lastbiler skal passere på alleen, fordi der simpelthen ikke er plads. Derudover er der hverken i t-krydset Ellekærsvej/Dalumgårds Alle eller i i højresvinget Dalumgårds Alle/Dalumvej reelt plads til, at en bus kan svinge - med mindre modkørende bilister holder mange meter tilbage i egen vognbane. Som det er nu, så kører skolebussen fra Dianavænget allerede af Dalumgårds Alle/Ellekærsvej, hvilket hver eneste dag giver farlige situationer, særligt i svingene. Det problem vil blive mange gange værre med den varslede busrute. Vi frygter naturligvis for sikkerheden for vores og andres børn - de blødeste trafikanter, både i sving og når de skal tværs over vejen.

Vi opfordrer hermed til, at der findes en anden rute, som ikke omfatter Dalumgårds Alle.

Forældrerådet i Dalum Børnehus

Ældrerådets høringssvar vedr. Forslag til Trafikplan 2022-25 for Fynbus

Det er en ambitiøs og visionær Trafikplan, der vil byde på mange udfordringer for at lykkes, en plan som Ældrerådet vil følge med stor interesse

I sagens natur ser Ældrerådet planen fra de ældre Odense-borgeres synspunkt og har derfor nogle kommentarer, der afspejler dette.

Et af målene i planen er bl.a. at få flere kunder fra bilistsegmentet, men det kræver, at man gør den offentlige trafik tiltrækkende bl.a. for ældre bilister.

Derfor skal der satses stort på tilgængelighed, og opfattelsen af, hvad tilgængelighed er, afhænger også af ens alder.

Ældrerådet deltager gerne i det oprettede Tilgængelighedsforum.

Man bør tage hensyn til at Odense Kommune også har mange yderkvarterer, som skal betjenes med buskørsel. Der kan her indtænkes centralt placerede stoppesteder, der også giver mulighed for parkering og dermed en form for omstigning til den offentlige transport, herunder Letbanen.

For ældre kan det være nok så fint at komme hurtigt fra A til B, men hvis problemet ligger i, at det er svært at komme til A, så er hastigheden A-B underordnet.

Der skal altså være stoppesteder tæt på de ældres boliger, og stoppestederne skal være indrettet med ventefaciliteter, herunder siddepladser, tydelige oplysningstavler og god belysning, der giver tryghed.

Ældre med begrænset digital erfaring bør der tages særligt hensyn til, bl.a. ved at der kan betales med kontanter, og at det er nemt at købe fysiske billetter og pensionistkort.

Trafikplanens omtale af partnerskaber og netværk skal hele tiden inddrages i planlægningen, bl.a. så der for ældre borgere findes kollektiv transport til behandlingssteder, Sundhedshuse, Nyt OUH mv. Af samme årsag bør der være en tæt koordinering med kommunen omkring de kørselsordninger, som kan benyttes af ældre, og let tilgængelige oplysninger om borgernes muligheder for at bruge disse ordninger.

Odense den 03.04.2022

På Ældrerådets vegne

Torben Bundgaard
formand

Kommentarer til Trafikplan 2022-2025

Kommentarer modtaget via [Fynbus.dk/trafikplan](https://fynbus.dk/trafikplan) i høringsperioden.

Jan Jørgensen jan_j_dk@yahoo.dk

27.03.2022.

Hej

Håber at der bliver taget højde for at vi også er nogen som bruger bussen tidligt om morgenen for at komme på arbejde og at vi ikke lige bor ved siden af letbanen.

Det kan jo godt se ud til at letbanen bliver lidt favoriseret i forhold til busserne. Både i Odense og udenfor Odense kommune.

Mvh

Jan Jørgensen

Kenneth Damkjær Olsen foxolsen@live.dk

03.04.2022.

Hvis det skal være effektivt at køre med Letbanen så skal busserne køre oftere end planlagt ellers er Letbane intet værd ! Busserne skal køre hvert 10-5 min ellers er det et spild af Penge det hele

Med venlig hilsen

Kenneth Damkjær Olsen

Christina Stuwitz Halle cstuwitz@gmail.com

11.04.2022.

Jeg benytter mig ikke selv af bussen (det har jeg måtte opgive for længe siden desværre), men da jeg har børn i den skolesøgende alder, så vil de unægteligt blive berørt. Min ældste bruger 110 hver eneste dag. Min mellemste bruger den fredage, weekender og ferier og min yngste skal måske bruge den om 3 år.

Jeg bliver voldsomt bekymret for om mine børn kan have et studieliv og et socialliv udenfor skolen.

Bussen er jo et fantastisk sted, hvor man kan forberede sig, læse, se film, bare se tiden forsvinde osv. Men det skal jo kunne hænge sammen med ens arbejds- og hjemmeliv.

Jeg ville ønske at bussen var et reelt alternativ til vores biler, men det bliver de ikke. Fremover måske ikke engang for vores børn og bedster.

Mvh Christina S Halle

kontakt@aarup-frandsen.dk

12.04.2022.

Kære FynBus

Vi er nogen af de mange, der bliver berørt, hvis i vælger at forringe bus 110. Vi er bosiddende i Saltofte ved Assens på Fyn og hvis vi ikke har bil er bus 110 den eneste bus i nærheden vi kan tage.

Har 3 døtre på 11, 15 og 19 år, der alle er dybt afhængige af bussen, både mht. skole, arbejde og fritidsaktiviteter og hvis i fjerner flere afgang, så bliver vi helt afsondret herude på landet og afhængige af bil.

Min mellemste tager blandt andet 110 fra skole i Ebberup til Hårby og retur Hårby til Kærum minimum 2 gange om ugen eftermiddag og aften i forbindelse med sin sport og cykle er helt udelukket, da cykelforholdene er katastrofale i Assens Kommune. Synes i forvejen bussen kører alt for sjældent og hun venter allerede nu timer i Hårby, da bussen passer skod, så hvis i skærer i tiderne, kan i lige så godt lukke hele lortet!

En idé ville måske være at sætte mindre miljøvenlige busser ind på de tider, hvor der ikke er så mange med og hvad med sætte flere afgang ind, så der var flere der ville vælge bussen og sænke prisen en smule... = flere passagerer og måske lave en call linje til skoler og institutioner, så de kunne ringe ind og fortælle, hvis skoleklasser mm. skulle på tur, så i havde mulighed for at sætte større bus ind. bare en idé.

Samtidig vil jeg lige pointere at vi meget uforståeligt er tilknyttet Svendborg sygehus, som det tager os 3 timer at komme til i bus... hvordan ville det så se ud, hvis rute 110 var væk? Er det så plustur/Flex vi skal benytte og hvem betaler det?

Tror det er ris til egen røv, hvis i skærer mere på busserne i Assens Kommune. Bare se på 825U, det er katastrofalt man ikke kan komme til Middelfart... hvad tænkte i dog på.

Venlig hilsen

Anette Aarup Frandsen

Saltoftevej 32

5610 Assens

Robert Grandt Jakobsen <robertgj@gmail.com>

12.04.2022.

Hej Fynbus

Det er uhyre vigtigt at busserne gør to ting.

- 1) Trækker folk væk fra personbiler over i KT.
- 2) At føde Letbanen med passagerer.

Når først passagerer er trådt ind i KT, så er det med at holde på dem.

Jo tidligere man kan trække passagerer ind i KT jo længere kan man holde på dem hvis det fungerer.

Derfor er det også trist at se Fynbus man fortsat misrøgter det befolkningstætte kvarter mellem Absalonsgade, Hjallesevej, Sdr. Boulevard og Tietgens Allé.

Der bor rigtig mange mennesker i det område.

Forslag 1:

Vend ensretningerne i Allégade og Absalonsgade, så det farlige skæve kryds ved Godthåbsgade får et mere logisk forløb.

Send så f.eks. rute 35 igennem via Læssøegade helt inde fra starten.

Der er ingen grund til dobbelt trafik af ruter på Hjallesevej, når der er et behov der ikke er dækket på Læssøegade.

Det vil kunne føde/aftage endnu flere passagerer til Letbanen.

Forslag 2:

Skab/flyt en af ruterne til at benytte Odins broen.

Det ser noget nær uoverkommeligt ud at skulle fra NV til NØ og det vil holde mange i det område fra at benytte KT til det det kan.

Forslag 3:

Reaktiver Faaborg - Ringe banen med batteri eller brinttog.

Lad nogle toge fra Faaborg køre direkte til Hjallese station og vice versa.

På den måde får man meget tidligere passagerer til at bruge KT og derefter kan de fastholdes.

På Hjallese station kan der omstiges til enten Svendborg banen og dermed ind til OBC og hovedbanen, eller til Letbanen og dermed nyt OUH, SDU og OBC.

Forslag 4:

Reaktiver Assens - Tommerup med batteri eller brinttog.

Lad nogle toge fortsætte ind til OBC efter retningsvending i Tommerup.

I Tommerup og på OBC vil der være kontakt til hovedbanen hvor der også kan omstiges til Letbanen.

Forslag 3 & 4 kan for rimelige udgifter reaktiveres og uden nye eksproprieringer.

I 2008 svarede daværende Transportminister at hver banes reaktivering ville koste ca. 250 mio kr.

Det er faktisk ret billigt og vil spare behovet for vejudvidelser til både Assens og Faaborg.

Der er massive CO2 besparelser i det og reaktiveringerne vil både trække passagerer tidligere ind i KT, men også motivere til at fortsætte rejsen i KT.

Tillige vil det stimulere/genoplive de små stationsbyers forretningsliv på de to strækninger, da flere indkøb således vil blive henlagt lokalt og ikke som i dag hvor bagagerum fyldes i Odense.

Håber I vil skænke mine forslag et par tanker...

Mvh.

Robert Grandt
+45 23 23 11 33

Lars Ulrik Ærendal odenselars@hotmail.com

12.04.2022.

Hvordan forstiller Fynbus sig folk her fra byen skal kunne komme ind til Odense eller til andre byer, der er en del børn der går i skole i Odense her i byen, hvordan forstiller i jer de skal komme derinde og hvordan skal ældre mennesker komme til læge og alle dem der ikke har bil hvordan skal de komme rundt !!!

Med den plan kan man jo ligeså godt nedlægge alle byer uden for de store byer, da man kun kan bo der hvis man har bil, det er sgu ikke i orden, troede man havde offentlig trafik fordi man ville mindske trafikken ikke forøge den.

Nu bliver meget af Fyn virkelig udkants Danmark, tak Fynbus

M.V.H

Lars U. Ærendal

Thomas Jasper Thomas.Jasper@tide.no

22.04.2022.

Hej med jer,

Hurtigt input herfra.

Jeg har haft en del chauffører inde ved mig, for at informere om at det kan være ret så problematisk at køre af Fælledvej inde i Odense.

Vi bruger jævnligt selv Fællevej som en smutvej i stedet for Falen/Grønlækkevej når der er myldretidstrafik, men efter kl. 16.00 og i weekenderne gør vi meget sjældent, da vi har svært ved at manøvre rundt på Fælledvej, grundet parkerede biler.

I dagstimerne i hverdagen er der ingen udfordringer, men når beboerne i området kommer hjem parkerer de ofte meget uhensigtsmæssigt, hvorfor vi holder os væk fra Fælledvej aften og weekend.

Jeg tænker Fælledvej er lagt ind som ruteføring i stedet for Grønløkkevej for at få os hurtigere igennem trafikken ved krydset Grønløkkevej/Middelfartvej, og det giver rigtig god mening.

Dog håber vi at man sikrer fri passage ved Fælledvej, så vi ikke bliver fanget i mængden af parkerede biler.

Endvidere må man gerne være OBS på at spolen i vejen ved lyskrydset Fælledvej/Vesterbro ligger langt inde i højre side når man kommer i retning fra Fælledvej mod Store Glasvej.

Vi oplever i hvert fald at vi kan holde for rødt længe, såfremt vi ikke er helt inde til højre side med bussen. Måske der er noget der kan optimeres.

Med venlig hilsen | With kind regards

Thomas Rueskov Jasper

Driftsleder, Tide Bus Danmark A/S

Birte Strandby birte19@gmail.com

22.04.2022.

KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL GRØN OMSTILLING!

Fint med udskiftning af busser, så de bliver elektriske, og der er mange gode ord om at udskifte bil med elcykel og pendlerkort.

MEN det er foruroligende, når man vil erstatte busafgange og ruter med Flexbus, der skal bestilles på forhånd.

Dels er nedlæggelse af faste ruter en invitation til mere bilisme: Her kan du ikke bo, hvis du ikke har bil. Hvem har nogensinde hørt om, at antallet af passagerer skulle stige, hvis man erstatter en busrute med en Flexbus?

Den faste busforbindelse er en af de ting, der fastholder lokaliteterne på landkortet! Er det værd at besøge et sted, hvortil der ikke engang er en bus?

Der står i Trafikplanen, at det her drejer sig om busser med meget få passagerer. Ja, men er det så ikke på tide, at kommunerne gør en indsats for at få flere til at vælge kollektiv transport? Alle politikere taler om bedre transportformer, om at vælge cykel og bus fremfor bil. Men når det kommer til realiteter, så forsøger Faaborg stadigt at slå sin egen rekord i parkeringspladser, i Middelfart taler de ellers så grønne politikere om en tredje Lillebæltsbro, og stadigt udbygger man motorvej - i et land, hvor vi har rekord i asfaltering.

Hvis man mener, at (privat)bilismen har taget overhånd - og det bør man ikke mindst på grund trafikstøjsskabt demens og -stress, lungekræftsforårsagende bilos og vigende natur på grund af stigende asfaltbehov - så er det måske tiden at droppe de mange fine ord og skride til handling. Hvad med at nedlægge nogle parkeringspladser, begrænse hastigheden hvor bløde trafikanter færdes, lukke for privatbilisme ved skoler, børnehaver og ikke mindst sørge for, at flertallet i befolkningen rent faktisk har adgang til kollektiv transport.

Hvis man er cyklist og benytter muligheden for at tage cyklen med bussen, så kan man stort set komme over hele Fyn. Med lidt fokus på den kollektive transport - ikke mindst af hensyn til klima, miljø og fremtidige generationer - og lidt mindre tilbageholdenhed, når det gælder om at begrænse privatbilismen, kunne man skabe fantastiske muligheder på Fyn, hvor busnettet i forvejen er godt og næsten dækkende. Men det kræver politisk opbakning (- og måske bedre muligheder for sikker parkering af elcykler), ikke lukning af ruter.

Venlig hilsen

Birte Strandby

Faaborg

Johan Albert Wallin d120278@dadlnet.dk

24.04.2022.

Tak for den omfattende trafikplan for det kommende år. Fint arbejde. Jeg har kigget den igennem men savner dog konkret information om for eksempel bytrafikken i Odense.

Jeg støtter i den grad og med begejstring udviklingen af den kollektive Trafik, og bemærker de mange ord om som dette i jeres plan. Fint såvidt! Men her synes jeg, at I kolliderer med, at hele mit kvarter Fruens Bøge / Sanderum ikke længere har nogen bus om aftenen.

En sådan bus fandtes fra jeg flyttede til kvarteret i 1976 og gik i årtierne derefter, i mange år med sidste bus omkring midnat. Desværre skete katastrofen for nogle år siden, at sidste bus blev nedad flyttet til omkring kl. 18. Jeg betragter det direkte som gift for den kollektive trafik, at kommunen hermed opmuntrer mig til at tage bilen, hvis jeg vil ind til byen efter klokken 18 til og fra Sanderum.

Jeg har bil og bruger bilen netop af samme grund nu i total modsætning til årene forud. Bla for at komme til byorkestrets mange og gode koncerter.

Det er muligt at antallet af passagerer ikke var så stor på bussen ud til Sanderum om aftenen. Men til gengæld betyder det, at Odense Kommune nu direkte opfordrer til privat, ikke kollektiv trafik. Fuldstændigt i modstrid med planes tanker.

Jeg er udmærket klar over, at Kommunen tilbyder mulighed for teletaxa fra Odense Zoo, men det er ærligt talt en meget dårlig erstatning for en kontinuerlig busdrift. Her tænker jeg på at Teletaxa skal planlægges og bestilles i forvejen, hvilket ikke altid fungerer.

Letbanen bliver ingen løsning for mit kvarter, Odense sydvest.

Altså vil jeg kraftig opfordre til, at når Fyn vil fremme den kollektive trafik igen at gennemføre busdrift med timedrift til Sanderum om aftenen, både på hverdage og i weekender. Pengene dertil kan snildt findes ved at afskaffe de fuldstændigt overflødige gratis busruter i bymidten samt herudover at nedlægge samtlige buslinjer, der kører i samme strækninger som den nye Letbane.

Faktisk giver den nye, fine Letbane jo kommunen mulighed for at nedlægge alle buslinjer, der mere eller mindre kører på samme strækninger og kraftigt opgradere busdriften på de øvrige strækninger udenfor Letbanens kørselsområde, blandt andet strækningen der gennemkører Odense fra sydvestlig til nordøstlig retning. I modsat fald bliver Letbanen jo meningsløs og dens økonomi elendig.

Johan A. Wallin
Fædresmindevej 54
5250 Odense SV

nielsenlone@dsa-net.dk

29.04.2022.

Kommentar til trafikplan.

Da jeg har udfordringer med min mobilitet og kun kan gå korte distancer, blev jeg jo rigtig glad, da jeg læste trafikplanens afsnit 03/4 om tilgængelighed - fysiske og psykiske udfordringer.

Formålet for Fynbus er "at fastholde og udbygge sin position som handicapvenligt trafikselskab og vil løbende sikre en bedre tilgængelighed for alle typer af kunder i den kollektive trafik".

Og der er anført en handlingsplan for øget tilgængelighed, som jeg ikke behøver at gentage her, da den kendes af alle parter.

Jeg bor i Dalum/Sanderum området i Odense og har hidtil haft et par hundrede meter til et busstoppested - og kunne køre med denne direkte ind til banegården / hovedbiblioteket / borgerservice mv.

Jeg ser nu alle jeres fine og flotte ord om tilgængelig omsat til, at jeg fremover vil få mindst 800 meter til nærmeste stoppested (Faaborgvej). En gangdistance, som jeg slet ikke vil kunne klare.

Hvordan kan det hænge sammen med jeres trafikplan, at brugere med mobilitetsudfordringer fremover bliver udelukket fra at bruge offentlig transport pga. afstand til stoppested.

Jeg har set, at rigtig mange andre fra dette boligområde har haft bemærkninger til trafikplanen - bemærkninger som jeg er helt enige i - jeg ønsker blot at tilføje denne dimension om manglende sammenhæng med trafikplanens formål om tilgængelighed og den realitet, vi præsenteres for i køreplanen.

Venlig hilsen
Lone Nielsen

Birte Rasmussen lilleb@cdnet.dk

02.05.2022.

Til Fynbus.

Kunne man ikke tilpasse buskørslen fra Rudkøbing til Svendborg, så den passede med toget til Odense? I hverdag er bussen inde minuttal 30 og toget kører minuttal 31, så man kan ikke nå toget og skal vente en halv time og om søndagen er bussen inde minuttal 31 og toget kører først minuttal 03.

med venlig hilsen

Birte Rasmussen

Anne Jensen anne.q.jensen@gmail.com

04.05.2022.

Til Fynbus

To kommentarer:

1:

Der er planen at bus fra Sanderum skal gå ad Ellerkærvej og Dalumgaards Alle. Den plan må være lavet af nogle, der ikke kender området og heller ikke har prøvet at køre ad Dalumgaards allé i en bus.

På Ellerkærvej (hvor der i øvrigt også allerede inden høringen er afsluttet, er opsat stoppesteder, hvilket ikke skaber tillid til høringens seriøsitet) kan det vel gå. Vejen er bredere og mindre trafikeret.

Men på Dalumgaards allé hænger det slet ikke sammen! Jeg vil opfordre Fynbus til at køre turen i bus! På vejen vil I så møde:

- kørsel med hestetrailer
- af og til heste med rytter
- børn og forældre på vej til rideskolen

- børn og forældre på vej til børnehaven
- børn der krydser vejen på vejen fra og til stadion og mellem stadion og fodboldbanerne øverst på Dalumgårds allé.
- parkerede biler så to biler ikke kan passere hinanden
- Desuden tre bump som endelig for nogle år siden kom op på grund af for megen og for hurtig trafik.
- Og endelig en allé, der nu er groet til efter at elmetræerne for nogle år siden måtte fældes.

Har nogen overhovedet prøvet om to busser kan passere hinanden? Eller om de kan køre under træerne uden at de skal kappes? Eller hvor mange gange man skal stoppe under kørsel på grund af parkerede biler, når to biler ikke kan passere hinanden?

2: Det hedder i trafikplanen:

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.

Jeg bruger bussen som en der arbejder i Kbh. og bor i Fruens Bøge og nogle dage i Kbh. Det er jo herligt, at det kun tager cirka 1 t og 10 min med ICL til København, men utroligt at man i Odense skal hjemmefra cirka en time før for at komme de fire km. til banegården! Ja faktisk er det helt grotesk!

Det svinger lidt afhængigt af tidspunkt.

Eksempel: I mandags skulle jeg for at komme med ICL kl. 12.53, tage bussen fra Fruens Bøge allé kl. 11.48, alternativt gå til Fruens Bøge station og tage toget kl. 12.09. Begge med samme ankomst!! kl. 12.15, dvs. 38 minutters ventetid før toget gik!!

Den anden vej tager bussen 33 minutter, når ICL ankommer fra Kbh.

Samtidig standser Svendborgtoget, der ellers passer (går 6 min. efter togets ankomst), netop ikke (mere) på Fruens Bøge station!

Hvor mange taxa'er tror I det bliver til, selvom målet er brug af kollektiv trafik?

Hvis der kommer en ny bus er 'tilbudet' så, at jeg kan tage først bussen til Hjallelse og derefter letbanen 18!! stop til Odense Station. Det kommer jo ikke til at ske.

Hvad rute 85 fra Højby giver af forbedringer, er svært at gennemskue. Jeg krydser fingre.

Da min datter for nogle år siden flyttede til Aalborg var hun himmefalden over, at bustrafikken der fungerer! Som hun sagde: Jeg behøver ikke engang kigge på busplanen, der kommer jævnlige bus.

Dalum/Skt Klemens har i mange år været dårligt serviceret og inden jeg startede med at arbejde i Kbh. brugte jeg derfor ALDRIG bussen. Nu gør jeg af nød, men undrer mig ikke mere over, at den oftest kører halvtom...

Med venlig hilsen

Anne Jensen

Thomas Skov Jensen thomasskov79@gmail.com

05.05.2022.

Nu hvor man gerne vil lægge all ruterne gennem Vollsmose til at køre af Risingsvej er det virkelig uheldigt at der endnu ikke er lavet et stoppested ved Fyrreparken. Det vil sige at beboere i Fyrreparken fremover kan få op mod 750 m til nærmeste stoppested. Et stoppested ved Fyrreparken vil også lette adgangen til centeret, bibliotek osv.

mvh

--

Thomas Skov Jensen
Lærkeparken 148, [st.tv.](#)
5240 Odense NØ
Tlf: +4522781117

Poul Søren Kjærsgaard psk.4h.dk@gmail.com

23.05.2022.

Fynbus

Undertegnede har modtaget en mail 22-3-2022 med opfordring til at kommentere den fremlagte trafikplan for 2022-25.

Jeg har følgende kommentarer.

1)

Selve planen med kapitel 01 - 04 er stort uden indhold, når det gælder konkrete oplysninger om, hvilke ruter der bibeholdes, omlægges, får nye navne mv.

Planen bør selvfølgelig gøres konkret.

2)

Man skal i stedet bruge netstedet rejsiodense.dk for at finde lidt mere konkrete oplysninger.

Her kan man se, at planen indeholder bibeholdelse af en rute via Dalum, Bellinge og Brændekilde <https://www.rejsiodense.dk/ruter/dalum-bellinge-og-braendekilde>

Det er i sig selv tilfredsstillende. At ruten tildeles nye numre, forekommer helt ubegrundet og egentlig overflødig.

Også på det netsted mangler der konkrete oplysninger om køreplaner og køretider.

3) Det er således uklart, om der sker forbedringer af den nuværende køreplan https://www.fynbus.dk/tavleinfo/RutePlan/GetRuteplan?filnavn=1625067067_FynBus_Odense_5_1-53_121519_kalender010521%20FINAL-a.pdf

I den er det fortsat sådan, at eftermiddagsafgange fra Brændekilde mod centrum/Odense skal findes i afsnittet om køreplan Agedrup mod centrum/Odense. Det forekommer ikke just logisk.

Det er også sådan, at eftermiddagsafgange fra Brændekilde mod centrum/Odense indebærer et ca. 10 min stop ved Rasmus Rask-skolen. Det forekommer ikke just fremmende for brug af kollektiv trafik, idet det betyder, at en transport fra Brændekilde mod Odense kan vare mellem 45 og 60 minutter.

Endelig er det sådan, at formiddagsafgange fra Odense mod Brændekilde heller ikke er angivet i planen, ligesom det ikke er fremmende, at der er indlagt ca. 10 min ventetid ved Rasmus Rask-skolen, i retning Odense/centrum mod Brændekilde.

Der ses frem til forbedringer på de nævnte områder.

Køreplan

Her og nu:

En køreplan der er enkel (timedrift) – i videst muligt omfang med samme afgang-/ankomsttidspunkter og logisk

En køreplan der er udtømmende – som viser **alle** afgange/ankomster.

En køreplan, som ikke har lange stop ved Rasmus Rask-skolen (se ndf.)

Kørsel uden dublerede ankomster, fx at to busser ankommer fra Bellinge/Rasmus Rask-skolen til Brændekilde – den ene for at sætte af/den anden for at samle op.

En køreplan, hvor forbindelsen til/betjeningen af Brændekilde ikke virker som en 'blindtarm', jf. ovennævnte eksempler.

Rute

På sigt er der brug for følgende køreplansomlægninger:

Overvejelser om en 'ringrute' med forbindelse/koordinering med tog i Holmstrup

Overvejelser om en 'ringrute' Blommenslyst-Ravnebjerg-Holmstrup-Brændekilde-Bellinge og videre mod det kommende, nye OUH.

Med venlig hilsen

Poul Søren Kjærsgaard
Helleløkken 4H - Brændekilde
5250 Odense SV
tlf. 25763699 (mobil)

lisedalsgaard13@gmail.com

27.05.2022.

Kære Fynbus

Som beboer i Sanderum har jeg med stor forundring og bestyrtelse sat mig ind i Trafikplan 2022-25.

På et tidspunkt hvor Odense Kommune planlægger, hvordan man kan nå frem til klimaneutralitet i 2030 og lægger op til, at der skal ske en bevægelse fra individuel fossil trafik til kollektiv grøn trafik, så vælger Fynbus at afskære os beboere i Sanderum fra den direkte busforbindelse, både til OUH og til Odense Banegård.

Med andre ord understøtter man en bevægelse fra kollektiv trafik til bil. Det gør man, til trods for at man i Trafikplanen hævder at ville det modsatte.

Jeg er pensionist, og jeg er stadig meget glad for at cykle, men jeg er også opmærksom på, at der kommer en dag, hvor dette ikke er muligt.

Jeg bakker helhjertet op om Odense Kommunes ambitiøse klimahandleplan, og jeg er helt med på, at vi i langt højere grad skal bruge kollektiv trafik, men så er det også nødvendigt, at dette er praktisk muligt.

Som ældre har vi stadig behov for at være socialt og kulturelt aktive, så holder vi os lettere raske og synker ikke ned i mismod.

Derfor kære Fynbus: Fratag os ikke muligheden for at handle ansvarligt i forhold til Klimaet. Lad os fortsat kunne tage bussen – og gerne med langt flere afgangene end vi kan i dag.

Med venlig hilsen

Lise Dalsgaard

Anne Maries Alle 42

5250 Odense SV

Mobil nr. 23727644

eric@sol.dk

31.05.2022.

Hej Fynbus,

En kort kommentar fra en, som bor i nærheden af linie 141's rute gennem Odense S.

Vær opmærksom på nye erhvervsområder i den nye trafikplan.

Helt specifikt står det nye robotcampus snart klar på hjørnet af Volderslevvej og Energivej:

<https://fyens.dk/artikel/fynske-robotfirmaer-bygger-sammen-gigantisk-robothub-skal-trække-internationale-talenter-til>

Byggeriet er ved at skyde i vejret, men der er ikke et busstoppested i nærheden ude på Volderslevvej.

Hvis I vil lokke de mange kommende studerende og ansatte over i den kollektive trafik, er et stoppested her et godt sted at starte.

Bind natbusserne bedre sammen.

Der kører natbusser Odense-Faaborg på rute 141. Men der kører som bekendt ingen direkte natbusser Odense-Svendborg. Hvis de eksisterende natbusser Odense-Nyborg, Nyborg-Svendborg, og Svendborg-Faaborg blev kørt af den samme bus, kunne man lave en "ring-natlinie". Selv om køretiden ville blive lang, ville man kunne komme hjem mellem Svendborg og Odense med bussen.

Med venlig hilsen

Eric Larsen, Lindvedhave 21, 5260 Odense S.

BILAG: FORSLAG TIL TILPASNINGER AF VISSE REGIONALE RUTER

BAGGRUND

Det er aftalt at der skal gennemføres en besparelse på de regionale ruter på 6 mio. kr., og at kommunerne skal overtage finansieringen af nogle af de regionalt finansierede afgang for 3 mio. kr.

FynBus har set på en model for udmøntningen af aftalen:

1. Afgange på hverdage reduceres med 4 mio. kr.
2. Afgange i weekenden reduceres med 2 mio. kr.
3. Kommunerne overtager finansieringen af weekend-kørsel for 3 mio. kr.

Modellen er illustreret nedenfor, hvor figurene viser afgang på hverdage og weekenddage for ruterne:

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

De grønne afgang på hverdage fastholdes, finansieret af regionen.

De grønne afgang i weekenden fastholdes, finansieret af kommunerne.

De røde afgang på hverdage og i weekenden nedlægges.

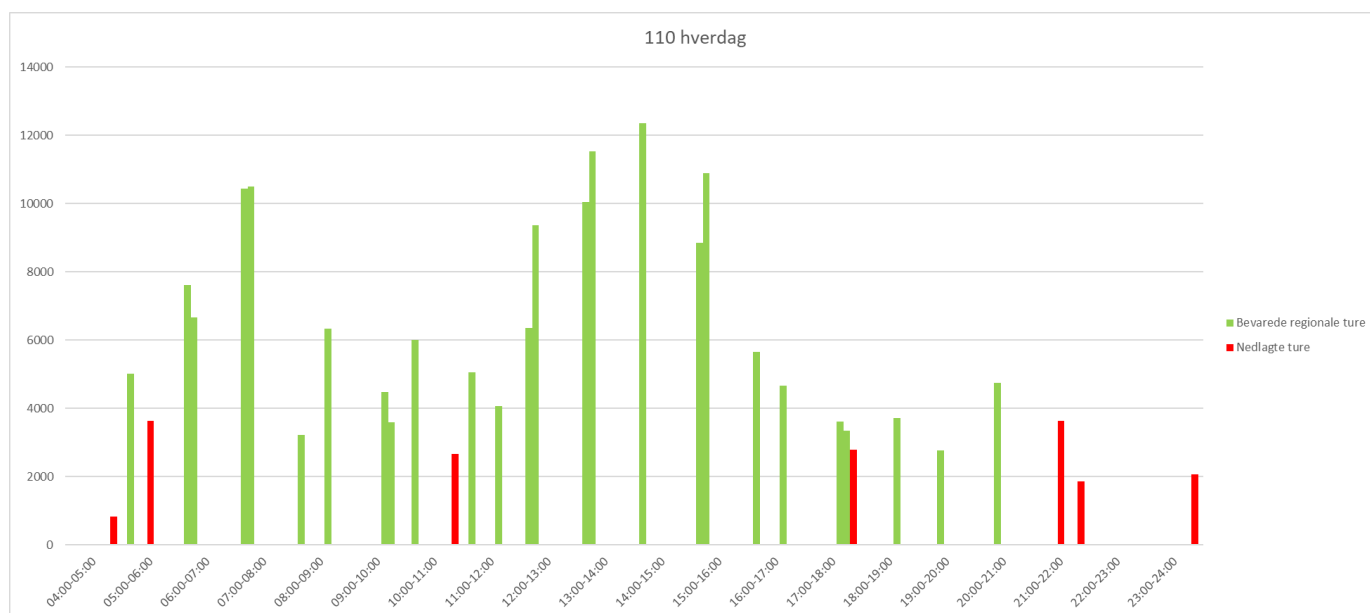
1. HVERDAG RUTE 110-111, 130-132 OG 920 (REGIONENS ANDEL)

Nedenstående figurer viser grønne afgang på hverdage, der fortsat finansieres af Region Syddanmark. De røde afgang giver en besparelse på 4,0 mio. kr. årligt på hverdage og vil ikke længere blive udført.

Rute 110

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 05:00-21:00 på hverdage.

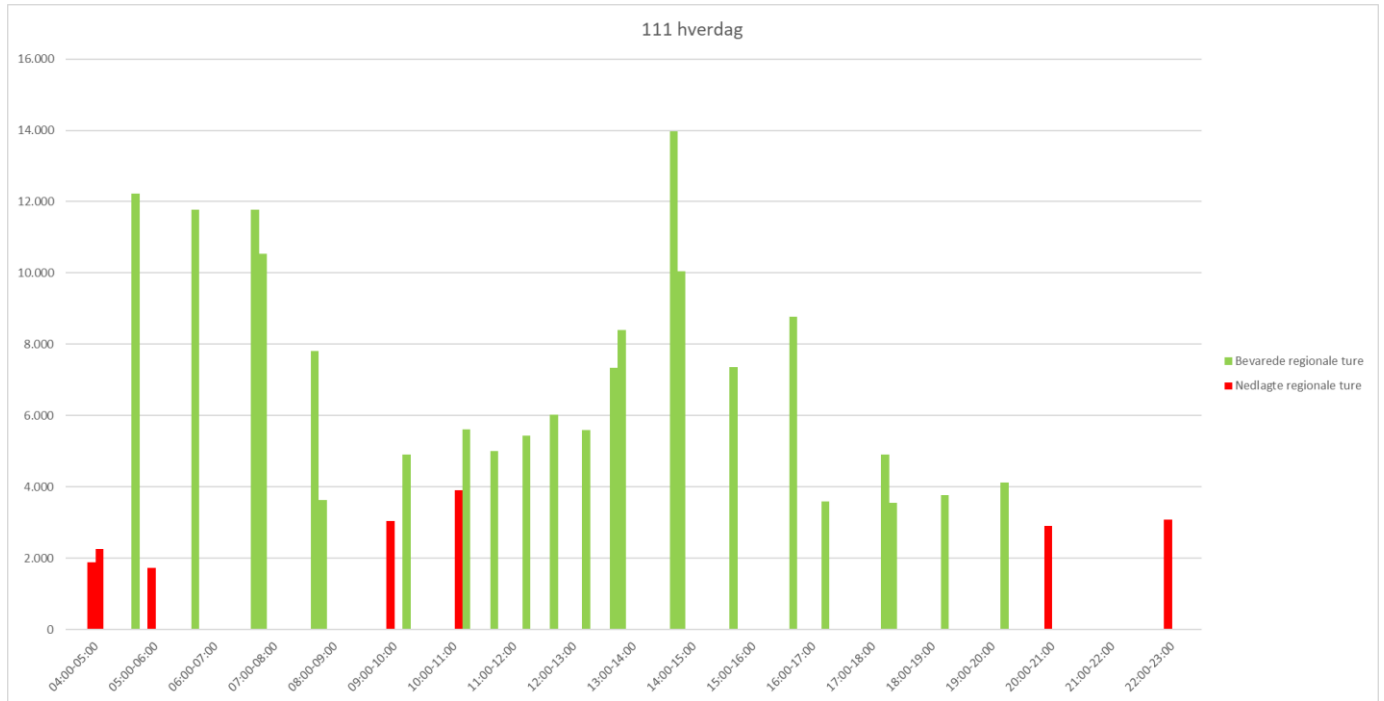
I alt 26 ture bevares på rute 110 på hverdage. 90 % af passagererne bibeholdes på hverdagsturene.



Rute 111

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 05:00-20:00 på hverdage.

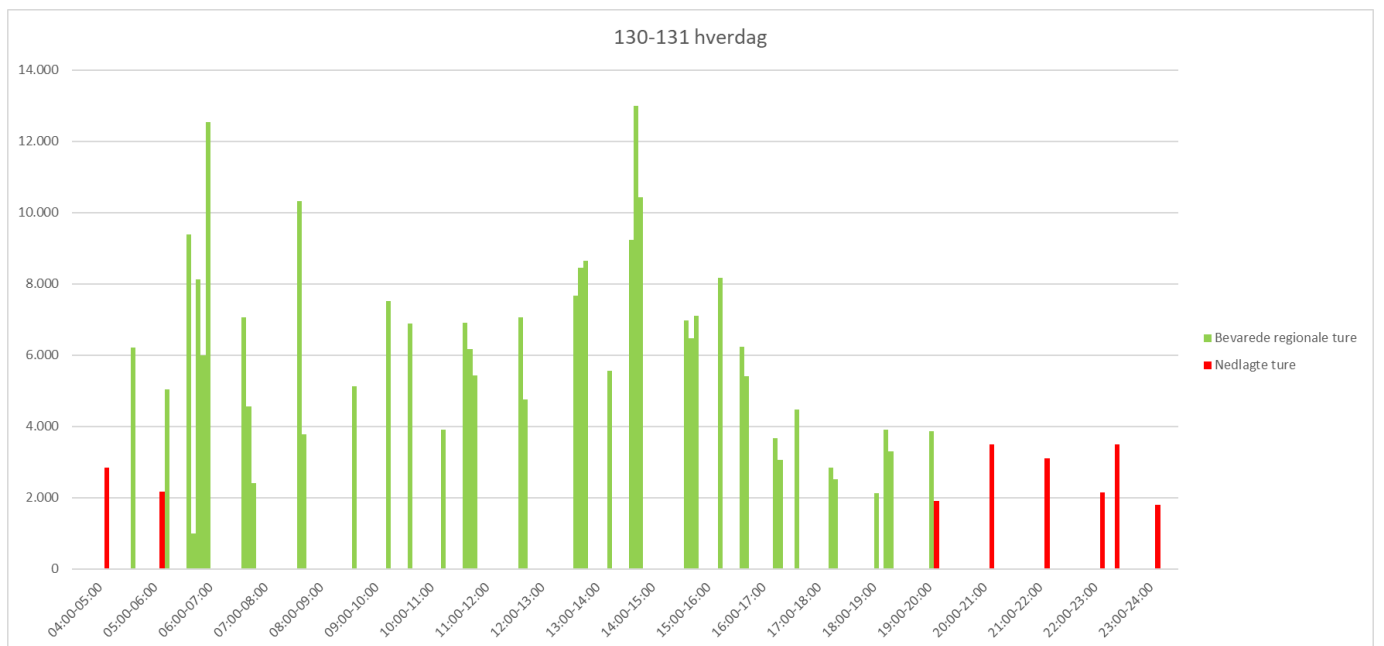
I alt 23 ture bevares på rute 111 på hverdage. 89 % af passagererne bibeholdes på hverdagsturene.



Rute 130-132

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 05:00-20:00 på hverdage.

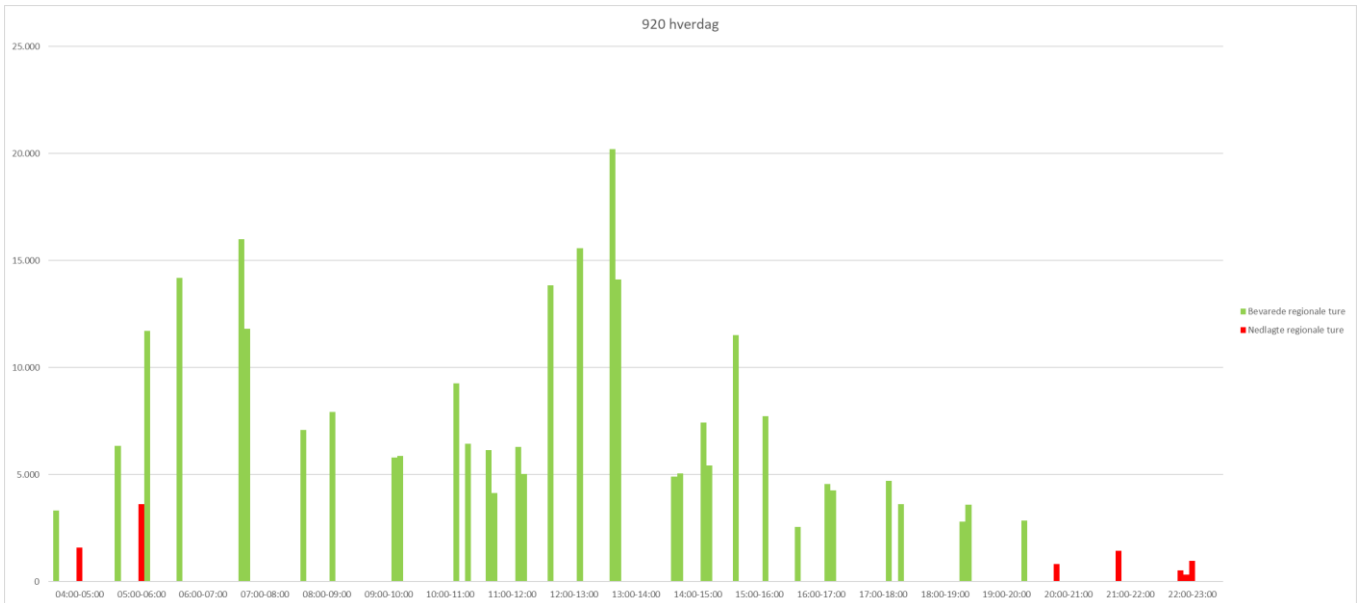
I alt 43 ture bevares på rute 130-132 på hverdage. 92 % af passagererne bibeholdes på hverdagsturene.



Rute 920

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 04:00-20:00 på hverdage

I alt 34 ture bevares på rute 920 på hverdage. 96 % af passagererne bibeholdes på hverdagsturene.



2. WEEKEND RUTE 110-111, 130-132 OG 920 (FÆLLESKOMMUNALE GENKØB)

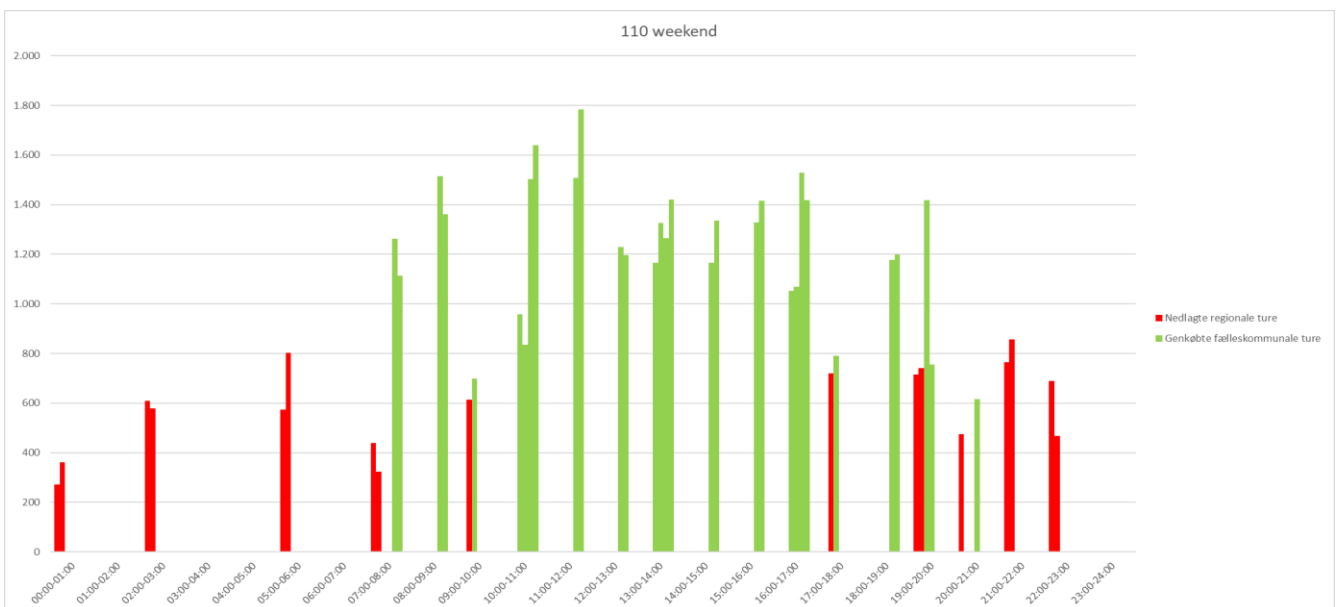
Nedenstående grønne afgang i weekenden viser forslag til fælleskommunale genkøb med en samlet nettoomkostning på 3,0 mio. kr.

Nedenstående røde afgang giver en årlig nettobesparselse på 2,0 mio. kr. i weekenden.

Rute 110

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 07:00-21:00 i weekenden.

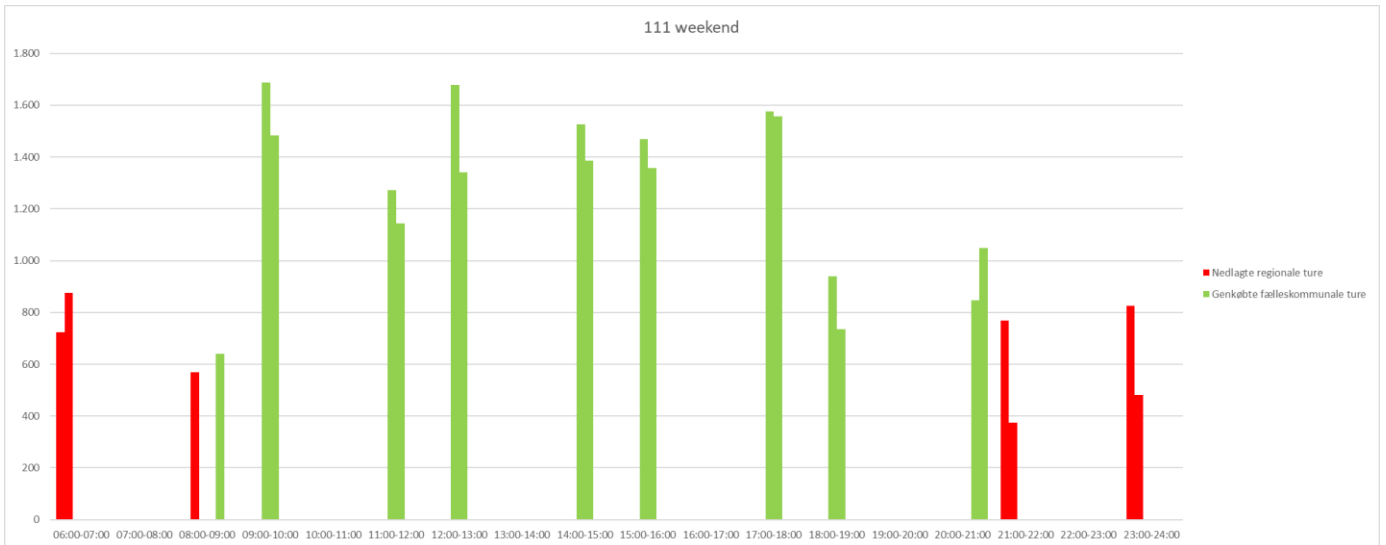
I alt 31 ture bevares på rute 110 i weekender. 74 % af passagererne bibeholdes på weekendturene.



Rute 111

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 08:00-21:00 i weekenden.

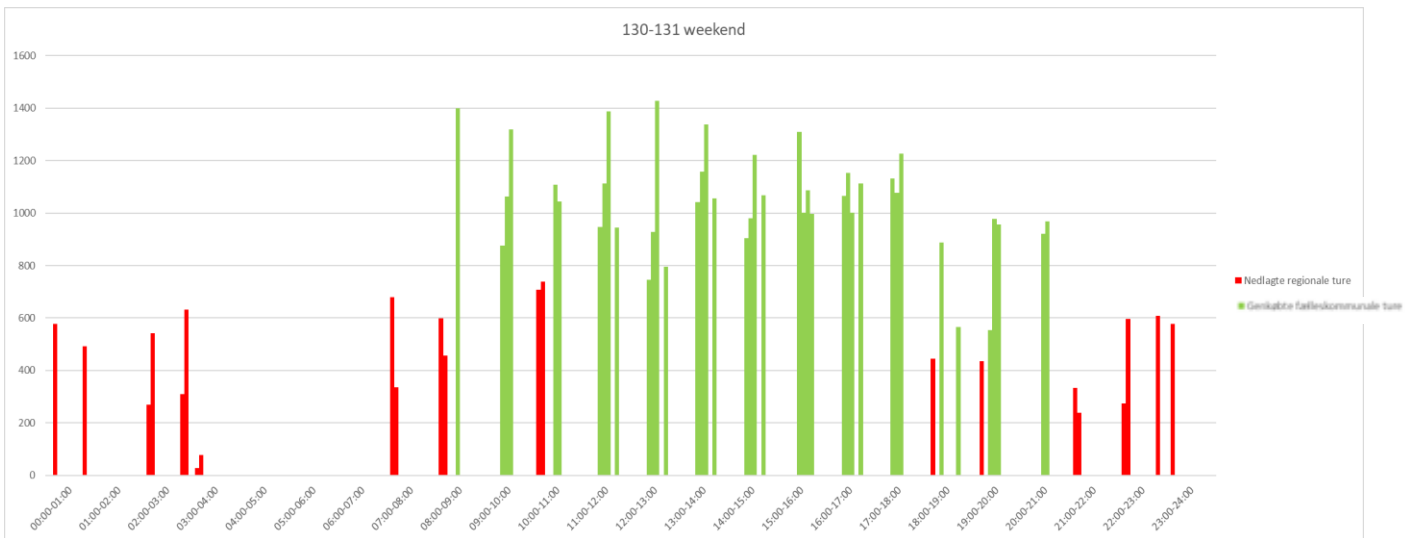
I alt 31 ture bevares på rute 111 i weekender. 89 % af passagererne bibeholdes på weekendturene.



Rute 130-132

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 08:00-21:00 i weekenden.

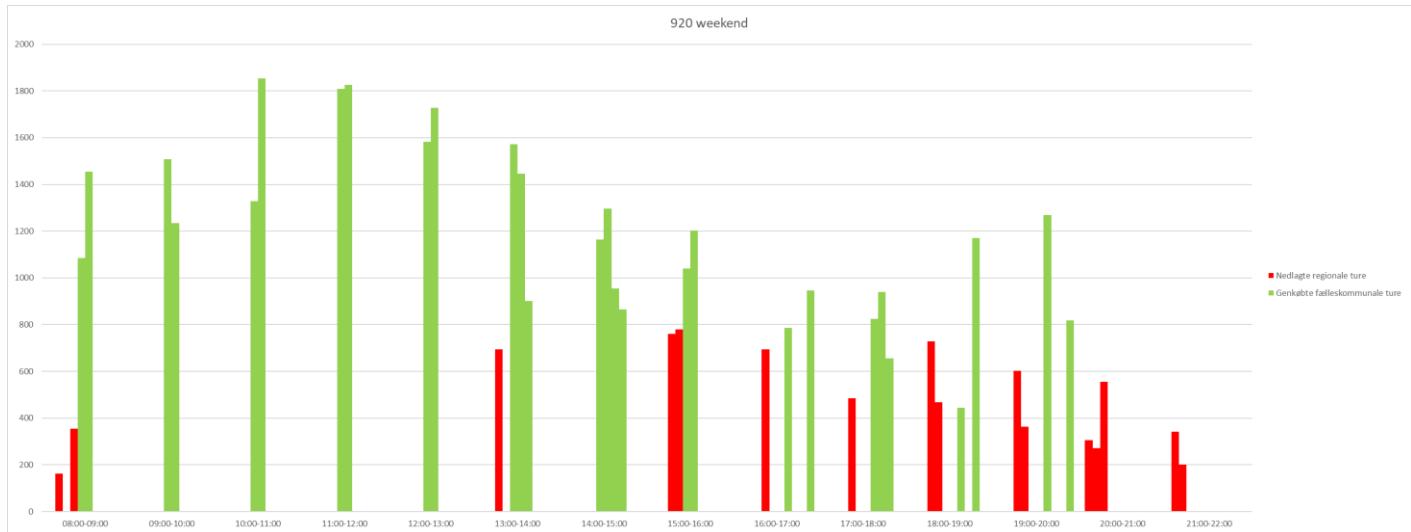
I alt 40 ture bevares på rute 130-132 i weekender. 76 % af passagererne bibeholdes på weekendturene.



Rute 920

Drift opretholdes i tidsrummet ca. 08:00-20:00 i weekenden

I alt 28 ture bevares på rute 920 i weekender. 77 % af passagererne bibeholdes på weekendturene.



3. ØKONOMISK OVERSLAG – FÆLLESKOMMUNALE RUTER – WEEKENDKØRSEL

FynBus har i dag en fast model for deling af indtægter og udgifter på fælleskommunale ruter. Princippet er at både indtægter og entreprenøromkostninger for de enkelte ruter fordeles efter antal køreplantimer i de enkelte kommuner.

Ovennævnte medfører følgende fordeling af kommunernes samlede nettoomkostning på 3,0 mio. kr. årligt:

Kommune	Procentandel	Årlig udgift
Faaborg-Midtfyn	32 %	960.000
Odense	25 %	750.000
Assens	23 %	690.000
Nyborg	17 %	510.000
Kerteminde	3 %	90.000
SUM	100 %	3.000.000

4. TIDSPLAN

For at sikre størst mulig økonomisk effekt i 2023 skal tilpasninger ske hurtigt i 2023 og senest 1. februar 2023. Det betyder at der er følgende tidsplan for processen:

Juni 2022:	Endelig aftale om finansiering af kommunalt bidrag
September 2022:	Endelig afklaring af model for kørsel
Oktober 2022:	Udarbejdelse af endelige køreplaner
November 2022:	Afl levering af endelige køreplaner til entreprenøren
Februar 2023:	Implementering af justeringer
Juni 2023:	Evaluering af tilpasninger
Januar 2024:	Eventuelle yderligere tilpasninger implementeres

BILAG: REGIONALE PRINCIPPER FOR KOLLEKTIV TRAFIK

BAGGRUND

Region Syddanmark vedtog i januar 2009 nye betjeningsprincipper for det regionale rutenet. Principperne tager udgangspunkt i at binde nærmere definerede rejsemål sammen, med så direkte en ruteføring som muligt. Principperne indebærer blandt andet at kystbyerne kun skulle forbindes med Odense med én rute, og at geografiske områder, der ligger uden for disse ruter som konsekvens heraf, skal betjenes af kommunalt finansieret kollektiv trafik.

Den 22. juni 2020 reviderede Regionsrådet principperne for den regionale kollektive trafik, og præciserede opgave- og ansvarsfordelingen mellem Region Syddanmark og de to trafikskaber Sydtrafik og FynBus. Regionen understregede, at sigtet med de nye principper var en forenkling og en præcisering, og ikke at der skulle ske ændringer i det eksisterende regionale busnet.

Rollefordeling mellem Region Syddanmark og trafikskaberne

Om rollefordelingen fastlægges følgende i Regionsrådets beslutning fra 2020:

Ifølge lov om trafikskaber har Region Syddanmark ansvaret for den regionale kollektive trafik i Syddanmark, inkl. finansiering, men i forhold til brugerne er det de regionale trafikskaber der står for den kollektive trafik. Der består dermed en arbejdsdeling mellem hhv. trafikskaberne og regionen. I forhold til den regionale kollektive trafik i Syddanmark er trafikskaberne Fynbus og Sydtrafiks rolle først og fremmest, ud fra de af regionen besluttede principper, at have ansvaret for at tilrettelægge og udføre den regionale kollektive trafik, så Region Syddanmark får så meget regional kollektiv trafik som mulig inden for den bevilligede økonomiske ramme.

De af regionsrådet besluttede justerede principper fastlægger trafikskabernes rammer for planlægning af bustrafikken, og det er trafikskabernes ansvar, at den regionale busbetjening lever op til principperne.

BETJENINGSPRINCIPPER

Om de generelle principper, der blev vedtaget d. 22. juni 2020 fastlægges følgende:

Region Syddanmarks hovedprincipper for den regionale bustrafik bygger først og fremmest på den række af betingelser for den regionale trafik, der er beskrevet i Lov om Trafikskaber. Regionens hovedprincipper som vedtaget den 22. juni 2020 i regionsrådet slår bl.a. fast, at:

- *Det er trafikskabernes opgave at fastlægge linjeføring, frekvens og stoppesteder samt at koordinere lokale og regionale ønsker.*
- *Regionale ruter skal forløbe på tværs af mindst en kommunegrænse.*
- *Regionale ruter må som udgangspunkt ikke køre parallelt med togbetjente strækninger. Regionale ruter kan dog supplere og øge frekvensen i togforbindelse, fx fra 2-times-frekvens til timesfrekvens.*
- *Regionale ruter skal forbinde byer/mål af regional betydning (nærmere defineret i principperne).*
- *Betjeningen af de definerede byer/mål skal som hovedregel ske til byens/målets centrale trafikterminal. Større arbejdspladser eller andre delmål med potentielt mange passagerer kan dog betjenes under vejs, men de regionale busser skal som udgangspunkt hurtigt frem til byens trafikterminal.*
- *Busser, der især tjener til at transportere uddannelsessøgende fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne kan søge direkte mod uddannelsesinstitutionerne og kan herefter evt. køre videre mod trafikterminalen.*

REGIONENS FORVENTNINGER TIL TRAFIKSELSKABERNE

Ud over hovedprincipperne har regionsrådet under de regionale principper for busstrafik også udtrykt nogle forventninger til trafiksekskaberne:

- At trafiksekskaberne arbejder aktivt og rettidigt med og for den grønne omstilling.
- At betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet.
- At betjeningen sker ud fra et princip om få stop – hurtigt frem, dog således at stop på ruten og begrænset omvejskørsel er acceptabel, hvis det samlet set bidrager til en øget passagervolumen.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommunale ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgang, mindre omveje mv.) som en del af den regionale betjening.
- At der sker en samtænkning med andre mobilitetstilbud. Hermed forstås fx andre og nye mobilitetstilbud som forskellige typer flextrafik, men der kan også være tale om samkørsel, delebiler, delecycler mv.

BYER AF REGIONAL BETYDNING

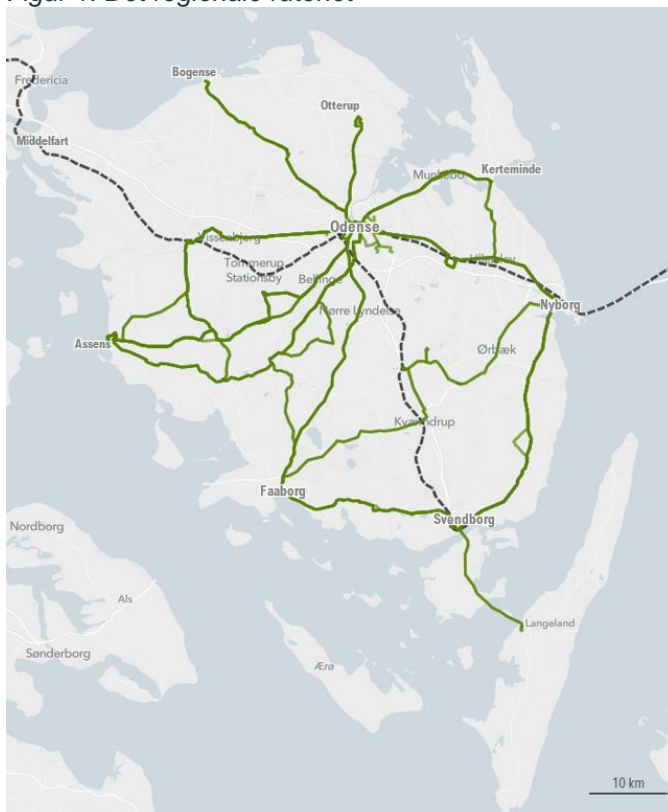
Betingelsen om at de regionale ruter skal forbinde byer af regional betydning fortolkes således af Region Syddanmark:

Byer på mere end 5.000 indbyggere er byer af regional betydning. Dog anses den største by i kommuner uden byer af denne størrelse også som en by af regional betydning. I øvrigt vil hovedparten af byer på 3.000-5.000 indbyggere ligge på forbindelser mellem ovennævnte byer, og vil således uden videre kunne betjenes.

TILBLIVELSEN AF DET NUVÆRENDE RUTENET

Med baggrund i de regionale principper ser det regionale rutenet i dag ud som i figur 1 (togstrækninger er markeret med stiplede linje).

Figur 1: Det regionale rutenet



Byer der forbindes direkte i dag:

- Kerteminde (6.000 indbyggere) og Odense er betjent af rute 151
- Kerteminde og Nyborg (17.400 indbyggere) er betjent af rute 920
- Nyborg og Svendborg (27.000 indbyggere) er betjent af rute 930/32
- Svendborg og Rudkøbing (4.530 indbyggere) er betjent af rute 930. Rudkøbing betjenes da det er den største by i Langeland Kommune.
- Svendborg og Odense er forbundet med Svendborgbanen.
- Svendborg og Faaborg (6.900 indbyggere) er betjent af rute 931.
- Faaborg og Odense er betjent af rute 111 og rute 141
- Faaborg og Assens (6.100 indbyggere). Byerne er ikke forbundet med en direkte rute.
- Assens og Middelfart (15.986 indbyggere) er alene forbundet med en uddannelsesrute.
- Assens og Odense er forbundet af ruterne 110, 130-132 og 151
- Middelfart og Odense er forbundet af jernbanen.
- Middelfart og Bogense (3.976 indbyggere) er alene forbundet af en uddannelsesrute.
- Bogense (3.976 indbyggere)/Søndersø (3.319 indbyggere) og Odense er betjent af rute 191.
- Otterup (5.227 indbyggere) og Odense er betjent af rute 140.

Det ses, at de nævnte forbindelser sker i overensstemmelse med Region Syddanmarks overordnede principper, dog således at Bogense har regionale busforbindelser selvom Otterup nu er den største by i Nordfyns Kommune. Bogense var dog i de oprindelige principper specifikt udpeget som regionalt rejsemål. Assens og Middelfart forbindes af en uddannelsesrute selvom byerne kan forbindes af en fuldt udbygget rute i henhold til principperne. Faaborg og Assens er ikke forbundet af direkte rute, men Faaborg er forbundet direkte med Glamsbjerg via en uddannelsesrute.

Region Syddanmark udfører regional uddannelseskørsel på Langeland på strækningen Svendborg-Rudkøbing-Lohals/Bagenkop, hvortil Langeland Kommune tilkøber lokale ture på Langeland

I 2009 blev på baggrund af regionens principper for regional buskørsel defineret følgende kategorier af regionale ruter i FynBus' område:

- Regionale basisruter
 - Ruter inden for de regionale principper
- Regionale pendlerruter
 - Ruter udenfor de regionale principper. Forudsætter, at der er et regionalt kørselsbehov på tværs af kommunegrænser mellem regionale rejsemål med uddannelseskørsel og erhvervsPendling, og at ruten har en selvfinansiering på mindst 50 %
- Regionale udkantsruter, senere defineret som uddannelsesruter
 - Ruter på tværs af kommunegrænser, der ikke opfylder krav til 50% selvfinansiering, men som anses for vigtige for at afhjælpe skævheder i forhold til betjening af uddannelsesinstitutioner

Tabel 1 viser fordelingen af strækninger på de enkelte rutetyper.

Tabel 1: Kategorisering af regionale busstrækninger i henhold til regionale principper 2009

Basisruter	Pendlerruter	Udkantsruter
Odense-Søndersø-Bogense	Nyborg-Langeskov-Odense	Morud-Odense
Bøjden-Faaborg-Odense	Assens/Faaborg-Nr. Broby-Odense	Odense-Ørbæk
Odense-Otterup	Nyborg-Ringe-Faaborg	Faaborg-Glamsbjerg
Assens-Glamsbjerg-Odense	Kerteminde-Nyborg	Otterup-Vissenbjerg
Odense-Munkebo-Kerteminde	Assens-Aarup-Vissenbjerg-Odense	Vissenbjerg-Middelfart
Langeskov-Odense	Assens-Middelfart	Lohals-Svendborg
Faaborg-Svendborg	Bogense-Middelfart	Bagenkop-Svendborg
Svendborg-Nyborg		
Svendborg-Rudkøbing-Spødsbjerg		

I 2011 blev gennemført en besparelse på 34% af den regionale buskørsel. Besparelsen blev gennemført, da der allerede fra 2009 var et væsentligt merforbrug, i forhold til Region Syddanmarks budgetramme.

I forbindelse med besparelsen besluttede Region Syddanmark, at pendlerruterne Assens-Middelfart (rute 825), Bogense-Middelfart (rute 826), Lohals-Svendborg (rute 912) og Bagenkop-Svendborg (rute 913) skulle fortsætte som uddannelsesruter, med det primære formål at betjene ungdomsuddannelser. Kommunerne blev tilbudt at betale for de afgangse som blev nedlagt (typisk aften og weekend). Kun Langeland Kommune ønskede at tilkøbe afgangse, og Langeland Kommune betaler i dag for aften- og weekendkørsel. Rute 825 og rute 826 er således alene uddannelsesruter.

Kommunerne etablerede i forbindelse med besparelserne følgende fælleskommunale ruter:

- Rute 161/162 på strækningen Svendborg-Ørbæk-Ferritslev-Odense (Svendborg, Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Odense kommuner).
- Rute 885 på strækningen Kerteminde-Langeskov-Odense (Kerteminde og Odense Kommuner).
- Rute 123 på strækningen Hårslev-Odense (Nordfyns og Odense kommuner).
- Rute 268 på strækningen Haarby-Glamsbjerg-Vissenbjerg-Søndersø (Assens Kommune og RSD uddannelsesrute).

Med den gennemførte reduktion blev der bragt balance i økonomien, og der var samtidig mulighed for at videreføre nogle pendlerruter i fuldt omfang. Forudsætningen herfor var, dels at der var plads til det inden for rammen, og at selvfinansierungsgraden var mindst 50 %. Det drejede sig konkret om disse pendlerruter

- Rute 110/111 (Assens/Faaborg-Nr. Broby-Odense)
- Rute 130/131 (Assens-Aarup-Vissenbjerg-Odense)
- Rute 920 (Kerteminde-Nyborg-Ringe-Faaborg)

På trods af besparelsen var der vækst i det regionale passagertal i perioden frem til 2015. Siden 2016 har der imidlertid været et over gennemsnitligt passagertab, som primært har fundet sted i Odense Kommune, hvor de regionale busser også fungerer som bybusser.

Ruterne 110/111, 130/131 og 920 havde i 2019, som de eneste regionalt finansierede ruter, en selvfinansierungsgrad på under 50 %.

ÅRSBERE- G- E- N- 2021



161 God jul

FYNBUS

FYNBUS

INDHOLD

03 FORORD

**04 TRAFIKSELSKABET OG
ORGANISATIONEN**

05 BESTYRELSEN

06 2021 KORT FORTALT

18 KUNDETILFREDSHED

20 GRØN OMSTILLING

24 GRØNT REGNSKAB

26 ÅRETS DANS MED CORONA

34 ÅRSREGNSKAB

38 ÅRET DER KOMMER

FORORD

Det var ikke just optimisme, der prægede starten af 2021. Covid-19 rasede nemlig stadig ved overgangen til det nye år. Nye restriktioner kom til, mens andre blev forlænget. Faktisk skulle vi et pænt stykke ind i 2021 før tingene begyndte at lette, og situationen kom også til at præge den kollektive trafik. Allerede i 2020 stod det klart, at der ville være udfordringer nok at tage fat på.

Først og fremmest skulle 2021 forhåbentlig blive året, hvor kunderne skulle tilbage til busserne og til noget, der bare mindede om den hverdag, vi forlod i marts året før. Det var også i 2021, at der skulle tages afgørende skridt i forhold til den grønne omstilling. Ikke at arbejdet havde været sat i stå i 2020, tværtimod var der foregået temmelig meget på dette område imellem FynBus, kommunerne og Region Syddanmark, men det var i 2021 at de afgørende søm skulle slås i, i forhold til bestræbelserne på grøn omstilling gennem fælles udbud af busflåden. Det var også i 2021, at FynBus håbede på, at nogle de af projekter og tiltag, der var blevet sat på pause i det foregående år, endeligt kunne iværksættes. I starten af året stod FynBus' personale utålmodigt klar i startboksene og ventede på, at Covid-19-begrænsningerne ville blive ophevet, og man kunne komme i gang med arbejdet med at gøre det nemt og grønt at benytte den kollektive trafik.

Blandt andet lå der en klar plan for, hvordan kunderne skulle vindes tilbage til sæderne i busserne. Grundlæggende set handlede det i første omgang om at genskabe den tryghed i busserne, som der var blevet skabt usikkerhed om, mens Covid-19 rasede på sit højeste, dernæst at udbrede budskabet om at den kollektive trafik var tilbage i fuld drift. Når det basale var på plads, skulle det kollektive trafiktilbud markedsføres inkl. nye billetprodukter, der var tilpasset den nye virkelighed og ønsket om fleksibilitet afledt af en ny måde at gå på arbejde på. På den lange bane ville det være nye trafikløsninger som f.eks. Letbanen i Odense kombineret med grøn omstilling og en ny adfærd som følge af klimadagsordenen, der skulle sikre nye kunder til den kollektive trafik, og dermed ikke bare status quo i forhold til tiden før Covid-19, men også nye kunder og flere kunder, så den negative spiral kunne blive brudt.

I starten af foråret, helt præcist i marts, var det som om tingene begyndte at lette. Folk begyndte at vende tilbage til arbejdspladserne, og skoleeleverne kunne også begynde at vende tilbage, om end ikke i fuldt omfang, men nok til at der igen blev brug for busserne til at køre folk mellem hjem og arbejde eller uddannelse. Vi skulle dog helt frem til august, før de sidste passagerbegrænsninger i busserne blev ophævet, og efter sommerferien var det som om Covid-19 næsten var helt glemt. Men... Som alle ved, var 2021 IKKE året, hvor vi sagde farvel til Covid-19. I det sene efterår var den gal igen, og i december vendte mange restriktioner tilbage med fuld styrke. Også det kom til at sætte sit præg på FynBus.

Overordnet har tilstedeværelsen af endnu et Covid-19-år haft stor betydning for FynBus, ikke mindst på passagersiden. I 2021 oplevede FynBus en passagertilbagegang på 38 % i forhold til 2019 og på 5 % i forhold til 2020. Den væsentligste årsag hertil var påvirkningen fra Covid-19. Det vurderes, at fra 2019 til 2021 har Covid-19 medført en samlet passagertilbagegang for enkeltbilletter inkl. mobilbilletter på 43 %, rejsekort classic på 28 %, pendlerkort 39 % og Ungdomskort med 50 %.

Den opmærksomme læser vil dog, efter endt læsning af årsberetningen, alligevel kunne konstatere, at det hele ikke er gået op i Covid-19. FynBus kan endnu engang præsentere et travlt og aktivt år, hvor der er blevet arbejdet seriøst med en lang række aktiviteter, der alle har haft til formål at understøtte ønsket om, at det skal være både nemt og grønt at køre med FynBus.

I slutningen af 2020 vedtog bestyrelsen en ny 3-årig strategi for FynBus, der fokuserer på mobilitet, flere kunder og grøn omstilling, og der er blevet arbejdet grundigt med alle tre fokusområder i 2021, hvilket årsberetningen tydeligt dokumenterer.

I stil med tidligere år tager årsberetningen læseren igennem de store og små begivenheder, som tilsammen kom til at kendetegne 2021. Ved udgangen af 2021 vil året blive husket for, at der til trods for pandemiens tilstedeværelse, også var plads til både fremsyn og optimisme.





TRAFIKSELSKABET OG ORGANISATIONEN

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

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

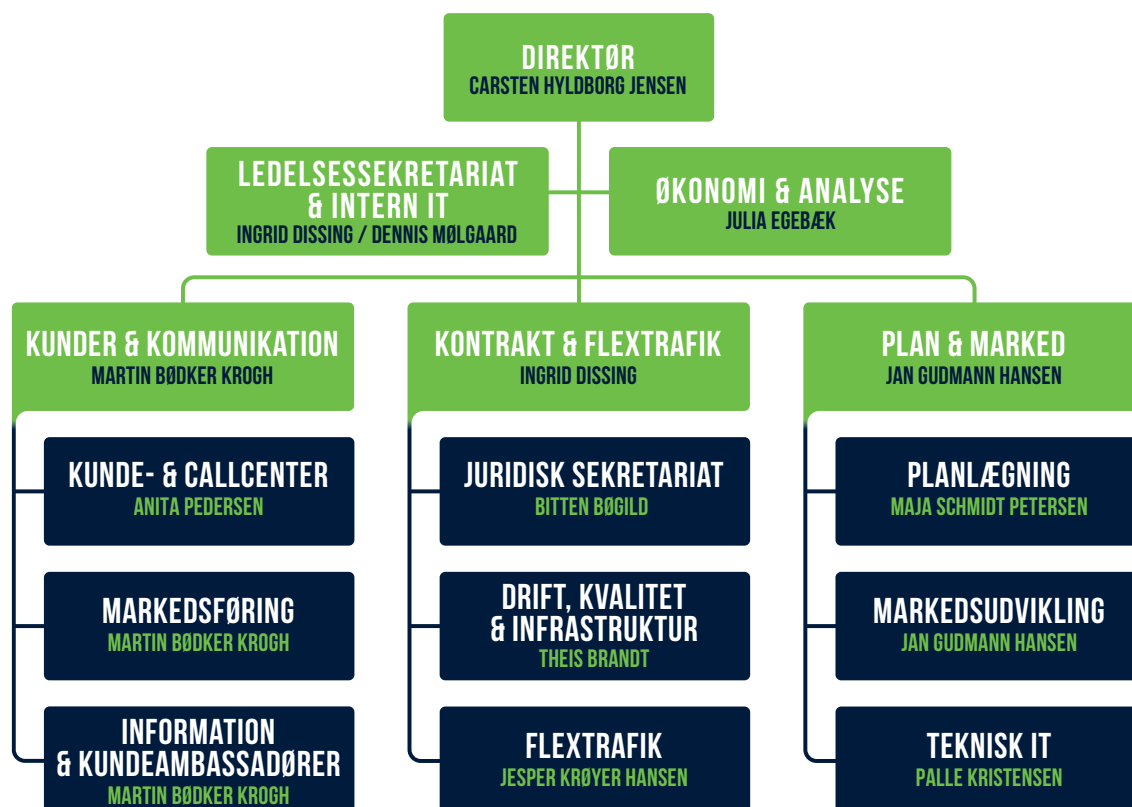
Det er regionen og kommunerne, der ejer FynBus. Ejerne beslutter rammerne for, hvordan busserne skal køre. FynBus rådgiver ejerne om, hvordan buskørslen kan planlægges bedst muligt og laver køreplanerne.

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

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

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

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



BESTYRELSEN



MORTEN ANDERSEN (V)
NORDFYNS KOMMUNE
FORMAND



KIM JOHANSEN (A)
REGION SYDDANMARK
NÆSTFORMAND



ANNE FIBER (C)
KERTEMINDE KOMMUNE



OLE TYRSTED JØRGENSEN (F)
NYBORG KOMMUNE



JESPER KIEL (Ø)
SVENDBORG KOMMUNE



RENÉ LARSEN (A)
LANGELAND KOMMUNE



KRISTIAN NIELSEN (V)
FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



JIM STAFFENSEN (C)
ASSENS KOMMUNE



REGITZE TILMA (V)
MIDDELFART KOMMUNE



CLAUS SKJOLDBORG LARSEN (A)
ODENSE KOMMUNE



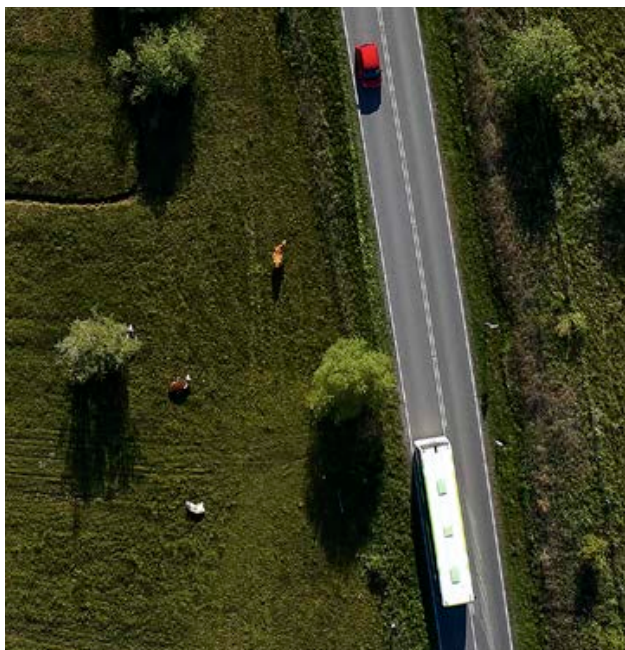
LARS ERIK HORNEMANN (V)
REGIONS SYDDANMARK

2021

KORT

FORT

ALT:



BILLIG BUS TIL PENSIONISTERNE PÅ LANGELAND

Året startede med en rigtig god nyhed for pensionisterne på Langeland, nemlig nyheden om, at det pr. januar 2021 blev muligt at købe et årskort, så man for kun 365 kroner, eller hvad der svarer til en krone om dagen, ubegrænset kunne rejse med lokalbusserne på Langeland fra 1. januar 2021 til og med 31. december 2021.

BILLIGERE FLEXTUR PÅ NORDFYN

Også på Nordfyn var man i gavehumør i starten af januar, nemlig da man fra kommunens side besluttede at nedsætte kilometertaksten for kørsel med Flextrafik på Nordfyn fra kr. 8 til kr. 5 pr. kilometer. Samtidig satte man også minimumsprisen ned, og samlet betød det eksempelvis at en flextur på 8 kilometer faldt fra kr. 64 til kun kr. 40,-.



FYNBUS PÅ SKÆRMEN

I januar færdiggjorde FynBus opsætningen af digitale trafikinformationsskærme på centrale trafikknudepunkter i hhv. Otterup, Søndersø og Bogense. Skærmene viser, hvornår de næste busser kører, og kan desuden også vise anden aktuel information fra FynBus. Skærmene er forbundet med Rejseplanen, og derfor skulle data altid være de senest opdaterede. Opsætningen af skærmene på Nordfyn var en del af en større opgradering af trafikinformationen på Fyn, hvor FynBus' bestyrelse har afsat penge til digital trafikinformation på en række større knudepunkter.

REKLAMER I OG PÅ BUSSEN

Entreprenørerne har retten til at sælge reklameplads på og i bussen, men det er FynBus' bestyrelse der sætter retningslinjerne for brug af reklamer. I januar fandt bestyrelsen det nødvendigt at skærpe reglerne for reklamer, så både hensynet i forhold til børn og reglerne i forhold til spil blev præciseret. Det er fortsat entreprenørens ansvar, at reklamerne overholder FynBus' regelsæt, og FynBus kan pålægge en entreprenør at fjerne en reklame, der ikke er i overensstemmelse med regelsættet.



FYNske KOMMUNER VIL GØRE DEN KOLLEKTIVE TRAFIK GRØN(NERE)

I februar måned indgik Svendborg, Faaborg-Midtfyn, Assens, Middelfart, Nyborg, Nordfyn, Kerteminde og Langeland Kommuner en klimaftale med FynBus og regeringen, hvor de forpligter sig til, at kommende nye busser skal være klimavenlige. I stedet for diesel skal busserne i stedet køre på el, brint, biogas eller biodiesel. Det vil betyde, at udledningen af CO2, kvælstof, partikler mm. fra den kollektive trafik på Fyn og Langeland nedbringes markant. Udskiftningen af bus-

serne er forudsat af, at omstillingen kan gennemføres inden for de givne økonomiske rammer, og at den ikke betyder, at borgerne oplever en forringelse af serviceniveauet i den kollektive trafik. FynBus forventer, at en meget stor del af busflåden er enten CO2-neutral eller helt emissionsfri fra medio 2024, således at FynBus som minimum har reduceret CO2 udledningen med 70 pct., hvilket er målet inden år 2030 i den klimalov, som folkettinget har vedtaget i 2020.





ELEKTRISKE KØRESTOLE I BUSSENE

Lørdag den 1. februar blev den kollektive trafik på Fyn mere tilgængelig for el-kørestolsbrugere. Fra den dag trådte ændrede rejseregler i kraft, så el-kørestolsbrugere nu kan køre med de regionale busser og bybusserne i Odense. Alle regionalbusser med lav indstigning har installeret el-ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense har elektriske ramper.

STOR TILFREDSHED MED REJSEKORTET

Flere og flere danskere anskaffer sig et rejsekort, og stadig flere vil anbefale rejsekort til andre. Hele 80 % mener, at rejsekort gør det lettere at rejse med kollektiv transport. Det fremgik af en undersøgelse, som Epinion foretog for Rejsekort & Rejseplan A/S i 2021. 70% af rejsekortkunderne er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med kortet, og 80% af kunderne svarer, at rejsekort gør det lettere eller meget lettere at rejse med kollektiv transport. På Fyn var der ved udgangen af 2021 udstedt over 192.000 rejsekort, siden FynBus gik på rejsekortet i 2017. FynBus er medejer af rejsekortet.



“Vi har gang i en stor grøn omstilling af den kollektive trafik på Fyn, og Flextrafikken er selvfølgelig en vigtig del af de mange rejser som fynboerne foretager. Derfor glæder vi os meget til at få flere praktiske erfaringer med elbiler i Flextrafikken, så vi kan sætte mål for udbuddet i 2023”

FORSØG MED ELBILER SKAL BANE VEJEN FOR GRØNNERE FLEXTRAFIK

Den 1. marts rullede to nye Volkswagen-elbiler ud i flextrafikken på Fyn, og de er formentlig de første af mange. Forsøget blev sat i gang for at afklare, om FynBus i et kommende udbud kan stille krav om, at en del af bilerne skal være klimaneutrale. For FynBus handler forsøget om at få erfaringer med elbiler i Flextrafikken. Især om, hvordan det sikres, at turene kan koordineres med bilernes batterikapacitet og behov for opladning. Erfaringerne vil indgå i vurderingen af, hvor stor en del af de køretøjer, der skal køre Flextrafik fra marts 2023, der skal være nul-emissionsbiler. Målet er at nedbringe CO₂-udledningen fra Flextrafikken.

STRØM TIL BUSSENE I ODENSE

Den 19. april satte Odense strøm til busserne, helt nøjagtig til 10 ud af i alt 20 nye elbusser, som fremover skal køre i byen. Busserne er produceret af kinesiske Yutong, og oplades på Gammelsø. De har derfor ingen udstødning, og det giver store fordele – for klimaet og det lokale miljø. Desuden er busserne markant mere lydlose, både inde i bussen og i

gadebilledet. De nye busser er 12 meter lange og har plads til 66 passagerer – heraf 33 siddepladser. Busserne er udstyret med elektriske handicapramper. De første 10 busser blev indsat ind på rute 61-62 mellem Højby og Stige/Lumby og rute 29, der kører mellem OBC og Villestofte. De sidste 10 busser blev indsat i bybusnettet i maj 2021.





ER DER PLADS I BUSSEN?

Som det første trafikselskab i Danmark tilbød FynBus fra slutningen af april, at kunden via Rejseplanen nu kan se, om der er god plads i bussen inden afgang hjemmefra. Det nye tiltag er med til at øge brugervenligheden i den kollektive trafik og er med til at sikre, at kunderne føler sig trygge, inden de stiger på bussen. FynBus har indsat tælleudstyr i bybusserne i Odense, i de regionale busser og i uddannelsesbusserne. Tællesystemet registrerer hele tiden, hvor mange kunder der stiger af og på bussen og sender disse data til FynBus og Rejseplanen.

FYNBUS SPURGTE IND TIL ANSÆTTELSESFORHOLD

FynBus iværksatte i oktober 2020, som et forsøg, en undersøgelse, hvor chaufførerne i Flextrafikken blev stillet spørgsmål om ansættelsesforhold, når de var inde til såkaldt vognkontrol hos FynBus. Undersøgelsen løb frem til 31. marts, og resultatet var overordnet set positivt, idet chaufførerne i meget begrænset omfang gav udtryk for kritik af deres løn- og arbejdsforhold. Resultaterne af undersøgelsen viste dog også, at der er usikkerhed blandt chaufførerne omkring overenskomstforhold. Undersøgelsen fortsætter året ud, hvorefter det besluttes om undersøgelsen skal gøres permanent.



Grønt og gratis til og fra arbejde?

Fra den 5. marts kan du tage rute 31 til din arbejdsplads på Logistikvej, og når du har fri, skal vi nok køre dig hjem igen. Og som om det ikke var nok, kan du prøve bussen gratis til og med maj måned!

FYNBUS

VELLYKKET FORSØG MED MÅLRET- TET INDSATS I ERHVERVSOMRÅDER

Tilbage i marts 2021 iværksatte FynBus et forsøg, der skulle give flere buskunder i udvalgte erhvervsområder i Odense. Midlet var at tilpasse buskørslen til virksomhedernes geografiske placering og mødetider. Selvom Covid-19 gjorde sit til at underminere forsøgets potentielle succes, har FynBus opnået positive resultater og kunne i juni berette om stigende brug af busserne i forsøgsområder og med en fortsat stigende tendens. Succesen skyldes ikke mindst samarbejdspartners engagement, idet området virksomheder er gået meget aktivt ind i forsøget, hvilket er af afgørende betydning. FynBus fortsætter sit målrettede arbejde i og omkring Lindø Industripark og Logistikvej i Odense, samtidig med at der også arbejdes med at iværksætte tiltag omkring Tietgenbyen og Energivej i Odense.



PENDLER20 TIL DEN NYE VIRKELIGHED

Den 14. juni lancerede trafiksselskaberne et helt nyt billetprodukt, født og opstået for at imødekomme nye rejsebehov under og efter Covid-19. Pendler20 er et tilbud til pendlere, der ikke rejser hver dag, men alligevel har brug for at møde på arbejdet 2-3 om ugen, og som gerne vil rejse til en rimelig pris. Med Pendler20 giver man kunderne 20 rejsedage indenfor en to-måneders periode, oftest til en pris, der er lavere end hvis man købte sig et pendlerkort for hele perioden. Kortet blev udbudt som et produkt i DSBs billet-app, men kunne og kan benyttes i busserne i det område, de er købt til.

REJSEPASSET

Den 15. juni igangsatte de danske trafiksselskaber et samarbejde, der skulle få danskerne til at rejse mere med den kollektive trafik i løbet af sommeren, idet man lancerede et rejsepass, der gav danskerne mulighed for at rejse Danmark tyndt i otte sammenhængende dage for kun 399 kroner. Rejsepasset kunne benyttes i skolernes sommerferie fra den 26. juni og frem til den 8. august.



ET GODT TILBUD TIL BRUGERNE AF HANDICAPKØRSEL

Den 1. juli modtog de kunder, der var visiteret til individuel handicapkørsel et godt tilbud fra FynBus; fire ture med Flextrafik uden egenbetaling. Tilbuddet var en del af regeringens sommerpakke til danskerne, og skulle sidestille brugere af handicapkørslen med de øvrige brugere, der på forskellige vis opnåede fordele hen over sommeren, som f.eks. brugere af rejsepasset.

OG OGSÅ ET GODT TILBUD TIL PENSIONISTERNE

Den 1. juli trådte et nyt godt tilbud rettet mod pensionister på Fyn og Langeland i kraft. For 300 kroner om måneden kan du rejse rundt i hele FynBus' område. Tilbuddet blev i første omgang iværksat som et forsøg, men ordningen er sidenhen gjort permanent og dermed blev vejen banet for at aktive pensionister på Fyn og Langeland kan rejse området tyndt på kryds og tværs til en fornuftig pris.



TAG EN VEN MED GRATIS

FynBus' bedste ambassadører er de eksisterende kunder, og det var hele filosofien bag et andet godt tilbud, som FynBus også lancerede med virkning fra den 1. juli 2021. Har du et pendlerkort, kan du gratis tage en god ven med bussen i weekenden. Formålet var at lade eksisterende kunder være med til at introducere den kollektive bustrafik for nye brugere, og på den måde få flere til at vælge bussen frem for bilen. Også denne ordning er sidenhen gjort permanent af FynBus' bestyrelse, og har fået mange positive ord med på vejen fra vores eksisterende kunder.

PÅ LANGELAND KØRER DE GRØNNE BUSSEKSTRAGRØNT

På Langeland skiftede man i august måned dieslen ud på lokalbusserne med biodiesel, og det gav en øjeblikkelig CO₂-reduktion på op til 90% sammenlignet med den traditionelle diesel. Årsagen var at Langeland Kommune i forbindelse med udbuddet af lokalkørslen udbød en option på biodiesel, som kommunen efterfølgende valgte at sige ja tak til. Beslutningen har medført reduktion af både CO₂-udledning, NO_x-udledning og partikel-udledning.



CYKLER I BUSSEN? JA TAK! OGSÅ I MYLDRETIDEN

Siden 2013 har mange kunder gratis kunne tage deres cykler med i bussen i Odense Kommune, dog ikke i morgenmyldretiden mellem 7 og 9, fordi man her frygtede at der ikke ville være plads. Fra og med den 6. september blev denne regel fjernet, og dermed var banen fri til at man kunne have sin cykel gratis med i bussen i hele trafikdøgnet. Tilbuddet om at man kan have sin cykel gratis med i bussen gælder også for regionalbusserne og bybusserne i Svendborg.



BILLIG BUS OM AFTENEN I ODENSE

Den 1. september lancerede FynBus endnu et godt tilbud rettet mod buspassagererne i Odense: Kør lige så meget bus du vil i tidsrummet 18-24 for kun 30 kroner. Tilbuddet fik navnet "Aftenbillet Odense" og giver fri rejse i alle busser i Odense

Kommune – både bybusser og regionalbusser. Og som med de fleste andre billettyper gjaldt det naturligvis også her, at en voksen gratis må tage to børn under 12 år med. Billetten sælges via FynBus' billetapp og i webshoppen.

AFTENBILLETEN

Fri rejse mellem kl. 18 og 24 i hele
Odense Kommune for kun 30 kroner!

Find din aftenbillet i appen FynBus Mobilbillet!

[FynBus.dk/Aftenbillet](https://fynbus.dk/Aftenbillet)



SAMARBEJDE MED FYNESKE KUNSTMUSEER

"Bus og entrébillet til et fynsk museum for 135 kroner uanset hvor du bor" lød tilbuddet, da FynBus den 1. september lancerede Kunst&Bus-billetter i samarbejde med kunstmuseet Brandts i Odense, Faaborg Museum i Faaborg og Johannes Larsen Museet i Kerteminde. Tilbuddet blev lanceret sammen med eventen "Vind din udsigt", hvor vi bad kunderne om tage et godt foto fra bussen ud i landskabet med chancen for at vinde billedet som maleri.

DET ER IKKE SKJULT KAMERA

FynBus' kontrollører havde et hårdt år og oplevede oftere og oftere, at tonen blev hård ude i busserne og at det i flere og flere tilfælde var nødvendigt at tilkalde politiet i forbindelse med billetkontrollerne. For at sikre kontrollørernes arbejde, for at medvirke til at nedtrappe konflikterne og for at give kontrollørerne mulighed for at dokumentere eventuelle episoder indførte FynBus bodycams på kontrollørerne, der filmer eventuelle konflikter. Indførelsen gav stor fynsk mediebevågenhed og masser af sympati fra borgerne på FynBus' Facebook-side. Kontrollørerne kunne også i kølvandet på indførelsen mærke et fald i antallet af episoder.



SYNLIGHEDSKAMPAGNE: MØD MIG I MØRKET

Traditionelt markerer FynBus ugen efter skolernes efterårsferie med igangsætningen af den årlige synligheds-kampagne, hvor der sættes fokus på det faktum, at det kan være svært at få øje på kunderne på et mørkt busstoppested, og med det formål at kunderne skal være mere synlige. Også i år blev der gennemført en synligheds-kampagne med skolebesøg og uddeling af reflekser og gode råd om synlighed i trafikken.



FYNBUS, ET GODT STED AT LÆRE

Den 2. november var en stor dag for FynBus' administration. Her modtog FynBus nemlig titlen som "Danmarks bedste læreplads", uddelt af Danske Erhvervsskoler og -gymnasier i samarbejde med Fonden for entreprenørskab. FynBus var indstillet af kontorelev Louise Jeppesen, der blandt andet fremhævede FynBus' håndtering af elevuddannelsen under coronaepidemien, som noget ganske særligt. FynBus modtog prisen foran 372 andre indstillinger til titlen.

KUNDERNE VAR MEGET TILFREDSE I 2021

Den årlige kundetilfredshedsundersøgelse var ventet med spænding fordi der herskede en forventning om at kundernes coronatræthed ville smitte negativt af på undersøgelsen. Det skete ikke. Tværtimod. Resultatet af FynBus kundetilfredshedsundersøgelse vil i stedet gå over i historien, som et af de mest positive nogensinde i de 14 år, FynBus har målt, kun overgået af resultatet i 2019. Høj tilfredshed, stor loyalitet og et højt vurderet omdømme var nogle af de konklusioner, som undersøgelsen kastede af sig. Et rart resultat ovenpå et noget anderledes år for den kollektive busstrafik og for hele Danmark.



DANMARKS FØRSTE REGIONALE ELBUSSE

Transportministeren kom forbi busholdepladsen i Otterup, da FynBus den 8. november markerede indvielsen af Danmark 3 første regionale elbusser, som blev indsat på strækningen mellem Otterup og Odense. De tre busser skal give FynBus og Tide bus erfaringer med el-drift på de længere ruter, inden alle regionalbusserne skal skiftes til et mere klimavenligt alternativ til diesel indenfor de kommende år.

TAG BUSSEN ELLER FLEXBILEN, NÅR DU SKAL STEMME

I lighed med tidligere år stillede FynBus både flextrafik og busser til rådighed for demokratiet, da danskerne gik til kommunal- og regionsrådsvalg den 16. november. "Tag bussen eller flexbilen gratis frem og tilbage mellem hjem og stemmested" lød det gode tilbud, som FynBus i øvrigt var det eneste trafikselskab, der fremsatte. Beslutningen om gratis buskørsel i forbindelse med et landsdækkende valg blev vedtaget af FynBus' bestyrelse i forbindelse med Folketingsvalget i 2011, og beslutningen gælder Folketingsvalg, valg til Europaparlamentet og Kommunal- og Regionsrådsvalg.



FYNBUS VANDT HANDICAPPRIS

Torsdag d. 2. december 2021 blev FynBus kåret som vinder af Handicaprådets Tilgængelighedspris. Hvert år uddeler Handicaprådet i Odense priser til en person, virksomhed eller organisation, som gør en ekstra indsats for mennesker med et handicap i Odense. I år havde et medlem af Danske Handicaporganisationer Odense indstillet FynBus til Handicaprådets Tilgængelighedspris for trafikselskabets kontinuerlige arbejde for at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig, bl.a. ved at installere elektriske ramper i de fynske busser.



REJSEGARANTI FOR KØRESTOLSBRUGERE

I november 2021 udvidede FynBus sin rejsegaranti til også at omfatte handicappede der oplever, at de ikke kan tage med bussen på grund af en defekt køre-rampe til kørestole. Når FynBus var i stand til at fremsætte en sådan garanti, skyldes det, at FynBus er det trafikselskab i Danmark, der er mest tilgængeligt for kørestolsbrugere. FynBus har installeret elektriske ramper i 143 busser og har desuden manuelle ramper i 110 busser. Formålet med indførelsen af den udvidede rejsegaranti var at sende et signal til kørestolsbrugere om, at de kan regne med den kollektive bustrafik på Fyn, og at vi nok skal få dem frem til deres bestemmelsessted.



KUNDETILFREDSHED: BUSKUNDERNE ER STADIG TILFREDSE...

2021 var et år, der fortsat var præget af corona og konstante forandringer. Det var derfor med stor glæde, at FynBus kunne konstatere, at kunderne fortsat er tilfredse, og at kurven alt i

alt er opadgående. Resultaterne angives på en skala fra 0 til 100, hvor resultater fra 65 svarer til "God" og resultater fra 75 svarer til "Meget god".

	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2020 - 2021
TILFREDSHED (TOTAL)	76,3	+3,1
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DENNE BUSTUR?	80,1	+3,6
ER DINE FORVENTNINGER TIL FYNBUS BLEVET INDFRIET?	79,6	+3,7
FORESTIL DIG DET PERFEKTE TRAFIKSELSKAB - HVOR TÆT PÅ ELLER LANGT FRA DETTE IDEAL ER FYNBUS?	70,1	+2,3
LOYALITET (TOTAL)	74,6	+1,2
I HVILKEN GRAD VILLE DU ANVENDE FYNBUS, HVIS DU HAVDE ANDRE TRANSPORTMULIGHEDER PÅ SAMME STRÆKNING?	54,2	-2,9
I HVILKEN GRAD VIL DU ANBEFALE FYNBUS TIL F.EKS. VENNER, FAMILIE OG KOLLEGER?	73,3	+1,2
HVOR SANDSYNLIGT ER DET, AT DU VIL VÆLGE AT KØRE MED FYNBUS IGEN?	94,6	+4,4
IMAGE (TOTAL)	77,8	+3,2
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET TROVÆRDIGT BUSSELSKAB?	81,0	+3,1
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET PÅLIDELIGT BUSSELSKAB?	77,3	+2,9
I HVILKEN GRAD OPLEVER DU FYNBUS SOM ET BUSSELSKAB MED ET GODT OMDØMME?	75,2	+4,4
INCITAMENTSFAKTORERNE		
INDEKLIMAET I BUSSEN	70,4	+2,5
BUSSENS INDVENDIGE RENGØRING	74,4	+2,5
CHAUFFØRENS KØRSEL	78,2	+2,7
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE	77,4	+3,8
BUSSENS UDVENDIGE RENGØRING OG VEDLIGEHOLDELSE	78,9	+3,6
BUSSENS OVERHOLDELSE AF KØREPLANEN	74,1	1,6



INDEX SCORE :

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

...MEN I FLEXTRAFIKKEN HÆNGER DE LIDT MED MULEN

Coronaen haft stor indflydelse på vores livssyn, især hvor tæt vi ønsker at være på andre mennesker. Det er derfor svært at sammenligne tilfredsundersøgelsen for flextrafik fra 2021

med den foregående, som blev lavet før corona. Der er dog fortsat høj tilfredshed blandt brugerne af flextrafik, selvom den generelle tilfredshed er faldet siden 2019.

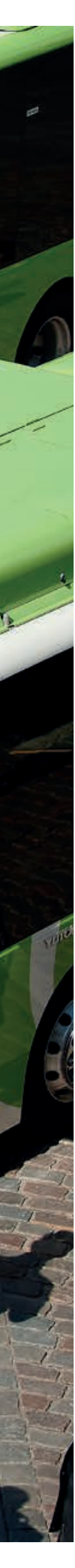
	INDEX SCORE*	UDVIKLING 2019 - 2021
TILFREDSHED	81	-5
HVOR TILFREDS ER DU GENERELT MED FLEXTRAFIK?	79	-4
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED DIN SENESTE TUR MED FLEXTRAFIK?	83	-5
BESTILLING OG BEHOV	86	-1
HVOR TILFREDS ER DU ALT I ALT MED BESTILLINGEN AF DIN REJSE?	86	-1
HVOR TILFREDS ER DU MED VENTETIDEN I TELEFONEN, DA DU BESTILTE TUREN?	86	+5
HVOR TILFREDS ER DU MED MEDARBEJDERNES VENLIGHED, DA DU BESTILTE TUREN?	93	0
HVOR TILFREDS ER DU MED BESTILLINGSSYSTEMETS BRUGERVENLIGHED VED ONLINE BESTILLING?	78	**
BILEN OG KØRETUREN	88	-3
AFHENTNINGSTIDSPUNKTET	84	-3
ANKOMSTTIDSPUNKTET	86	-2
RENGØRINGEN AF BILEN (BÅDE INDVENDIGT OG UDVENDIGT)	91	-1
BILENS INDRETNING OG KOMFORT	89	0
CHAUFFØRENS KUNDESERVICE (VAR CHAUFFØREN SMILENDE OG HJÆLPSOM)	87	-4
CHAUFFØRENS KØRSEL	90	-3
CHAUFFØRENS VILLIGHED TIL AT HJÆLPE DIG IND/UD AF VOGNEN, HVIS DU HAVDE BEHOV FOR DET	90	-4
CHAUFFØRENS SERVICE IFM. AT FASTSPÆNDE KORREKT OG FORSVARLIGT UNDER TUREN	90	-4
TURENS VARIGHED	90	+1
PRISEN FOR DENNE REJSE	84	-6
KONTAKT PUNKTER VED FORSINKELSE		
HVOR TILFREDS ER DU MED FLEXTRAFIKS HJÆLP, DA DU HENVENDETE DIG OMKRING FORSINKELSEN ELLER UDEBLIVELSEN?	72	-9

** ONLINE BESTILLING :
Ikke tidligere målt

FIND KUNDETILFREDSHEDSUNDERSØGELSERNE PÅ:
[FYNBUS.DK/KONOMI-OG-STATISTIK](https://fynbus.dk/konomi-og-statistik)

KOLLEKTIV TRAFIK SKAL BIDRAGE TIL DEN GRØNNE OMSTILLING - OG OMSTILLINGEN ER ALLEREDE I FULD GANG





Den kollektive trafik skal være mere klimavenlig, og generelt skal den kollektive trafik gå foran i den grønne omstilling. Gennem klimasamarbejdsaftaler med staten sættes tempoet for en mere klimavenlig kollektiv kørsel.

I 2021 satte FynBus strøm til de første busser og flexbiler og startede den grønne omstilling af den fynske kollektive trafik, mens meget mere grøn omstilling venter i de kommende år. Alt det kan du læse mere om i denne artikel.

FORSØG MED ELBILER I FLEXTRAFIKKEN

Den grønne omstilling af den kollektive trafik på Fyn er i gang, og Flextrafikken er en vigtig del af de mange rejser, som fynboerne tager.

På årets første forårsmåned startede FynBus, Sydtrafik og Midtrafik et forsøg med elbiler i Flextrafikken. 1. marts 2021 rullede to fabriksnye elbiler hos vognmændene SafeNCare i Odense og VTS i Middelfart ud på de fynske veje.

FynBus udbyder Flextrafik i samarbejde med Sydtrafik og Midtrafik, der i forsøgsperioden også hver indsatte 5 elbiler, så der i alt kom 12 elbiler på vejene.

For FynBus handler forsøget om at få erfaringer med elbiler i Flextrafikken. Især om, hvordan det sikres, at turene kan koordineres med bilernes batterikapacitet og behov for opladning. Elbilerne skal udelukkende køre flextrafik-ture og dermed ikke almindelige taxikørsel.

Erfaringerne fra forsøget vil indgå i vurderingen af, hvor stor en del af de køretøjer, der skal køre Flextrafik fra marts 2023, der skal være nul-emissionsbiler.

Det overordnede mål er at nedbringe CO₂-udledningen fra Flextrafikken.

LARMENDE STILHED I ODENSE

Den 19. april markerede en stor og vigtig dag for den grønne omstilling i Odense. Fra den dag kunne odenseanerne møde de første 10 af i alt 20 elbusser, som fremover kører i byen. Flakhaven i Odense dannede rammen om indvielsesarrangementet, hvor rådmand Christoffer Lilleholt (V), havde fået æren af at klippe den røde snor i en af elbusserne, som derefter trillede ud i byen og satte den grønne omstilling af Odenses bybusser i gang.

Elbusserne i Odense er produceret af kinesiske Yutong, og oplades på garageanlægget på Gammelsø.

De første 10 elbusser blev indsat på rute 61-62 og rute 29.

Den 21. maj blev yderligere 5 elbusser indsat i bytrafikken, hvor de skulle køre på rute 91 samt en ekstra elbus til rute 61-62. Den 31. maj blev cirklen sluttet, da de sidste 5 elbusser af i alt 20 blev indsat på rute 81-83 mellem Skibhusene og Fraugde. Med indgangen til sommeren kunne kunderne på de nævnte ruter glæde sig over, at ruterne fremover udelukkende bliver kørt med elbusser med undtagelse af evt. ekstrabusser, hvis der er behov for ekstra kapacitet på ruterne.

Reaktionen fra både passagerer og chauffører på de nye elbusser har været meget positiv, blandt andet over at de kører mere behageligt, og at de er meget lydsvage sammenlignet med de dieselbusser, de afløser.



“Vi har en nødvendig ambition om, at Odense skal være en CO2-neutral kommune i 2023 og i dag tager vi et vigtigt skridt mod dette. Nu er de første moderne elbusser kommet til byen, og de er klar til at blive indsat med det samme. Vi skal have flyttet transporten fra benzin og diesel til el, og det skal naturligvis også gælde for vores offentlige transport - så den bliver endnu mere bæredygtig. Jeg ser frem til at møde de nye busser i gadebilledet.”

- By- og Kulturrådmand Christoffer Lilleholt (V)



ELBUSSENE I ODENSE:

- Elbusser giver store fordele for både klima og miljø. De udleder hverken CO₂, partikler eller kvælstof lokalt, men kører på den strøm, der er i elnettet. Efterhånden som andelen af vedvarende energi i elnettet forbedres, bliver busserne mere og mere klimavenlige. Elbusser støjer desuden markant mindre end dieselbusser – både inde i bussen og i gadebilledet.
- Busserne er produceret af kinesiske Yutong, der med 70.000 busser om året er en af verdens største busproducenter. Et hold af kinesiske teknikere har været i Odense for at hjælpe med at gøre ladestander og busser klar.
- Busserne har et batteri på 422 KWH. Keolis forventer, at busserne kan køre mellem 315 - 475 km. på en opladning, afhængigt af kørestilen, vejrforhold osv. De oplades på garageanlægget på Gammelsø, og der skal derfor ikke bygges ladestationer i bybilledet.
- FynBus indgik på vegne af Odense Kommune i 2020 aftale med Keolis om indkøb af de 20 elbusser. Busserne erstatter de ældre af dieselbusserne i Odense. Når letbanen kører, vil bybusflåden i Odense bestå af 20 elbusser, 18-hybridbusser og 14 dieselbusser.

PÅ LANGELAND FYLDES BUSSENE MED BIODIESEL

Fra august 2021 var der ikke længere fossil diesel i tanken på lokalbusserne på Langeland. Kommunen har nemlig valgt, at busserne i stedet skal køre på biodiesel, og det giver en CO2-reduktion på op til 90 % sammenlignet med traditionel diesel.

FynBus har udbudt den lokale buskørsel for Langeland Kommune med en option på biodiesel (HVO). Den option har kommunalbestyrelsen valgt at udnytte, hvilket dermed giver en markant gevinst for klimaet.

Lokalbuskørslen omfatter 6 store busser og en minibus, der kører på ruterne 590, 591, 592, 621, 622 og 623. Alle disse busser bliver i dag tanket med biodiesel.

DANMARKS FØRSTE REGIONALE ELBUSSE

Region Syddanmark har sammen med de to regionale trafiksselskaber FynBus og Sydtrafik søgt penge i den statslige pulje "Grøn buspulje til regionale busser og øer". Staten har bevilget 10 millioner kroner fra puljen, hvoraf de 6 mio. er gået til et forsøg med biodiesel i regionalbusser hos Sydtrafik, mens 4 millioner bruges på et forsøg med tre regionale elbusser på Fyn.

De tre regionale elbusser skal give FynBus og Tide Bus erfaringer med eldrift på de længere ruter, inden alle regionalbusser udskiftes til et klimavenligt alternativ til diesel i de kommende år.

Den 8. november 2021 blev Danmarks tre første regionale elbusser, der er produceret af Mercedes, indviet i Otterup. Daværende transportminister Benny Engelbrecht (A) holdt en kort tale, klippede snoren og fortalte, at de tre grønne elbusser er et resultat af, at alle fynske kommuner

HVAD ER HVO-BIODIESEL?

HVO-biodiesel kan anvendes i dieselmotorer uden modifikation og giver en CO2-reduktion på op til 90 % i forhold til fossil diesel. Det mindsker desuden udledningen af partikler og kvælstof (NOx).

Anvendelse af HVO-biodiesel vil med de 3.217 køreplanti-mer i den nye lokalbuskontrakt ud fra standarder for fortrængning medføre følgende reduktioner i udledning:

- CO2-udledningen reduceres fra ca. 102 tons til 13 tons, svarende til en CO2-reduktion på ca. 87 %
- NOx-udledningen reduceres fra ca. 0,50 tons til 0,04 tons, svarende til en NOx-reduktion på ca. 92 %
- Partikel-udledningen reduceres fra ca. 4,1 kg til 0,4 kg, svarende til en partikel-reduktion på ca. 90 %

og regionen har tilsluttet sig klimasamarbejdsaftaler med regeringen. Dagen efter indvielsen blevet busserne indsat i den regionale busdrift.

Region Syddanmark arbejder for en grøn klimaneutral transport og har i december 2020 indgået en klimasamarbejdsaftale med regeringen, hvori det fremgår, at alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021 skal være CO2-neutrale eller nul-emissionsbusser.

De tre elbusser skal til at starte med køre på rute 140 mellem Otterup og Odense. Men de skal også ud at køre på flere af de længere regionale ruter, så FynBus og Tidebus kan få erfaringer med, hvordan elbusser fungerer i praksis over længere afstande. I modsætning til el-bybusserne i Odense, der kører på relativt korte ruter, vil busserne på de regionale ruter køre længere, hurtigere og med færre stop. Det stiller højere krav til bussens batteri.



DEN REGIONALE ELBUS-FLÅDE

Danmarks første regionale elbusser er Mercedes eCitaro. De er 12,1 meter lange og har 37 siddepladser og 33 ståpladser

De nye elbusser har, som de øvrige fynske regionalbusser, elramper, der gør det nemmere for f.eks. kørestolsbrugere at komme ombord. De er desuden udstyret med USB-stik til opladning af f.eks. telefoner.

Busserne har en batterikapacitet på 396 KWH, hvilket giver en forventet rækkevidde på mellem 330 og 350 kilometer pr. opladning. De bliver ladet op på Tide Bus' garageanlæg på Toldbodgade i Odense.

GRØNNE BUSSE OG GRØNNE REGNSKABER

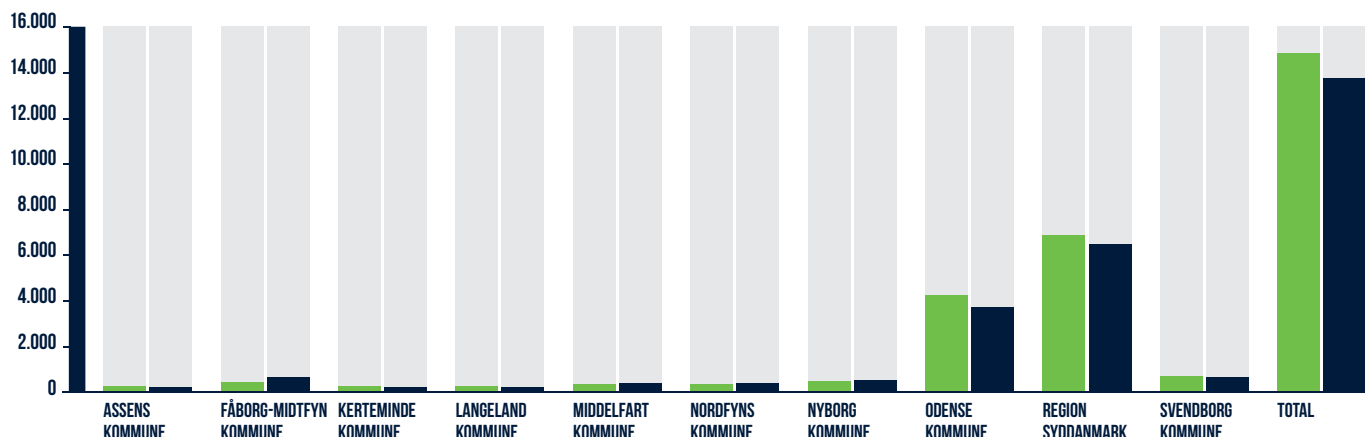
Ved årsberetning for 2020 præsenterede FynBus for første gang deres grønne regnskab for buskørsel.

Regnskabet viste, at buskørslen samlet i 2020 udledte ca. 14.800 tons CO₂, ca. 30.500 kg. NO_x og ca. 230 kg. partikler.

Grønt regnskab for 2021, viser at buskørsel samlet udledte ca. 13.700 tons CO₂, ca. 27.200 kg. NO_x og ca. 201 kg. partikler.

Her skal det bemærkes, at kollektiv trafik i 2020 og 2021 i høj grad var påvirket af Covid-19 restriktioner, f.eks. aflysning af ruter og afgang grundet nedlukning af skoler og uddannelsesinstitutioner, aflysning af natbusser samt i få perioder indsættelse af ekstrabusser for at undgå trængsel i busserne.

UDLEDNING AF CO2, FORDELT PÅ KOMMUNERNE OG REGION SYDDANMARK. UDLEDNINGEN ER REDUCERET MED 7 % FRA 2020 TIL 2021



Reduktionen er sket ved Odense Kommune, Region Syddanmark og Langelands Kommune, og skyldes følgende:

- Odense Kommune udskiftede 20 dieselbusser med elbusser april 2021.
- Region Syddanmark udskiftede 3 dieselbusser med elbusser november 2021 på rute 140.
- Langelands Kommune udskiftede diesel med HVO-biodiesel ved nu kontrakt for lokalruter august 2021.

Foruden reduktion i CO2 er der også sket reduktioner i NOx og partikler grundet skift fra dieselbusser til elbusser samt anvendelse af HVO-biodiesel, på henholdsvis 11 % og 13 %.

FORDELING AF UDLEDNING FOR KOMMUNERNE OG REGION SYDDANMARK

EJER	KØRT DISTANCE (KM)	BRÆNDSTOFFORBRUG (LITER)	CO2 (TON)	NOX (KG)	PARTIKLER (KG)	ANTAL PASSAGERER (BUDGET 2021)	CO2-UDLEDNING PR. PASSAGER (KG)
ASSENS KOMMUNE	526.688	154.443	400	358	3	299.000	1,3
FÅBORG-MIDTFYN KOMMUNE	774.664	283.108	733	2.927	17	294.000	2,5
KERTEMINDE KOMMUNE	256.194	82.181	213	942	6	157.000	1,4
LANGELAND KOMMUNE	387.157	124.615	274	647	10	272.000	1,0
MIDDELFART KOMMUNE	407.438	135.743	352	177	2	154.000	2,3
NORDFYNS KOMMUNE	477.431	148.278	384	1.993	11	271.000	1,4
NYBORG KOMMUNE	541.663	172.826	448	2.381	20	262.000	1,7
ODENSE KOMMUNE	4.259.934	2.285.247	3.312	9.976	66	6.036.000	0,5
REGION SYDDANMARK	9.234.874	2.646.372	6.782	3.535	39	5.155.000	1,3
SVENDBORG KOMMUNE	988.549	300.714	779	4.208	26	778.000	1,0
I ALT	17.854.591	6.333.526	13.676	27.144	201	13.678.000	1,0

Tabellen viser, at den gennemsnitlige CO2-udledning pr. passager er på 1,0 kg. Grundet Covid-19 og en reduktion i antallet af passagerer er der anvendt budget 2020 i tabellen.

NU
IGENI?



H

H

H

2 SKRIDT FREM OG 1 TILBAGE

ÅRETS DANS MED CORONA:

Vi gik i ind i 2021 med håbet om, at nu kunne det kun gå fremad. Passagererne skulle tilbage i busserne, og busdriften skulle normaliseres. Men Covid-19 havde fortsat et solidt tag i Danmark, og ville det anderledes. Så vi måtte i løbet af året hele tiden være forberedt på at gå to skridt frem vel vidende, at det hurtigt kunne være et skridt tilbage, der var en nødvendighed for at sikre en tryk og sikker busdrift.

14. JANUAR



VÆK MED KONTANTERNE I BUSSE OG FLEXTAFIK

Covid-19 rasede stadigvæk ved overgangen til det nye år, og for at begrænse smittespredningen og gøre det muligt at overholde en skærpet afstandsbefaling blev kontantsalget i busser og flextrafikvogne endnu engang suspenderet. Samtidig lukkede man også de forreste døre i busserne for indstigning. Begge tiltag blev indført for at sikre et tryk og sikkert miljø for kunder og chauffører.



KUNDECENTERET ÅBNEDE IGEN

Ovenpå en lang nedlukning kunne FynBus' kundecenter atter slå dørene op og invitere kunderne indenfor. Kundecenteret havde her været lukket siden den 9. december 2020.

Nu lukkede kundecenteret forsigtigt op igen, ganske vist med krav om afstand og begrænsninger i antallet af kunder i butikken.



1. MARTS

15. MARTS



UDDANNELSESRUTERNE VENDETE TILBAGE

Også skoleeleverne kunne vende tilbage til skoler og ungdomsuddannelser i midten af marts, og dermed var det tid for FynBus' mange uddannelsesruter at komme ud af deres coronahi.





DU KAN IGEN KØBE BILLET I BUSSEN

Men vi opfordrer stadig til, at du vælger andre betalingsløsninger.

Vi anbefaler at du bruger rejsekort, FynBus Mobilbillet eller handler på webshop.FynBus.dk

CORONASMITTE.DK | FYNBUS.DK/CORONAVIRUS

TAK FYNBUS

KONTANTERNE VENDTE TILBAGE

Fra denne dag blev det igen muligt at betale med kontanter i busser og flextrafik.

Kontantsalget var blevet suspenderet tilbage i januar må-

ned for at begrænse smitte med Covid-19, men ligesom så mange andre restriktioner kunne man midt i foråret udfase forbuddet mod kontant betaling.

6. MAJ

21. MAJ



FLERE PASSAGERER I FLEXTRAFIKVAGNE

Også i Flextrafikken mærkede kunderne effekten af en yderligere genåbning af Danmark, idet reglerne for hvor mange mennesker, der måtte sidde sammen i en flextrafik-vogn, blev løsnet. På denne dag blev det igen mulighed for at alle sidde- og kørestolspladser kunne anvendes i de store flextrafikvogne. Det gjaldt dog fortsat at ingen passagerer måtte benytte forsædet.



LEMPEDE REGLER FOR BRUG AF MUNDBIND

Reglerne for brug af mundbind i den kollektive trafik blev lempet, så man nu gerne måtte tage mundbindet af, når man sad på sin plads, mens det stadig var et krav under på- og afstigning. Ligeledes bortfaldet kravet om brug af mundbind på stationer og trafikknudepunkter, og endelig blev det igen muligt for kunderne at benytte de forreste sæder i busserne, der tidligere var blevet spærret for brug. Også i Flextrafikken blev reglerne for brug af mundbind ændret til også kun at gælde ind- og udstigning.



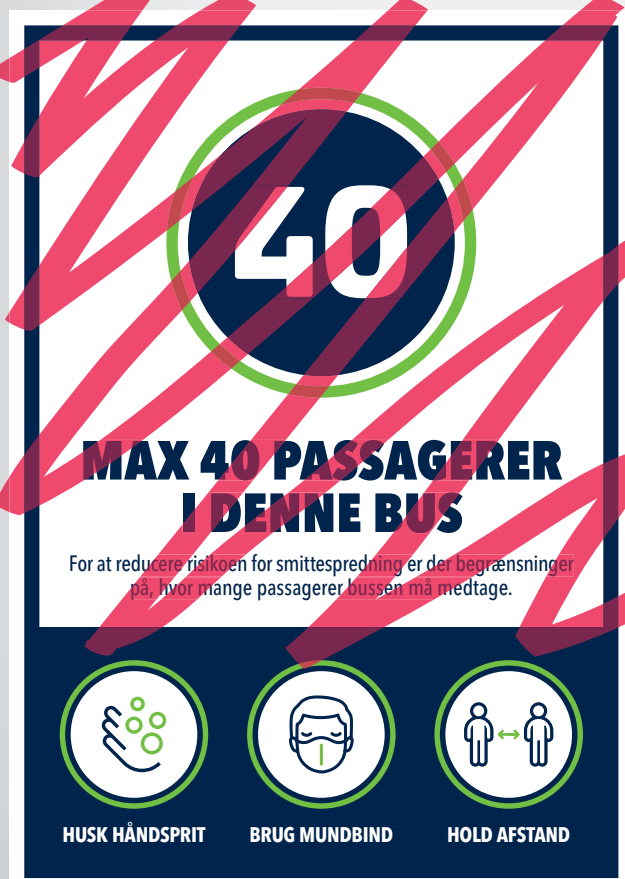
REGLER FOR MUNDBIND I BUSSEN:

- Brug mundbind, når du stiger på og af bussen.
- Brug mundbind, når du står op i bussen.
- Du kan tage mundbindet af, når du sidder ned.

CORONASMITTE.DK | FYNBUS.DK/CORONAVIRUS

TAK ♥ FYNBUS

14. JUNI



40

MAX 40 PASSAGERER I DENNE BUS

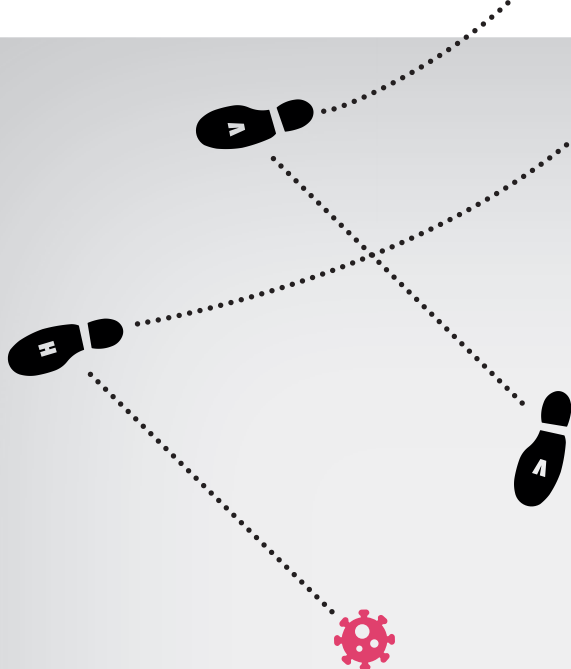
For at reducere risikoen for smittespredning er der begrænsninger på, hvor mange passagerer bussen må medtage.

HUSK HÅNSPRIT BRUG MUNDBIND HOLD AFSTAND

1. AUGUST

PLADS TIL FLERE PASSAGERER I BUSSENE

Transportministeriet ophævede de sidste begrænsninger på antallet af passagerer i metro, busser, privatbaner, regionaltog, S-tog og skolebusser. Det betød, at busserne igen kunne køre med det samme antal passagerer, som de kunne, før vi lærte corona at kende i Danmark. Desværre betød det ikke, at kravet om mundbind forsvandt, idet man fortsatte med at stille krav om mundbind ved på- og afstigning.



AF MED MUNDBINDET

Selvom det oprindelig var politisk aftalt, at mundbind skulle udfases pr. 1. september 2021, skete det allerede denne dag. Dermed var det farvel til nogle af de sidste restriktioner i den kollektive trafik.



7. AUGUST

NATBUSSENE VENDTE TILBAGE

Ovenpå en lang coronapause kunne natbusserne genoptage kørslen. Nattelivet i Danmark blev sat på pause i slutningen af 2020, da den anden coronabølge ramte landet. Det betød

14. AUGUST

at mange natbusser blev indstillet, da kundegrundlaget helt eller delvist forsvandt. Nu kunne natbusserne vende tilbage som endnu et tegn på at Danmark nærmede sig tiden før coronaepidemien.





HUSK MUNDBIND TIL DIN BUSTUR

Fra den 29. november er der krav om brug af mundbind i den kollektive trafik i hele landet.

Kravet gælder både i transportmidlet og ved ophold på stationer og busterminaler.

Læs mere om reglerne på [FynBus.dk/Coronavirus](https://fynbus.dk/coronavirus)

CORONASMITTE.DK | FYNBUS.DK/CORONAVIRUS

TAK ❤️ FYNBUS

PÅ MED MUNDBINDET (IGEN)

Bedst som det hele gik så godt, skyllede en ny coronabølge ind over Danmark og nye restriktioner fulgte efter, blandt

andet kravet om mundbind i den kollektive trafik. Den 29. november var det på med mundbindene igen.



29. NOVEMBER

10. DECEMBER

NATBUSSENE INDSTILLET IGEN - MED EN ENKELT UNDTAGELSE

Med beslutningen om nedlukning af nattelivet som følge af forhøjet smittetal og risiko for omfattende smittespredning måtte natbusserne den 10. december atter køre i garagerne og vente på bedre tider. FynBus gjorde dog en enkelt undta-

gelse for at komme fynboerne i møde, nemlig da man besluttede, at der skulle køre natbusser nytårsaftensnat, så man kunne komme trygt hjem efter en nytårsaften ude. Dermed sluttede året for natbusserne i deres naturlige element; ude på landevejene med glade og tilfredse kunder ombord.



**NATBUSSENE
KØRER IKKE...**



**...BORTSET FRA
NYTÅRSAFTEN!**

Natbusserne kører ikke, da nattelivet er lukket ned, men nytårsaften gør vi en undtagelse! Find din rejse i Rejseplanen.

CORONASMITTE.DK | FYNBUS.DK/CORONAVIRUS

TAK ❤️ FYNBUS



ÅRSREGNSKAB*: DRIFTSREGNSKAB

REGNSKABSOPGØRELSE (UDGIFTSBASERET)

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2021	BUDGET 2021	REGNSKAB 2020
INDTÆGTER FRA BUSDRIFT	-211.082	-203.525	-198.132
EJERBIDRAG FRA BUSDRIFT	-389.438	-373.007	-388.633
INDTÆGTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	-600.520	-576.532	-586.765
INDTÆGTER FRA FLEXTRAFIK	-5.720	-6.402	-4.724
EJERBIDRAG FRA FLEXTRAFIK	-86.200	-88.961	-76.486
INDTÆGTER FLEXTRAFIK I ALT	-91.920	-95.363	-81.210
INDTÆGTER FRA PROJEKTER	-118	0	-26
INDTÆGTER FRA ØVRIGE	-3.824	-3.599	-3.595
INDTÆGTER I ALT	-696.381	-675.495	-671.596
UDGIFTER FRA BUSDRIFT	514.631	489.712	501.029
FÆLLESUDGIFTER	80.585	85.164	79.778
UDGIFTER KOLLEKTIV TRAFIK I ALT	595.217	574.876	580.807
UDGIFTER FRA FLEXTRAFIK	71.392	75.173	62.307
FÆLLESUDGIFTER	19.300	18.657	17.738
UDGIFTER FLEXTRAFIK I ALT	90.692	93.830	80.045
UDGIFTER FRA PROJEKTER	66	0	13
UDGIFTER FRA ØVRIGE	16.255	16.932	15.953
UDGIFTER I ALT	702.230	685.638	676.817
DRIFTSRESULTAT FØR FINANSIERING (- = OVERSKUD)	5.848	10.143	5.221
RENTER	-3.632	-1.881	-5.780
RESULTAT AF ORDINÆR DRIFTSVIRKSOMHED (- = OVERSKUD)	2.217	8.262	-559
ANLÆGSUDGIFTER	11.056	3.034	3.026
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	13.273	11.296	2.467

RESULTATDISPONERING

(1.000 KR.)	REGNSKAB 2021	BUDGET 2021	REGNSKAB 2020
TIL RAMMESTYRING VIA EGENKAPITAL	4.506	0	-4.244
TIL EGENKAPITAL	8.767	11.296	6.711
RESULTAT I ALT (- = OVERSKUD)	13.273	11.296	2.467

BALANCE

AKTIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2021	ULTIMO 2020
MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
GRUNDE OG BYGNINGER	33.726	35.328
TEKNISKE ANLÆG M.V.	32.965	33.590
INVENTAR MV.	986	153
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	0	331
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER		
IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER	2.817	1.542
ANLÆG UNDER UDFØRELSE	0	452
MATERIELLE/IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER I ALT	70.493	71.396
FINANSIELLE ANLÆGSAKTIVER	206.350	214.834
ANLÆGSAKTIVER I ALT	276.844	286.230
OMSÆTNINGSAKTIVER		
TILGODEHAVENDER	86.260	62.108
LIKVIDE BEHOLDNINGER	50.787	84.725
OMSÆTNINGSAKTIVER I ALT	137.047	146.833
AKTIVER I ALT	413.890	433.064

PASSIVER

(1.000 KR.)	ULTIMO 2021	ULTIMO 2020
EGENKAPITAL	-80.044	-77.536
HENSATTE FORPLIGTIGELSER	393.556	409.452
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	5.405	5.164
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER	94.973	95.983
PASSIVER I ALT	413.890	433.064

* Find det samlede årsregnskab for 2021 på [FynBus.dk/konomi-og-statistik](https://fynbus.dk/konomi-og-statistik)

EJERBIDRAG OG SELVFINANSIERING

EJERBRIDRAG

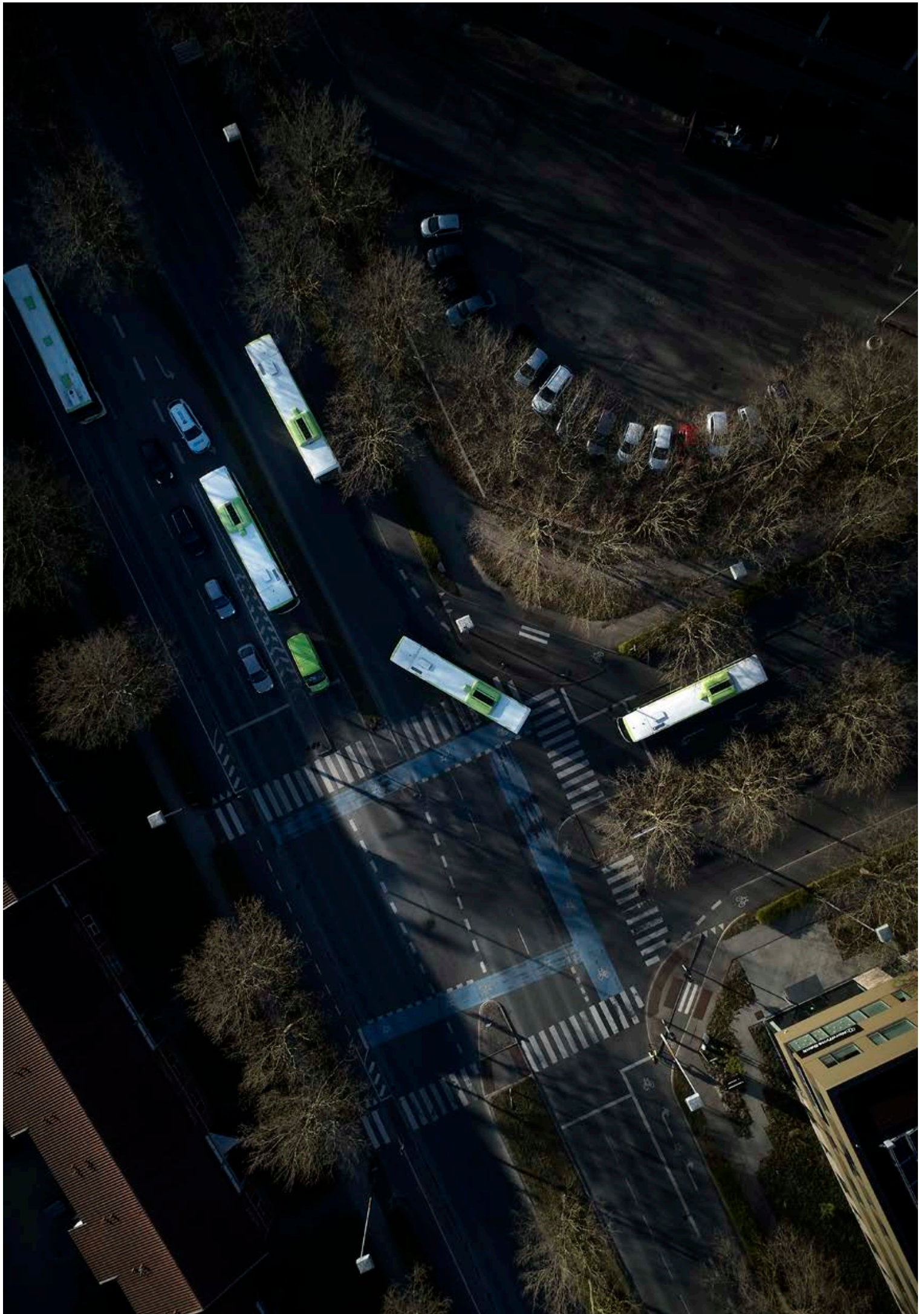
EJERBIDRAG EFTER OVERFØRSEL AF ANDEL AF FÆLLES-
UDGIFTER TIL RAMMESTYRING OG EGENKAPITAL
INKL. COVID-19 KOMPENSATION

	REGNSKAB 2020	REGNSKAB 2021
FYNBUS	388,7	389,4
REGION SYDDANMARK	119,2	120,3
ASSENS	18,8	17,1
FAABORG - MIDTFYN	27,1	27,2
KERTEMINDE	7,4	7,0
LANGELAND	5,9	5,8
MIDDELFART	11,7	12,3
NORDFYN	16,9	16,2
NYBORG	13,9	13,8
ODENSE	141,4	145,1
SVENDBORG	26,4	24,7

SELVFINANSIERING

SELVFINANSIERINGSGRAD BUSDRIFT INKL. TELEKØRSEL
OG COVID-19 KOMPENSATION

	REGNSKAB 2020	REGNSKAB 2021
FYNBUS	39,1	40,6
REGION SYDDANMARK	55,9	57,2
ASSENS	19,5	21,1
FAABORG - MIDTFYN	15,3	14,6
KERTEMINDE	22,1	24,8
LANGELAND	25,7	26,2
MIDDELFART	21,8	22,5
NORDFYN	17,6	18,0
NYBORG	20,3	21,1
ODENSE	34,4	36,5
SVENDBORG	30,4	33,3



2022: NU SKAL KUNDERNE TILBAGE, OG DER SKAL VÆRE FLERE AF DEM!

En af de ting, vi lærte i 2021, var, at størstedelen af kunderne hurtigt ville vende tilbage til den kollektive trafik, når restriktionerne bortfaldt. Det så vi for alvor i august 2021, da danskerne efter sommerferien vendte tilbage til et næsten normalt liv. Lynhurtigt fyldtes busserne med kunder, og selvom vi ikke fik alle kunderne tilbage, gik det overraskende godt. Det var en god viden at have med, da landet igen blev lukket ned i december, og her i foråret 2022 har vi set tendensen gentage sig.

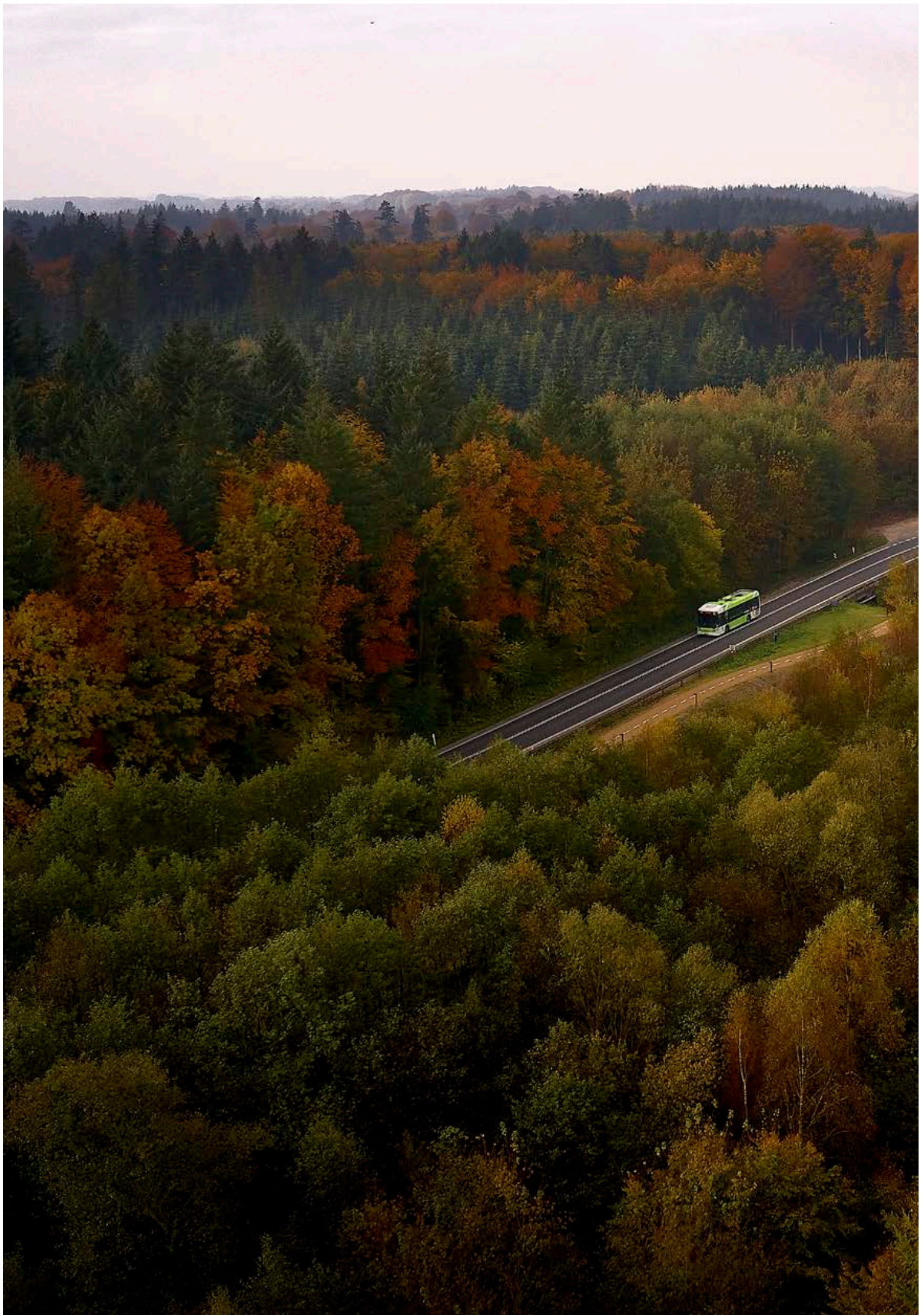
Vi har fortsat ikke alle kunderne tilbage i bussen, men her ved overgangen til april, mens denne tekst skrives, er tæt på 85 % af kunderne tilbage i busserne, hvis man sammenligner med passagertallene fra 2019.

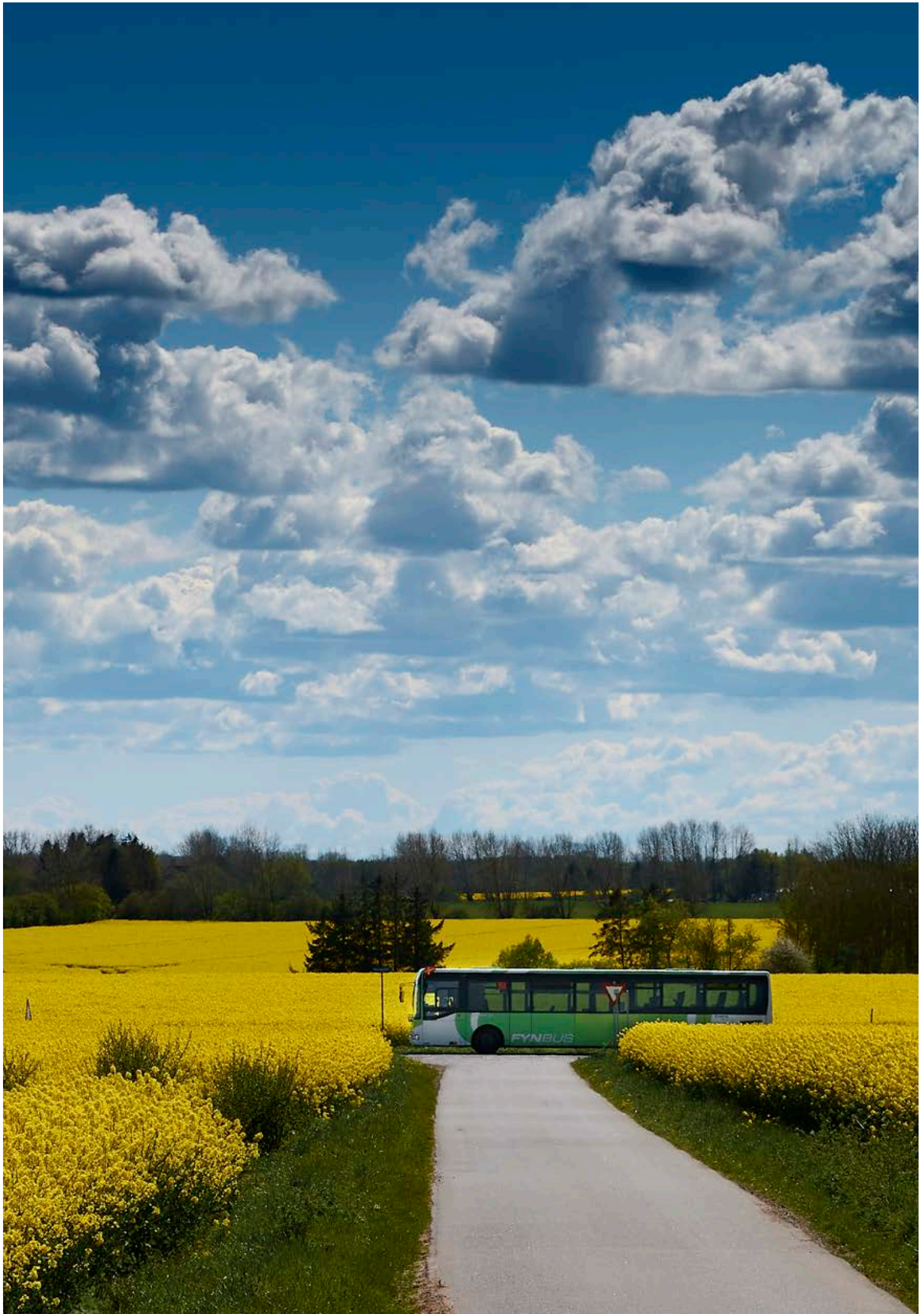
I 2022 er der så en ny og mindst lige så alvorlig dagsorden, der kan få store konsekvenser for den kollektive trafik. Hastigt stigende brændstofpriser som følge af krigen i Ukraine kan blive den dynamo, der for alvor får kunderne tilbage i den kollektive trafik, og flere til. Det, kombineret med hele tankesættet bag den grønne omstilling, burde kunne bane vejen for, at ikke bare de, der gerne vil redde klimaet, men også de, der bare gerne vil spare penge, vil se den kollektive trafik som en mulighed.

Det er også i 2022, at vi vedtager en ny trafikplan. Trafikplanen er den overordnede sigtelinje, som beskriver, hvordan FynBus' bestyrelse ser udviklingen indenfor de kollektive trafikløsninger på Fyn og Langeland i de kommende 4 år.

Forud for planens vedtagelse ligger et grundigt forarbejde i administrationen, men et lige så grundigt høringsarbejde i samarbejde med ejerkommunerne og Region Syddanmark.

Så 2022 tegner ikke bare til at blive året, hvor vi for alvor vender tilbage som en vigtig part af borgernes liv på Fyn og Langeland. Det er også året, hvor vi er klar med den masterplan, der skal udvikle den kollektive trafik i de kommende 4 år.





Bilag 

Forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023, hovedtal

INDHOLD

Indhold	1
Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger.	3
Covid-19.....	3
Passagerer	3
Indtægter	4
Takster	4
Entreprenørudgifter	5
Omkostningsindeks kørselsudgifter	5
Odense Letbane.....	5
Forventet Regnskab 2022 og budgetforslag 2023	6
Hovedtal bus- og telekørsel	6
Passagerindtægter og passagerudvikling	6
Entreprenørudgifter	9
Fællesudgifter	12
Telekørsel/Flextur og Plustur	14
Flexkørsel	16
Udviklingen i personture	16
Ejerbidrag	17
Entreprenørudgifter	18
Fællesudgifter	19
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	20
Præmiebetaling	20
Pensionsbalance.....	21

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2022 og budgetforslag for 2023, samt budgetoverslag 2024-2026.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- | | |
|-----------|--|
| Bilag 7.1 | Notat Forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 |
| Bilag 7.2 | Talmateriale Forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 |

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2021, realiserede resultater og 4 måneder i 2022, kendte ændringer for 2022 samt et estimat på konsekvenserne af Covid-19.

Budgetforslaget for 2023 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2022, tillagt kendte ændringer for 2023, prisreguleringer og takststigning.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 7.2 og er kommenteret i forhold til budget 2022.

Det interne regnskab er opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner.

De ejerspecifikke notater og forventede regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås efter ønske på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i juni måned, hvor forventet regnskab 2022, budgetforslaget for 2023 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab og budgetforslaget, herunder konsekvenserne af Covid-19 krisen.

Covid-19

Budget 2022 er udarbejdet i august 2021, hvor en kompensationsaftale for 2022 endnu ikke var vedtaget og hvor omfanget af konsekvenserne fra Covid-19 stadig var meget uvisse. For indtægter og passagerer er budget 2022 udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Merudgifter til ekstrarengøring, værnemidler mv. blev udeladt af budget 2022.

I november 2020 indgik regeringen, KL og Danske regioner en kompensationsaftale for 2021 med en ramme på 362 mio. kroner.

Regeringen, KL og Danske Regioner har netop den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomiaftale for 2023, med aftale om at Covid-19 kompensation udbetales for januar og februar 2022 med et samlede beløb på 200 mio. kr. til udbetaling. Til september 2022 drøftes håndtering af de regionale trafiksselskaber for 2022.

Vedlagte "Forventet regnskab for 2022" er ikke korrigeret for ændring for ændring i Covid-19 kompensation.

FynBus' andel af de 200 mio. skønnes til 12 mio. kr., og er baseret på indberetningen til staten for 1. kvartal 2022.

Nedenstående Tabel 1 viser ejerfordeling af de 12 mio. kr.

Covid-19 kompensation er en nettoordning, således at reducerede udgifter indgår til dækning af manglende indtægter.

Tabel 1: Skønnet ejerfordelt Covid-19 kompensation for 2022

Skønnet ejerfordeling af kompensation	
FynBus	12,00
Region Syddanmark	6,39
Assens	0,15
Faaborg - Midtfyn	0,13
Kerteminde	-0,01
Langeland	0,17
Middelfart	0,08
Nordfyn	0,05
Nyborg	0,11
Odense	4,48
Svendborg	0,46

Passagerer

Budget 2022 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Regnskab 2021 endte på ca. 9,0 mio. passagerer. Covid-19 krisen har fortsat indflydelse på det forventede passagertal i 2022. Der forventes et passagertal i 2022 på 12,3 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 3 måneder samt forventningerne til resten af året. Passagertallet i busserne i Odense er herudover fra udgangen maj 2022 reduceret på grund af ruteændringer i forbindelse med Odense Letbane.

Forventet regnskab 2022 for Flextrafik tager udgangspunkt i foreløbige turantal for 1. kvartal samt en forventning om et aktivitetsniveau på nær budgetteret niveau resten af året. Budgetforslag 2023 tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau. Der vil ved den endelige budgetudarbejdelse i august ske en revurdering af forventningerne til aktivitetsniveauet.

Indtægter

Udbruddet af Covid-19 har stadig store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen.

Budget 2022 er udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Derved synliggøres effekten af Covid-19 på indtægtsniveauet, når der sammenlignes med forventet regnskab 2022, hvor konsekvenserne af Covid-19 er indregnet.

KL og Danske Regioner har netop den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomiaftale for 2023, med aftale om at Covid-19 kompensation udbetales for januar og februar 2022 med et samlede beløb på 200 mio. kr. til udbetaling. Til september 2022 drøftes håndtering af de regionale trafikskaber for 2022. Udmøntningen er endnu ikke fastlagt.

Afvigelsen fra budget 2022 til forventet regnskab 2022 svarer som udgangspunkt til den forventede kompensation fra regeringen. Kompensationen vedr. indtægterne forventes at udgøre 25,5 mio. kr. i forventet regnskab 2022.

Efter den seneste nedlukning i starten af 2022 er der hen over resten af året indregnet en stigning i indtægterne fra buskørslen, men usikkerheden forbundet hermed er stadig til stede.

Budgetforslag 2023 er også udarbejdet med henblik på at vise en situation uden Covid-19. Derved kan effekten af Covid-19 på indtægtsniveauet synliggøres, når der sammenlignes med forventet regnskab 2022.

Takster

Marts 2018 indgik FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafikskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres med DSB og trafikskaberne.

Samlet set er priserne hævet med 1,1 % i henhold til takststigningsloftet for 2021. Der var ingen prisændringer i 2022. Trafikstyrelsen har udmeldt et takststigningsloft for 2023 på 4,9 %. Taksterne for 2023 fremlægges i særskilt sag. I budgettet er der indarbejdet fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 4,9 %.

Indtægtsdeling

Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

Da Arriva, DSB og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejerne

Bus&Tog indtægtsdeling for Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype.

Tilsvarende fordeles Bus&Tog kombi-enkeltilletter direkte på data.

Parterne i Takst Vest samarbejdet har nu udarbejdet en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort. Ungdomskortmodellen anvendes nu til afregning mellem DSB/Arriva og FynBus.

For omstigninger på togbilletter foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler baseret på tællinger udarbejdet af COWI.

Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere sker analogt på samme måde som den nationale model.

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort.

For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

Ungdomskortmodellen kan fordele FynBus' andel af ungdomskortindtægterne på ruter. FynBus' administration er ved at se på konsekvenserne af at anvende disse data.

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2022 og budgetforslag 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan, hvor der ikke er taget højde for fremadrettet tiltag i forhold til Covid-19. Dog er der i forventet 2022 medtaget udgifter til ekstrarengøring baseret på foreløbige beregninger frem til og med juni 2022. Disse udgifter er ikke medtaget i budgetforslag 2023.

I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer er disse medtaget.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 6,9 % højere end budgetteret. I budgetforslag 2023 er der indregnet en stigning på 3,5 % i forhold til forventet 2022 på baggrund af skøn fra TID.

Odense har elbusser på udvalgte ruter. Elbusserne anvender elindeks i stedet for det almindelige omkostningsindeks. Effekten af dette er indregnet i kørselsudgifterne. Elomkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 6,0 % højere end budgetteret. I budgetforslag 2023 er der indregnet en stigning på 2,7 % i forhold til forventet 2022 på baggrund af skøn fra TID.

Langeland anvender i deres kontrakt fra august 2021, busser der kører på biodiesel(HVO). I den forbindelse anvendes HVO-indekset. Effekten af dette er ligeledes indregnet i kørselsudgifterne. HVO-omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 13,8 % højere end budgetteret. I budgetforslag 2023 er der indregnet en stigning på 4,4 % i forhold til forventet 2022 på baggrund af skøn fra TID.

Odense Letbane

Opstart af Odense Letbane er indarbejdet i budget 2022 pr 1. januar 2022 og opstart af nyt Bynet 1. februar 2022. Opstart af Odense Letbane er udskudt til 28. maj 2022 og nyt Bynet forventes at starte 31. juli 2022. De ændrede konsekvenser er indarbejdet i forventet regnskabet 2022, budgetforslag 2023 og i budgetoverslagsårene.

Justering af de regionale ruter

Konsekvenser ved justering af de regionale ruter er ikke indarbejdet i budgetforslag 2023. Det forventes at blive indarbejdet i budget 2023 til august.

FORVENTET REGNSKAB 2022 OG BUDGETFORSLAG 2023

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Busdrift							
Indtægter	-131,7	-150,0	-188,4	-162,1	-194,4	-26,4	32,3
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	540,1	536,6	-63,9	3,5
Fællesudgifter *	79,0	80,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4
Ejerbidrag busdrift	439,0	442,1	373,5	463,8	425,7	-90,4	38,2
Covid-19 kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-31,1	0,0	31,1	-31,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	370,6	375,6	373,5	432,8	425,7	-59,3	7,1
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,7	-4,0	-0,3	0,3
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	9,2	9,7	1,6	-0,5
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur	11,3	10,6	11,0	9,7	9,7	1,3	0,0
Covid-19 kompensation	6,7	3,2	0,0	1,2	0,0	-1,2	1,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	18,0	13,8	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	450,4	452,7	384,5	473,6	435,3	-89,1	38,2
Covid-19 kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-29,8	0,0	29,8	-29,8
Ejerbidrag i alt	388,6	389,4	384,5	443,7	435,3	-59,3	8,4

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 443,7 mio. kr. Det er en merudgift på 59,3 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 15 % i forhold til budgettet for 2022. Den væsentligste årsag skyldes øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

2023:

I budgetforslag 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 435,3 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 8 mio. kroner i forhold til forventet regnskab 2022. Der er i budgetforslag 2023 ikke indarbejdet Covid-19 relaterede udgifter eller kompensation.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2022:

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2022 at falde med 26,4 mio. kroner i forhold til budgettet. Der forventede Covid-19 kompensation for 26,4 mio. kr. Se uddybning nedenfor.

2023:

Budgetforslag 2023 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor Covid-19 ikke eksisterer. Budgettet er fremskrevet inkl. takstændringen fra 2020 til 2021. I budgetforslag 2023 er der desuden indregnet en takstændring på 4,9% fra 2022 til 2023.

Budgetforslag 2023 indeholder en fortsættelse af gratiskørsel for unge under 16 år i Assens Kommune og en opskrivning af Odense Kommunes budget på 1% fra 2022 samt indregning af yderligere 3 mio. kr. i forventede indtægter fra tilføjelser af ekstra køreplantimer (10 mio. kr. til flere afgang og busser på udvalgte ruter) i det nye Bynet.

Der arbejdes pt. på besparelsesforslag og justeringer i kørselsomfanget på dele af de regionale busruter.

Der er endnu ikke truffet konkrete beslutninger, hvorfor der ikke er indlagt konsekvenser heraf i budgetforslag 2023.

Samlet set medfører det en forventet merindtægt på 32 mio. kroner i 2023 set i forhold til forventet regnskab 2022.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 3 herunder.

Det bemærkes, at Odense Kommune forventes at have større indtægter i forventet regnskab 2022 end forudsat i budget 2022 på 3,3 mio. kr., som skyldes to forhold. Dels indeholder budget 2022 en reduktion i indtægtsniveauet fra og med februar 2022, som følge af den forventede opstart af Letbanen og det nye Bynet. Budget 2022 er udgangspunktet for hjemtagelse af kompensation, men da forudsætningerne i budget 2022 er ændret, er Odense Kommune berettiget til yderligere kompensation end vist i budget 2022. Den ekstra kompensation er indregnet i forventet regnskab 2022. På samme vis er Odense Kommune berettiget til yderligere kompensation grundet tilføjelsen af yderligere midler i det nye Bynet til flere afgang og busser på udvalgte ruter, oprettelse af morgenafgange i weekender samt bibeholdelse af Citybussen.

For Assens Kommune og Svendborg forventes omvendt lavere indtægter i forventet regnskab 2022 end forudsat i budget 2022 på henholdsvis 1,9 mio. kr. og 0,4 mio. kr., hvilket skyldes indførslen af gratis kørsel for unge under 16 i Assens Kommune og gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender, som ikke er omfattet af reglerne for kompensation.

Endelig er der for alle ejere indregnet en merudgift på samlet set 1 mio. kr. fra regnskab 2019 vedr. fritidskompensation under ungdomskort, som ikke er kompensationsberettiget, idet udgiften vedr. perioden før Covid-19.

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-188,7	-194,4	0,3	5,7
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-104,7	-105,0	-0,7	0,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,4	-1,5	-1,9	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-3,1	-3,3	0,0	0,2
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	-1,6	0,0	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,0	0,1
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,4	-2,5	0,0	0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,6	-2,7	0,0	0,2
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,0	0,0	0,2
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-59,7	-63,3	3,3	3,6
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,8	-9,6	-0,4	0,8

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Tabel 4 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 4: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Indtægter fordelt på hovedgrupper							
Kontantbilletter	-4,8	-3,9	-18,6	-7,0	-19,4	-11,6	12,5
Mobilbilletter	-15,7	-18,7	-12,3	-22,1	-12,8	9,8	-9,2
Rejsekort Classic	-42,6	-46,7	-61,6	-59,3	-64,5	-2,3	5,2
Pendlerkort	-0,5	-9,9	-14,0	-8,8	-14,7	-5,1	5,8
Ungdomskort	-39,6	-32,1	-47,5	-43,7	-48,8	-3,8	5,1
Skolekort	-8,2	-7,7	-9,2	-6,4	-7,7	-2,9	1,3
Statstilskud	-12,8	-12,8	-12,8	-13,0	-12,7	0,2	-0,3
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-5,8	-15,0	-12,3	-1,8	-12,2	-10,5	10,5
Øvrige indt. og salgsudgifter	-1,7	-3,2	-0,3	-0,1	-1,5	-0,2	1,4
Covid-19 kompensation	-60,2	-55,3	0,0	-26,6	0,0	26,6	-26,6
Indtægter i alt	-191,9	-205,4	-188,4	-188,7	-194,4	0,3	5,7

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Alle væsentlige ændringer kan stadig tilskrives Covid-19.

Muligheden for at købe kontantbilletter i busserne har i perioder i 2020 og 2021 været suspenderet. Som følge heraf er der indregnet en yderligere vandring primært mod mobilbilletter.

Refusion til kunderne for ikke benyttede dage på periodekort som følge af Covid-19 er indregnet.

2023:

Budgetforslag 2023 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor Covid-19 ikke eksisterer. Se yderligere ovenfor.

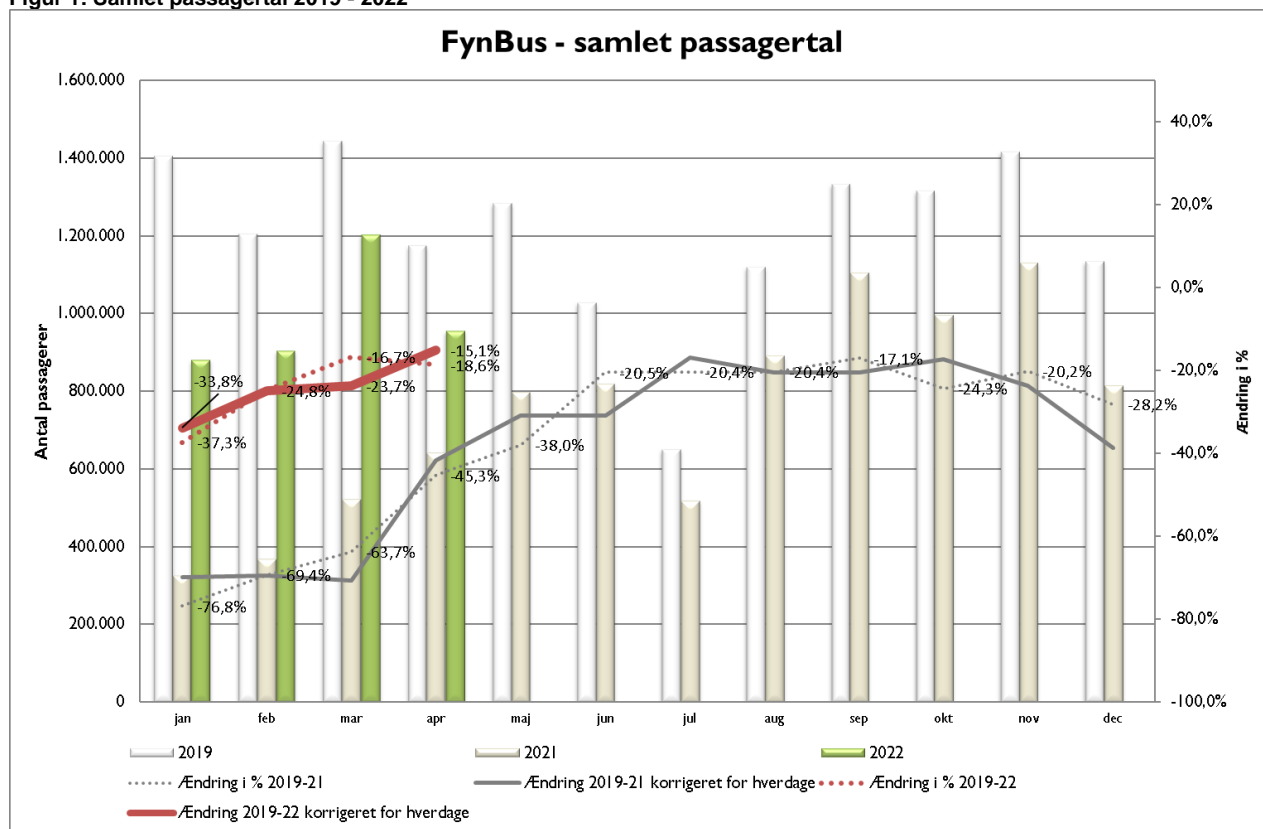
I nedenstående tabel 5 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 5: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	9.472	8.938	13.641	12.305	13.735	-1.336	1.430
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.723	5.452	-729	729
Assens	203	163	299	254	299	-45	45
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	262	294	-32	32
Kerteminde	104	97	157	140	157	-17	17
Langeland	191	171	272	235	272	-37	37
Middelfart	102	90	154	135	154	-19	19
Nordfyn	181	148	271	234	271	-37	37
Nyborg	190	175	262	231	262	-31	31
Odense	4.075	3.948	5.702	5.408	5.796	-294	388
Svendborg	569	531	778	683	778	-95	95

Udviklingen i FynBus' samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

Figur 1: Samlet passagertal 2019 - 2022



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 3 måneder med mellem 15 og 34 % i forhold til 2019.

Entrepenørudgifter

Forventet 2022 og budgetforslag 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2022 og frem. Ændringerne er primært i

Odense. Hvor det nye bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet. Der er i regionen ikke indregnet eventuelle besparelser fremadrettet, og de heraf afledte udgifter i kommunerne er ligeledes ikke indregnet.

Derudover er der for forventet 2022 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2022 for Region Syddanmark (natbusser primo januar), samt ekstra rengøring frem til og med juni 2022. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

Tabel 6: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	491,7	511,5	476,2	535,6	536,6	-59,4	-0,9
Region Syddanmark	190,9	196,4	199,3	212,0	219,3	-12,8	-7,3
Assens	16,8	17,2	17,1	18,4	19,0	-1,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,8	25,2	25,0	26,8	27,7	-1,7	-1,0
Kerteminde	6,5	6,9	6,7	7,2	7,4	-0,5	-0,2
Langeland	6,4	6,5	6,8	7,5	7,8	-0,7	-0,3
Middelfart	11,5	11,7	11,8	12,6	13,1	-0,8	-0,5
Nordfyn	14,4	14,7	15,2	16,0	17,2	-0,8	-1,2
Nyborg	14,5	15,1	15,0	16,0	16,5	-1,1	-0,4
Odense	177,3	188,9	150,2	188,0	176,4	-37,8	11,6
Svendborg	29,6	28,9	29,1	31,0	32,1	-1,9	-1,1

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 535,6 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på 59,4 mio. kroner eller en stigning på 12,5 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 6,9% højere	28,9
Trafiksekskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 6,0% højere, hvilket har betydning i Odense	3,3
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 13,8% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,5
Flere køreplantimer, 29.952 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Assens og Faaborg, samt fald i Nordfyn og Kerteminde.	19,4
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,5
Ændring i kørselssammensætning og flere busser på grund af nyt bynet i Odense	5,4
Ændring i kørselssammensætning andre ejere	0,0
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,2
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-0,8
Covid-19 kompensation	-4,4
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2023:

Budgetforslag 2023 viser en stigning i entreprenørudgifterne på 0,9 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,5% højere	15,3
Trafiksekskaberne i Danmarks elomkostningsindeks 2,7% højere, hvilket har betydning i Odense	1,4
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,4% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 20.100 timer, heraf primær årsag årseffekt af Odense Bynet 2022	-12,9
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,3
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,2
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,2
Variabel kørsel	0,4
Direkte henførbare udgifter	-0,3
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	0,3
Covid-19 kompensation	4,4
Budgetforslag 2023 bruttoudgifter i alt	536,6

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Endvidere udestår den endelig køreplanen for 2023 for alle ejere.

2022:

Som det fremgår af tabel 7, bruges der samlet 21 driftsbus flere efter 1. kv. 2022, dette er i Odense, og skyldes Odense letbanes forsinkelse og derved Bynet 2022. Der er 29.952 flere køreplantimer end budgetteret. De flere køreplantimer, er hovedsageligt i Odense, men også mindre stigninger i Region Syddanmark, Assens og Faaborg-Midtfyn. I Nordfyn og Kerteminde er der færre køreplantimer.

Tabel 7: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til BF 2023

Ejer		R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	Driftsbusser	337	337	316	325	325	-9	-
	Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	595.279	575.176	-29.952	20.103
Region Syddanmark	Driftsbusser	107	107	107	107	107	-	-
	Køreplantimer	254.651	255.068	255.866	256.062	255.142	-196	920
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	15.595	15.322	15.281	15.549	15.211	-268	338
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	40	40	40	40	40	-0	-
	Køreplantimer	23.664	24.880	25.130	25.214	24.869	-84	345
Kerteminde+A174	Driftsbusser	9	9	9	9	9	0	-
	Køreplantimer	7.705	7.707	7.722	7.660	7.493	62	167
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-
	Køreplantimer	9.111	8.752	8.797	8.801	8.764	-4	37
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-
	Køreplantimer	13.038	12.674	12.792	12.779	12.734	13	45
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-0	-
	Køreplantimer	15.367	15.343	16.009	15.726	16.225	283	-499
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-
	Køreplantimer	17.135	17.285	17.343	17.377	17.030	-34	347
Odense	Driftsbusser	77	77	56	65	65	-9	-
	Køreplantimer	216.643	216.604	166.517	196.239	178.020	-29.721	18.219
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	-
	Køreplantimer	39.712	39.791	39.869	39.872	39.688	-3	184

Note: Antal busser vises per 31. december. I Odense er der 77 busser per 31. marts 2022.

2023:

Der er ca. 20.100 færre køreplantimer i budgetforslag 2023 end i forventet regnskab 2022. Det skyldes hovedsageligt indførelsen af nyt Bynet og letbane i Odense i 2022, hvilket også betyder en reduktion af antal busser med 12. Derudover er den primære årsag kalenderforskydninger mellem 2022 og 2023, hvor der i kommunerne kan være forskydninger i antal skoledage med op til 2,5%.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, rejsekortsystemet med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner, mod at udgifterne til rejsekortet vises separat.

2022:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2022 65,9 mio. kroner. FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 2,5 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kroner. Samt forventet merforbrug på administration på ca. 1 mio.kr. som skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse vakante stillinger samt forventet merforbrug på uddannelse.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,3 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	12,0	11,6	-0,7	0,4
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	17,9	17,4	-1,0	0,5
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	37,1	38,7	0,6	-1,6
Ordinær ramme	59,4	64,1	65,9	67,0	67,7	-1,1	-0,7
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	15,3	15,7	0,0	-0,4
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	-1,4	1,4
Rammestyring / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-2,4	0,0	2,4	-2,4
Anlægsudgifter	0,9	1,0	4,5	4,5	0,0	0,0	4,5
I alt	79,0	75,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 4,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0,5 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 2 mio. kr.
- Nyt økonomisystem, 1 mio. kr.

2023:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budgetforslag 2023 67,7 mio. kroner. Der er endnu ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2023, hvorfor udgiften hertil er 0.

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 9 herunder.

Tabel 9: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	73,9	84,1	81,2	83,7	83,4	-2,5	0,3
Region Syddanmark	33,8	39,0	37,6	39,0	39,2	-1,4	-0,2
Assens	1,7	1,9	1,7	1,6	1,7	0,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	0,0	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	0,0	0,0
Middelfart	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0	0,0
Nordfyn	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	0,0	-0,1
Nyborg	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	0,0	-0,1
Odense	24,8	28,8	27,5	28,4	27,3	-0,9	1,1
Svendborg	4,4	4,9	4,8	4,9	5,1	-0,1	-0,1

Note: incl. rejsekortsudgifter og investering i Odense Letbane.

Telekørsel/Flextur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flextur og Plustur.

Tabel 10 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2020-23 på ejerniveau.

Tabel 10: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023 i løbende priser

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	11,3	10,6	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Region Syddanmark	0,8	0,7	0,9	0,9	1,0	0,0	-0,1
Assens	1,8	1,4	1,3	1,3	1,5	0,0	-0,2
Faaborg - Midtfyn	3,3	3,1	2,3	2,3	2,3	0,0	0,0
Kerteminde	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0	0,0	0,1
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	0,9	1,3	1,4	1,4	1,2	0,0	0,2
Nordfyn	2,0	1,9	2,5	2,5	1,2	0,0	1,3
Nyborg	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11,0 mio. kroner, hvilket svarer til budgettet. Ejerbidraget i tabel 9, er inklusiv Covid-19. I tabel 1 vises der at Flextur/Plustur forventer en mindre kørselsudgift på 1,6 mio. kr. som følge af færre ture. Covid-19 er beregnet som forskellen mellem budget og forventet regnskab, så derfor bliver Ejerbidraget i tabel 9 lig budget.

I februar 2020 startede nyt telekørselskoncept Flextur og Plustur. Budget 2022 blev lagt på et usikkert grundlag, da det er udarbejdet på et tidspunkt, hvor Flextur og Plustur var nyt og samtidig var kørselsomfanget påvirket af Covid.19.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2022 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1. kvartal afviger væsentligt fra budget.

Ved fremskrivning af 2. - 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal 2022.

2023:

Ejerbidraget i 2023 forventes at udgøre 9,7 mio. kroner, hvilket er et fald på 1,3 mio. kroner i forhold til budget 2022. Faldet skyldes, at der forventes færre ture, hovedsageligt for Middelfart og Nordfyns Kommune.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2023.

Nordfyn har nedjusteret deres budget med 12.000 ture, mens de øvrige kommuner forventer antal ture på niveau med budget 2022.

Ved fremskrivning af kørselsudgifter er anvendt den gennemsnitlige udgift per tur i 1. kvartal 2022. Grundet den aktuelle udvikling i brændstofpriser kan forventes højere kørselsudgifter.

I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

Tabel 11: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Flextur/Plustur samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse FR2022- B2022	Afvigelse BF 2023- FR2022
FynBus	Telependler	858	-	-	-	-	-	-
	Telerute	4.585	4.166	6.438	5.087	6.140	-1.351	1.053
	Telecitcity	2.035	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	9.638	704	1.300	1.229	1.300	-71	71
	Flextur	44.710	57.342	80.300	67.049	72.584	-13.251	5.535
	Plustur	11.689	17.106	22.677	20.621	18.510	-2.056	-2.111
	Total	73.515	79.318	110.715	93.987	98.534	-16.728	4.547
RSD	Telerute	3.511	3.826	5.000	3.999	5.000	-1.001	1.001
	Total	3.511	3.826	5.000	3.999	5.000	-1.001	1.001
Assens	Teletaxa	1.772	2	50	57	50	7	-7
	Flextur	6.718	6.929	14.144	11.517	14.144	-2.627	2.627
	Plustur	2.293	2.963	2.528	2.629	2.528	101	-101
	Total	10.783	9.894	16.722	14.202	16.722	-2.520	2.520
Faaborg- Midtfyn	Telependler	422	-	-	-	-	-	-
	Telerute	39	54	250	200	150	-50	-50
	Teletaxa	3.293	-	-	-	-	-	-
	Flextur	16.541	19.275	20.000	19.351	20.000	-649	649
	Plustur	2.813	4.397	4.000	4.406	4.000	406	-406
	Total	23.108	23.726	24.250	23.957	24.150	-293	193
Kerteminde	Telependler	41	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	902	-	-	-	-	-	-
	Flextur	5.013	6.305	6.800	6.632	6.800	-168	168
	Plustur	1.263	2.246	3.400	3.174	3.400	-226	226
	Total	7.219	8.551	10.200	9.806	10.200	-394	394
Langeland	Telerute	594	230	425	373	425	-52	52
	Total	594	230	891	373	350	-518	-23
Middelfart	Telecitcity	990	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	592	-	-	-	-	-	-
	Flextur	5.626	8.623	11.000	10.621	11.000	-379	379
	Plustur	846	2.325	2.500	2.435	2.500	-65	65
	Total	8.054	10.948	13.500	13.057	13.500	-443	443
Nordfyns	Telependler	201	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	2.001	-	-	-	-	-	-
	Flextur	4.784	7.903	17.040	8.839	9.000	-8.201	161
	Plustur	2.084	2.270	6.960	4.864	2.672	-2.096	-2.192
	Total	9.070	10.173	24.000	13.704	11.672	-10.296	-2.032
Nyborg	Telependler	89	-	-	-	-	-	-
	Telerute	41	28	298	195	100	-103	-95
	Teletaxa	255	-	-	-	-	-	-
	Flextur	1.686	1.977	1.676	2.310	2.000	634	-310
	Plustur	990	925	879	974	1.000	95	26
	Total	3.061	2.930	2.853	3.479	3.100	626	-379
Odense	Telerute	399	28	410	300	410	-110	110
	Teletaxa	399	702	1.250	1.172	1.250	-78	78
	Total	798	730	1.660	1.472	1.660	-188	188
Svendborg	Telependler	105	-	-	-	-	-	-
	Telerute	1	-	55	21	55	-34	34
	Telecitcity	1.045	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	424	-	-	-	-	-	-
	Flextur	4.342	6.330	9.640	7.778	9.640	-1.862	1.862
	Plustur	1.400	1.980	2.410	2.139	2.410	-271	271
	Total	7.317	8.310	12.105	9.938	12.105	-2.167	2.167

FLEKKØRSEL

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående oversigt viser, hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2022 har placeret hos FynBus.

Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns kommune har valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere.

Tabel 12: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 1. kvartal 2022

Kørselstype	Handicapkørsel*	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevekørsel	Specialskekørsel	Flextur/Plustur	Siddende patientbefordring
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		C	C	X	
Kerteminde	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et X betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen afvikles efter Cplan.

Det fremgår af tabel 12, at kommunerne anvender FynBus i 67 ud af de i alt 112 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2020 til 2023 vist.

Tabel 13: Antal personture i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Handicapkørsel	90.066	99.621	138.395	121.151	140.676	-17.243	19.525
Anden kørsel	144.253	234.931	298.195	286.241	256.745	-11.954	-29.496
Handicap- og anden kørsel	234.319	334.552	436.590	407.392	397.421	-29.198	-9.971
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	93.987	98.534	-16.728	4.547
I alt	307.834	413.870	547.304	501.379	495.955	-45.926	-5.424
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	220.000	238.000	-18.000	18.000
I alt	512.940	619.125	785.304	721.379	733.955	-63.926	12.576

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel, er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Samlet set er der et fald på 8 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 12 % vedr. handicapkørsel, fald på 4 % vedr. anden kørsel og fald på 15 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture formodes dels at skyldes efterpåvirkninger af Covid-19 og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. Forventningen til 2022 er baseret på foreløbige regnskabs- tal for 1. kvartal 2022 tillagt en forventning for resten af året. I udgangspunktet forventes, at antal ture for handicapkørsel og Aktivitetskørsel vil være på 95 %, mens øvrig kørsel forventes på budgetteret niveau.

Budgetforslag 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fast- holde niveauet fra budget 2022.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 14.

Tabel 14: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,4	-7,3	0,2	1,0
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	72,6	72,4	2,1	0,1
Flex udgifter, netto	42,7	55,6	68,4	66,2	65,1	2,2	1,1
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Ejerbidrag	61,6	76,1	89,0	87,9	88,5	1,1	-0,6
Covid-19 kompensation	14,8	10,1	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	76,5	86,2	89,0	88,1	88,5	0,9	-0,4

Note: Opgørelsen er ekskl. Flextur/Plustur og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Flextur/Plustur fremgår af tallene for kollektiv trafik.

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 15: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Assens	10,9	11,0	11,3	11,3	11,6	0,0	-0,2
Faaborg-Midtfyn	7,4	21,4	28,9	26,8	23,4	2,1	3,4
Kerteminde	4,5	4,6	5,4	5,4	5,5	0,0	-0,1
Langeland	2,4	2,6	2,4	2,4	3,1	0,0	-0,6
Middelfart	1,3	1,4	1,8	1,8	2,1	0,0	-0,2
Nordfyn	15,2	15,0	17,3	17,2	16,7	0,1	0,5
Nyborg	2,3	2,4	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0
Odense	7,9	8,0	10,3	10,3	11,5	0,1	-1,2
Svendborg	2,0	2,2	2,6	2,6	2,9	0,0	-0,3
Ærø	0,3	0,3	0,3	0,3	0,6	0,0	-0,2
Region Syddanmark	7,4	7,2	6,0	7,5	8,8	-1,5	-1,3
I alt	61,6	76,1	89,0	88,1	88,5	0,9	-0,4

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Forventet regnskab 2022 efter 1 kvartal viser et ejerbidrag på 88,1 mio. kroner. Dette svarer til en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller ca. 1 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til en fejlbudgettering i 2022 ved Faaborg-Midtfyn kommune. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes, at udgifter til Flex-Danmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022.

2023:

Ejerbidraget forventes at stige i 2023 i forhold til FR2022. BF2023 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2022, mens Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune har nedjusteret antal ture.

Entreprenørudgifter

2022:

Forventet regnskab 2022 efter 1. kvartal for entreprenørudgifterne viser 72,6 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 2,1 mio. kroner i forhold til budget 2022.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 16: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Handicapkørsel	19,2	21,1	25,4	25,0	28,7	0,4	-3,8
Anden kørsel	27,6	39,3	49,2	47,6	43,7	1,6	3,9
I alt	46,8	60,4	74,6	72,6	72,4	2,1	0,1

Note: Eksklusiv Flextur/Plustur, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

Der forventes en mindreudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 0,4 mio. kroner i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindreudgift på 1,6 mio. kroner. Mindreudgiften skyldes færre ture end budgetteret.

Forventningen til entreprenørudgifterne er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. kvartal og ved fremskrivning af 2.- 4. kvartal er der som udgangspunkt anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal. Entreprenørudgiften for de enkelte ordninger afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. De nuværende entreprenørkontrakterne prisreguleres årligt og de fleste kontrakter er reguleret 1. marts 2022. Den gennemsnitlige omkostning per tur i 1. kvartal viser derfor ikke fuld effekt af prisreguleringen. Det er besluttet at give et ekstra ordinær dieseltillæg til vognmændene i de måneder der har ekstra ordinært høje brændstofpriser. Hvis de høje brændstofpriser forsætter må entreprenørudgifterne forventes fortsat at stige.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. personetur.

Tablet 17: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Handicapkørsel	213,4	212,1	181	206	204	-25	2
Anden kørsel	195,9	171,3	167	167	171	0	-4
Handicap og anden kørsel	202,5	183,3	171	178	182	-7	-4
Flextur/Plustur	100,7	107,8	97	98	98	-1	0
I alt	178,2	168,8	156	163	166	-7	-3

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 1. kvartal i 2022 er overordnet på 163 kroner, hvilket er 7 kr. mere end budgetteret.

2023:

Entreprenørudgifterne er baseret på den gennemsnitlige omkostning pr. persontur i 1. kvartal 2022.

Fællesudgifter

2022:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2022 for fællesudgifterne viser 25,9 mio. kroner, hvilket er en merudgift på ca. 4 %, som primært ses på løn og FlexDanmark. Afdelingen for Flextrafik forventer sidst i 2022 at bruge flere ressourcer på NOP (Ny Optimerings Platform) og FlexDanmarks udgifter til NOP øges.

Tablet 18: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Fællesudgifter. Flextur/Plustur	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Fællesudgifter, i alt	25,4	25,4	24,8	25,9	27,4	-1,1	-1,6

2023:

Fællesudgifterne forventes i 2023 at udgøre 27,4 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt P/L regulering.

TJENESTEMANDSPENSIONER

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune.

Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gammelsø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

En eventuel restforpligtelse for de overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overdragne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 3 tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **samtlig FynBus ejere**.

Pensionsforpligtelsen for hovedparten af tjenestemændene har siden 2008 været afdækket ved indbetalinger til Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

Resultat

Af nedenstående tabel ses den historiske udvikling. De svingende indtægter skyldes udsving i afkastet fra obligationsporteføljen. Udgifterne til pension er over tid stigende og skyldes at flere og flere tjenestemænd går på pension.

FynBus budgetterede med et underskud på 12,3 mio. kroner i 2022 og budgettet indeholdt pensionering af 1 tjenestemand i 2022. Forventes et underskud på 11,9 mio. kroner.

Tabel 19: Pensionsresultat regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,7	-9,7	-8,6	-8,7	-9,3	0,1	0,6
Udgifter til pensioner	19,1	19,6	20,8	20,4	21,9	0,4	-1,5
Nettoudgifter pension	9,4	9,8	12,1	11,7	12,6	0,4	-0,8
Administrative udgifter	-0,0	-0,0	0,2	0,2	0,2	-	-
Resultat pension	9,4	9,8	12,3	11,9	12,7	0,4	-0,8

Indtægterne forventes at udgør 8,7 mio. kroner i 2022, og er på niveau med budgettet.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,7 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er på niveau med budget.
- 1,5 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning, som er på niveau med budget. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,4 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 20,1 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,4 mio. kroner.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,4 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2022 at udgør 1,8 mio. kroner og på niveau med budgettet.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 45,5 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2022.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2018 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i Fyn-Bus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 20: Præmiebetaling regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Odense Kommune	-	-	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,0	-0,0
FynBus' fællesudgifter	1,1	0,9	0,9	0,9	1,3	-0,0	-0,4
I alt til Sampension	1,6	1,4	1,4	1,4	1,9	0,0	-0,4
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	-0,0	0,2
Samlet præmiebetaling	1,9	1,8	1,8	1,8	2,1	-0,0	-0,2

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-21 409,5 mio. kroner mod tidligere 425,1 mio. kroner pr. 31/12-20.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 105 tjenestemænd. Heraf er 8 pr. 30/4-22 stadig tjenestegørende.

FynBus

Bilag 7.2

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Indtægter:									
Enkeltbilletter, total	20.529	22.598	30.852	29.041	-1.810	32.274	33.471	33.771	34.073
- Kontantbilletter	4.841	3.916	18.578	6.977	-11.601	19.433	20.154	20.334	20.517
- SMS-billetter	15.688	18.683	12.274	22.064	9.791	12.841	13.317	13.436	13.557
Rejsekort classic	42.581	46.654	61.568	59.276	-2.292	64.485	66.862	67.470	68.083
Periodekort, total	48.284	49.759	70.688	58.889	-11.799	71.189	73.952	74.550	75.153
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	485	9.902	13.998	8.849	-5.149	14.666	15.174	15.305	15.438
- Ungdomskort	39.578	32.118	47.453	43.683	-3.771	48.824	50.986	51.431	51.882
- Skolekort	8.221	7.739	9.237	6.357	-2.880	7.699	7.793	7.813	7.833
Kompensation fra Staten	12.836	12.817	12.771	12.990	218	12.701	13.250	13.371	13.492
Bus / tog samarbejde	5.842	15.019	12.251	1.788	-10.463	12.243	12.703	12.821	12.941
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	3.220	5.237	1.923	731	-1.192	2.296	2.296	2.296	2.296
Salgsprovision og - gebyrer	-1.561	-1.411	-1.499	-1.505	-6	-1.491	-1.491	-1.491	-1.491
Øvrige indtægter	-3	-631	-114	876	990	659	659	659	659
Indtægter i alt	131.727	150.043	188.440	162.086	-26.354	194.356	201.702	203.446	205.207
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)	60.172	55.320	0	26.606	26.606	0	0	0	0
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation	191.900	205.363	188.440	188.692	253	194.356	201.702	203.446	205.207
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Bruttoudgifter:									
- Entreprenørkontrakter	475.975	498.315	459.017	521.449	-62.433	517.618	517.618	504.118	504.118
- Incitamentsaftale	3.142	3.204	3.960	3.600	360	3.960	3.960	3.960	3.960
- Dubleringskørsel	7.359	5.745	8.870	8.871	-1	9.242	9.242	9.242	9.242
- Bod	-192	-200	-255	-148	-107	-255	-255	-255	-255
- Rejsetidsgaranti	30	47	104	100	4	100	100	100	100
- Endestationer/rutebilstationer	399	924	1.028	500	527	500	500	500	500
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	4.144	3.160	975	3.718	-2.744	2.923	987	987	2.923
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	882	279	2.500	2.000	500	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	491.738	511.474	476.198	540.090	-63.893	536.588	534.652	521.152	523.088
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	360.011	361.432	287.758	378.004	-90.246	342.233	332.950	317.707	317.882
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-8.128	-11.028	0	-4.447	4.447	0	0	0	0
Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation	483.609	500.446	476.198	535.644	-59.446	536.588	534.652	521.152	523.088
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom.	291.710	295.083	287.758	346.951	-59.193	342.233	332.950	317.707	317.882
Fællesudgifter:									
- Driftsrelaterede udgifter	78.172	79.639	81.232	81.343	-111	83.425	83.425	83.425	83.425
- Salgsrelaterede udgifter	11.160	10.348	11.292	12.027	-735	11.597	11.597	11.597	11.597
- Administrative udgifter	14.022	17.039	16.955	17.929	-974	17.413	17.413	17.413	17.413
- Rejsekort udgifter	34.185	36.741	37.672	37.050	622	38.689	38.689	38.689	38.689
- Investering Odense Letbane	14.501	15.013	15.313	15.313	0	15.727	15.727	15.727	15.727
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	59	5.004	0	1.422	-1.422	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	4.244	-4.506	0	-2.398	2.398	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	858	986	4.500	4.500	0	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	79.030	80.625	85.732	85.843	-111	83.425	83.425	83.425	83.425
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)	-116	-80	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme incl. Covid-19 kompensation	78.914	80.545	0	85.843	-85.843	0	0	0	0
Årets ejerbidrag busdrift	439.040	442.056	373.490	463.847	-90.357	425.658	416.376	401.132	401.307
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	68.417	66.429	0	31.053	31.053	0	0	0	0
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	370.623	375.628	373.490	432.794	-59.304	420.522	416.815	401.572	401.747

FynBus

Kollektiv trafik									
Flexitur/Plustur (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
- Indtægter	2.571	2.780	3.988	3.659	-329	3.997	3.997	3.997	3.997
- Entreprenørigter	7.406	8.553	10.782	9.214	1.568	9.701	9.701	9.701	9.701
Flexitur/Plustur nettoudgifter	4.835	5.773	6.795	5.556	1.239	5.704	5.704	5.704	5.704
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.492	4.852	4.182	4.156	26	3.985	3.985	3.985	3.985
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur	11.326	10.625	10.977	9.712	1.265	9.689	9.689	9.689	9.689
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)	6.683	3.185	0	1.239	-1.239	0	0	0	0
Årets ejerbidrag Flexitur/Plustur incl. Covid-19 kom.	18.009	13.810	10.977	10.951	26	9.689	9.689	9.689	9.689
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)									
Årets underskud kollektiv trafik	446.122	457.187	384.467	475.957	-91.491	435.347	426.065	410.821	410.996
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	450.366	452.681	384.467	473.559	-89.093	435.347	426.065	410.821	410.996
Covid-19 kompensation i alt	-61.734	-63.244	0	-29.814	29.814	0	0	0	0
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	384.389	393.944	384.467	446.143	-61.676	435.347	426.065	410.821	410.996
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	388.633	389.438	384.467	443.745	-59.278	435.347	426.065	410.821	410.996

Restfinansiering og likviditet									
Restfinansiering									
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Ejerbetaling af busdrift	388.633	389.438	384.467	443.745	-59.278	435.347	426.065	410.821	410.996
Optrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	370.201	-80	401.035	399.088	398.450	399.101
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	4.190	1.327	14.186	73.545	59.358	34.312	26.977	12.371	11.895
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel									
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-3.889	-6.218	0	-4.590	-4.590	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	17.053	2.801	0	0	0	2.876	45.426	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	178	29	0	0	0	30	472	0	0
Optrævet aconto for året	384.442	388.111	370.281	370.201	-80	401.035	399.088	398.450	399.101
Årets samlede likvide tilskud	397.784	384.724	370.281	365.611	-4.670	403.941	444.986	398.450	399.101

FynBus

Nøgletal									
	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Busruter									
Passagerantal*bus	9.472.000	8.938.000	13.641.000	12.305.000	-1.336.000	13.735.000	13.848.000	13.961.000	14.075.000
Driftsbusser	337	337	316	325	9	325	325	325	325
Køreplantimer	612.621	613.426	565.326	595.279	29.952	575.176	561.156	561.156	561.156
køreplankm	18.488.724	18.529.183	17.656.974	18.379.819	722.845	18.141.751	17.550.895	17.550.895	17.550.895
Passagerer/køreplantime	15	15	24	21	-3	24	25	25	25
Passager/antal indbyggere	19	18	28	25	-3	28	28	28	28
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	27	29	40	30	-10	36	38	39	39
Indtægter/passagerer (kr.)	14	17	14	13	-1	14	15	15	15
Indtægter/køreplantim (kr.)	215	245	333	272	-61	338	359	363	366
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	803	834	842	907	65	933	953	929	932
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	588	589	509	635	126	595	593	566	566
Årets underskud/køreplantime (kr.)	728	745	680	800	119	757	759	732	732
Ejerbidrag/km (kr.)	24	24	21	25	4	23	24	23	23
Flextur/Plustur									
Passagerantal Flextur/Plustur (personure)	73.515	79.318	110.715	93.987	-16.728	98.534	98.534	98.534	98.534
Antal minutter (incl. Servicetid)	796.296	1.008.266	1.442.209	1.089.627	-352.582	1.147.278	1.147.278	1.147.278	1.147.278
Antal km (direkte rejse)	515.990	623.611	908.148	645.398	-262.750	683.047	683.047	683.047	683.047
Nettoudgifter/personotur (kr.)	66	73	61	59	-2	58	58	58	58
Bruttoudgifter/personotur (kr.)	101	108	97	98	1	98	98	98	98
Fællesudgifter/personotur (kr.)	88	61	38	44	6	40	40	40	40
Ejerbidrag/km (kr.) (Direkte)	22	17	12	15	3	14	14	14	14
Ejerbidrag/minut (kr.)	14	11	8	9	1	8	8	8	8
Kollektiv trafik i alt									
Indbyggerantal	499.289	495.215	493.456	495.757	2.301	493.456	493.404	494.839	496.247
Passagerantal i alt	9.545.515	9.017.318	13.751.715	12.398.987	-1.352.728	13.833.534	13.946.534	14.059.534	14.173.534
Årets underskud/passagerer (kr.)	47	51	28	39	10	32	31	29	29
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	902	914	779	955	176	882	864	830	828

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

0
0

FynBus

Tjenestemandspensioner									
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026(2023 priser)
Salg af busser	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nettohusleje - Gammeløse	3.595	3.824	3.706	3.743	37	3.870	3.975	4.082	4.192
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune									
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.006	2.618	1.545	1.545	0	1.840	1.540	1.240	940
Indtægter i alt	3.091	3.286	3.355	3.371	16	3.589	3.786	3.988	4.196
	9.692	9.728	8.606	8.659	53	9.299	9.301	9.310	9.328
									0
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026(2023 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	19.074	19.565	20.756	20.372	384	21.855	22.795	23.761	24.752
Ekstern administration	-30	-25	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	19.044	19.540	20.936	20.552	384	22.035	22.975	23.941	24.932
					0				0
I alt	9.351	9.812	12.330	11.893	437	12.736	13.674	14.630	15.604
									0

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007									
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026(2023 priser)
Optræknings Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Optræknings Tide Bus - tj. Mandspension	466	517	538	509	-28	550	409	431	454
Optræknings af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.086	893	902	925	23	1.317	1.218	1.112	1.001
Præmiebetaling til Sampension	1.553	1.410	1.440	1.435	-5	1.868	1.626	1.543	1.456
Optræknings af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	375	384	389	396	6	184	184	184	184
					0				
i alt	1.928	1.794	1.829	1.830	2	2.052	1.811	1.728	1.640

FynBus

Flextrafik									
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens									
Indtægter	-4.438	-5.262	-5.876	-5.935	59	-6.916	-6.916	-6.916	-6.916
Entreprenørudgifter	19.192	21.073	24.937	24.220	717	28.099	28.099	28.099	28.099
Fællesudgifter	5.389	4.960	5.229	5.114	115	5.538	5.538	5.538	5.538
Ejerbidrag	20.143	20.771	24.290	23.399	891	26.721	26.721	26.721	26.721
Personture	90.066	99.621	138.395	117.989	-20.406	137.926	137.926	137.926	137.926
Handicapkørsel (SBH) - Demens									
Indtægter	-141	-236	-104	-181	77	-158	-158	-158	-158
Entreprenørudgifter	614	959	479	758	-278	644	644	644	644
Fællesudgifter	2	104	84	82	2	110	110	110	110
Ejerbidrag	476	827	459	658	-199	596	596	596	596
Personture	2.768	4.264	2.250	3.163	913	2.750	2.750	2.750	2.750
Lægekørsel									
Indtægter	-4	-2	0	-6	6	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.943	1.927	2.687	2.634	54	2.296	2.296	2.296	2.296
Fællesudgifter	659	606	599	584	15	518	518	518	518
Ejerbidrag	2.598	2.531	3.286	3.212	75	2.814	2.814	2.814	2.814
Personture	11.890	12.669	17.800	16.517	-1.283	14.300	14.300	14.300	14.300
Speciallægekørsel									
Indtægter	-2	-2	0	-4	4	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.295	1.389	1.514	1.494	20	1.529	1.529	1.529	1.529
Fællesudgifter	250	220	221	216	6	226	226	226	226
Ejerbidrag	1.543	1.607	1.735	1.706	29	1.755	1.755	1.755	1.755
Personture	4.934	5.716	6.575	6.077	-498	6.225	6.225	6.225	6.225
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	200	158	224	185	39	212	212	212	212
Fællesudgifter	34	25	24	23	1	24	24	24	24
Ejerbidrag	235	182	248	209	39	236	236	236	236
Personture	561	535	715	591	-124	665	665	665	665
Paragrafkørsel									
Indtægter	-3	-12	-6	-8	1	-7	-7	-7	-7
Entreprenørudgifter	251	441	356	375	-19	409	409	409	409
Fællesudgifter	78	79	77	75	2	91	91	91	91
Ejerbidrag	326	507	427	443	-16	493	493	493	493
Personture	1.504	2.368	2.300	2.275	-25	2.500	2.500	2.500	2.500
Genoptræningskørsel									
Indtægter	-4	-4	0	-12	12	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.954	3.341	3.831	3.993	-161	3.893	3.893	3.893	3.893
Fællesudgifter	1.015	934	1.009	981	28	972	972	972	972
Ejerbidrag	3.965	4.271	4.840	4.961	-121	4.866	4.866	4.866	4.866
Personture	22.526	26.216	33.150	30.140	-3.010	29.250	29.250	29.250	29.250
Special genoptræningskørsel									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	539	386	585	657	-72	666	666	666	666
Fællesudgifter	78	71	73	71	2	75	75	75	75
Ejerbidrag	617	457	657	728	-70	741	741	741	741
Personture	1.723	1.271	2.145	1.985	-160	2.045	2.045	2.045	2.045

FynBus

Flextrafik									
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Aktivetskørsel									
Indtægter	-132	-202	-234	-226	-9	-256	-256	-256	-256
Entreprenørudgifter	3.589	3.846	4.982	4.564	418	4.610	4.610	4.610	4.610
Fællesudgifter	984	1.071	1.079	1.047	32	1.084	1.084	1.084	1.084
Ejerbidrag	4.441	4.716	5.827	5.386	441	5.438	5.438	5.438	5.438
Personture	22.254	28.106	38.400	34.101	-4.299	34.800	34.800	34.800	34.800

FynBus

Flextrafik									
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.761	1.927	1.973	2.191	-219	1.955	1.955	1.955	1.955
Fællesudgifter	692	599	498	485	13	519	519	519	519
Ejerbidrag	2.453	2.527	2.471	2.676	-206	2.474	2.474	2.474	2.474
Personture	14.190	14.394	15.600	16.630	1.030	14.800	14.800	14.800	14.800
Specialskekørsel									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	14.545	23.383	30.000	28.168	1.832	25.156	25.156	25.156	25.156
Fællesudgifter	2.110	3.985	4.738	4.617	121	4.442	4.442	4.442	4.442
Ejerbidrag	16.655	27.369	34.738	32.785	1.953	29.598	29.598	29.598	29.598
Personture	58.540	116.856	147.300	145.196	-2.104	123.800	123.800	123.800	123.800
Center for voksenundervisning									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	133	419	212	542	-331	384	384	384	384
Fællesudgifter	63	49	51	50	1	101	101	101	101
Ejerbidrag	196	468	263	592	-329	485	485	485	485
Personture	741	2.825	1.460	3.901	2.441	2.660	2.660	2.660	2.660
CPR-kørsel/Job og ressource									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	1.324	2.238	2.138	99	1.889	1.889	1.889	1.889
Fællesudgifter	2	476	730	708	22	738	738	738	738
Ejerbidrag	2	1.800	2.968	2.847	121	2.627	2.627	2.627	2.627
Personture	0	14.978	26.000	24.492	-1.508	21.000	21.000	21.000	21.000
Dagcenterkørsel									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	435	741	628	648	-19	702	702	702	702
Fællesudgifter	156	150	158	155	4	179	179	179	179
Ejerbidrag	592	891	787	802	-16	880	880	880	880
Personture	2.622	4.733	4.500	4.337	-163	4.700	4.700	4.700	4.700

FynBus

Flextrafik									
(1.000 kr.)	Regnskab 2020 (årets priser)	Regnskab 2021 (årets priser)	Budget 2022 (2022 priser)	Forventet Regnskab 2022 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2022 - budget 2022)	Budgetforslag 2023 (2023 priser)	Budgetoverslag 2024 (2023 priser)	Budgetoverslag 2025 (2023 priser)	Budgetoverslag 2026 (2023 priser)
Siddende patientbefordring									
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter ^{A)}	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.391	7.199	6.016	7.496	-1.480	8.812	8.812	8.812	8.812
Ejerbidrag	7.391	7.199	6.016	7.496	-1.480	8.812	8.812	8.812	8.812
Personture	205.106	205.255	238.000	220.000	-18.000	238.000	238.000	238.000	238.000
A) Entreprenørfregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik									
Covid-19 kompensation	-12	0	0	0	0	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	7.379	7.199	6.016	7.496	-1.480	8.812	8.812	8.812	8.812
Flextrafik i alt ekskl. Flextur/Plustur*									
Indtægter	-4.724	-5.720	-6.221	-6.372	151	-7.337	-7.337	-7.337	-7.337
Entreprenørdgifter	47.452	61.314	74.646	72.567	2.079	72.444	72.444	72.444	72.444
Fællesudgifter	18.915	20.528	20.588	21.705	-1.117	23.427	23.427	23.427	23.427
Ejerbidrag Flextrafik i alt	61.643	76.122	89.012	87.900	1.112	88.535	88.535	88.535	88.535
Personture i alt	439.425	539.807	674.590	627.392	-47.198	635.421	635.421	635.421	635.421
Covid-19 kompensation	14.843	10.078	0	224	-224	0	0	0	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.	76.486	86.200	89.012	88.124	888	88.535	88.535	88.535	88.535
Nøgletal**									
Entreprenørdgifter pr. personture	178	169	156	163	7	166	166	166	166
Ejerbidrag/persontur	213	192	172	180	8	180	180	180	180

* Flextur/Plustur afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Flextur/Plustur og ekskl. siddende patient befordring