

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

19. januar 2024 kl. 12.15

J.nr.: 202308-40057

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
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
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg
Kasper Solberg, Nordfyn

Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Leder af Økonomi og Analyse Julia Egebæk

INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sag til beslutning	3
1. Masterplan for de regionale busruter.....	3
2. Udskudt ejerbidrag for Odense kommune.....	7
3. Udmøntning af markedsføringspuljen 2024	8
Sag til drøftelse	9
Sag til orientering.....	10
4. Prognose for omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel	10
5. Meddelelser	11
6. Eventuelt.....	11

SAG TIL BESLUTNING

1. MASTERPLAN FOR DE REGIONALE BUSRUTER

Resumé:

Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem har været i proces siden januar 2022 og blev sendt i høring 12. september 2023. Der er i høringsperioden indkommet 240 hørings svar til FynBus. På baggrund af høringen samt en marginal bedring i økonomien, indstiller administrationen en udvidelse af pendlerrute 920 til at dække hverdage fra kl. 6-18. Administrationen foreslår ikke yderligere ændringer af høringsoplægget.

Administrationen vil på de kommende bestyrelsesmøder lægge et forslag frem om en gentænkning af rutebegreber, en mere kundevenlig flexkørsel og FynBus' arbejde med mobilitet.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at rute 920 udvides til at dække hverdage kl. 6-18
- godkender høringsoplægget herudover
- godkender at input vedr. flextrafik kommer med i den forestående evaluering af plustur og flextur
- godkender at FynBus øger fokus på den generelle mobilitet
- forelægges oplæg til rutebegreber og rutenummerering på førstkommende bestyrelsesmøde

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har drøftet og behandlet proces for og oplæg til fremtidigt regionalt trafiksystem på møderne den 24. august 2022, 14. oktober 2022, 17. november 2022, 16. december 2022, 27. januar 2023, 24. marts 2023, 25. august 2023 og 8. september 2023, hvor det endelige høringsoplæg blev godkendt.

Det endelige høringsoplæg blev sendt i offentlig høring 12. september 2023 med høringsfrist 4. december 2023. Det endelige høringsoplæg er vedlagt i bilag 1.1.

Der er indkommet i alt 240 hørings svar fordelt med 9 svar fra FynBus ejerkommuner, 46 svar fra råd, foreninger og institutioner samt 185 svar fra privatpersoner. Hørings svarene er sammenfattet i bilag 1.2. I det følgende opsummeres input fra henholdsvis ejere og øvrige. Samtlige hørings svar kan ses i anonymiseret form i bilag 1.3.

Hørings svar ejerkommuner

Hørings svarene fra ejerkommunerne indeholder bl.a. følgende input:

1. Forståelse for problematikken bag høringsoplægget
2. Bekymring for servicereduktioner på pendlerruterne
3. Ønske om at omprioritere ressourcer fra strategiske ruter til pendlerruter
4. Øgede plustursudgifter bør håndteres af regionen
5. Flextrafikløsninger skal gøres mere simple og have reduceret bestillingstiden til 1 time
6. Samarbejder gerne om flere passagerer, herunder knudepunkter, fælles info og evt. genkøb

7. FynBus bør have fokus på flere mobilitetsformer og sikre borgernær inddragelse
8. Udvidelse af pendlerruter 920 til 6-18 på hverdage
9. Forenkling af rutebegreber
10. Kraftig fokus på information og markedsføring af ruteforbedringer på de strategiske ruter

Punkt 3 og 4 strider imod regionens principper for betjening, hvor der i høj grad er fokus på direkte kørsel mellem byer af regional betydning.

Punkt 5 til 10 er alle opgaver, som administrationen tager med i sit videre arbejde med Masterplanen.

Høringssvar fra øvrige

Tabel 1 viser høringssvar i forhold til de strategiske ruter, der alle udvides.

Tabel 1: Høringssvar vedr. strategiske ruter

Strategisk rute	Input (i alt 24)
140 (Odense-Otterup)	Forlæng til Bogense, betjening af Lumby
141 (Odense-Faaborg)	Ændringer i bustider til og fra OUH
191 (Odense-Bogense)	Natbuskørsel via Morud, betjening af Kirkendrup
151 (Assens-Odense-Kerteminde)	Overflytte ressourcer til pendlerruter 110 og 130
152 (Glamsbjerg-Tommerup-Odense-Kerteminde)	Øg antal afgang, Betjening af Dærup og Brændekilde
930 (Nyborg-Svendborg-Faaborg/Rudkøbing)	Betjening af Gudme, Frørup og Ørbæk

Høringssvarene omfatter bl.a. ønsker om diverse omvejskørsler. De regionale principper tilsiger, at der køres så direkte som muligt, men at der kan foretages mindre omvejskørsler, hvis det samlet set giver et positivt resultat. Konsekvenserne af de enkelte ønsker til omvejskørsler fremgår af bilag 1.4 og at alle omvejene viser en negativ business case, der øger nettoudgifterne.

Administrationen kan dermed ikke anbefale de ønskede omvejskørsler. Kunderne på de ønskede omkørselsstrækninger får således længere gang- eller cykelafstand til stoppestedet, eller henvises til plustur eller flextur.

Tabel 2 viser høringssvar for de enkelte pendlerruter.

Tabel 2: Høringssvar for de enkelte pendlerruter

Pendlerrute	Input (i alt 135)
110 (Assens-Haarby-Odense)	Bevar kørsel aften og weekend
111 (Faaborg-Nr. Broby-Odense)	Bevar kørsel hverdage og weekend
130 (Haarby-Aarup-Vissenbjerg-Odense)	Bevar kørsel Aarup-Assens/Haarby, bevar kørsel aften og weekend
195 (Odense-Langeskov-Nyborg)	Bevar kørsel weekend, betjening Langeskov Syd
920 (Nyborg-Ringe-Faaborg)	Bevar kørsel hverdage og weekend, betjening Ryslinge by
921 (Nyborg-Kerteminde)	Bevar kørsel weekend

De generelle input går på at oplægget til servicereduktioner trækkes tilbage. Der er ligeledes ønsker til ruteomlægninger, hvor der har været mange input i forhold til betjening af Ryslinge by og Langeskov Syd. Der er høringssvar fra alle kundegrupper, men især forringede forhold for unge og ældre fylder i høringssvarene.

Konsekvenserne af de enkelte ønsker til omvejskørsler fremgår af bilag 1.4 og viser alle en negativ business case, der øger nettoudgifterne.

Administrationen kan ikke anbefale de ønskede omvejskørsler. Kunderne på de ønskede omkørselsstrækninger får således længere gang- eller cykelafstand til stoppestedet, eller henvises til plustur eller flexstur.

Tabel 3 viser hørings svar for uddannelsesruter og teleruter.

Tabel 3: Hørings svar for uddannelsesruter og teleruter

Uddannelsesrute/telerute	Input (i alt 18)
810 (Rudkøbing-Svendborg-Odense)	Bevar ruten
820 (Ørsted-Aarup-Vissenbjerg-Odense)	Ingen
826 (Vissenbjerg-Brenderup-Middelfart)	Bevar alle ture
827 (Bogense-Brenderup-Middelfart-Erritsø)	Bevar alle ture
832 (Svendborg-Gudme-Nyborg)	Sikre kapacitet i alternativ rute og betjening af Gudme
864 (Nyborg-Oure-Svendborg)	Ingen
Telerute Spodsbjerg	Ingen
Telerute Bøjden	Ønske om busser til Bøjden

De generelle input udtrykker ønske om, at de foreslåede servicereduktioner ikke gennemføres. Især vedrører mange input rute 810, der betyder at uddannelsessøgende skal benytte Svendborgbanen på strækningen Svendborg-Hjallese, som mange finder upålidelig. Desuden påpeger flere, at FynBus skal sikre tilstrækkelig kapacitet, når uddannelsessøgende henvises til øvrige regionale linjer.

Da Svendborgbanen indgår som et led i det samlede kollektive net på Fyn, anbefaler administrationen, at der ikke køres parallelt med en uddannelsesrute. Administrationen vil sikre tilstrækkelig kapacitet i hele systemet samt betjeningen af Gudme til og fra ungdomsuddannelserne.

Betjeningen af strækningen Bøjden-Faaborg varetages i dag af en telerute. Det vil medføre store nettoudgifter at betjene ruten med busser. Derfor anbefaler administrationen ikke, at dette prioriteres.

Derudover er der indkommet forskellige betragtninger, som ikke vedrører specifikke ruter i nettet.

- FynBus modarbejder den grønne omstilling, da flere vil benytte bil i det nye net.
- FynBus bør arbejde mere med fremkommelig, herunder anvende mere differentieret busmateriel (størrelser)
- Ønsker til bybusser og fælleskommunale ruter, der ikke er del af høringen
- Sikre billigere billetter eller gratiskørsel
- Der stilles spørgsmål til og sås tvivl om datamaterialet og forudsætninger
- Opfordring til at tage udgangspunkt i Malmø model og FLOT model i Movia
- Ønske om hurtigrute Nyborg-Ullerslev-Langeskov-Tietgenbyen-Bilka
- Ønske om rute Østfyn-Lindø

Ovennævnte input vil blive taget med videre. To sidstnævnte forslag vil dog ikke være i tråd med de regionale principper, der forudsætter man kører hurtigste vej og betjener de centrale trafikterminaler.

Foreslået ændring i Masterplanen

For regionens kørsel ser administrationen en lille bedring i økonomien i 2023 i forhold til udgangspunktet, da masterplanen blev sendt i høring. Der er dog fortsat store usikkerheder især på udgiftssiden, hvor fremtiden er uvis i forhold til inflation, renteutvikling og brændstofpriser.

Regionen har accepteret en akkumuleret gæld ved udgangen af 2026 på maks. 20 mio. kr. Pt. forudser prognosen en gæld på 14 mio. kr.

Trods de store usikkerheder vurderer administrationen, at udgiftsniveauet kan hæves marginalt. Tabel 4 viser mulige udvidelser af pendlerruterne. Bestyrelsen besluttede på mødet den 8. september 2023 at udvidelser markeret med grønt skulle inkluderes i høringsoplægget.

Tabel 4: Mulige ruteudvidelser

Rute	Indstigere pr. køreplantage	Ungdomskort andel	Tværkom munale rejser	Pris for udvidelse	Udvidelse	Antal tilgodesete passager ved udvidelse	kr./tilgodeset passager
195	16,6	17%	65%	0,7	Hverdage 6-18	38.000	18
				0,4	Hverdage 18-22	25.000	16
130	12,8	24%	41%	0,6	Hverdage 6-18 Odense - Aarup	54.000	11
				1,4	Hverdage 6-18 Odense - Haarby	36.000	39
110	11,4	14%	29%	1,2	Hverdage 6-18	61.000	20
921	11,6	12%	25%	0,3	Hverdage 6-18	24.000	13
920	11,4	12%	20%	0,8	Hverdage 6-18	27.000	30
				0,4	Hverdage 6-18 Nyborg-Ringe	15.000	27
111	10	14%	27%	1,4	Hverdage 6-18	38.000	37

Administrationen indstiller, at hverdagskørslen på rute 920 udvides til 6-18 fra Nyborg til Faaborg. Dette vil øge udgiftsniveauet med ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Administrationen anbefaler ikke, at kørslen udvides på rute 111 og rute 130 (Aarup-Haarby) på grund af forholdsvis store udgifter pr passager.

Hvis den foreslåede udvidelse effektueres, vil prognosen for regionens økonomi blive som vist i tabel 5.

Tabel 5: Økonomisk oversigt

Mio. kr.	FR2023	B02024	B02025	B02026
Busudgifter	205,1	211,0	211,0	211,0
Passagerindtægter	-97,1	-103,0	-104,1	-105,1
Reserveret til usikkerhed		3,5	4,5	4,5
Statstilskud - øget indekser - kun i 2023	-2,9	-	-	-
Øvrige omkostninger	38,8	37,8	37,8	37,8
Målrettet markedsføring		1,0	0,5	
Effekt af Masterplan		-5,9	-11,7	-11,7
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse	-	-	-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	133,0	137,0	137,0	137,0
Driftsresultat	-10,9	-10,4	8,5	13,0
Gæld	25,7	36,1	27,6	14,6

Den økonomiske prognose er fortsat behæftet med store usikkerheder især i forhold til udviklingen i omkostningsindekset.

Bilag:

Bilag 1.1	Høringsoplæg af 8. september 2023
Bilag 1.2	Hvidbog om høringssvar
Bilag 1.3	Samtlige høringssvar i anonymiseret form
Bilag 1.4	Konsekvenser af ønskede ruteomlægninger

2. UDSKUDT EJERBIDRAG FOR ODENSE KOMMUNE

Resume:

Trafikselskaberne arbejdede i 2023 for at sikre statslig finansiering til den kriseramte kollektive trafik for at undgå servicereduktioner. Eneste resultat af bestræbelserne var en mulighed for at udvide trafikselskabernes kassekreditter, så ejerne kan udsætte betaling frem for at reducere servicen.

Denne mulighed ønsker Odense Kommune at udnytte ved at udskyde betalinger fra 2024 til 2026. Derfor foreslår administrationen, at Odense Kommunes ejerbidrag for 2024 reduceres med 15 mio. kr., som skal betales i 2026.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- beslutter, at ejerbidraget for Odense Kommune for 2024 reduceres med 15 mio. kr., som skal opkræves i 2026.

Vedtagelse:**Sagsfremstilling:**

Denne beslutningssag kommer i forlængelse af godkendelse af Budget 2024 på bestyrelsesmødet den 13. oktober 2023.

Indenrigs- og sundhedsministeren har fra 1. juni 2023 i overensstemmelse med KL og Danske Regioners økonomiaftaler for 2024 øget muligheden for kassekredit for Trafikselskaber med 50 kr. pr. indbygger. I aftalen om kommunernes økonomi for 2024 indgår desuden en mulighed for, at trafikselskaberne midlertidigt kan øge deres kassekredit.

Den nye mulighed for at øge kassekreditten vil kunne øge FynBus' kassekredit med 25 mio. kr. På nuværende tidspunkt er der dog ikke behov for at udvide kassekreditten.

FynBus er et § 60 selskab, og har med status af et fælles kommunalt og regionalt § 60 selskab, jf. den kommunale styrelseslov, mulighed for at oprette en kassekredit i forhold til indbyggertallet. Der er ved et indbyggertal på ca. 500.000 (125 kr. pr. indbyggere) mulighed for en kassekredit på ca. 62,5 mio. kr.

Foruden mulighed for oprettelse af kassekredit via den kommunale styrelseslov har FynBus værdipapir til dækning af pensionsforpligtelserne for overdragede tjenestemænd fra Odense Kommune, samt garageanlægget på Gammelsø, som stilles som garanti for en samlet kassekredit på 130 mio. kr.

Odense Kommune forventer et underskud på 45 mio. kr. på bybuskørslen i 2024. For at bringe balance i økonomien for bybuskørsel i Odense Kommune, har Odense Kommune besluttet at tilføre ekstra 15 mio. kr. til området, reducere i buskørsel svarende til 15 mio. kr., samt anmodet om reduktion af ejerbidrag for 2024 med 15 mio. kr. som betales i 2026.

Løsningen medfører et ekstra træk på FynBus' kassekredit. Odense Kommune betaler de ekstra renteudgifter.

I Movia har 5 kommuner fået reduceret deres aconto betaling til ejerbidrag i 2024 grundet den nye mulighed.

3. UDMØNTNING AF MARKEDSFØRINGSPULJEN 2024

Resumé:

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 800.000 til kampagne-aktiviteter, der knytter sig til de forandringer af det regionale busnet, der er planlagt til at træde i kraft i august 2024 som følge af implementeringen af de regionale rutetilpasninger.

Formålet er at udbrede kendskabet til forandringerne, til de nye muligheder og til det samlede betjeningstilbud, med fokus på de områder, der oplever forandringerne. Finansieringen af rutenettet er baseret på en passagerfremgang på stamruterne, og det kræver øget markedsføring. Kampagneindsatser falder i tre faser, og indledes i starten af april - maj 2024 og kører frem til udgangen af året.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender brug af 800.000 kr. til en målrettet markedsføringskampagne for den regionale buskørsel på Fyn og Langeland.

Vedtagelse:

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder. I denne sag præsenteres markedsføringsaktiviteter for 800.000 kr.

I budget 2024 er der afsat en pulje på 2,5 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hver 1,25 millioner kr.

Kampagne: "Tilpasninger af det regionale rutenet på Fyn og Langeland"

FynBus' bestyrelsen forventes på dagens bestyrelsesmøde at vedtage en række tilpasninger af det regionale busnet på Fyn og Langeland, som skal træde i kraft ved at køreplanskifte i august 2024.

Overordnet set betyder beslutningen, at nogle områder vil opleve reduceret busbetjening, mens andre vil opleve øget busbetjening. I de områder, som oplever en reduceret busbetjening, forventer administrationen en øget brug af Plustur.

For at understøtte disse forandringer, og for at sikre at borgerne er oplyste om konsekvenserne, gennemfører administrationen en række målrettede indsatser, der knytter sig til de berørte områder.

Indsats i forhold til reduceret tilbud:

En af konsekvenserne af tilpasninger af busnettet er, at en række områder mister deres busforbindelser midt på dagen og i weekenderne, og i stedet henvises til tilbuddet om Plustur. Her er det vigtigt at sikre borgernes kendskab til Plustur.

Indsats i forhold til forbedret tilbud:

En anden konsekvens er at nogle områder vil opleve en øget busbetjening og dermed en forbedring af det kollektive trafiktilbud. Her er det vigtigt at øge kendskabet til det nye trafiktilbud, så flere borgere finder det relevant at benytte bussen.

I begge tilfælde er der brug for god markedsføring, så kunderne kender og forstår deres muligheder.

Kampagneindsatser falder i tre faser:

- Fase 1: Udbredelse af kendskab til tilbuddet om Plustur.
- Fase 2: Generel udbredelse af kendskab til de samlede forandringer.
- Fase 3: Markedsføring af det nye samlede trafiktilbud med henblik på at tiltrække nye kunder.

Kampagneindsats strategiske fokus er på de kunder, der oplever de største forandringer. Målet er at alle relevante kunder skal kende konsekvenserne af forandringerne, samt at nye kunder tiltrækkes af den forbedrede busbetjening.

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner kr. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2024.

Der er tidligere disponeret 500.000 kr. til en markedsføringsindsats i Odense. Hvis indstillingen godkendes, vil der restere 1,2 millioner kr., som endnu ikke er disponeret.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på 800.000 kr. til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne i 2024. Kampagnen vil starte i april 2024. Den afsatte ramme skal primært dække materialer og annoncering, samt evt. bistand fra ekstern samarbejdspartner i forbindelse med kampagneindsats vedr. Plustur.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på udviklingen i antal rejsende, samt i kundetilfredsheden.

SAG TIL DRØFTELSE

Ingen

SAG TIL ORIENTERING

4. PROGNOSE FOR OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

Resume:

Administrationen har siden marts 2022 løbende orienteret bestyrelsen om udviklingen i omkostningsindeks, og de økonomiske konsekvenser for budgettet.

Der gives en status på udviklingen i omkostningsindeksene 2022 og 2023, samt prognosen for 2024.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

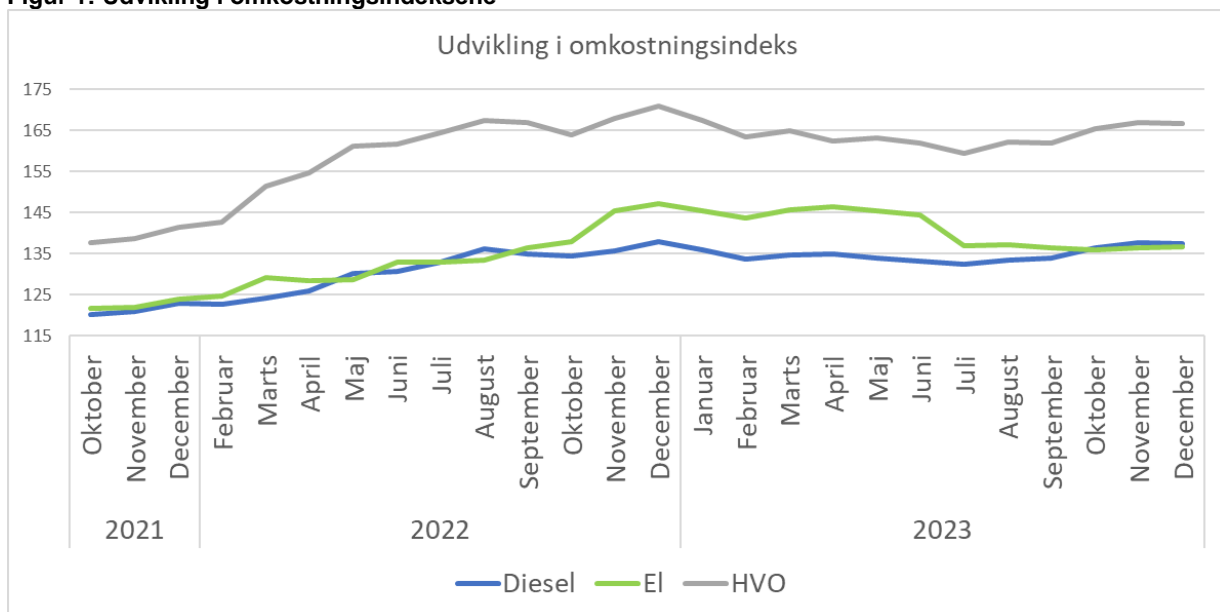
Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres i forhold til omkostningsindekser, og reguleringen har dermed betydning for udgifter til buskørsel. De totale udgifter FynBus' til buskørsel er 500 - 550 mio. kr. årligt.

Omkostningsindeksene er fælles med de øvrige trafikselskaber, og udarbejdes af Trafikselskaber i Danmark (TiD). Omkostningsindeksene består af nyeste indeks pr. aktuel måned til afregning samt prognose for de efterfølgende måneder.

Omkostningsindeksene steg kraftigt i foråret 2022, som følge heraf har FynBus løbende fulgt med i udviklingen i omkostningsindeksene.

Figur 1: Udvikling i omkostningsindeksene



Som det ses i figur 1, har der siden forår 2022 været markante udsving i omkostningsindeksene, som frem til ca. årsskiftet 2022/2023 steg kraftigt, for at stabilisere sig frem til juli 2023, hvorefter el-omkostningsindekset er faldet igen. Ingen af indeksene er på niveau med tiden før 2022.

Den løbende estimerede udvikling i omkostningsindeksene bygger på nyeste niveau for omkostningsindeksene samt prognoser for resten af året, og skal betragtes som et øjebliksbillede, da prognoserne kan ændres over tid.

Forventninger til og realiserede ændringer i omkostningsindeksene for 2022, viste i starten af året (indeks pr. marts) et estimeret et merforbrug på ca. 19 mio. kr., men regnskab 2022 endte med et merforbrug på ca. 41 mio. kr.

For 2023 gik udviklingen den anden vej, da de estimerede omkostninger ved starten af året (indeks pr. december 2022) viste et merforbrug på ca. 0,6 mio. kr. men regnskab 2023 endte med et mindreforbrug på ca. 11 mio. kr.

De første indikationer for 2024 viser et stigende omkostningsindeks. Pr. december 2023 var der således estimeret et merforbrug på ca. 8 mio. kr., som er blevet nedjusteret med indeks pr. januar 2024 til ca. 3 mio. kr.

De vigtigste årsager til den store afvigelse mellem årets første vurderinger og regnskabet skyldes:

- Prognosen bygger på tendenser bagud, så ændringer i fx løn eller renter tager tid før det giver en effekt i prognosen. Det gælder både når det går op og ned. I de perioder, fx i 2022, hvor der er store ændringer i samfundsøkonomien, går der derfor lang tid før effekten ses i prognosen.
- Der laves prognose for et helt år. Der kan ske mange ændringer i løbet af året, og det bidrager til usikkerheden.

Medio 2023 indgik trafikselskaberne i et samarbejde med Ernst & Young om at revurdere prognosemodellen samt foreslå justeringer af prognosemodellen. Dette arbejde forventes færdiggjort primo 2024.

Den kommende prognosemodel bygger på den forventede vækst fra den halvårige økonomisk redegørelse fra Økonomiministeriet. Desuden forventes udarbejdet et usikkerhedsbånd. Prognose-modellen bliver præsenteret for bestyrelsen, når den foreligger.

5. MEDDELELSER

- Bestyrelsesseminar
- Status på evaluering af flex- og plustur
- Status på Rejsebillet
- Model for kontrolindsats
- Ladestation til Flextrafik på Gammelsø

6. EVENTUELT

FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

HØRINGSMATERIALE

29. august 2023

J.nr.: 202207-39018

JGH

BAGGRUND

Den kollektive trafiksektor i både Danmark har både før og siden Corona oplevet store udfordringer med faldende passagertal, og derved faldende passagerindtægter. Specielt udenfor de største byer er den kollektive trafik ramt af strukturelle udfordringer i tilknytning til den største kundegruppe – de unge. Dels i form af faldende ungdomsårgange, og dels større bilrådighed. Hertil kommer at passagererne efter Corona fortsat ikke er tilbage i fuldt i omfang, og senest yderligere udfordringer med voldsomt stigende omkostningsindeks.

Samlet betyder det et stort pres på økonomien, og flere trafiksselskaber er allerede i gang med tilpasse serviceniveauet. Situationen er således langt fra et fynsk fænomen.

Udfordringen med faldende passagertal på de regionale ruter har været til stede siden 2016. FynBus har indtil nu undladt at tilpasse de regionale ruter til det faldende indtægtsgrundlag, i håb om at passagertallet ville ændre sig.

Da der ikke er udsigt til at de strukturelle udfordringer mindskes, og hverken omkostninger eller passagertal har nået et tilfredsstillende niveau, vil økonomien med de nuværende forudsætninger medføre at FynBus' underskud i de regionalt finansierede ruter i de kommende år vil vokse til et uholdbart niveau

FynBus' bestyrelse har med baggrund i dette igangsat arbejdet med en samlet masterplan for kollektiv trafik med fokus på udviklingen af de regionale busruter frem til udgangen af 2026. Det fremgår af Region Syddanmarks Budgetaftale for 2023, at trafiksselskabernes bestyrelser får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik for hvert selskab er nedbragt til max 20 mio. kr. ultimo 2026. Selv med en forventet P/L regulering på netto 6 mio. kr. i 2024, betyder det, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for mindst 12,5 mio. kr. årligt.

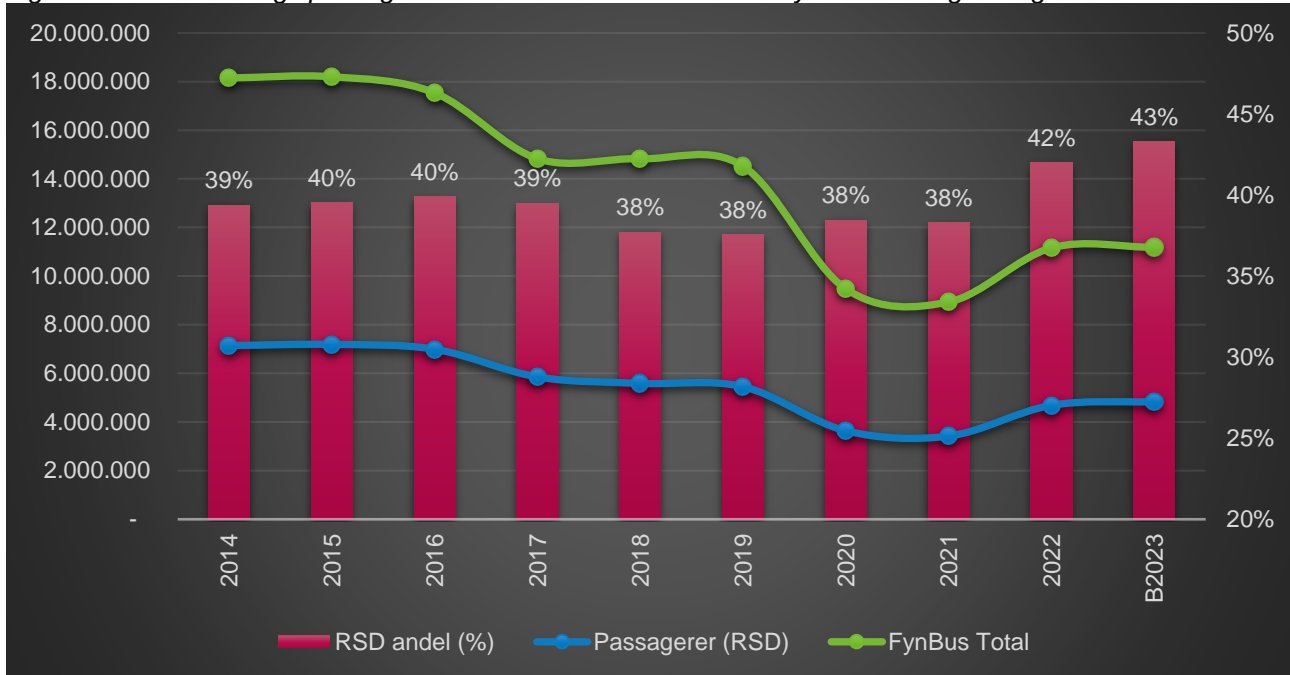
Dette notat beskriver forslag til et fremtidigt regionalt rutenet, der sikrer udvikling, men også tager hånd om den økonomiske udfordring. De afledte servicemæssige og økonomiske konsekvenser for kommunerne indgår i beskrivelsen.

UDVIKLING I PASSAGERER OG ØKONOMI PÅ DE REGIONALE BUSRUTER

Figur 1 viser passagerudviklingen fra 2014 og frem for busruterne generelt og de regionale busruter specifikt. Der ses et kraftigt dyk i 2017 og som følge af Corona igen i 2020. De regionale busruter har ca. 40 % af samtlige passagerer.

Passagertallet for de regionale busruter forventes i det vedtagne budget for 2023, at være på 90 % af passagertallet for 2019.

Figur 1 Udvikling i passagertal 2014-2022 samt B2023 for FynBus total og de regionale ruter



FynBus udfører buskørslen med private vognmand efter gennemførte udbud. Den løbende betaling til vognmændene reguleres med et omkostningsindeks, der blandt andet påvirkes af lønniveau, renter og brændstofpriser.

Figur 2 viser udviklingen i omkostningsindekset for tilsvarende periode. Der bemærkes en mindre omkostningsstigning i 2020, men en markant stigning fra 2021 blandt andet som følge af konflikten i Ukraine. Det betyder at omkostningerne til busdriften siden 2021 er steget med over ca. 20 %.

Region Syddanmark har en fast ramme til buskørsel på Fyn og Langeland, der pris- og lønreguleres. I budget 2023 udgør den således 131,5 mio. kr. årligt.

Figur 2 Udvikling i det omkostningsindeks som FynBus' entreprenørkontrakter reguleres efter



Tabel 1 viser et samlet overblik over udmøntningen af rammen. Det følger af Region Syddanmarks budgetaftale for 2023, at budgetudligningssaldoen for den regionale buskørsel i FynBus skal være nedbragt til max. -20 mio. kr. ultimo 2026. Oversigten i tabel 1 viser, at med de foreslåede tilpasninger i den regionalt finansierede kørsel, vil dette mål kunne håndteres indenfor FynBus' budgetudligningsmodel.

Tabel 1 Samlet budget for den regionalt finansierede buskørsel hos FynBus med forventet regnskab 2022 og budgetoverslag 2023-2026 (inkl. foreslåede tilpasninger)

Mio. kr.	FR2023	B02024	B02025	B02026
Busudgifter	204,6	211,0	211,0	211,0
Passagerindtægter	-91,5	-103,0	-104,1	-105,1
Reserveret til usikkerhed		3,5	4,5	4,5
Statstilskud - øget indekser - kun i 2023	-2,9	-	-	-
Øvrige omkostninger	39,3	37,8	37,8	37,8
Målrettet markedsføring		1,0	0,5	
Effekt af Masterplan		-6,0	-12,5	-12,5
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse			-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	131,5	137,0	137,0	137,0
Driftsresultat	-18,0	-10,3	9,3	13,8
Gæld	32,8	43,0	33,8	20,0

Kombinationen af høje priser og faldende passagertal vil betyde, at uden de foreslåede tilpasninger i den regionalt finansierede buskørsel, vil budgettet for den regionale buskørsel, med uændrede forudsætninger, forværres kraftigt frem mod en samlet gæld på knap 40 mio. kr. (negativ budgetudligningssaldo) med udgangen af 2026.

I årene 2025 og 2026 opnås ekstraordinær rabat på forlængelse af buskontrakten på 13,5 mio. kr. årligt. Der er i budgettet forudsat en passagerfremgang på 1% årligt fra 2024.

For at bringe den samlede gæld ned på maksimalt 20 mio. kr., og meget gerne lavere (budgetudligningssaldoen), skal der i årene 2024-2026 hentes yderligere nettobesparelser på driften på ca. 12,5 mio. kr. netto årligt, hvilket skal håndteres i det fremtidige regionale rutenet. Der er i budgettet taget højde for en indfasningsperiode på op til to år før det forventede passagertal i det fremtidige busnet er nået.

Fra 2027 skal der indgås ny kontrakt på den regionale buskørsel, hvor Region Syddanmark har forudsat, at kørslen skal udbydes som nulemission. Det er usikkert på hvilket omkostningsniveau en ny kontrakt vil ligge. Hvis prisniveauet fortsætter på samme niveau (uden rabat) som nu, vil der, med de foreslåede tilpasninger, efter 2027 være balance på driften.

DE REGIONALE PRINCIPPER FOR BUSKØRSEL

Region Syddanmark har senest i 2020 revideret principperne for regional buskørsel og forventningerne til FynBus.

De regionale principper for buskørsel beskriver blandt andet følgende:

- 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 time-frekvens.
- Regionale ruter skal forbinde byer/mål af regional betydning (over 5.000 indbyggere eller største by i kommunen)
- 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 undervejs, men de regionale busser skal som udgangspunkt hurtigt frem til byens trafikterminal.

Region Syddanmark udtrykker bl.a. følgende forventninger til FynBus:

- At betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet.
- At betjeningen sker ud fra et princip om få stop – hurtigt frem.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommunale ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgange, mindre omveje mv.) som en del af den regionale betjening.

Tabel 2 viser oversigt over byer af regional betydning samt byer med indbyggertal på 3.000-5.000 indbyggere, hvor FynBus vurderer et væsentligt kundepotentiale.

Tabel 2: Oversigt over byer med over 5.000 indbyggere og byer med 3.000 - 5.000 indbyggere

Kommune	Hovedbyer Over 5.000 indbyggere	Byer 3.000-5.000 indbyggere
Assens	Assens (6.061)	Glamsbjerg (3.350), Aarup (3.209), Vissenbjerg (3.297)
Faaborg-Midtfyn	Faaborg (6.898) Ringe (6.607)	Årslev (4.250)
Kerteminde	Kerteminde (6.034) Munkebo (5.535)	Langeskov (4.293)
Langeland	Rudkøbing (4.530)	
Middelfart	Middelfart (16.546)	
Nordfyn	Otterup (5.258)	Bogense (4.047), Søndersø (3.291)
Nyborg	Nyborg (17.900)	
Odense	Odense (182.387)	
Svendborg	Svendborg (27.594)	

DET NUVÆRENDE REGIONALE RUTENET

Det nuværende regionale rutenet, se figur 5a og 5b, er baseret på de oprindelige regionale principper for buskørsel fra 2010 og består af følgende rutetyper:

- Regionale basisruter
- Øvrige regionalruter, der udføres hvis der er økonomi til det og selvfinansieringsgraden er over 50 %
- Uddannelsesruter
- Teleruter til betjening af færgehavn i Bøjden og Spodsbjerg, der kan bestilles telefonisk

Figur 5a Nuværende regionalrutestruktur (Tog, regionalruter og teleruter)



Figur 5b Nuværende uddannelsesruter



I tabel 3 er vist selvfinansieringsgraden for de enkelte ruter/rutetyper baseret på regnskab 2022. Det ses, at de nuværende basisruter har en væsentlig højere selvfinansiering end de øvrige ruter, der ligger markant under de forudsatte 50 % selvfinansiering. Ruten med absolut højeste selvfinansiering er rute 191 med 76 % selvfinansiering.

Tabel 3 Selvfinansieringsgrad på de regionale ruter, Regnskab 2022

Regionale basisruter	57 %
140 (Otterup-Odense)	47 %*
141 (Faaborg-Odense)	47 %
151-153 (Assens-Glamsbjerg-Odense-Kerteminde)	57 %
191 (Bogense-Odense)	76 %
195 (Nyborg-Odense)	37 %
930-932 (Nyborg-Svendborg-Faaborg/Rudkøbing)	68 %
Øvrige regionale ruter	34 %
110-111 (Assens/Faaborg-Nr. Broby-Odense)	30 %
130-132 (Assens/Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Odense)	39 %
920 (Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde)	37 %

*Rute 140 har højere udgifter, da ruten køres med el-busser. Hvis der korrigeres for det, ville selvfinansieringen være på 55%.

HVORDAN KOMMER DER FLERE KUNDER I DEN KOLLEKTIVE BUSKØRSEL?

FynBus og ejerne har ikke kontrol over udviklingen i omkostningsindekset. Fokus vil være på, hvordan FynBus skaffer flere kunder. FynBus har samtidig et løbende fokus på at optimere selve logistikken bag køreplanerne, for at sikre den mest effektive driftsafvikling.

Figur 4 viser, hvilke faktorer der primært og sekundært bidrager til flere passagerer. De primære faktorer påvirker om busserne opfattes som attraktive, mens de sekundære faktorer påvirker, om man er tilbøjelig til at bruge bussen når den opfattes attraktiv.

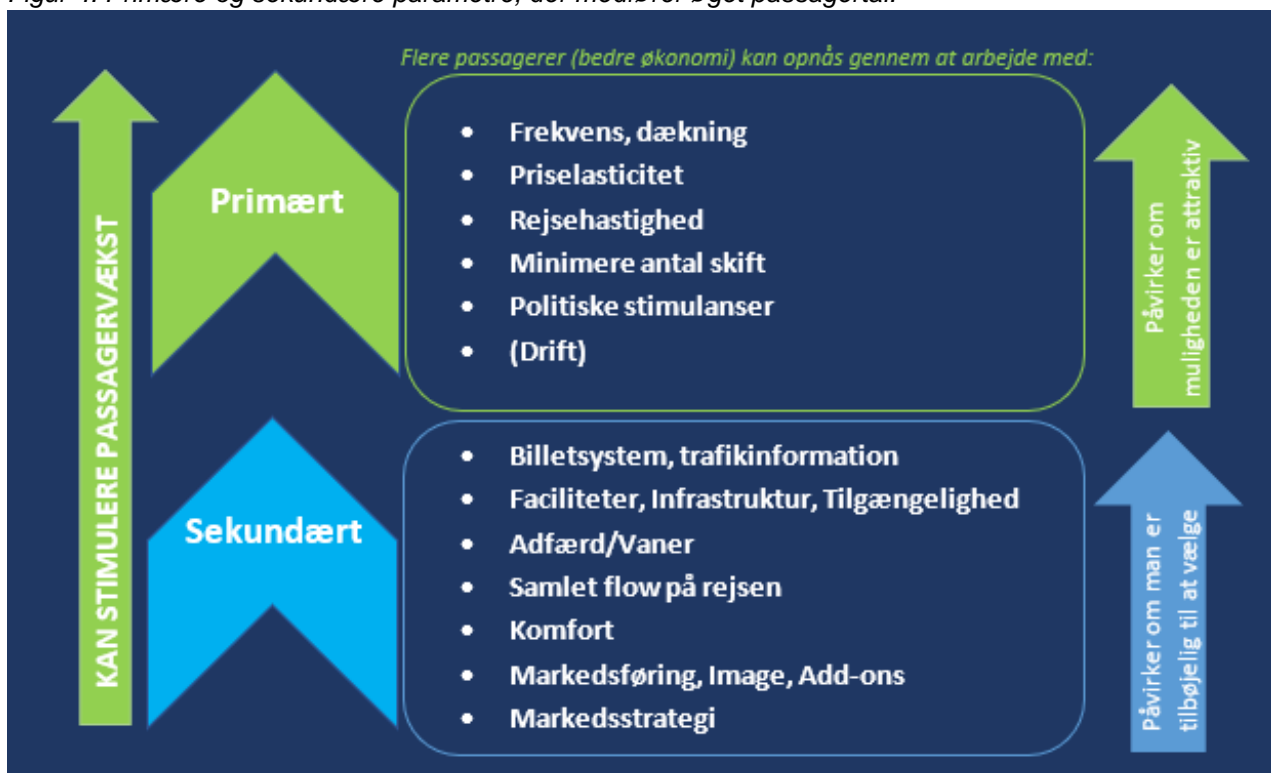
Det er især høj frekvens, høj rejsehastighed og minimering af antal skift, der har betydning for passagertallet. Prissætningen har også betydning, idet en prisnedsættelse medfører flere kunder. Både frekvensforøgelse og prisnedsættelse medfører umiddelbart meromkostninger.

Derudover kan politiske stimulanser som fx tilskud til kollektiv trafik, investering i øget fremkommelig i byerne og øgede restriktioner og omkostninger for bilister, have stor effekt på passagertallet. Det er dog ikke parametre FynBus har væsentlig indflydelse på.

De sekundære parametre for at øge passagertallet er billetsystem, trafikinformation, markedsføring, komfort mv. Alle parametre som FynBus arbejder aktivt med og som er elementer i FynBus mobilitetsplan 2022-2025.

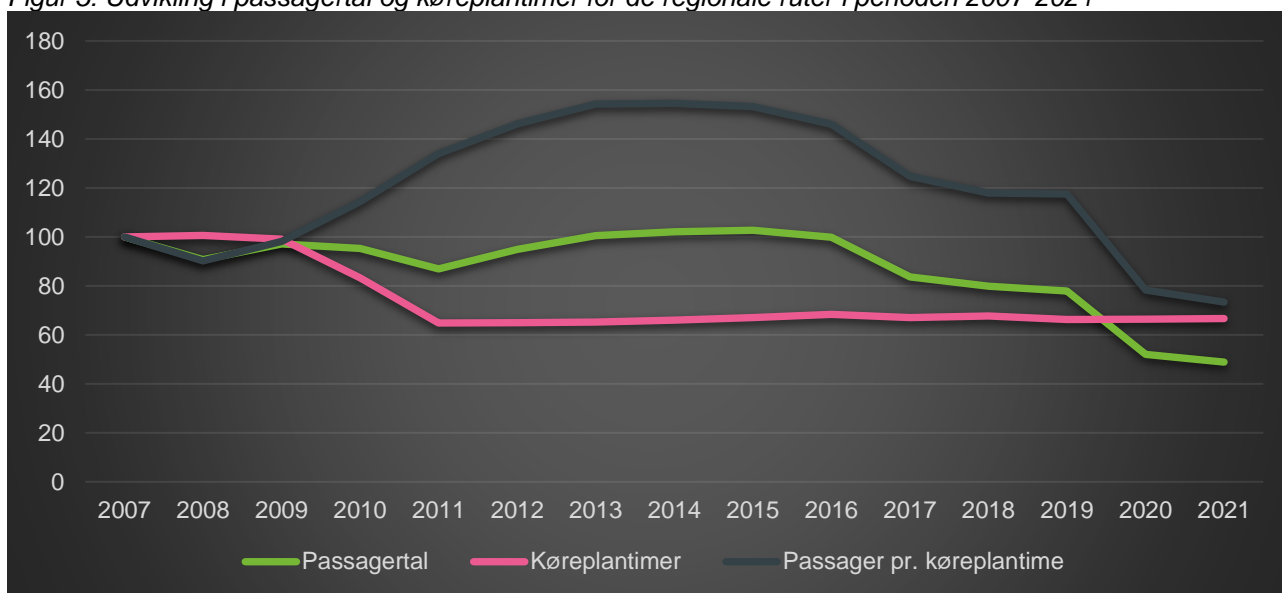
Forudsætningen for passagerforøgelse er tillige at der er en god og stabil drift.

Figur 4: Primære og sekundære parametre, der medfører øget passagertal.



Der er god faglig evidens for ovennævnte, ligesom FynBus tilbage i 2011 havde tilsvarende erfaringer, da man nedlagde 37 % af den regionale kørsel og omfordelte nogle af ressourcerne til de økonomisk mest rentable ruter. Det medførte på kort sigt en passagernedgang, men indenfor få år var passagertallet på de regionale øget fra 6,7 mio. årligt i 2010 til 7,2 mio. i 2015. Antallet af passagerer pr. køreplantime steg i den periode med ca. 40 % til over 28 passagerer pr. køreplantime, se figur 5

Figur 5: Udvikling i passagertal og køreplantimer for de regionale ruter i perioden 2007-2021



DET FREMTIDIGE REGIONALE BUSSYSTEM

FynBus' bestyrelse har vedtaget Mobilitetsplan 2022 - 2025, der som fokusområder har at øge antallet af passagerer og sikre grøn omstilling. Planen indeholder 9 handlinger, herunder fokus på at videreudvikle det regionale busnet.

Fokus i mobilitetsplanen er at sikre udviklingen af et stærkt strategisk hovednet, gode fleksible mobilitets-løsninger med mindre flexbiler i områder uden eller med begrænset busbetjening, og attraktive knudepunkter, hvor mobilitetsløsninger kan være tilbringer til det strategiske hovednet. Dette er illustreret i figur 6.

Det nære opland til det strategiske net vil typisk være op til 1 - 2 km fra stoppesteder, hvor tilbringer løsninger typisk er gang eller cykel, mens det udvidede opland til det strategiske net vil være 10 - 15 km med fleksible mobilitetsløsninger som plustur, der i dag udbydes af de fleste kommuner. Tilbringer løsninger i det udvidede opland kan også være privatbil, delebil, cykel mv.

Figur 6 Betjeningsprincipper i FynBus' mobilitetsplan 2022-2025



Det fremtidige rutenet, se figur 6, tager således udgangspunkt i FynBus' mobilitetsplan 2022-2025 og er udarbejdet inden for rammerne af de regionale principper for buskørsel.

Det fremtidige regionale rutenet foreslås opdelt i følgende rutetyper

- **Strategiske hovedruter** med høj frekvens, direkte kørsel og langt driftsdøgn, der skal være rygraden i den kollektive trafikbetjening på Fyn og Langeland
- **Pendlerruter**, der understøtter den almindelige pendlertransport, herunder uddannelseskørsel. Kører som minimum timesdrift i morgenfladen kl. ca. 6 - 9 og eftermiddagsfladen kl. ca. 14 - 17 alle hverdage.
- **Uddannelsesruter**, der er tilpasset ringetider på uddannelsesstederne og kun kører skoledage.
- **Flexbusruter**, der kører ad fast rute, men kun ved bestilling. Udføres af biler i FynBus' flextrafik-system

Ruterne 122, 885, 268, 161/162 har karakterer af regionale ruter, men er kommunale fællesruter. Derfor fortsætter de uafhængig af denne plan.

Strategisk hovednet

Principperne for det strategiske hovednet er vist i tabel 4. De strategiske hovedruter er:

- Rute 140 (Odense-Otterup)
- Rute 141 (Odense-Faaborg)
- Rute 151 (Assens-Odense-Kerteminde)
- Rute 191 (Odense-Bogense)
- Rute 930 (Faaborg-Svendborg/Rudkøbing-Nyborg)

Følgende strækninger, der er togbetjente, indgår også i det strategiske hovednet:

- Svendborgbanen (Odense-Ringe-Svendborg)
- IC-strækningen Odense-Langeskov-Nyborg
- Regional og IC-strækningen Odense-Middelfart

Tabel 4 Principper for strategisk hovednet

Rute	
Driftsdøgn hverdag	05:30-22:00
Driftsdøgn lørdag	00:00-02:00 og 06:00-24:00
Driftsdøgn søndag	00:00-02:00 og 06:00-22:00
Frekvens	
Frekvens myldretid hverdag 06-09, 14-17	15 min**
Frekvens øvrig tid hverdag	30 min
Frekvens weekend	30 min***

*Det tidsrum, hvor der vil være busafgange, der starter fra endestation. Sidste ankomst vil variere for ruterne

**Rute 141+191 med frekvens på 30 min.

***Rute 141 og 191 med frekvens på 60 min. morgen (kl. 00-09) og aften (kl. 20-22)

De nævnte tidsbånd er vejledende og bruges til at principbeskrive ruterne. I den praktiske køreplanlægning vil det ikke være muligt at holde tiderne stramt, og der vil kunne være forskydninger.

Ruterne i det strategiske hovednet vil samlet få udvidet servicetilbuddet med 23% flere køreplantimer. Det vil være i weekenden den største udvidelse vil ske. For de enkelte ruter vil der samlet set være udvidelse af kørslen, men de enkelte ruter har enkelte tidsrum, hvor serviceniveauet blive reduceret. Der gælder følgende:

- Rute 140 udvides samlet med 56% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 141 udvides samlet med 55% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 151 udvides samlet med 16% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med flere ture i myldretiden på hverdage og markant flere ture weekend
- Rute 191 udvides samlet med 30% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture

- Rute 930 udvides samlet med 10% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med markant flere ture i myldretiden på hverdage og flere ture weekend

Bilag 1a - 1e beskriver de enkelte strategiske hovedruter nærmere.

Pendlernet

Da de nuværende øvrige ruter reelt varetager en del af kørslen til ungdomsuddannelserne, bør de som minimum udføres som pendlerruter dvs. tilpasset ungdomsuddannelsernes ringe- og mødetider, men også tilpasset pendlingen til videregående uddannelser og den almindelige erhvervspendling.

Ruterne kører derfor som udgangspunkt kun i tidsrummene kl. 06 - 09 og kl. 14 - 17 på hverdage. Der vil ikke køre pendlerruter på lørdage og søn- og helligdage.

Ruterne i pendlernet er følgende:

- Rute 110 (Assens-Haarby-Odense)
- Rute 111 (Faaborg-Nørre Broby-Odense)
- Rute 130 (Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense)
- Rute 195 (Odense-Langeskov-Nyborg)
- Rute 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg)
- Rute 921 (Nyborg-Kerteminde)

Der er i økonomien mulighed for at øge betjeningen på pendlerruterne på hverdage. Ved prioritering af ruterne i forhold til regionale principper vurderes dels omfanget af uddannelsessøgende på ruterne, dels hvilket konkrete rejsemønstre ruterne understøtter og endeligt den samlede økonomi på ruterne.

Tabel 5 viser forskellige relevante nøgletal for pendlerruterne.

Tabel 5 Relevante nøgletal for pendlerruter i forhold til relevans for regionale principper for buskørsel

Rute	Køreplantimer 2022	Indstigere 2022	Indstigere pr. køreplantime	Ungdomskort andel	Andel rejser på tværs af kommuner
110	15.400	175.000	11,4	14%	29%
111	13.000	130.000	10,0	14%	27%
130	19.600	250.000	12,8	24%	41%
195	17.500	290.000	16,6	17%	65%
920	18.800	215.000	11,4	12%	20%
921	5.600	65.000	11,6	12%	25%
I alt	87.900	1.125.000	12,2		

Ud fra det økonomiske råderum vil følgende pendlerruter blive udvidet på hverdage:

- Rute 110 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-18
- Rute 130 udvides til at dække strækningen Odense-Aarup i tidsrummet kl. 6-18
- Rute 195 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-22
- Rute 921 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-18

Bilag 2a - 2f beskriver de enkelte pendlerruter.

Uddannelsesnettet

Både de strategiske ruter og pendlerruterne varetager en del af transporten til og fra uddannelsessteder, men som supplement hertil kører der derudover i dag 34 uddannelsesruter i det regionale net, der er tilpasset ungdomsuddannelsernes ringe- og mødetider. Typisk kører disse ruter med 1 afgang om morgenen og 2 afgang om eftermiddagen i hver retning.

Uddannelsesruterne sikrer at så mange elever som muligt køres så hurtigt og direkte i skole som muligt, uden først at skulle ind på Odense Banegårdcenter for at skifte til en anden bus.

I det foreslåede fremtidige regionale busnet vil 4 af de nuværende uddannelsesruter blive nedlagt, idet kørslen integreres i andre ruter i det fremtidige busnet. Nedlæggelsen vil således ikke have væsentlig betydning for serviceniveaet.

Bilag 3 beskriver uddannelsesruterne under ét.

Flexbus

FynBus har i dag teleruter som en del af den regionale betjening, hvor turene i en fastlagt køreplan kun udføres, hvis der sker bestilling senest 2 timer før afgang. I dag sker bestillingen telefonisk og informationen om rejsetider kan ikke findes på rejseplanen. Kørslen udføres under FynBus' flextrafik system.

I det nye regionale trafiksystem vil en løsning, hvor der også kan foretages rejsesøgning og bestilling i rejseplanen indgå. Løsningen vil blive kaldt flexbus for at harmonisere med tilsvarende løsninger i fx Midttrafik.

Der vil være følgende flexbusruter:

- Svendborg - Rudkøbing - Spodsbjerg
- Faaborg - Bøjden

De nævnte ruter vil være uændrede i forhold til i dag og indgår derfor ikke i de videre beregninger.

Bilag 4 beskriver flexbusruterne.

Ruteudretninger

I forhold til i dag vil det fremtidige regionale trafiknet medføre følgende konkrete ruteudretninger eller rutejusteringer:

- Rute 140 Odense-Otterup
 - o kører ikke længere fast sløjfe omkring Åkandevej i Otterup
 - o kører ikke længere via Stige og Søhus i Odense på 4 ud af 58 udvalgte ture på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,8 mio. kr. netto årligt.
- Rute 151 Assens-Odense-Kerteminde
 - o Kører ikke længere køre over Dærup.
 - o Hovedvarianten vil betjene Glamsbjerg fra Landevejen, mens bi-varianten vil betjene den nordlige del af Glamsbjerg, Tommerup og Brylle direkte på hver 4. afgang
 - o kører ikke længere 1 enkelt morgenafgang via Rasmus Rask Skolen i Odense på hverdage
 - o kører ikke længere 3 afgang via Dyrup i Odense på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,7 mio. kr. netto årligt.
- Rute 191 Odense-Bogense
 - o kører ikke længere 2 tidlige morgenafgange på hverdage via Kirkendrup i Odense
 - o Samlet besparelse maksimalt 20.000 kr. netto årligt
- Rute 930 Nyborg-Svendborg-Rudkøbing/Faaborg
 - o Kører ikke længere 3 daglige afgang omkring Gudme på strækningen Svendborg-Nyborg
 - o Får generelt ændret ruteforløb i Rudkøbing med direkte betjening mellem busterminalen og den nye endestation ved Rudkøbing Færgehavn i hver retning. Betjener således ikke længere rådhuset direkte
 - o Samlet besparelse ca. 40.000 kr. netto årligt

- Rute 110
 - o kører ikke længere 1 enkelt daglig afgang på hverdage over Glamsbjerg
 - o Samlet besparelse maksimalt 10.000 kr. netto årligt
- Rute 130
 - o betjener ikke længere strækningen Assens-Ørsted
 - o Del af samlet besparelse på hele pendlerrute 130
- Rute 195
 - o Betjener ikke længere Langeskov Syd, men betjener Langeskov Station
 - o Samlet besparelse på 1,7 mio. kr. netto, da der både spares køreplantimer og 2 driftsbusser
- Rute 920
 - o betjener på hverdage alene Ryslinge fra stoppestederne på landevejen, ligesom betjeningen i weekenden
 - o Samlet nettobesparelse 0,1 mio. kr. årligt

I alt løber ruteudretningerne op i en årlig nettobesparelse på i alt 3,4 mio. kr., hvoraf halvdelen kommer fra ruteudretningen af rute 195 i Langeskov.

Vi vil samme med kommunerne undersøge om ruteudretningerne giver anledning til infrastrukturmæssige tilpasninger.

Overvejelser om Rutekategorier og rutenummerering

I oplægget er taget udgangspunkt i de nuværende rutenumre og begreberne strategisk hovedrute, pendlerruter, Uddannelsesruter og flexbusruter.

I forhold til kunderne er det vigtigt at finde begreber, der er så entydige som muligt og som sikrer at kunderne ikke misforstår systemet, fx er uddannelsesruter ikke kun for uddannelsessøgende, pendlerruter er ikke kun for pendlere og flexbusruter er ikke kun for ældre.

De nuværende rutenumre går igen, men FynBus overvejer fx at lave helt nye rutenumre, der dels hænger sammen med den rutekategori den er, og dels signalerer at der sker noget nyt. Omvendt vil nogle af ruterne ikke blive ændret væsentligt i ruteforløb, og kunderne har vænnet sig til dem. Det er også væsentligt at rutenumre er unikke og ikke falder sammen med rutenumre på fx lokalruter eller bybusruter.

Ud fra en markeds-mæssig tilgang kunne man desuden overveje følgende nye betegnelser:

Strategiske hovedruter kunne kaldes

- Stamruter
- Hovedruter
- A-ruter

Pendlerruter kunne kaldes

- Pendlerruter
- B-ruter

Uddannelsesruter kunne kaldes

- Uddannelsesruter
- C-ruter

Når det endelige trafiksystem er besluttet, vil det også kræve en endelig administrativ beslutning om rutekategori og nummerering.

STRATEGISKE KNUDEPUNKTER

For at få sikre bedst mulig kollektiv mobilitet i hele FynBus' område, er det afgørende, at der sikres god opkobling til det strategiske hovednet, men også til pendlernettet og uddannelsesnettet

Opkoblingen til det regionale net vil som udgangspunkt ske via plustur eller lokale busruter, der er en del af det kommunalt finansierede tilbud til borgerne.

De strategiske knudepunkter skal sikre gode og sikre venteforhold, skiftefaciliteter, parkeringsforhold og være med god trafikinformation. FynBus' bestyrelse har 11. december 2020 godkendt en klassificeringsmodel, hvor strategiske knudepunkter går under kategorien Terminaler, se figur 7.

Figur 7 FynBus' klassificeringsmodel for stoppesteder

Kategorier	Påstigninger på hverdage	Gns. antal - ekskl. Odense	Odense antal	Stander	Fane med navn	Køreplankarte	Skraldespand	Belægning	Sne- og oprydning	Bænk	Cykel-parkering	Læskærm	Lys (evt. solceller)	Niveauafriag, mm.	Samkørselsplads & KP-skilt	Plustur	Realtid: Skærm, beacon...	Kommune-info	Parkering	Toilet-mulighed (evt. cafe)	Opladning	Taxi	Bycykel / Løbehjul / ...	Indkøb / Snack	Vandpost / Cykelluft / ...	Planter	Lege- & Motionsredskaber	Pakkebox / Bogsak	Park + Bike
Terminaler	Infrastr.strategi	2	6	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	6	83	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	16	97	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)	
Stop	10	18	128	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)	
Ministop	5	25	112	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)	
Standerstop	0	258	447	X	(X)	(X)	(X)																						

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene
Alle udstyrsangivelse er dog vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

Ansvar for selve infrastrukturen ligger hos kommunerne. Når det fremtidige regionale rutenet er endeligt fastlagt, skal der i foråret 2024 udarbejdes en samlet knudepunktsstrategi inkl. finansiering. Dette arbejde vil FynBus stå i spidsen for.

I forhold til det strategiske hovednet ser FynBus i alt 16 nedenstående strategiske knudepunkter, hvor der bør etableres faciliteter, der svarer til niveauet "Terminaler" i FynBus' klassifikationsmodel.

- | | |
|---|------------------------------|
| Otterup (fx ved biblioteket) | Oure (fx ved idrætscenteret) |
| Kerteminde Rutebilstation | Svendborg Rutebilstation |
| Munkebo (nyetableret plads ved rasteplassen) | Nyborg Station |
| Assens (fx ved Arena Assens) | Hjallese St. |
| Glamsbjerg v. Landevejen (anlægsarbejde på vej) | Odense Banegårdcenter |
| Bogense Rutebilstation | Rudkøbing Færgehavn |
| Søndersø (fx ved Byparken) | Langeskov Station |
| Middelfart Station | Ringe Station |

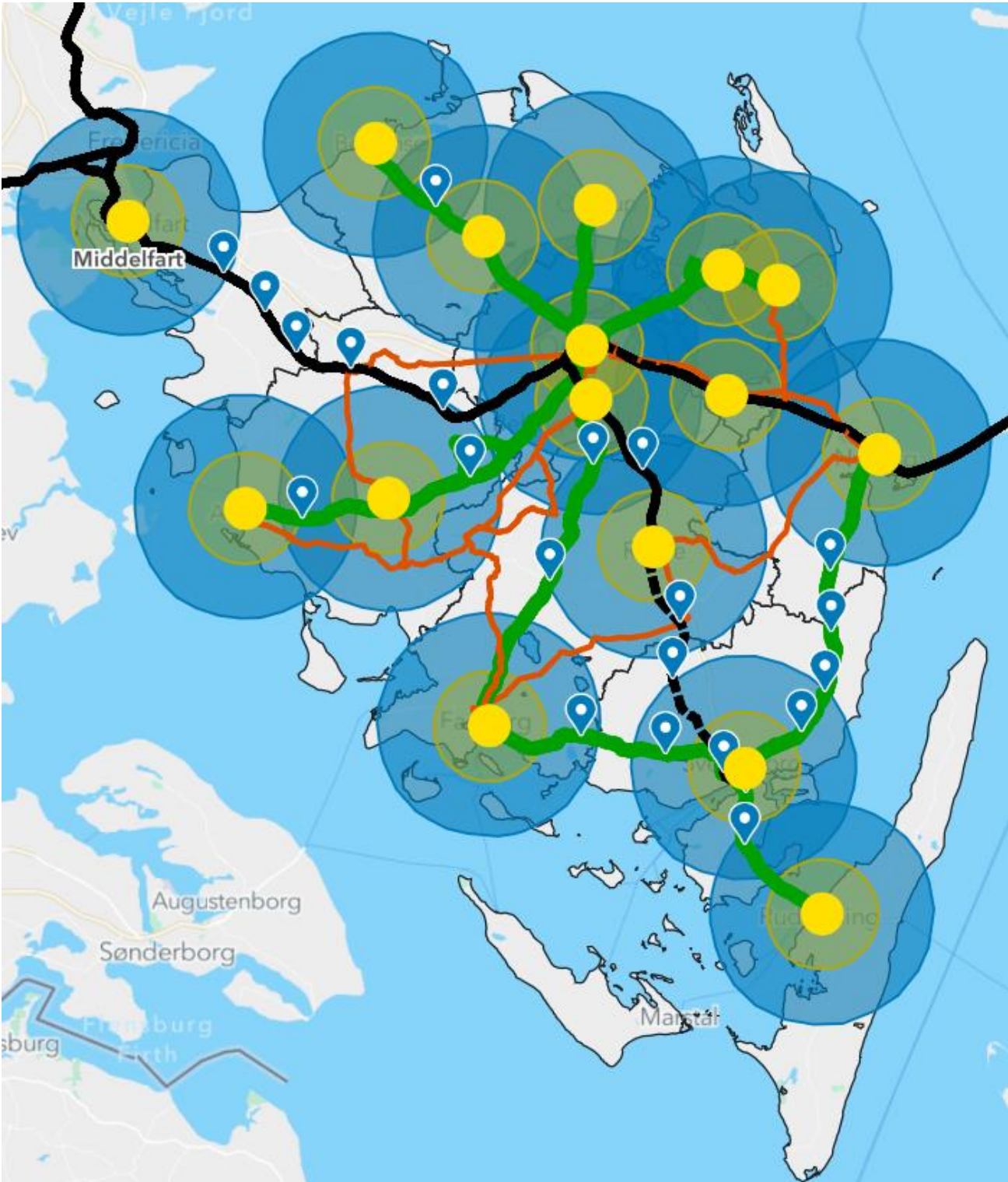
Nogle af stederne har eller er allerede tæt på at have de fornødne faciliteter. En endelig placering af knudepunkterne udenfor tognettet skal aftales nærmere med kommunerne, der er vejmyndighed.

Udover de strategiske knudepunkter etableres som i dag nogle lokale plusturs stoppesteder som supplement, hvor der bør etableres faciliteter svarende til kategorien "Superstop".

Figur 8 viser oversigt over forslag til både de strategiske knudepunkter med 5 og 10 km's opland og de supplerende plusturs knudepunkter, hvorfra der kan ske opkobling fra geografiske områder uden for hovednettet til især det strategiske hovednet.

Med oplandsområder 10 km fra de strategiske knudepunkter dækkes 90% af befolkningen i FynBus' område. Med en oplandsradius på 5 km af de strategiske knudepunkter dækkes 67% af befolkningen i FynBus' område. Såfremt der indregnes tilsvarende oplandsområder for de supplerende plusturs stoppesteder, vil stort set hele befolkningen i FynBus' område være dækket.

Figur 8 Forslag til strategiske knudepunkter inkl. opland og supplerende plustursstoppesteder



Der har i 2022 været 18.700 plustursrejser og figur 9 viser turene i et flowmap. De største plustursknudepunkter er Munkebo, Ringe Station, Søndersø, Glamsbjerg og Middelfart Station.

Figur 9 Flowmap over samtlige plustursrejser 2022



ØKONOMI OG FINANSIERING

Tabel 6 sammenligner det nuværende og det fremtidige regionale busnet i forhold til nettoomkostninger, passagertal og køreplantimer. Tabellen viser alene de elementer af den regionale økonomi der justeres, dvs. de strategiske hovedruter, pendlerruter og uddannelsesruter. Herudover indgår fx fællesruter, dubleringskørsel, teleruter, ekstra betaling til elbusser mv. i det regionale budget. Disse forhold vurderes at være uændrede.

Tabel 6. Udvikling i nettoomkostninger, passagerer og køreplantimer i det fremtidig trafiknet i forhold til i dag og ved fuld implementering efter 2 års drift.

Ruter i	Nettoomkostninger årligt (mio. kr.)		Passagerer årligt (mio.)		Køreplantimer årligt		Passagerer. Pr. køreplantime	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
Strategisk hovednet	41,9	47,0	3,1	3,7	132.500	162.500	23,2	23,0
Pendlernet	34,2	22,1	1,2	0,8	74.100	43.200	15,9	18,2
Uddannelsesnet	24,9	20,0	0,4	0,4	29.800	24.800	14,9	16,0
Busfremkommenlighed Sdr. Boulevard Odense	0,0	-0,6	0,0	0,0	0	-1.000		
I alt	101,0	88,5	4,7	4,9	236.400	229.500	19,9	21,3

Ruterne i det strategiske hovednet har i dag en samlet nettoomkostning på 41,9 mio. kr., 3,1 mio. passagerer og i alt 132.500 køreplantimer. Det strategiske hovednet vil ved fuld implementering efter 2 år årligt medføre meromkostninger på netto ca. 5 mio. kr. årligt, og forventes at øge passertallet med ca. 660.000 årligt. Der vil frem til fuld implementering således være et indsving, hvor der opsamles en mindreindtægt på i alt 8 mio. kr. som er indarbejdet i budgetforudsætningerne.

Finansieringen af det strategiske hovednet og den nuværende ubalance i den regionale busøkonomi sker ved følgende:

- Tilpasning af uddannelsesruter
 - o 4 ruter nedlægges (810U, 820U, 832U og 864U)
 - o 2 ruter får reduceret kørselsomfang (826U, 827U)
- Omdannelse af nuværende regionale basisrute 195 til udvidet pendlerrute på strækningen Odense-Langeskov-Nyborg på hverdage i tidsrummet kl. 6-22
- Omdannelse af nuværende regionalrute 130-132 til pendlerrute med udvidet betjening på strækningen Odense-Vissenbjerg-Aarup på hverdage i tidsrummet kl. 6-18
- Omdannelse af nuværende regionale ruter 110 og 921 til udvidede pendlerruter på hverdage i tidsrummet kl. 6-18
- Omdannelse af rute af øvrige regionalruter 111 og 920 til almindelige pendlerruter
- Besparelse ved busbaner Sdr. Boulevard i Odense
- De beskrevne ruteudretninger

Forslaget medfører samlede nettobesparelser på i alt 12,5 mio. kr. årligt, hvilket efterlader et økonomisk råderum på 4,5 mio. kr. årligt.

I forhold til det nuværende regionale busnet, vurderes det fremtidige regionale busnet at øge passagertallet med 4% med et køreplantimetal, der er knap 3% lavere. Målt i forhold til antal passagerer pr. køreplantime, vurderes det fremtidige regionale trafiksystem at blive effektiviseret med 7%. Selv med et forventet antal af passagerer pr. køreplantime på 21,3 vil det fortsat være under niveauet på ca. 28 passagerer pr. køreplantime fra 2015.

Det fremtidige regionale busnet vil blive udført med 7 busser færre end i dag.

KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Tabel 7 viser de effekter som forslaget medfører for de enkelte ruter i pendlernet, herunder netto-omkostninger, passager, og servicetilbud i form af køreplantimer.

Når der nedlægges afgang, der er regionalt finansieret, vil kunderne på de nævnte afgang skulle finde andre løsninger som fx en kombination af plustur og anden regional rute eller i værste fald ikke rejse med kollektiv trafik. For de kunder der kombinerer plustur med anden regionalrute, vil det medføre øgede omkostning til plustur for de kommuner, der tilbyder det. Enkelte kunder kan også skifte til flextur, men det vurderes at være marginalt på grund af den noget højere brugerbetaling på flextur.

I forhold til de berørte passagerer på den kørsel, der ikke længere udføres på pendlernet, vurderes for ruter, der betjener Odense, at ca. 20% vil finde alternativ rute eller benytte en af de tilbageværende afgang på ruten. På ruter, der ikke betjener Odense, vurderes kun 10% at finde andre løsninger i bussystemet. Mange kunder på ruterne kører i Odense Kommune, hvor der i mange situationer vil være relativt gode alternativer til de nedlagte afgang. Af de resterende tidligere passagerer vurderes at 15% at gøre brug af de kommunale plustursordninger.

Forslaget medfører en servicenedgang på pendlerruterne på i alt godt 31.000 køreplantimer, svarende til 42% og et potentielt passagerfald på i alt ca. 390.000 årligt, svarende til 33%.

Isoleret for hverdage er servicenedgangen på 18.000 køreplantimer, svarende til 29% og den potentielle passagernedgang 185.000 årligt, svarende til 19%.

Tabel 7 Konsekvenser for nettoomkostninger, passagertal og køreplantimer for ruter i pendlernet

Ruter	Nettoomkostninger årligt (mio. kr.)		Passagerer årligt (mio. kr.)		Køreplantimer årligt	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
110	5,8	4,2	180.500	142.600	12.950	8.804
111	5,8	3,4	130.000	61.100	11.235	4.677
130-132	7,1	4,1	246.000	138.900	15.232	7.461
195	7,5	5,0	330.400	247.200	17.607	12.670
920	5,7	3,5	208.600	130.600	12.672	6.212
921	2,3	1,9	81.200	66.000	4.400	3.388
I alt	34,2	22,1	1.176.700	786.400	74.135	43.212

Det vurderes samlet at ca. 73.000 passagerer vil benytte andre afgange eller ruter, mens ca. 37.000 passager vurderes at skifte til plustur. Det medfører en samlet meromkostning til plustur på, 2,5 mio. kr. årligt.

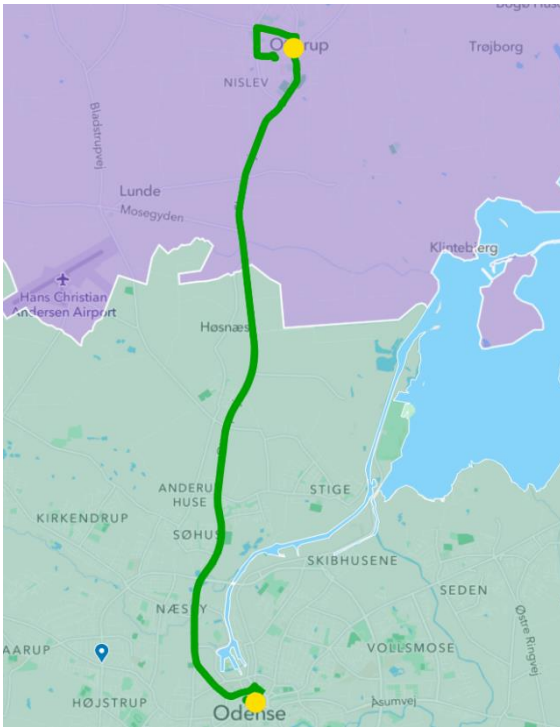
Tabel 8 viser fordelingen af de afledte plusture i de enkelte kommuner inklusive det nettoomkostningerne på kommuner. Det vil være kommunerne Nyborg, Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde, der rammes med ekstraomkostninger fra 0,3 til 0,8 mio. kr. årligt.

Tabel 8 Fordeling af meromkostninger til plustur fordelt på kommuner under forudsætning af uændret serviceniveau

Kommune	Nye passagerer til plustur årligt	Meromkostninger plustur kr. årligt
Assens	10.100	670.000
Faaborg-Midtfyn	11.600	775.000
Kerteminde	4.400	290.000
Langeland	0	0
Middelfart	0	0
Nordfyn	0	0
Nyborg	11.100	740.000
Odense	0	0
Svendborg	0	0
I alt	37.200	2.480.000

I bilag 5a - 5i er konsekvenserne for de enkelte kommuner nærmere beskrevet.

BILAG 1A STRATEGISK REGIONALRUTE 140 (ODENSE-OTTERUP)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 56%)

Myldretid hverdag	+100%
Udenfor myldretid hverdag	+ 29%
Weekend	+108%

Bemærkninger til ruten

Ruten vil ikke længere lave sløjfen omkring Åkandevej, hvilket medfører, at ca. 10% af kunderne til og fra Otterup får op til 0,5 km længere til og fra stoppestedet. Samlet nettobesparelse på 0,8 mio. kr. årligt.

I Odense vil der ikke længere på hverdage blive kørt 4 ud af 58 afgangene via Stige og Søhus. Marginal besparelse.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er uændret passagertal, men med faldende tendens fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 57%, Nordfyn 43%)

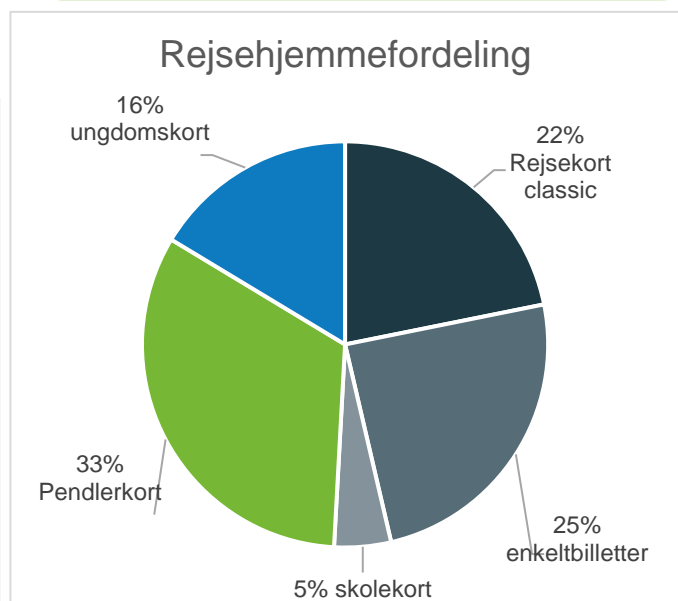
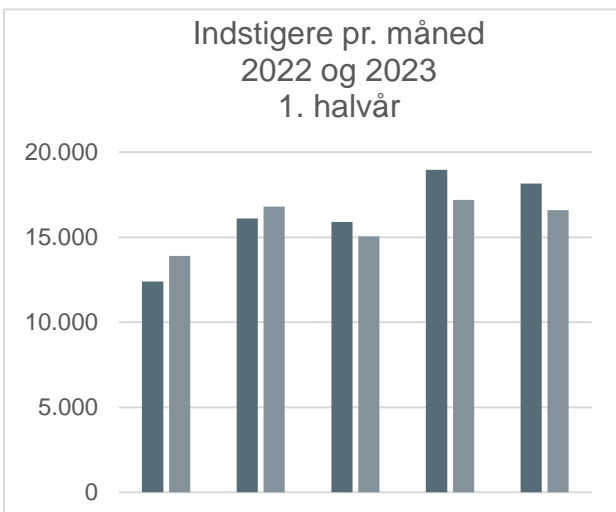
Fordeling køreplantimer (Odense 54%, Nordfyn 46%)

Forslag til strategiske knudepunkter

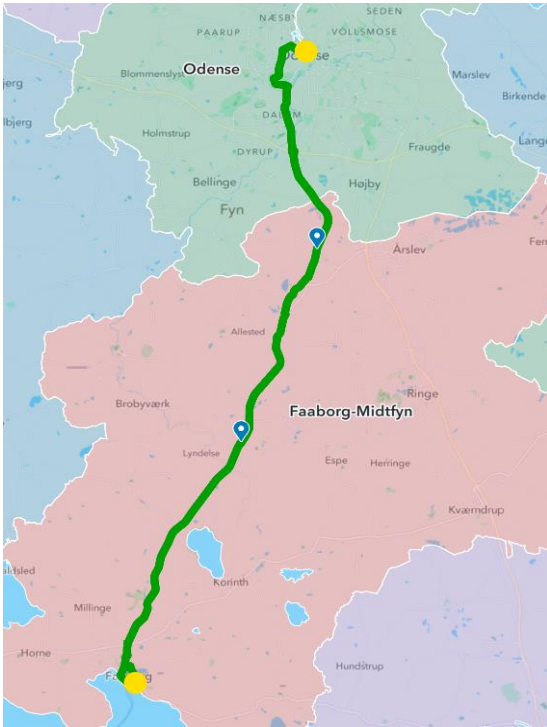
- Odense Banegårdcenter
- Otterup ved biblioteket

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	8.723	13.567
Driftsbusser	3	4
Bruttoudgift	6,9 mio. kr.	10,3 mio. kr.
Passagerer	193.500	244.000
Passagerindtægter	3,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	3,1 mio. kr.	5,5 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	55 %	46%

Største stoppesteder	Ko-	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*		72.900
Biblioteket, Otterup*		22.700
Otterup Rutebilstation		12.100
Ejlskovsgade, Odense		9.800
Bryggerivej, Otterup		9.600
Nørregade, Otterup		5.400



BILAG 1B STRATEGISK REGIONALRUTE 141 (ODENSE-FAABORG)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 55%)

Myldretid hverdag	+33%
Udenfor myldretid hverdag	+47%
Weekend	+88%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring. Rute er en strategisk rute, men på grund af mindre kundeunderlag kører ruten med reduceret frekvens i myldretiden hverdag og om aftenen i weekenden.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et uændret passagertal, men med faldende tendens fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Faaborg-Midtfyn 45%)

Fordeling køreplantimer (Odense 43%, Faaborg-Midtfyn 57%)

Forslag til strategiske knudepunkter

Odense Banegårdcenter

Faaborg Busterminal

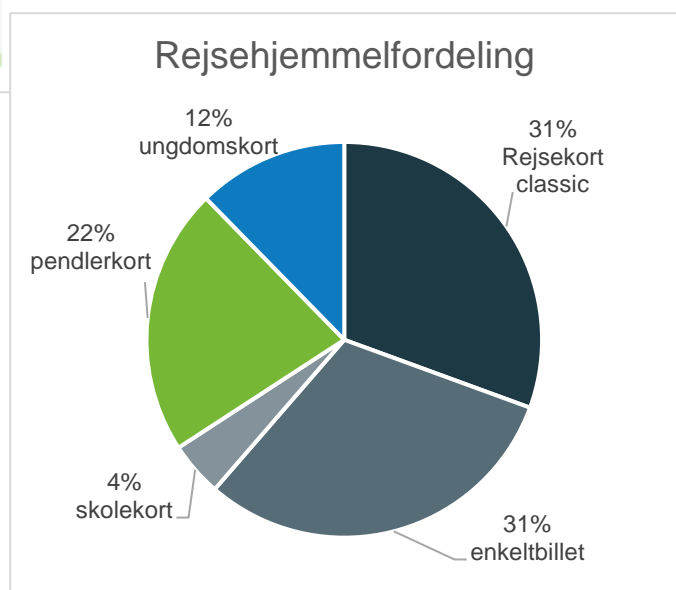
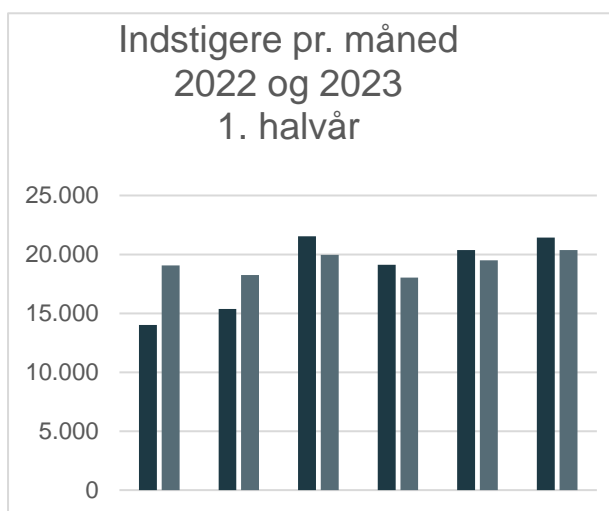
Væsentlige supplerende plusturs stoppesteder

Nr. Lyndelse

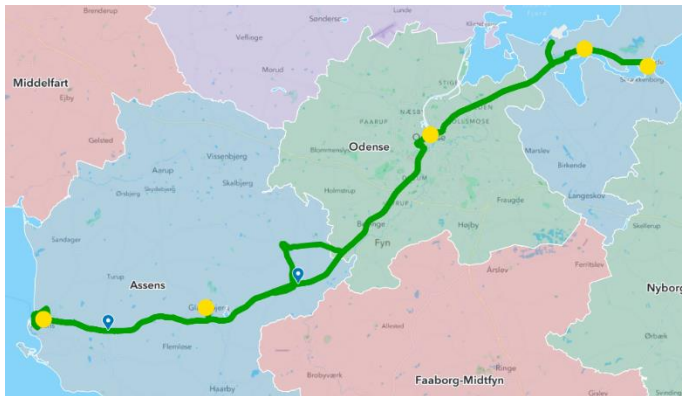
Hillerslev ved Landevejen

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	16.106	24.991
Driftsbusser	4	6
Bruttoudgift	11,8 mio. kr.	18,1 mio. kr.
Passagerer	233.800	278.800
Passagerindtægter	4,6 mio. kr.	5,4 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,2 mio. kr.	12,7 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	39%	30%

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Odense Banegårdcenter*	69.400
Faaborg Rutebilstation*	25.000
Ejlskovsgade, Odense	9.400
Nr. Lyndelse*	6.800
Æblehaven, Faaborg	6.300
Havnegade, Faaborg	5.900



BILAG 1C STRATEGISK REGIONALRUTE 151 (ASSENS-ODENSE-KERTEMINDE)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 16%)

Myldretid hverdag	+12%
Udenfor myldretid hverdag	- 8%
Weekend	+70%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring på strækningen Odense - Kerteminde, men to varianter på strækningen Odense - Assens.

Glamsbjerg og Verninge blive betjent fra Landevejen, og der køres ikke længere via Dærup.

Hver 4. afgang betjener strækningen Glamsbjerg Nord – Verninge – Tommerup – Brylle - Odense fremfor den direkte strækning Assens - Odense.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er passagertallet stigende.

Fordeling passagertal (Odense 61%, Assens 22%, Kerteminde 17%)

Fordeling køreplantimer (Odense 47%, Assens 36%, Kerteminde 17%)

Forslag til strategiske knudepunkter

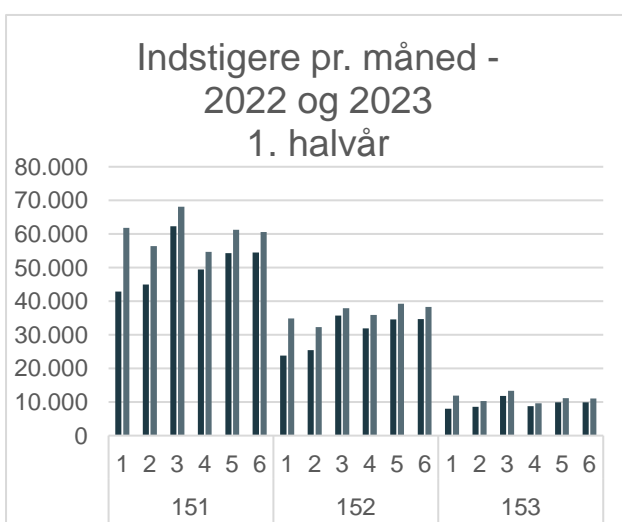
Odense Banegårdcenter Arena Assens
Kerteminde Rutebilstation Munkebo Rastestedsplads
Glamsbjerg ved landevejen

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

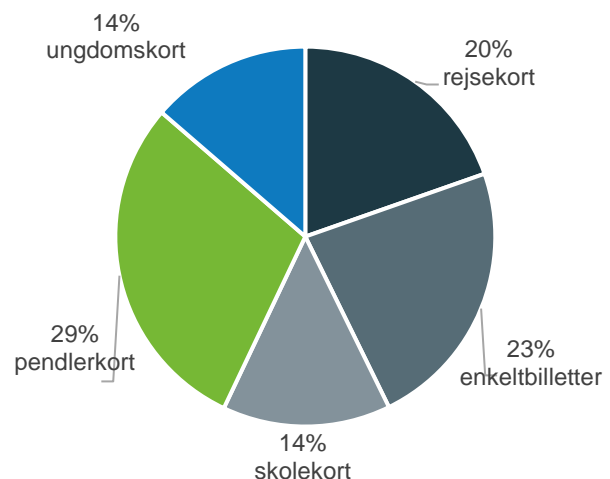
Gamtoftevej
Verninge

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	51.100	59.299
Driftsbusser	18	14
Bruttoudgift	40,7 mio. kr.	42,9 mio. kr.
Passagerer	1.327.700	1.598.000
Passagerindtægter	25,9 mio. kr.	31,2 mio. kr.
Nettoomkostninger	14,9 mio. kr.	11,7 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	64 %	73 %

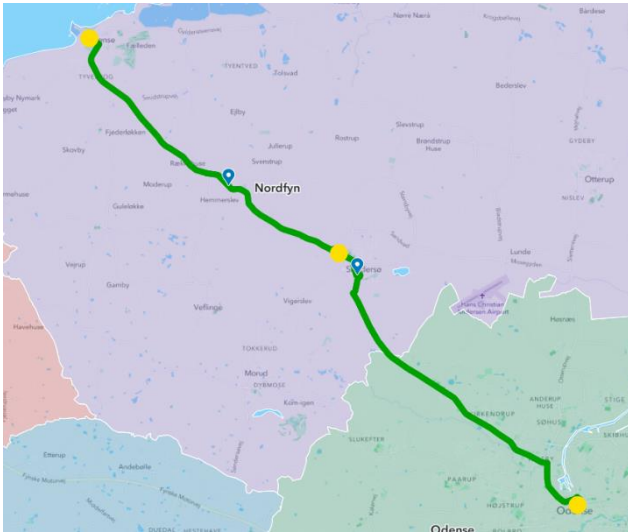
Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	315.000
Kerteminde Rutebilstation	94.000
Ansgar Kirke, Odense	30.500
Bycentret Munkebo	26.800
Kochsgade, Odense	20.400
Borgmester Andersensvej, Kerteminde	20.200



Rejsehjemmelfordeling



BILAG 1D STRATEGISK REGIONALRUTE 191 (BOGENSE-ODENSE)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 30%)

Myldretid hverdag	+12%
Udenfor myldretid hverdag	- 8%
Weekend	+70%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring.

Ruten betjener ikke regionale byer uden for Odense med over 5.000 indbyggere, idet Otterup er kommunens største by. Rute indgår dog fortsat som strategisk hovedrute, men med reduceret frekvens i myldretid og weekend aften.

Fordeling passagertal (Odense 50%, Nordfyn 50%)

Fordeling køreplantimer (Odense 45%, Nordfyn 55%)

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er passagertallet stigende.

Forslag til strategiske knudepunkter

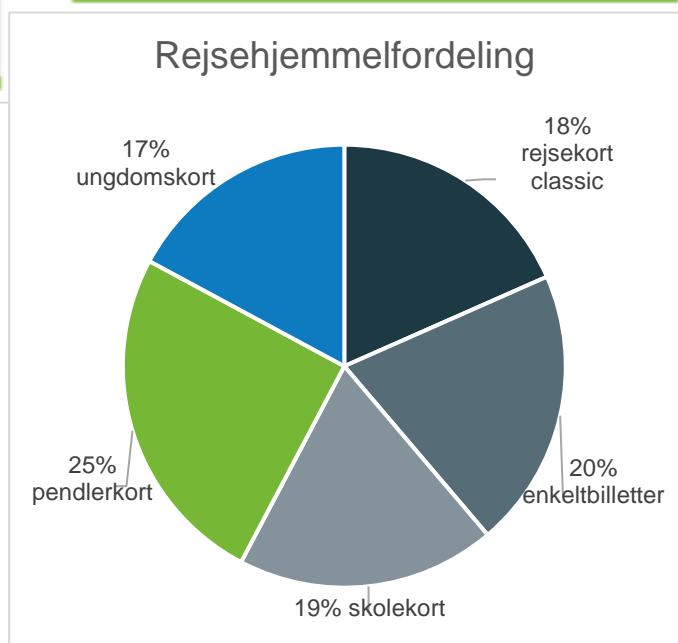
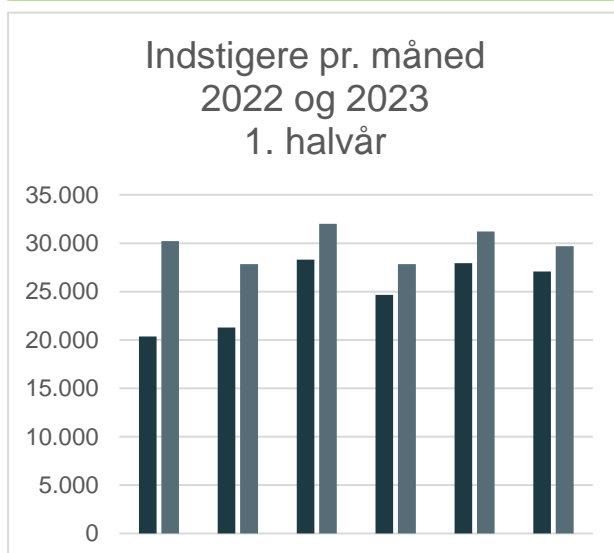
Odense Banegårdcenter Søndersø Bycenter
Bogense Rutebilstation

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

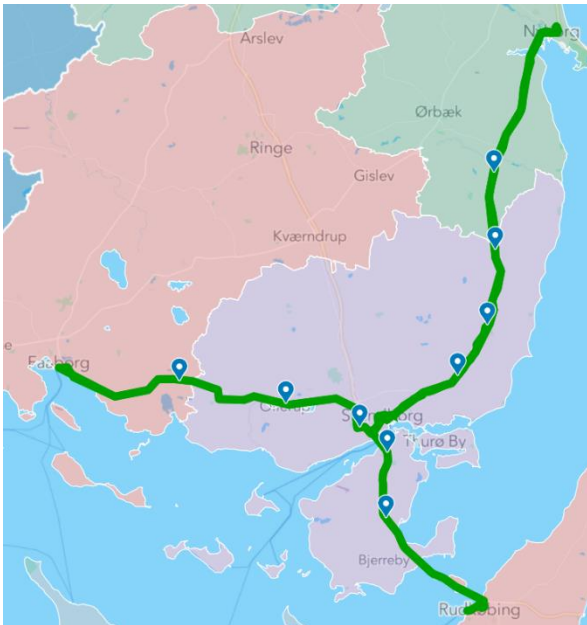
Særslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	13.055	16.980
Driftsbusser	4	4
Bruttoudgift	10,0 mio. kr.	12,3 mio. kr.
Passagerer	367.500	410.000
Passagerindtægter	7,2 mio. kr.	8,1 mio. kr.
Nettoomkostninger	2,8 mio. kr.	4,2 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	71 %	65 %

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	104.600
Bogense Rutebilstation*	32.700
Adelgade, Bogense	16.800
Vesterled, Søndersø*	14.500
Søndersø Bypark	14.168
Ejlskovsgade, Odense	11.300



BILAG 1E STRATEGISK REGIONALRUTE 930 (FAABORG-SVENDBORG-RUDKØBING-NYBORG)



Fordeling serviceændring (samlet øgning på 10%)

Myldretid hverdag	+63%
Udenfor myldretid hverdag	- 18%
Weekend	+31%

Bemærkninger til ruten

Rute 930-932 vil have stort set uændret ruteforløb.

På strækningen Svendborg-Nyborg køres ikke over Gudme på 2 morgenture.

I Rudkøbing køres direkte til færgelejet.

Frekvens varierer på delstrækninger. Svendborg - Nyborg fuld frekvens. Faaborg - Svendborg og Svendborg - Rudkøbing har halv frekvens, da hver anden afgang fra Nyborg går til henholdsvis Faaborg og Rudkøbing.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 stigende passagertal.

Fordeling passagertal (Svendborg 69%, Nyborg 16%, Langeland 7%, Faaborg-Midtfyn 8%)

Fordeling køreplantimer (Svendborg 36%, Nyborg 32,

Langeland 14%, Faaborg-Midtfyn 18%)

Strategiske knudepunkter

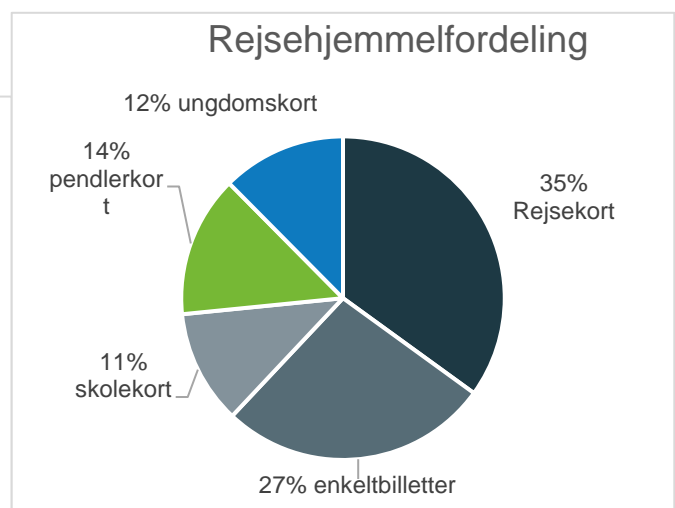
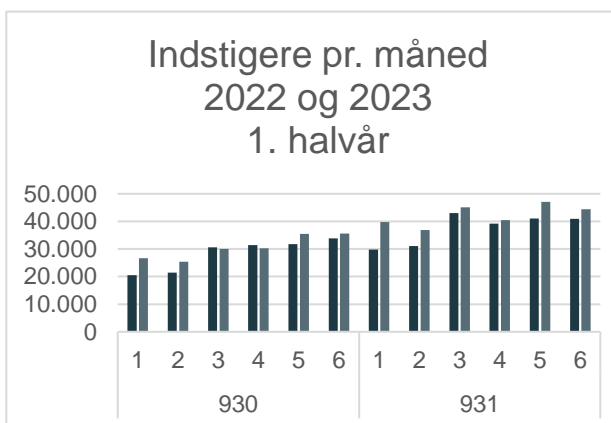
Nyborg Station	Rudkøbing Færgehavn
Svendborg Station	Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

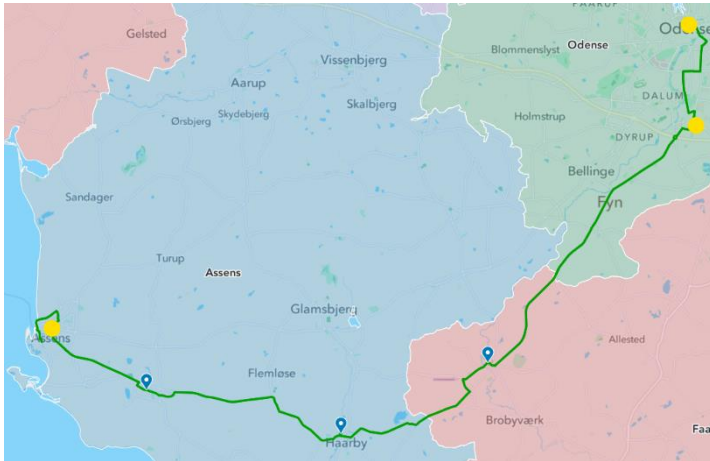
Hesselager	Oure	Ollerup
Øksendrup	Vester Aaby	Skårup
Svendborg Vest	Vindeby	Lundby

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	43.465	47.627
Driftsbusser	12	14
Bruttoudgift	32,6 mio. kr.	36,2 mio. kr.
Passagerer	957.400	1.208.400
Passagerindtægter	18,7 mio. kr.	23,6 mio. kr.
Nettoomkostninger	13,9 mio. kr.	12,6 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	57%	65%

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Svendborg Banegård*	174.500
Nyborg Station*	96.400
Rudkøbing Busterminal*	49.600
Faaborg Rutebilstation*	32.300
Idrætscenter Oure*	19.200
Skårup	18.900



BILAG 2A Pendlerrute 110 (ASSENS-HAARBY-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 110 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre som udvidet pendlerrute i tidsrummet kl. 6-18 på hverdage med 12 ture i hver retning.

1 daglig tur over Glamsbjerg vil ikke længere blive kørt, da de overføres til uddannelsesrute.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Assens 37%, Faaborg-Midtfyn 8%)

Fordeling køreplantimer (Odense 45%, Assens 42%, Faaborg-Midtfyn 13%)

Strategiske knudepunkter

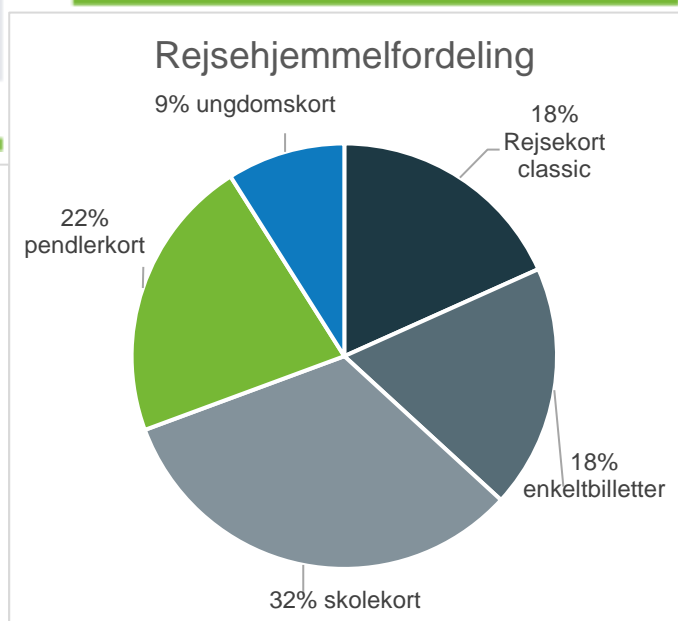
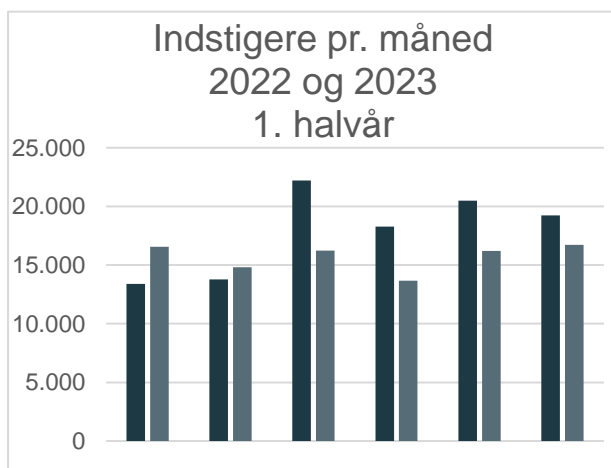
Assens Arena
Odense Banegårdcenter
Hjallese Station

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

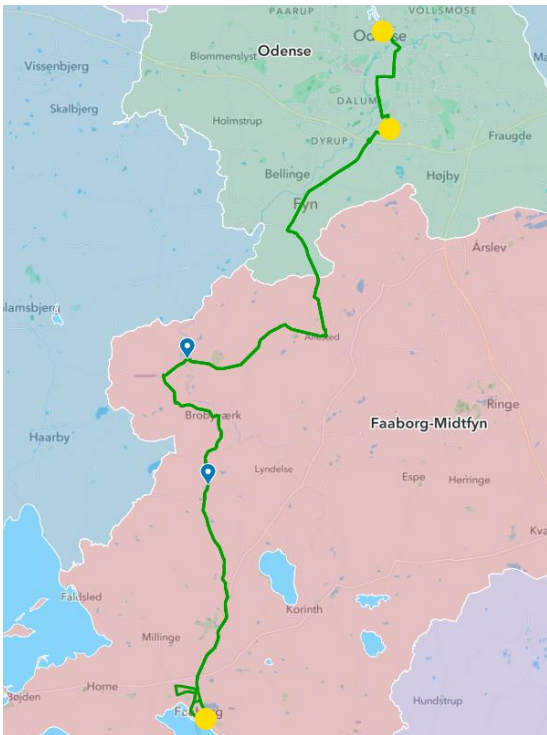
Ebberup
Haarby Rutebilstation
Nr. Broby

Arlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	12.949	8.804
Driftsbusser	3	3
Bruttoudgift	9,3 mio. kr.	7,0 mio. kr.
Passagerer	180.600	142.600
Passagerindtægter	3,5 mio. kr.	2,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,8 mio. kr.	4,2 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	38%	40%
Nye Plustur ture		3.700

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	41.100
Rutebilstationen Haarby	14.900
Arena Assens*	8.500
Hans Mulesgade, Odense	7.100
Møllevej, Assens	6.800
Skt. Klemens Skole	4.800



BILAG 2B Pendlerrute 111 (FAABORG-NØRRE BROBY-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 111 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 - 09 og 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13 - 17, hvor der er størst passagerunderlag.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Faaborg-Midtfyn 45%)

Fordeling køreplantimer (Odense 42%, Faaborg-Midtfyn 58%)

Strategiske Knudepunkter

Odense Banegårdcenter

Hjallese St.

Faaborg Busterminal

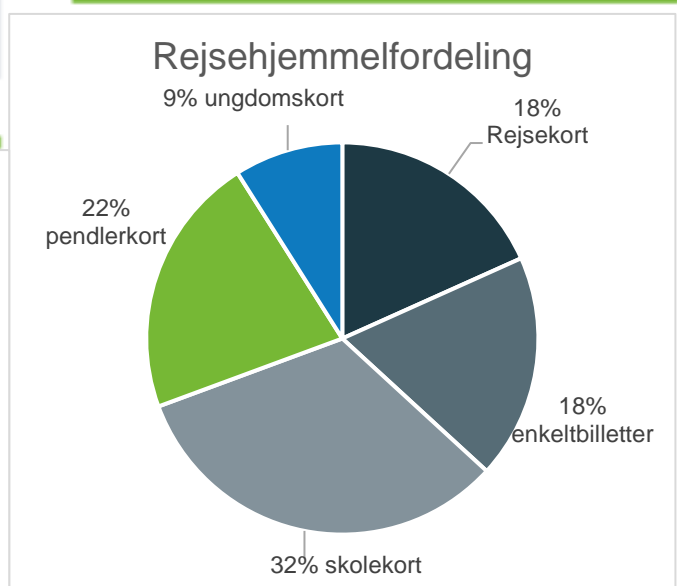
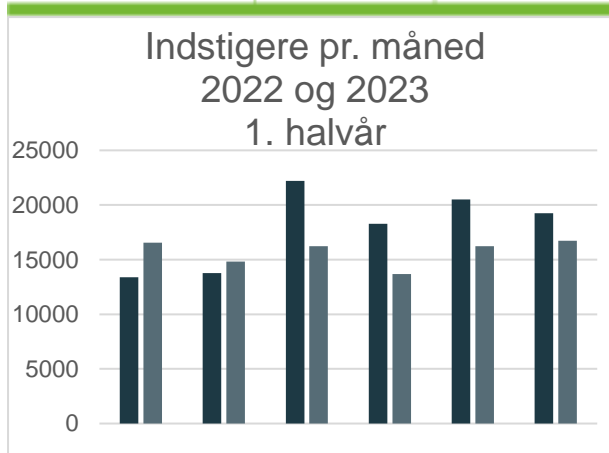
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Vester Hæsing

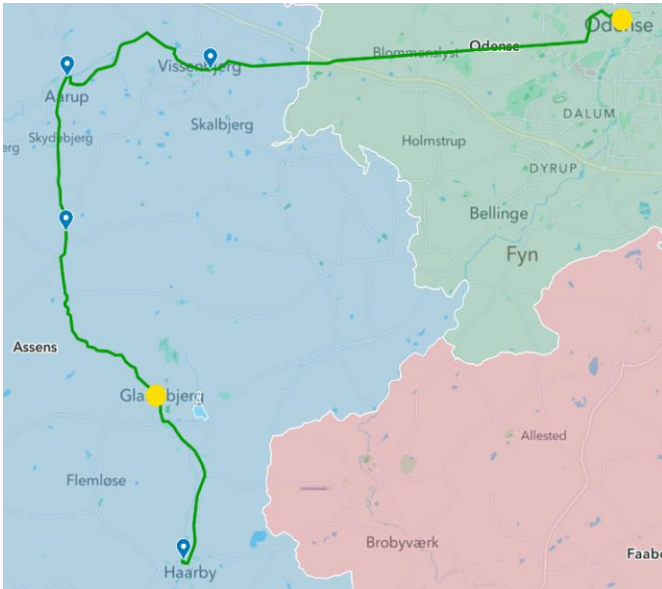
Nr. Broby

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	11.235	4.677
Driftsbusser	3	3
Bruttoudgift	8,3 mio. kr.	4,6 mio. kr.
Passagerer	128.900	61.100
Passagerindtægter	2,5 mio. kr.	1,2 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,8 mio. kr.	3,4 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	30%	26%
Nye Plustur ture		3.800

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Odense Banegårdcenter*	28.600
Faaborg Rutebilstation	8.300
Hans Mulesgade, Odense	6.100
Skt. Klemens Skole	5.600
Brobyværk	4.200
Dannebrogsgade, Odense	2.800



BILAG 2C Pendlerrute 130 (HAARBY-GLAMSBJERG-AARUP-VISSENBJERG-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 130 vil tilpasset ruteforløb, så der alene køres på strækningen Odense–Vissenbjerg-Aarup-Glamsbjerg-Haarby, hvilket understøtter betjeningen af uddannelsescentret i Glamsbjerg

Rute understøtter den strategiske strækning Odense-Middelfart på strækningen Aarup-Odense.

Ruten vil på hele strækningen køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06-10 og 4 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13-17.

På strækningen Odense-Aarup køres yderligere 8 ture i hver retning i tidsrummet kl. 6-18.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et stigende passagertal.

Fordeling passagertal (Odense 51%, Assens 49%).
Fordeling køreplantimer (Odense 58%, Assens 42%).

Strategiske knudepunkter

Glamsbjerg

Odense Banegårdcenter

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	15.232	7.461
Driftsbusser	5	4
Bruttoudgift	11,9 mio. kr.	6,8 mio. kr.
Passagerer	246.000	139.000
Passagerindtægter	4,8 mio. kr.	2,7 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,1 mio. kr.	4,1 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	40%	40%
Nye Plustur ture		6.400

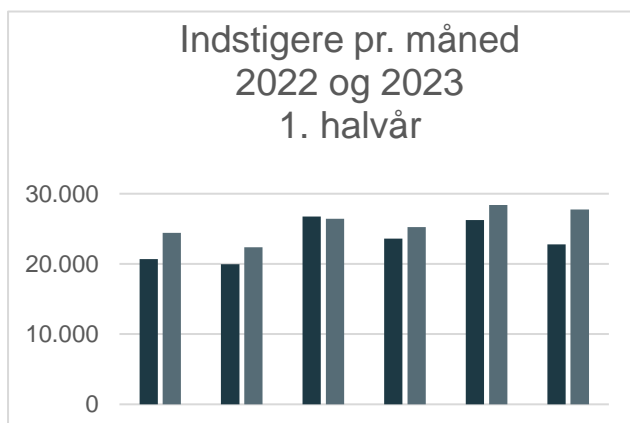
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Haarby Rutebilstation

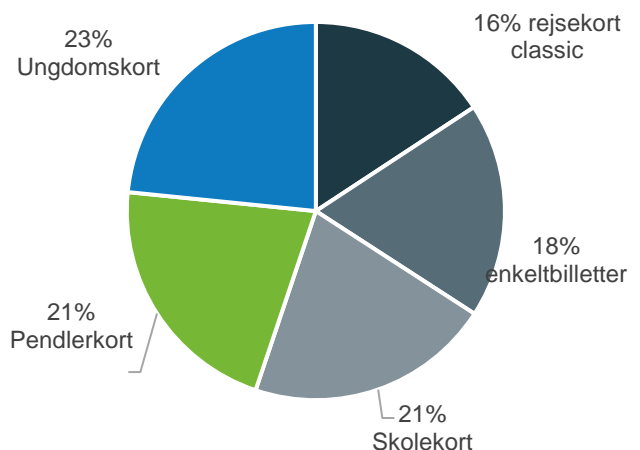
Vissenbjerg

Aarup St.

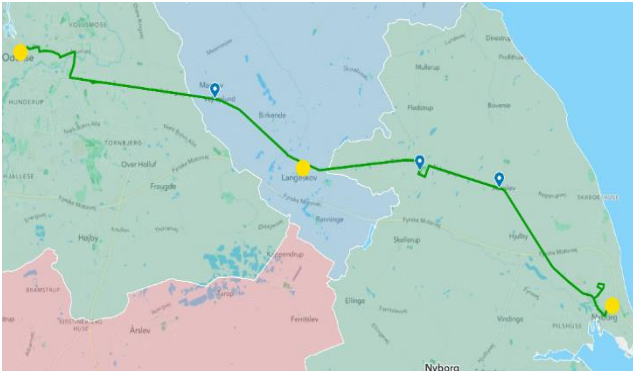
Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	62.100
Elmelundsvej, Odense	18.400
Hauges Plads, Odense	14.900
Stationen Aarup	12.200
Ejlskovsgade, Odense	10.200
Rutebilstationen Haarby	7.500



Rejsehjemmelfordeling



BILAG 2D Pendlerrute 195 (NYBORG-LANGESKOV-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 195 vil få reduceret ruteforløb i Langeskov og alene betjene kroen og stationen. Det sparer køreplanminutter og 2 driftsbusser, svarende til årlig nettobesparelse på ca. 1,7 mio. kr. årligt

Rute understøtter den strategiske strækning Odense - Nyborg på hele strækningen.

Ruten vil køre 26 ture i hver retning i tidsrummet kl. 6-22 på hverdage.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et stigende passagertal.

Fordeling passagertal (Odense 45%, Kerteminde 20%, Nyborg 35%)

Fordeling køreplantimer (Odense 31%, Kerteminde 28%, Nyborg 41%)

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Langeskov Station

Odense Banegårdcenter

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

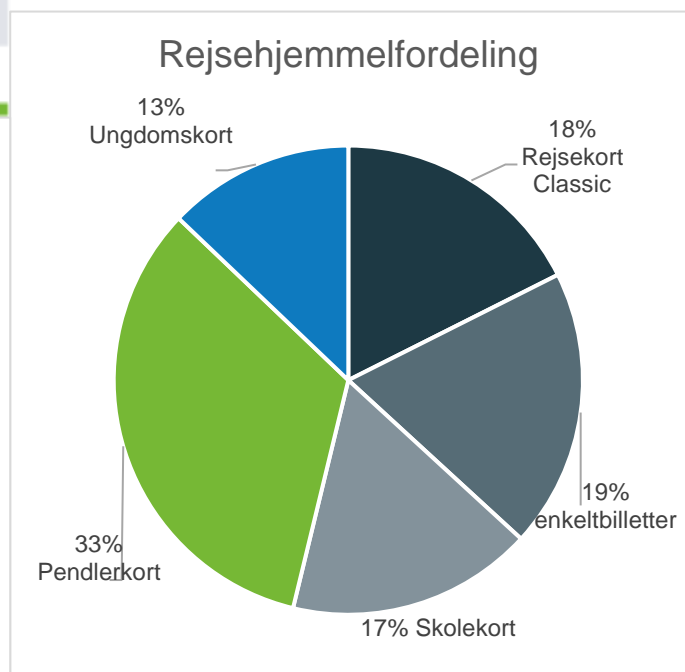
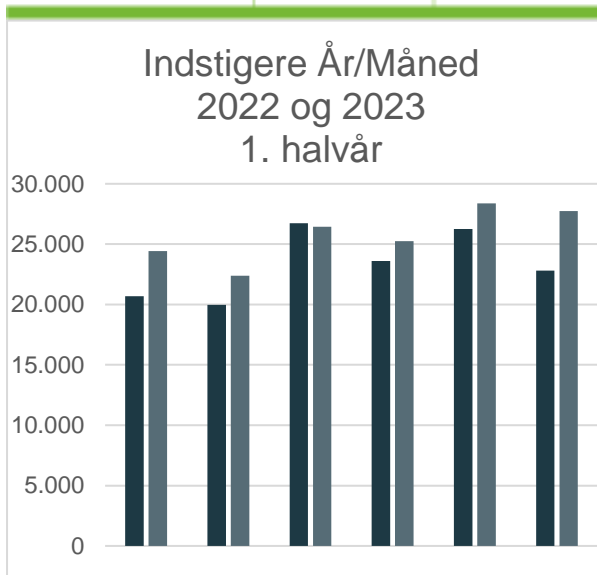
Aunslev

Ullerslev

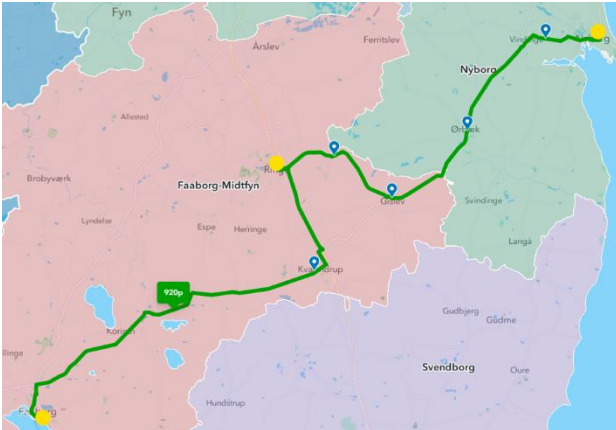
Marslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	17.607	12.670
Driftsbusser	6	4
Bruttoudgift	13,9 mio. kr.	9,8 mio. kr.
Passagerer	330.300	247.200
Passagerindtægter	6,4 mio. kr.	4,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,5 mio. kr.	5,0 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	46%	49%
Nye Plustur ture		10.000

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	68.000
Nyborg Station*	21.400
Vildrosevej, Odense	16.000
Cikorievej, Odense	13.600
Petersmindevej, Odense	12.800
Nyborg Sygehus	9.000



BILAG 2E Pendlerrute 920 (NYBORG-RINGE-FAABORG)



Bemærkninger til ruten

Rute 920 vil få reduceret ruteforløb i Ryslinge, hvor den holdes på landevejen. Udenfor myldretid køres ikke via Midtfyns Gymnasium.

Ruten vil køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 07 - 10 og 5 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13 - 18, hvor der er størst passagerunderlag.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagerantal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Faaborg-Midtfyn 75%, Nyborg 25%)

Fordeling køreplantimer (Faaborg-Midtfyn 73%, Nyborg 27%)

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Ringe Station

Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Vindinge

Ørbæk

Gislev

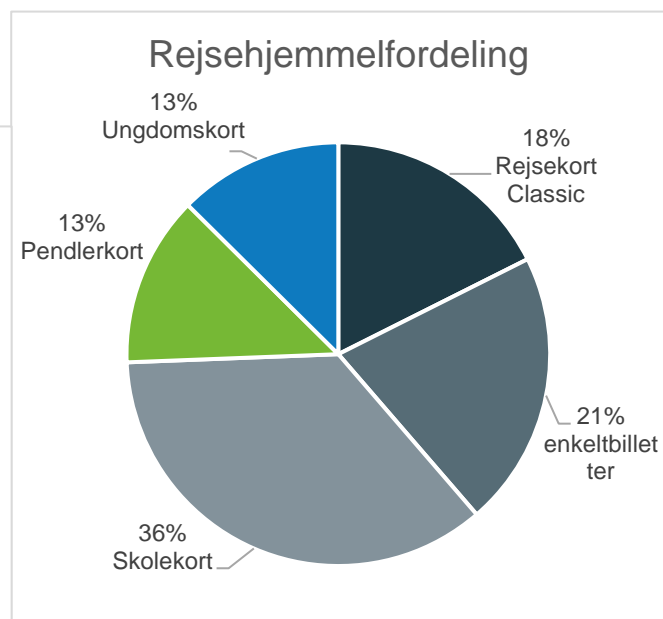
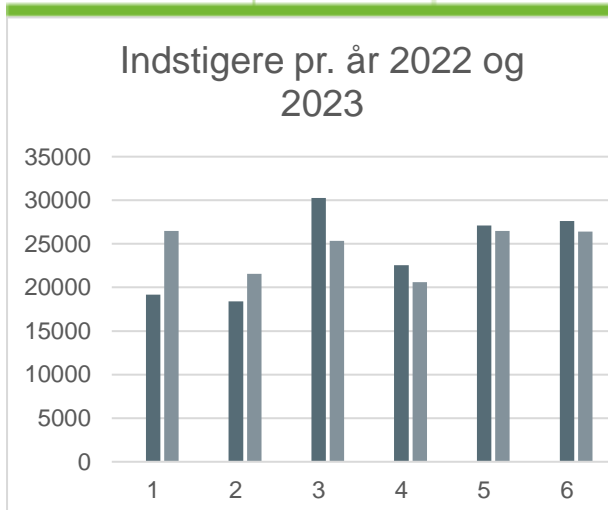
Ryslinge

Kværndrup

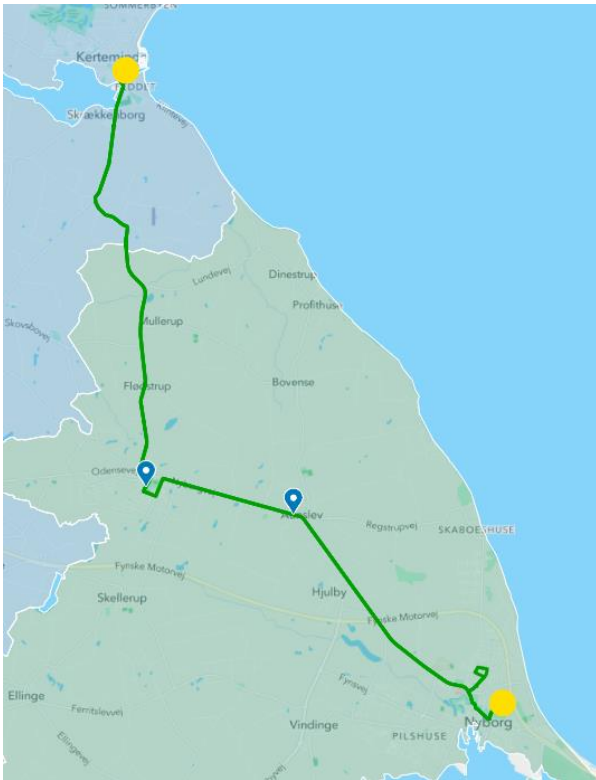
Korinth

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	12.672	6.212
Driftsbusser	4	4
Bruttoudgift	9,8 mio. kr.	6,1 mio. kr.
Passagerer	209.000	130.600
Passagerindtægter	4,1 mio. kr.	2,5 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,7 mio. kr.	3,6 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	41%	42%
Nye Plustur ture		10.500

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Nyborg station	25.500
Ringe station	24.200
Faaborg Rutebilstation	13.300
Kroen, Ørbæk	9.200
Adelgade Nyborg	8.700
Korinth	8.700



BILAG 2F PENDLERRUTE 921 (KERTEMINDE-NYBORG)



Bemærkninger til ruten

Rute 921 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre 12 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 – 18 på hverdage.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Fordeling køreplantimer (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Strategiske Knudepunkter

Kerteminde Rutebilstation

Nyborg Station

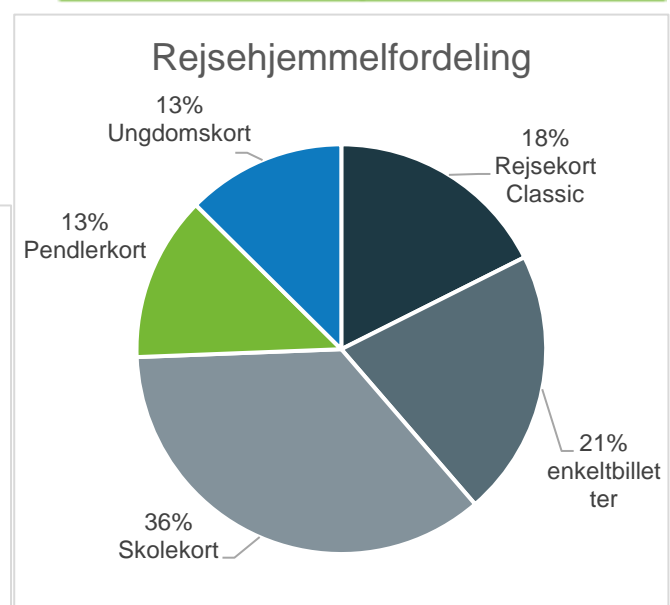
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Aunslev

Ullerslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	4.400	3.388
Driftsbusser	2	2
Bruttoudgift	3,8 mio. kr.	3,2 mio. kr.
Passagerer	81.296	66.010
Passagerindtægter	1,6 mio. kr.	1,3 mio. kr.
Nettoomkostninger	2,2 mio. kr.	1,9 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	42%	40%
Nye Plustur ture		2.100

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Kerteminde Rutebilstation	19.600
Nyborg station	15.000
Idrætsvej, Revning	8.600
Bondemosevej Ullerslev	4.700
Vibeskolens Ullerslev	4.100



BILAG 3 UDDANNELSESRUTERNE



Der kører i dag 34 uddannelsesruter i det regionale net, der er tilpasset ungdomsuddannelsens ringe- og mødetider, typisk ruter med 1 afgang om morgenen og 2 afgange om eftermiddagen i hver retning.

Uddannelsesruterne sikrer at så mange elever som muligt køres så hurtigt og direkte i skole som muligt.

I forslaget til det fremtidig net vil følgende uddannelsesruter blive nedlagt:

- 810U (1.860 køreplantimer og 2 busser)
- 820U (420 køreplantimer og 1 bus)
- 832U (880 køreplantimer og 1 bus)
- 864U (830 timer og 1 bus)

Disse ruter vil kunne integreres i kørsel på det strategiske net, hvorfor der kun forventes marginalt passager-fracfald.

Tilpasning af følgende ruter:

- 826U (500 køreplantimer)
- 827U (570 Køreplantimer)

På de fjernede afgange, der kører udenfor uddannelsesstederne ringetider er få passagerer svarende til en indtægt på under 0,1 mio. kr. årligt.

I alt kan der på uddannelsesnettet hentes besparelser på 5 driftsbusser og 5.073 køreplantimer, svarende til en besparelse på 5,8 mio. kr. årligt.

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	29.494	24.776
Driftsbusser	39	34
Bruttoudgift	33,5	27,7
Passagerer	445.400	395.600
Passagerindtægter	8,6 mio. kr.	7,7 mio. kr.
Nettoomkostninger	24,9 mio. kr.	20,0 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	25,9%	27,8%

BILAG 4 FLEXBUSRUTER

FynBus har i dag teleruter som en del af den regionale betjening, hvor turene i en fastlagt køreplan kun udføres, hvis der sker bestilling senest 2 timer før afgang. I dag sker bestillingen telefonisk og informationen om rejsetider kan ikke findes på rejseplanen. Kørslen udføres under FynBus' flextrafiksystem.

I forslaget til det nye regionale trafiksystem vil en sådan løsning, hvor der også kan foretages rejsesøgning og bestilling i rejseplanen, indgå. Løsningen vil blive kaldt flexbus for at harmonisere med tilsvarende løsninger i fx Midttrafik.

Der vil være følgende flexbusruter:

- Svendborg-Rudkøbing-Spodsbjerg
- Faaborg-Bøjden



De nævnte ruter vil være uændrede i forhold til i dag.

Nøgletal 2022	Faaborg-Bøjden	Svendborg-Spodsbjerg
Antal ture	668	3.105
Passagerer	792	3.567
Indtægter	18.000	98.400
Udgifter	126.800	598.400
Nettoomkostninger	108.800	500.000
Selvfinansieringsgrad	14 %	17 %

BILAG 5A KONSEKVENSER FOR ASSENS KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang udvidet med samlet 16%.

Flere afgangse især hverdagsaftener og weekend.

Direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verninge, Tommerup og Brylle reduceres med 40%

Generelt kortere rejsetid Assens–Glamsbjerg–Odense. Køretidsforbedring på 4 minutter pr. tur

Passagertallet på ruten forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 62.000 af disse vil vedrøre Assens Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Assens–Haarby–Odense reduceres samlet med 17% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen af strækningen Assens–Turup–Ørsted nedlægges

Betjeningen på strækningen Haarby–Glamsbjerg–Aarup reduceres med 13% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen på strækningen Aarup–Vissenbjerg–Odense reduceres med 23% på hverdage og 100% i weekenden

I alt 77.500 passagerer med relation til Assens Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 53.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

Rute 820U (Ørsted–Aarup–Vissenbjerg–Odense) nedlægges. Passager flyttes til pendlerrute 130.

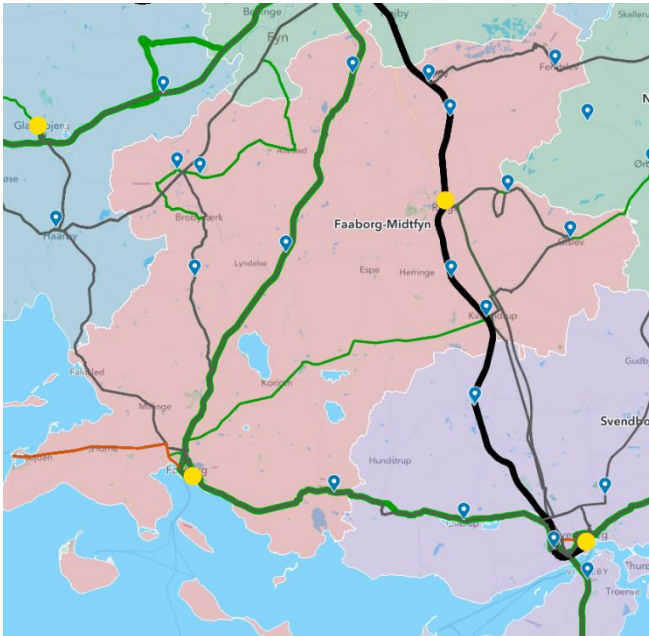
Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,3 mio. kr. som konsekvens af ændret rute 151

Øget plustur omkostninger 0,7 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Assens	I alt	Assens	I alt	Assens
Rute 110, hverdag	1.700	700	38.000	14.100	1,0	0,4
Rute 110, weekend	2.400	1.000	41.000	15.200	0,6	0,3
Rute 130, hverdag	4.800	2.000	57.400	28.100	2,2	1,1
Rute 130, weekend	2.400	1.000	41.100	20.100	0,6	0,3
I alt	11.300	4.700	177.500	77.500	4,4	2,1

BILAG 5B KONSEKVENSER FOR FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang på rute 141 (Faaborg - Odense) udvides 55%.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg–Svendborg-Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Faaborg-Svendborg forbliver dog stort set uændret

Passagertallet på rute 141 forventes at stige med 46.000 årligt, svarende til 19%. Ca. 19.000 af disse vil vedrøre Faaborg-Midtfyn Kommune

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 310.000 årligt, svarende til 32%. Ca. 24.000 disse vil vedrøre Faaborg-Midtfyn Kommune, der får afledt effekt af øget kørselsomfang på Strækningerne Svendborg-Nyborg og Svendborg-Rudkøbing.

Pendlerruter

Betjening af strækningen Faaborg-Nr. Broby reduceres med 54% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af Vejle-Allested reduceres med 54% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen af strækningen Nr. Broby-Odense reduceres med 17% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen af strækningen Faaborg–Kværndrup-Ringe reduceres med 43% på hverdage og 100% i weekenden
Ryslinge vil alene blive betjent fra landevejen som på turene i weekenden i dag.

I alt 101.000 passagerer med relation til Faaborg-Midtfyn Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 72.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

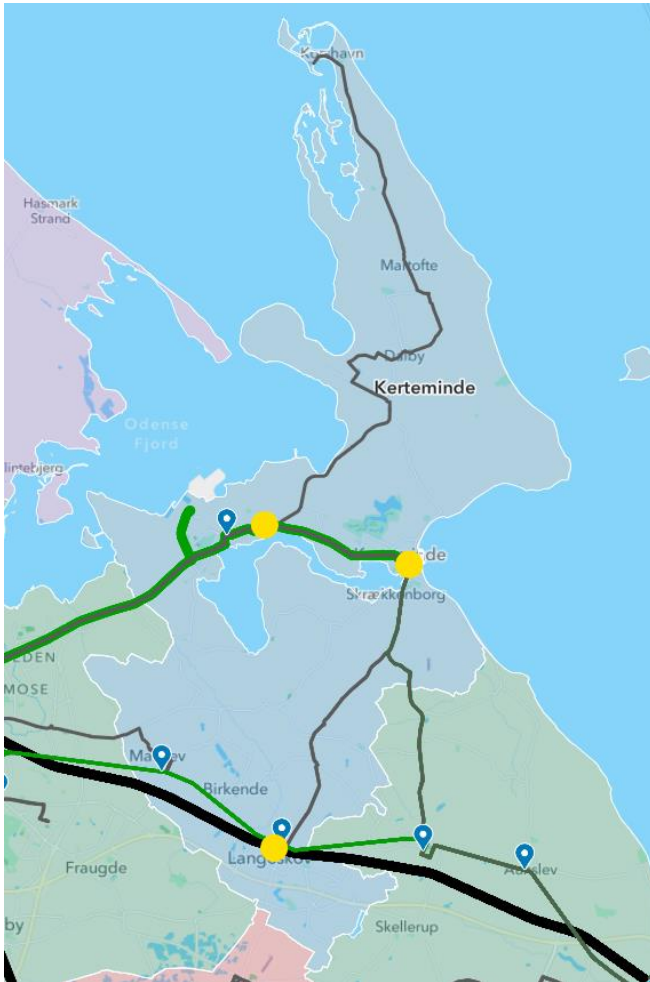
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,8 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	FMK	I alt	FMK	I alt	FMK
Rute 110, hverdag	1.700	200	38.000	3.000	1,0	0,1
Rute 110, weekend	2.400	300	41.000	3.300	0,6	0,1
Rute 111, hverdag	5.200	3.000	50.800	22.900	2,0	1,3
Rute 111, weekend	1.400	800	18.000	8.100	0,4	0,2
Rute 920, hverdag	4.400	3.200	47.200	35.400	1,6	1,2
Rute 920, weekend	2.100	1.500	37.900	28.400	0,6	0,4
I alt	20.200	9.000	232.900	101.100	6,2	3,3

BILAG 5C KONSEKVENSER FOR KERTEMINDE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 151 (Kerteminde – Odense - Assens) udvides 16 %

Passagertallet på rute 151 forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 48.000 af disse vil vedrøre Kerteminde Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 7% på hverdage og 100% i weekenden

Langeskov vil alene blive betjent fra landevejen og stationen. Ca. 12.000 ind- og udstigere i Langeskov Syd årligt får op til 500 meter længere til og fra stoppestedet

I alt 41.400 passagerer med relation til Kerteminde Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 29.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

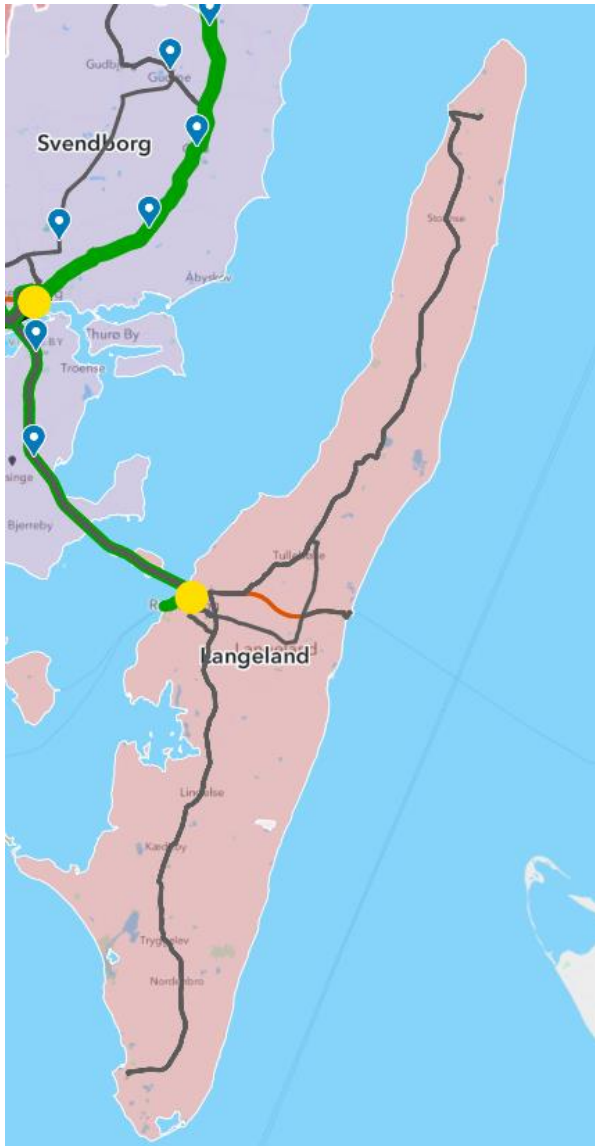
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,3 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde
Rute 195, hverdag	1.100	300	12.000	2.500	0,4	0,1
Rute 195, weekend	3.800	1.100	71.100	14.900	0,8	0,2
Rute 921, hverdag	300	100	2.800	600	0,3	0,1
Rute 921, weekend	800	200	12.500	3.400	0,2	0,0
I alt	6.000	1.700	98.400	21.400	1,7	0,4

BILAG 5D KONSEKVENSER FOR LANGELAND KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg–Svendborg–Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Rudkøbing - Svendborg øges med 35% så det stort set svarer til strækningen Faaborg - Svendborg

Endestation i Rudkøbing bliver Færgehavnen, hvorved 13.500 Passager til og fra området omkring Rådhuset får op til 500 m længere til og fra bussen

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 18.000 af disse vil vedrøre Langeland Kommune

Pendlerruter

Ingen konsekvens, da Langeland Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

Rute 810U (Rudkøbing–Svendborg–Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.

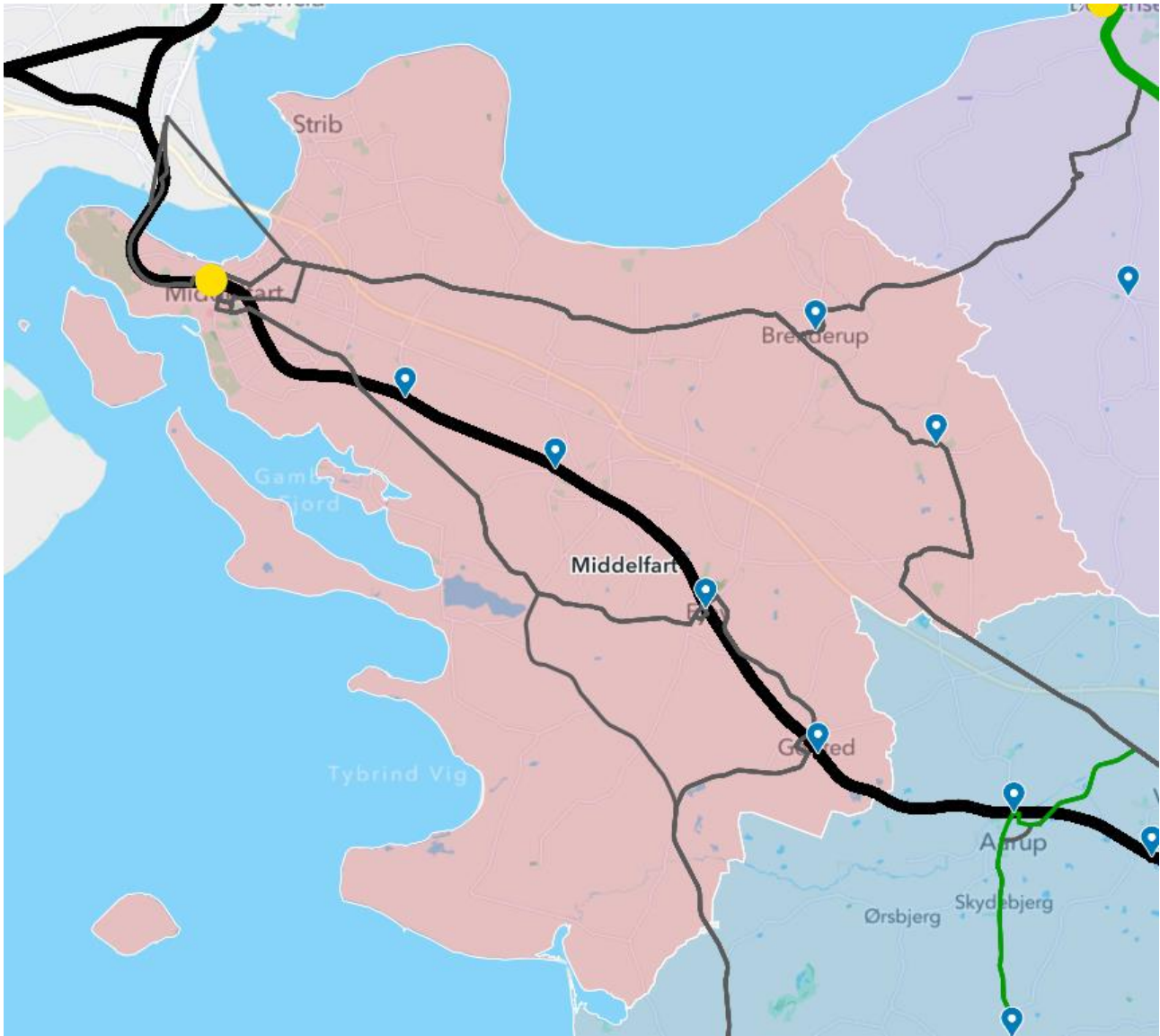
Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen konsekvenser, da Langeland Kommune ikke tilbyder plustur.

BILAG 5E KONSEKVENSER FOR MIDDELFART KOMMUNE



Strategiske rutenet

Ingen konsekvenser, da Middelbart Kommune ikke er betjent med regionale finansierede strategiske hovedruter.

Pendlerruter

- Ingen konsekvens, da Middelbart Kommune ikke er betjent med regionale finansierede pendlerruter

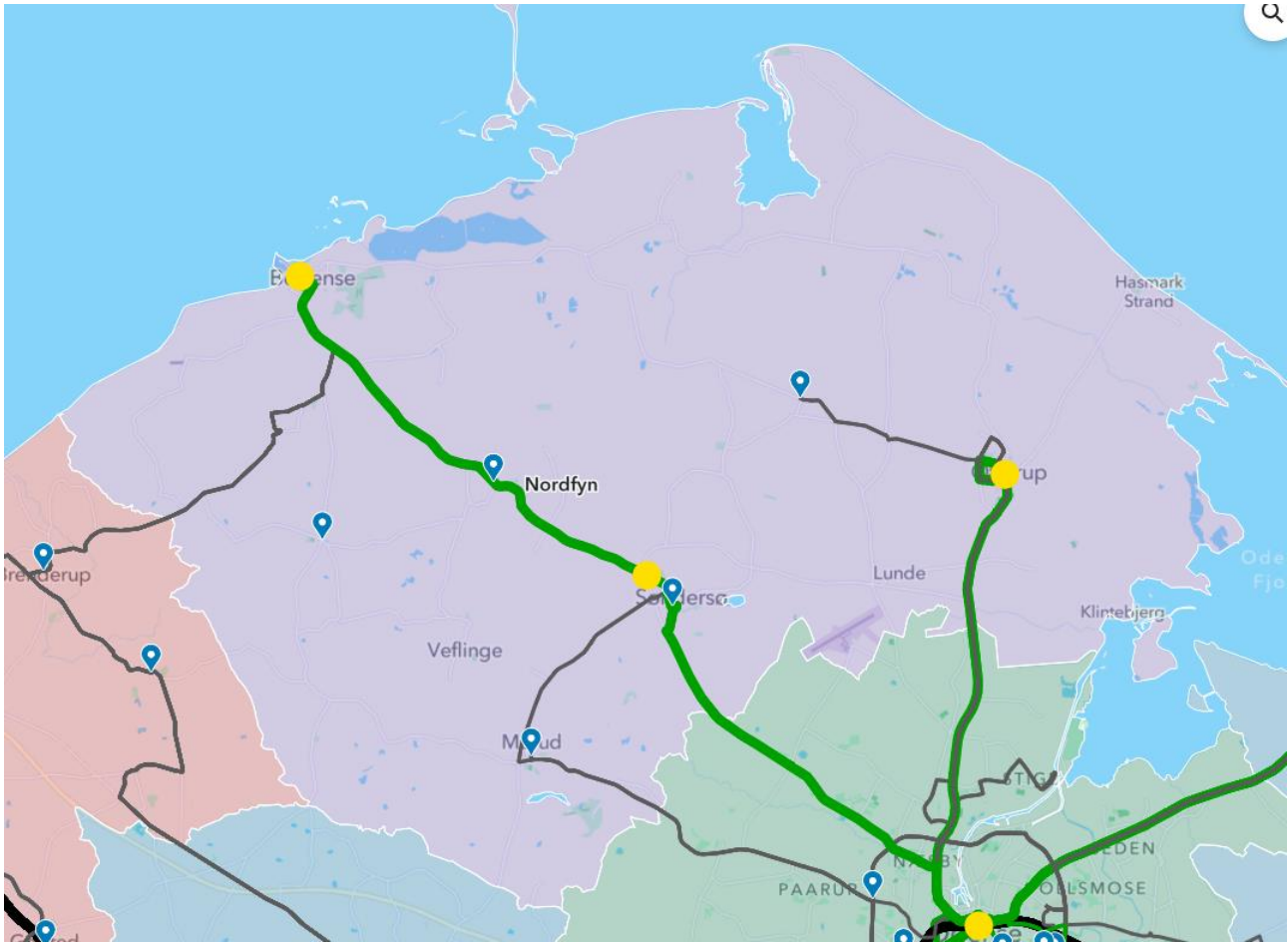
Uddannelsesruter

- Rute 826U (Vissenbjerg – Brenderup - Middelbart) får reduceret serviceniveau med ca. 25%
- Rute 827U (Bogense – Brenderup – Middelbart - Erritsø) får reduceret serviceniveau med ca. 25%
- Det påvirker ca. 2.700 passagerer årligt med relation til Middelbart Kommune

Økonomi

Omkostninger til plustur forøges ca. 50.000 kr. årligt, ellers ingen konsekvenser

BILAG 5F KONSEKVENSER FOR NORDFYNS KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 56%

Kørselsomfang på rute 191 (Bogense - Odense) udvides 30%

Passagertallet på rute 140 forventes at stige med 50.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 22.000 af disse vil vedrøre Nordfyns Kommune

Passagertallet på rute 191 forventes at stige med 42.000 årligt, svarende til 12%. Ca. 21.500 af disse vil vedrøre Nordfyns Kommune

Pendlerruter

Ingen konsekvenser, da Nordfyns Kommune ikke er betjent med regionalt finansierede pendlerruter

Uddannelsesruter

Rute 826U (Vissenbjerg – Brenderup - Middelfart) får reduceret serviceniveau med ca. 25%

Økonomi

Øget plustur omkostninger på 10.000 kr. årligt som følge af servicereduktion rute 826U

BILAG 5G KONSEKVENSER FOR NYBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg – Svendborg - Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Nyborg - Svendborg øges med ca. 12%.

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 40.000 vil vedrøre Nyborg Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden

Langeskov vil alene blive betjent fra landevejen og stationen. Ca. 12.000 ind- og udstigere i Langeskov Syd årligt får op til 500 meter længere gangafstand

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 7% på hverdage og 100% i weekenden.

Betjeningen af Nyborg-Ringe-Faaborg bliver reduceret med 41% på hverdage og 100 % i weekenden.

I alt 60.500 passagerer med relation til Nyborg Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 43.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

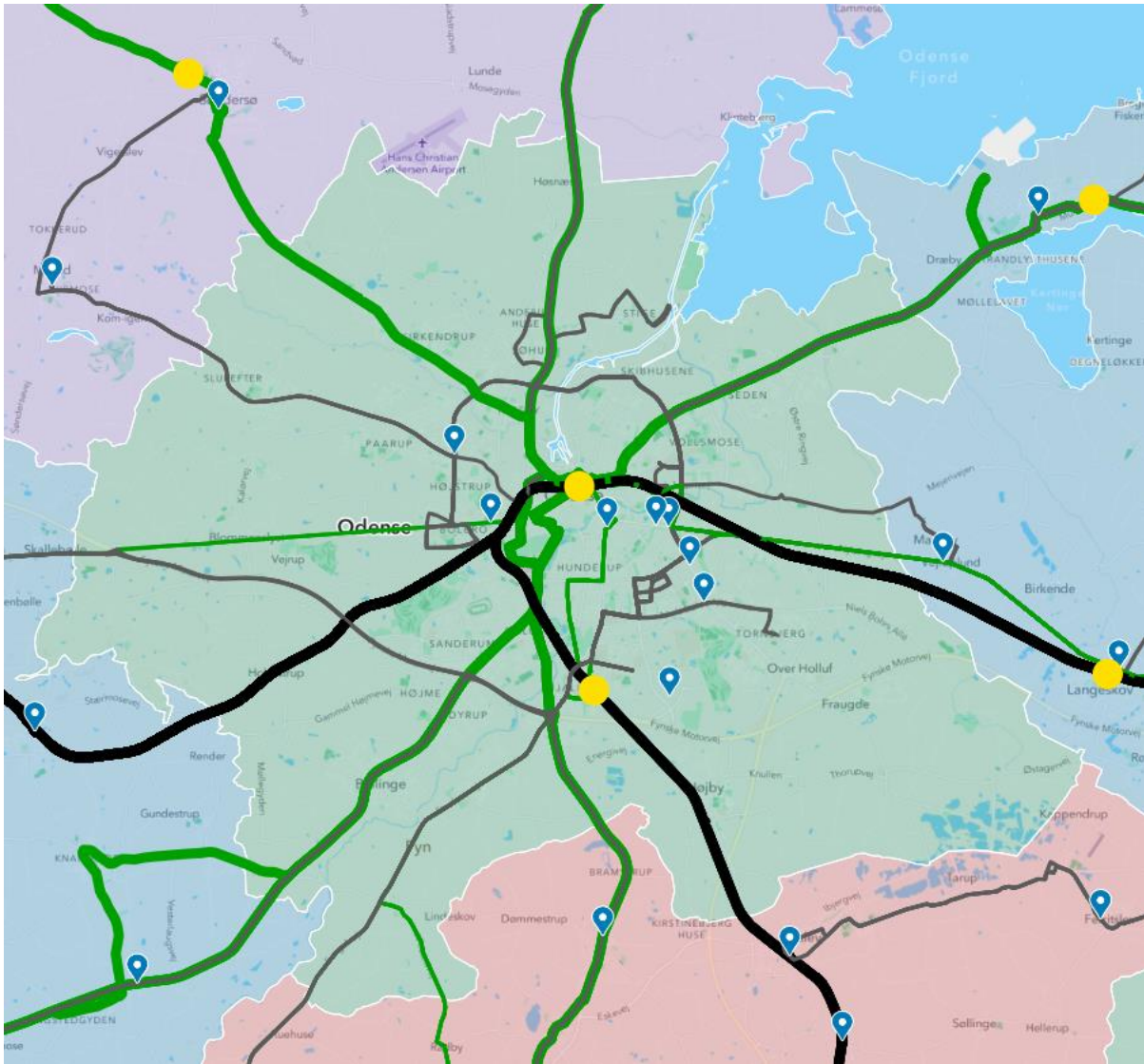
- Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930
- Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,7 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg
Rute 195, hverdag	1.100	500	12.000	4.200	0,4	0,1
Rute 195, weekend	3.800	1.600	71.100	24.900	0,8	0,3
Rute 920, hverdag	4.400	1.200	47.200	11.800	1,6	0,4
Rute 920, weekend	2.100	600	37.900	9.500	0,6	0,2
Rute 921, hverdag	300	100	2.800	1.000	0,3	0,1
Rute 921, weekend	800	600	12.500	9.100	0,2	0,2
I alt	13.800	4.600	207.400	60.500	3,9	1,3

BILAG 5H KONSEKVENSER FOR ODENSE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 56%

Kørselsomfang på rute 141 (Faaborg - Odense) udvides 55 %

Kørselsomfang på rute 151 (Assens – Odense - Kerteminde) udvides med 16 %

Kørselsomfang på rute 191 (Bogense - Odense) udvides 30%

Passagertallet på rute 140 forventes at stige med 50.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 28.000 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 141 forventes at stige med 46.500 årligt, svarende til 20%. Ca. 25.500 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 151 forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 170.000 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 191 forventes at stige med 44.800 årligt, svarende til 12%. Ca. 22.400 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Pendlerruter

Betjeningen af strækningen Nr. Broby - Odense reduceres med 17% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen på strækningen Aarup – Vissenbjerg - Odense reduceres med 23% på hverdage og 100% i weekenden

- Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden
- Rute 110, 111, 130-132 og 195 nedlægges på lørdage og søn- og helligdage

I alt 173.900 passagerer med relation til Odense Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 112.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

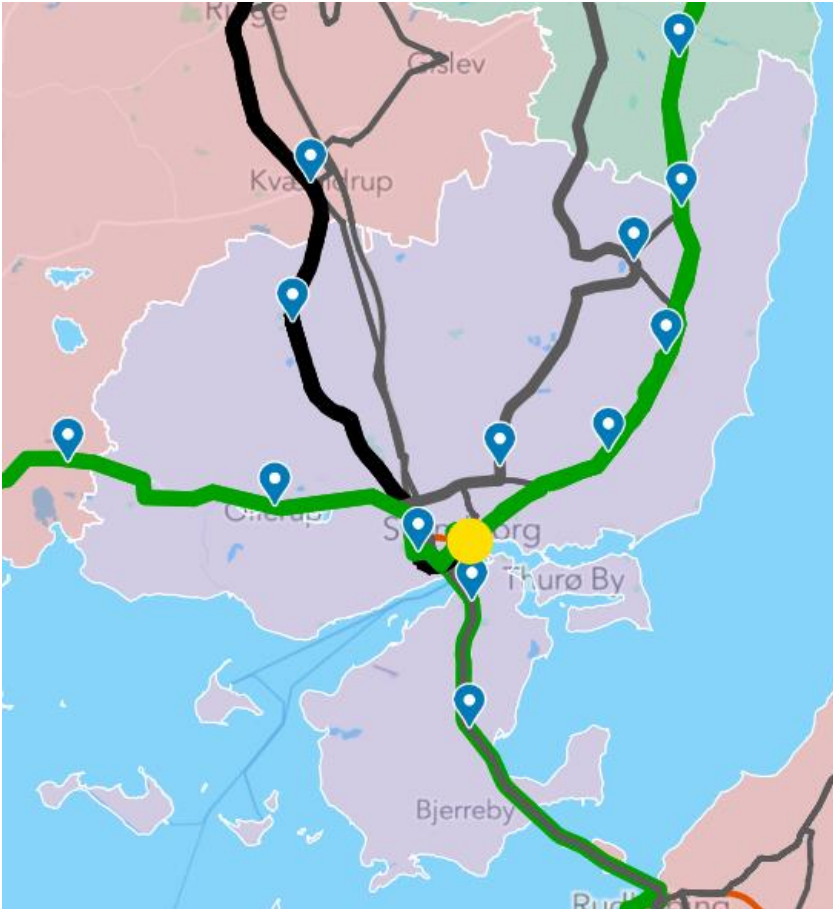
- Rute 810U (Rudkøbing – Svendborg - Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.
- Rute 820U (Ørsted – Aarup – Vissenbjerg - Odense) nedlægges. Passager flyttes til pendlerrute 130

Økonomi

Umiddelbart ingen konsekvenser, da Odense Kommune ikke tilbyder plustur.

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Odense	I alt	Odense	I alt	Odense
Rute 110, hverdag	1.700	800	38.000	20.900	1,0	0,6
Rute 110, weekend	2.400	1.100	41.000	22.600	0,6	0,3
Rute 111, hverdag	5.200	2.200	50.800	27.900	2,0	0,8
Rute 111, weekend	1.400	600	18.000	9.900	0,4	0,2
Rute 130, hverdag	4.800	2.800	57.400	29.300	2,2	1,1
Rute 130, weekend	2.400	1.400	41.100	21.000	0,6	0,3
Rute 195, hverdag	1.100	600	12.000	6.100	0,4	0,2
Rute 195, weekend	3.800	2.200	71.100	36.200	0,8	0,4
I alt	22.800	11.700	329.400	173.900	8,0	3,9

BILAG 51 KONSEKVENSER FOR SVENDBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg – Svendborg - Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Nyborg - Svendborg øges med ca. 12%

Antallet af ture på strækningen Faaborg - Svendborg forbliver stort set uændret

Antallet af ture på strækningen Rudkøbing - Svendborg øges med 35% så det stort set svarer til strækningen Faaborg-Svendborg

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 169.000 af disse vil vedrøre Svendborg Kommune

Pendlerruter

Ingen ændring, da Svendborg Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

Rute 810U (Rudkøbing – Svendborg - Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.

Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen omkostninger som konsekvens af ændrede pendlerruter

Bilag 1.2a Opsamling på hørings svar fra ejerkommunerne

Kommune	Opsummering af hørings svar	FynBus bemærkning
Assens	<ul style="list-style-type: none"> - Anerkender den økonomiske udfordring - Samarbejder gerne om fælles løsninger - God kollektiv trafik del af løsningen på klimaudfordringen - Øget fokus på flere mobilitetsformer - Ingen midler afsat til strategiske knudepunkter - Øget plustursudgift bør afholdes af RSD - Fokus på information og markedsføring på ruter med forbedret frekvens - Forenkling af rutebegreber - Bekymret for mobiliteten i Haarby og Vissenbjerg aften og weekend - Flytte frekvens fra rute 151 til rute 110 og rute 130 - Ønsker betjening af Dærup/Nordlig del af Glamsbjerg - 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende opnormering til at fremme mobilitet. FynBus som mobilitets selskab drøftes med bestyrelsen - Administrationen vil fremlægge plan for information og markedsføring - Overvejelser over rutebegreber drøftes videre. - At flytte frekvens fra strategiske ruter til pendlerruter vil forringe selvfinansieringen og ikke være i tråd med de regionale principper. - Betjening af Glamsbjergs Nordlige del med rute 152 vil medføre nettoudgifter på ca. 0,1 mio. kr. årligt. - Betjening af Dærup med rute 151 vil medføre nettoudgifter på 0,5 mio. kr. årligt - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Faaborg-Midtfyn	<ul style="list-style-type: none"> - Forbedring for mange pendler - Forringelser for kernegrupper som ældre og Unge - Gøre flextrafiksystem mere fleksibelt - Arbejde med at minimere transporttid ved kombination af bus/plustur/Flextur - Stor bekymring for reduktioner rute 920 - Bekymring for reduktioner rute 110/111 - Genbesøge mulighed for flere afgang på rute 920, rute 110 og rute 111 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Flextrafiksystemet evalueres i 2024 med henblik på at forbedre sammenhæng for passagererne i bus/plustur/flextur - Mulighed for flere afgang på hverdage vil være højest prioriteret på rute 920 - På baggrund af hørings svaret, genovervejer administrationen øget betjening på rute 920 hverdage i tidsrummet kl. 6-18
Kerteminde	<ul style="list-style-type: none"> - Frygter dyrere plustursregning - Tilfredshed med oplægget til betjening på rute 921 - Bekymrende at betjeningen på rute 195 bortfalder i weekenden 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Flextrafiksystemet evalueres i 2024 med henblik på at forbedre sammenhæng for passagererne i bus/plustur/flextur - RSD ser ikke betjeningen i weekenden på rute 195 som regional opgave.

	<ul style="list-style-type: none"> - Ruteomlægning i Langeskov medfører urimelig servicereduktion 	<ul style="list-style-type: none"> - Betjening af Langeskov Syd med rute 195 vil medføre nettoudgift på 1,6 mio. kr. årligt - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Langeland	Ingen bemærkninger	
Middelfart	<ul style="list-style-type: none"> - Bekymret for besparelser, men forståelse for baggrunden - Fra trafikselskab til mobilitetselskab - Indtænke andre mobilitetsformer - Flextur og plustur bør gentænkes - Går gerne i dialog om udvikling 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende opnormering til at fremme mobilitet. FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Nordfyns	<ul style="list-style-type: none"> - Generel tilfredshed - Vigtigt at udvikle trafikken - Indgår gerne i samarbejde om at udvikle passagertallet 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende opnormering til at fremme mobilitet. FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Nyborg	<ul style="list-style-type: none"> - Forenkle plustur/flextur - Vigtigt med udvikling af knudepunkter - Vigtigt med information om alternativer - Reducere bestillingsfrist i flextur/plustur til 1 time - Udvide rute 920 til hverdage kl. 6-18 - Lade rute 930 køre via Ørbæk efter kl. 18 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende opnormering til at fremme mobilitet. FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Mulighed for flere afgang på hverdage vil være højest prioriteret på rute 920 - Betjeningen af Ørbæk aften og weekend med rute 930 vil medføre årlige nettoudgifter på 3,3 mio. kr. - På baggrund af høringsvaret genovervejer administrationen øget betjening på rute 920 hverdage i tidsrummet kl. 6-18
Odense	<ul style="list-style-type: none"> - Godt med fokus på udvikling og passagervækst - Fokus på bred mobilitet - Godt med strategisk tilgang til knudepunkter - Inddrage kommuner i knudepunktsstrategi 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende

	<ul style="list-style-type: none"> - Markedsføring af alternativer, hvor service reduceres 	<p>opnormering til at fremme mobilitet, hvor ejerkredsen og borgerne vil blive involveret. FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Administrationen vil fremlægge plan for information og markedsføring - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Svendborg	<ul style="list-style-type: none"> - Positivt med elbusser - Vigtigt med erstatning for nedlagte u-ruter - Nedbringe administrative omkostninger 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplanen og den kommende opnormering til at fremme mobilitet, hvor ejerkredsen og borgerne vil blive involveret. FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Med vedtagelsen af Budget 2024 er indlagt en administrativ besparelse på 2% - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.

Bilag 1.2b Opsamling på hørings svar fra organisationer, institutioner mv.

Kommune	Opsummering af hørings svar – organisationer, institutioner mv.	FynBus bemærkning
<p>Generelt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fynsk Erhverv 	<ul style="list-style-type: none"> - Differentieret prisstruktur, der tilgodeser længere rejser - Skab øgede incitamenter til at bruge kollektiv trafik - Vigtigt med hyppig frekvens på hverdage - Smidige og lettilgængelige transportmuligheder udenfor hovednettet - Skab større fokus på de fleksible løsninger som plustur og flextur - Tænk i alternativ mobilitetsformer - Øg rejsehastighed og minimer antal skift 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender bemærkningerne. - Grøn mobilitet, flere mobilitetsformer, knudepunkter indgår i Mobilitetsplan 2022-25, samt en kommende fokusering på at fremme mobilitetsformer, hvor ejerkredsen og borgerne vil blive involveret. FynBus som mobilitets selskab drøftes med bestyrelsen. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024. - Med justeringen af det regionale rutenet, øges frekvens og rejsetid for de strategiske hovedruter. - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Assens</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ældreråd - Handicapråd - Ungeråd - Gymnasier - HF/VUC - Folkeskoler - Efterskole - Udvikling Assens - Lokalråd - Borgerforening - Frivilligcenter 	<ul style="list-style-type: none"> - Priserne bør sættes ned - Reduceret serviceniveau begrænser unges fleksibilitet og muligheder for deltagelse i fritidsaktiviteter og fritidsjob - Reduceret serviceniveau reducerer virksomhedernes udviklingsmuligheder - Besparelser er i strid med klimamål - Behov for flere tværgående forbindelser - En bredere dækning af Fyn bør genovervejes - Planlagte reduktioner på rute 110 og rute 130 ønskes trukket tilbage - Forringet betjening af Glamsbjerg By - Vigtigt med hurtige forbindelser Assens-Middelfart og Aarup-Odense - Bekymring over reduceret betjening af Tommerup og Verninge by - Der bør være strategisk knudepunkt i Tommerup - Manglende betjening af VUC og FGU - Vigtigt at koordinere ungdomsuddannelserne med byerne Ebberup, Snave, Dreslette og Helnæs - Kørsel til skoler og uddannelse skal sikres - 	<ul style="list-style-type: none"> - Administration anerkender hørings svarene, og henviser til bemærkninger på hørings svar til Assens Kommune - Tilbagetrækning af reduktioner eller etablering af flere tværgående forbindelser vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper - Øget betjening af Tommerup/Brylle vil være på bekostning af betjeningen af Assens by - Koordinering af kørsel til uddannelse vil ske i den endelige køreplanlægning - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.

<p>Faaborg-Midtfyn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ungdomsrådet - Handicapråd - Fri- og efterskoler - Hjerneskaedeforening - Egeskov slot - Fynsland - Lokalråd - Beboerforeninger - Virksomheder 	<ul style="list-style-type: none"> - Behov for billigere rejser - Servicereduktioner reducerer unges mobilitet, sociale liv, trivsel og mulighed for fritidsjob - Problem med øget digitalisering - Inddrage mere samkørsel - Flextrafik dyrt og ufleksibelt - Mulighed for plustur til knudepunkt uden videre rejse - Flytte frekvens fra strategiske ruter til pendlerruter - Bevar kørsel gennem Ryslinge med rute 920 - Stort problem med reduktioner på rute 920 for pendlere, turister og gæster 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender høringsvarene. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024, øget mobilitet, herunder samkørsel er en del af mobilitetsplan 2022-25, samt en ekstrabevilling fra Region Syddanmark til at fremme mobilitetsformer og sammenhæng. FynBus som mobilitetsselskab drøftes med bestyrelsen - Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper - Betjeningen af Ryslinge By med rute 920 vil medføre nettoudgifter på 0,2 mio. kr. årligt - På baggrund af høringsvaret, genovervejer administrationen øget betjening på rute 920 hverdage i tidsrummet kl. 6-18
<p>Kerteminde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seniorråd - Lokalråd - Virksomheder - Erhverv og turisme 	<ul style="list-style-type: none"> - Dyrt for folkepensionister - Nedlæggelse af weekendkørsel stort problem, især for fritidsrejser - Bevar (og evt. udbyg) betjeningen af Langeskov Syd med rute 195 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender svarene. - Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper - Betjeningen af Langeskov Syd med rute 195 vil medføre nettoudgifter på 1,6 mio. kr. årligt - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Langeland</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handicaprådet 	<ul style="list-style-type: none"> - Bekymring over manglende betjening af lægehuset og kommunekontoret 	<ul style="list-style-type: none"> - Lægehuset og kommunen betjenes af andre ruter - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.

<p>Middelfart</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handicapråd - Folkeskole - Daginstitution - Lokaludvalg 	<ul style="list-style-type: none"> - Nedlægge ruter fremmer ikke væksten af passagerer og kan skabe negativ vækst. - Der gennem årene er sket en besparelse på den kollektive trafik og en fjernelse af de planlagte ruter, vil betyde en yderligere begrænsning af mobiliteten. - Den kollektive trafik bør fremmes så der tænkes grønt og reduceres CO2 i forhold til klimaforandringerne. En nedlæggelse kan betyde en øget privatbilisme. - Den Kollektive transport også er afgørende for lokaløkonomien. Den gør det muligt for borgere at pendle til arbejde og uddannelse samt tilgå lokale virksomheder. - Der er en generel bekymring for nedprioritering af offentlig transport i landzonen. - Der er brug for et stabilt rutenet med mange afgang og få skift. - Flextrafik er dårligt alternativ til busser - Mange unge er afhængig af Plustur/Flexur for at komme til en uddannelsesrute. Det kan blive en barriere for nogle unge, når de skal tage en ungdomsuddannelse. - Der udtrykkes bekymring for forslaget til at nedlægges afgang på uddannelsesruterne 826U og 827U der betjener Fjelsted Harndrup området. Det er eneste mulighed for at komme til ungdomsuddannelser i Middelfart og Erritsø. 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender høringsvarene. - FynBus som mobilitetselskab drøftes med bestyrelsen. - Øget mobilitet, grøn mobilitet, herunder samkørsel er en del af mobilitetsplan 2022-25, samt en ekstrabevilling fra Region Syddanmark til at fremme mobilitetsformer og sammenhæng. - Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper - Flextrafiksystemet evalueres i 2024 - Betjeningen af uddannelsesstederne bevares - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Nordfyns</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seniorråd - Lokalråd 	<ul style="list-style-type: none"> - Ønske om at forlænge rute 140 til Bogense - Vigtigt med god betjening af Morud - Inddrage Morud i natbuskørsel på rute 140 	<ul style="list-style-type: none"> - Forlængelse af rute 140 til Bogense medfører nettoudgifter på 11,2 mio. kr. årligt - Natbusbetjening af Morud med rute 191 medfører nettoudgifter på 0,06 mio. kr. årligt - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Nyborg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seniorråd - Handicapråd - Faglige seniorer 	<ul style="list-style-type: none"> - Handicappede får forringet socialt liv aften og weekend - Flextrafik medfører lange køretider - Vigtigt med prioritering af kørsel til skole og erhverv 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender høringsvaret. - Flextrafiksystemet evalueres i 2024 - Med forslaget har det været administrationens ambition at

		<p>skabe det bedst mulige pendlernet til arbejde for flest mulige. Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på nogle af de strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betjeningen af uddannelsesstederne bevares - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Odense</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ælde råd - Handicapråd - Ældresagen - Efterskole - Beboerforeninger 	<ul style="list-style-type: none"> - Manglende fokus på ældre og handicappedes muligheder for at benytte kollektiv trafik - Opfordring til mange stop i Odense - Problem med manglende weekendbetjening, herunder til efterskoler - Tilgængelig trafikinformation og handicaptolletter - Ønske om gode adgangsforhold fra Lumby til rute 140 - Forbedre og forenkle flextrafikløsninger - Bedre betjening af Seniorhuset - Flere ruter bør betjene Hjalles St. - Omlægge rute 152 via Brændekilde - Forslag om at bruge mindre busser 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender høringsvaret. Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper - Gode adgangsforhold drøftes med kommunen - Flextrafiksystemet evalueres i 2024 - Øget frekvens på rute 191 vil forbedre betjeningen af seniorhuset - Betjeningen af Hjalles Station medtages i den konkrete køreplanlægning - Betjening af Brændekilde med rute 152 vil medføre nettoudgifter på 0,6 mio. kr. årligt - Mindre busser medfører generelt meromkostninger, da der så kræves flere busser og chauffører til at drive myldretiden - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
<p>Svendborg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seniorråd - Ungepanel - Handicapråd 	<ul style="list-style-type: none"> - Besparelser til stor ulempe for ældre og gangbesværede - Positivt med øget drift på rute 930 - Problem med nedlæggelse af rute 810 pga. omstigning og uregelmæssig togdrift 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender høringsvarene. Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på

	<ul style="list-style-type: none">- Behov for forenkling og promovering af fleksible mobilitetsløsninger- Vigtigt at synliggøre alternativer til nedlagt kørsel - Udfordring med overfyldte busser om morgenen til og fra ungdomsuddannelser	<p>strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper</p> <ul style="list-style-type: none">- Flextrafiksystemet evalueres i 2024. FynBus som mobilitetselskab drøftes i bestyrelsen og øget fokus på mobilitetsformer fremmes bl.a. gennem RSD's bevilling til formålet.- Der vil i køreplanlægningen blive sikret kapacitet til ungdomsuddannelserne- Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
--	--	--

Bilag 1.2c Opsamling på hørings svar fra privatpersoner

Kommune	Opsummering af hørings svar - privatpersoner	FynBus bemærkning
Generelt	<ul style="list-style-type: none"> - Flere penge til kollektiv trafik - Gør buskørsel gratis - Besparelser ved sammenlægning FynBus og Sydtrafik - Hurtigbus Østfyn-Lindø - Hurtigbus Nyborg-Ullerslev-Langeskov-Tietgenbyen - Etabler ringrute mellem de fynske kystbyer - Besparelser ved at afskaffe Frit Flow - Besparelser ved at køre i mindre busser - Ønsker til konkrete afgangstider - Konkrete ønsker til bybuskørslen i Odense - Erstat plustur med Fleksibel Offentlig Transport FLOT - Sikre bedre sammenhæng mellem bus og tog i Odense, Svendborg, Ringe og Aarup 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender svarene. Prispolitikken er ikke del af høring - De foreslåede hurtigbusser ligger ikke indenfor de regionale principper - Afskaffelse af frit flow mindsker snyd, men øger driftsomkostninger - Mindre busser medfører generelt meromkostninger, da der så kræves flere busser og chauffører til at drive myldretiden - Konkrete ønsker til afgangstider vurderes i køreplanlægningen - Ønsker til bybusserne i Odense er ikke del af høring - Flextrafiksystemet evalueres i 2024 - Mulighederne for korrespondance mellem bus og tog vurderes i den konkrete køreplanlægning og afvejes med ruternes øvrige bindinger. - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Assens	<ul style="list-style-type: none"> - Lave ny rute Assens-Middelfart - Sikre mulighed for fast bestilling af flextrafik, hvis man har pendlerkort - Billigere tilbud til unge og flere konkurrencer mv. - Små busser på tynde afgang - Fortsat betjening af Dærup og nordlig del af Glamsbjerg - Bevar nuværende betjening af Tommerup med rute 152 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender hørings svarene. Tilbagetrækning af reduktioner vil kræve besparelser på strategiske ruter, hvilket ikke er i tråd med regionens principper. Prispolitikken er ikke en del af høringsoplægget. - Der kan ikke ske betjening af Dærup uden indsættelse af ekstra driftsbus, men Glamsbjergs Nordlige del kan betjenes uden ekstrabusser, men kun i retningen mod Odense. Det vil medføre nettoudgifter på 0,1 mio. kr. årligt. - Øget betjening af Tommerup vil skulle ske på bekostning af betjeningen til og fra Assens, hvilket ikke vil være i tråd med de regionale principper

	<ul style="list-style-type: none"> - Øg frekvensen på rute 110 fremfor at nedlægge - Bevar busafgange i weekenden på rute 110 og 130 - Bevar betjeningen af strækningen Assens-Aarup med rute 130 (Især Turup) - Flyt formiddagsafgange på rute 130 til aftenafgange - Flyt afgange fra rute 151/152 til rute 930 - Hent besparelse ved at have Hauges Plads som terminal i Odense fremfor OBC - 	<ul style="list-style-type: none"> - Kørsel aften/i weekenden på rute 110 og 130 ligger udenfor de regionale principper - - Muligheder for effektiviseringer og forbedringer vil blive taget med i køreplanlægningen - - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Faaborg-Midtfyn	<ul style="list-style-type: none"> - Øg frekvensen i stedet for at nedlægge - Vigtigt at kørsel til skole og uddannelse fastholdes - - Bevar kørslen på rute 110 og rute 111 - - Bevar ruteføring på rute 111 via Vejle-Allested - - Bevar afgangene på rute 920 - - Bevar betjeningen af Ryslinge By med rute 920 - - Drop evt. betjeningen af Kværndrup og kør via Espe - - Sikre korrespondance i Faaborg mellem rute 930 og rute 141 Tilpas rute 930 til færger i Bøjden - - Indsæt mindre busser/telebusser i stedet for flextrafik 	<ul style="list-style-type: none"> - Administrationen anerkender svarene. - - Kørsel aften/i weekenden på rute 110 og 111 ligger udenfor de regionale principper - - Ruteføring på rute 110 er via Vejle-Allested - - Kørsel aften/weekend på rute 920 vil skulle være bekostning af kørsel på strategiske ruter - - Betjening af Ryslinge By med rute 920 vil medføre årlige nettoudgifter på 0,2 mio. kr. - - En ruteændring via Espe på rute 920 vil medføre nettoudgift på 0,3 mio. kr., årligt. - - Med øget frekvens på rute 141 vil det være nemmere at sikre god korrespondance med rute 930 i Faaborg. - - Flextrafiksystemet evalueres i 2024 - - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Kerteminde	<ul style="list-style-type: none"> - Lad rute 195 fortsætte uændret - - Vigtigt med busbetjening af Langeskov i weekenden - Fasthold betjening af Langeskov Syd med rute 195 - - Indsæt evt. mindre busser 	<ul style="list-style-type: none"> - Kørsel weekend på rute 195 ligger udenfor de regionale principper - - Betjening af Langeskov Syd med rute 195 vil medføre nettoudgifter på 1,6 mio. kr. - - Mindre busser vil ikke kunne klare kapacitetsefterspørgslen i myldretiden, hvorfor der kræves flere busser og flere

		<p>chauffører, hvilket samlet forringer økonomien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Langeland	Ingen	
Middelfart	Ingen	
Nordfyns	Ingen	
Nyborg	<ul style="list-style-type: none"> - Vigtigt med korrespondance mellem rute 930 og rute 195 i Nyborg - Lad rute 930 køre via Frørup-Ørbæk-Vindinge aften og weekend - Bevar rute 920 og 921 i weekenden - Lad rute 195 fortsætte uændret - Bevar rute 832U 	<ul style="list-style-type: none"> - Mulighederne for korrespondancer vurderes i den konkrete køreplanlægning og afvejes med ruternes øvrige bindinger - Omvejskørsel på rute 930 vil medføre nettoudgifter på 3,3 mio. kr. - Kørsel weekend på rute 920 og rute 921 vil skulle være bekostning af kørsel på strategiske ruter - Kørsel weekend på rute 195 ligger udenfor de regionale principper - Kørselsbehovet, der i dag udføres med rute 832U vil blive håndteret af rute 930 - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Odense	<ul style="list-style-type: none"> - Lad rute 152 betjene Brændekilde - Lad rute 140 køre via Lumby - Lad rute 191 køre via Kirkendrup - Nedgrader ikke rute 110 til pendlerrute - Der bør tilbydes plustur i Odense - Regionalbusser skal koordineres med bybusser 	<ul style="list-style-type: none"> - Betjening af Brændekilde med rute 152 vil medføre nettoudgifter på 0,6 mio. kr. - Betjening af Lumby med rute 140 vil medføre nettoudgifter på 1,4 mio. kr. - Betjening af Kirkendrup med rute 191 vil medføre nettoudgifter på 0,3 mio. kr. - Kørsel aften/i weekenden på rute 110 og 111 ligger udenfor de regionale principper. - Forslaget er ikke en del af høringsoplægget. - I den konkrete køreplanlægning koordineres regionalbusser og bybusser mest muligt - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
Svendborg	<ul style="list-style-type: none"> - Lad rute 930 betjene Gudme og Ørbæk/Frørup (især aften og weekend) - Øg frekvensen på rute 930 når rute 832U nedlægges 	<ul style="list-style-type: none"> - Omvejskørsel via Gudme på rute 930 forventes som i dag med 5 ture på hverdage. - Omvejskørsel via Ørbæk på rute 930 medfører nettoudgifter på 3,3 mio. kr. årligt

	<ul style="list-style-type: none"> - Rute 930 er for snørklet i Svendborg By - Bevar rute 810U - Etabler ny rute mellem Svendborg og SDU - Juster tider, så de passer til ungdomsuddannelser - Behov for justering af navngivning af stoppesteder og knudepunkter 	<ul style="list-style-type: none"> - Håndteres i den endelige køreplanlægning. - - Bevarelse af rute 810U vil medføre nettoudgifter på 2,0 mio. kr. årligt - En ny rute mellem Svendborg og SDU vil medføre nettoudgifter på 1,5 mio. kr. årligt og ikke være i tråd med de regionale principper om parallelkørsel med toget - Tilpasninger af køretider med ungdomsuddannelserne vil ske i den konkrete køreplanlægning - planlægges drøftet i bestyrelsen - Administrationen har ikke justeret i høringsoplægget på baggrund af svarene.
--	--	---



Bilag 1.3 Alle svar i anonymiseret form

Høringssvar vedrørende forslag til nyt regionalt busnet

Brylle, 2. december 2023

I Brylle Landsbyordning, som består af Brylle Skole og Agerholm gårdbørnehave og -vuggestue, ser vi med stor bekymring på jeres udspil til antal busser, der kører igennem Tommerup og Brylle. En reduktion på 40% er utroligt meget, og det vil have stor betydning for vores lokalsamfund, hvis hver anden bus ikke længere kører forbi os.

Vi er uforstående over, at turen forbi os reduceres så kraftigt, når ruten generelt opjusteres med 16%. Det tager 10 minutter længere at køre omkring Tommerup og Brylle, men til gengæld er der mange her i området, der er afhængige af den offentlige transport, som nu må finde andre løsninger. Jeres udspil vil tvinge en del af dem, der skal til eller fra Brylle og Tommerup over i private biler, og dermed vil I miste potentielle kunder og den grønne omstilling og kollektive trafik vil få et hak over tuden – i hvert fald i vores område.

Vi har en del elever og medarbejdere, der kommer med bussen, som nu vil have sværere ved at komme frem og tilbage. Det bekymrer os især, at elever der er gået ud efter 6. klasse på Brylle Skole og nu er på overbygningsskolerne eller i ungdomsuddannelse, kan få svært ved at deltage i eftermiddagssamvær med deres nye klassekammerater - for sidste bus ser ud til at køre ved skoledagens afslutning. Vi ser ligeledes med bekymring på, at det ser ud til at der også i dagens løb bliver svært at komme mellem Brylle og overbygningsskolerne i Tommerup.

Vi er også bekymrede for, hvad det ville gøre ved udviklingen af vores by og lysten til at flytte hertil. Offentligt transport til og fra en (lands-)by er jo ofte en afgørende faktor for, hvor familier vælger at bosætte sig.

Vi ser også en bekymring ift. vores rekruttering og fastholdelsessituation. Vi er pt. praktikinstitution for lærerstuderende, pædagogstuderende og pædagogisk assistent studerende. Vi har unge i fritidsjob i både SFO og børneinstitution, som med de nye bustider vil have svært ved at kunne få logistikken til at gå op og dermed være nødt til at fravælge os.

Udover ovennævnte bekymringer bruger vi rigtig meget busserne, når vi skal på ture med klasserne fx til Glamsbjerg, til Fyrtårn Tommerup eller til kulturelle tilbud i Odense. Når bussen kun kører hver anden time i skoletiden, vil det absolut gøre det sværere at komme frem til nogle af de gode tilbud, der ikke lige ligger her i byen.

Vi håber meget, at I vil gentænke denne beslutning, så vores elever, medarbejdere og alle andre i lokalområdet stadig har et godt alternativ til bilen.

Med venlig hilsen Fællesbestyrelsen, Brylle Landsbyordning.

Fra: .
Til: [Kommentar](#)
Emne: Det nye fynbus busnet
Dato: 19. september 2023 15:11:30

Det skulle være bedre når tog kommer ind omkring midnat at man så kunne have bedre med tid og kunne nå den sidste bus hjem. Når der er fodbold på stadion kunne i sætte ekstra busser ind som i gamle dage når der var fodbold for letbanen er alt for lidt man står oven i hinanden. Når GOG flytter deres kampe til arena på ørbækvej kunne i godt sætte nogen busser ind når kampen er forbi så man kunne blive kørt til letbanen eller ind på banegård. Kunne en pensionist billet til 250 kr. ikke laves så den gælder til toget til Nyborg Middelfart og med Arriva til Svendborg. Det er bare mine ønsker som jeg ville blive glad for. Mvh

Fra:
Til:
Emne: Regionalt busnet og Plustur
Dato: 19. september 2023 23:07:12

Goddag.

Jeg har pt fundet jeres forslag til et nyt regionalt busnet og hørt at i er åbne overfor hørings svar. Denne kritik er ikke så meget omkring indholdet i de ruteændringer i foreslår, da jeg generelt er meget forstående overfor dem og kan se hvordan hovedruterne især vil hjælpe på den lange bane. Min bekymring er mere overfor jeres Last mile tilgang, især brugen af Plustur.

Lad mig bare sige det som det er. Jeg har brugt Plustur mange gange i flere dele af landet og kan kun sige at det er en ELENDIG service. Plustur er ofte alt for dyrt, er for ufleksibelt, og urretidigt til at være nyttigt. Organisatorisk virker det også ekstremt rodet da man aldrig ved om ens plustur overhovedet ville dukke op. I alle de gange jeg har brugt Plustur har plusturvognen været forsinket i 15-30 minutter, ofte så slemt at jeg ikke engang har kunne nå den forbindelse jeg skulle nå hen til. Desuden gør kravet om booking mindst 2 timer i forvejen at Plustur som service er ekstremt upraktisk og kun et last resort hvis alle andre valg udelukkes. Det gør spontan brug af offentlig transport, hvilket ellers har været en gode med ruter af høj kvalitet, ikke eksisterende.

Jeres ide med Flexbuslinjer er det samme problem. Hele den ekstra tjans med at huske at booke mindst 2 timer i forvejen gennem ekstremt komplicerede processer gør bare brugen af ruten overhovedet uattraktiv og decideret afskyelig, alt imens man ikke får noget af den lille smule fleksibilitet man får med Plustur.

Men ok. Plustur og Flexbusser fungerer ikke for langt størstedelen af borgere og selv for dem der gør er det et ringe alternativ. Men hvordan kan man gøre det bedre.

Mit eget udgangspunkt er at man istedet bør erstatte Plustursystemet såvidt muligt med "Fleksibel Offentlig Transport" eller "FLoT" forkortet. Denne servicetype, også kaldet Demand Responsive Transit eller "DRT" i udlandet består i at bruge minibusser (svarende til f.eks. en Mercedes Sprinter eller Karsan E-jest) der kan bookes inden for kort varsel til at fragte en fra et stoppested i dets lokalområde til et andet. Disse minibusser kan som regel bookes inden for blot 5 til 30 minutter via enten en app eller telefonopkald til et hovedkontor, og ligesom med Plustur og andre telebusordninger reguleres deres ruter efter hvorvidt andre bestiller et lift undervejs. I modsætning til Plustur bruges almindelig bustakst også i de fleste tilfælde for Fleksibel Offentlig transport der i et vis omfang også erstatter nogle lokale busruter, eller supplementere andre ruter i tider med få eller ingen afgang.

"FLoT" ordninger findes allerede i andre skandinaviske lande og store dele af både Europa og USA, men er især almindelige i Storbritannien. Et godt eksempel at følge er nok fra byen "Sevenoaks" der i 2020 indførte Fleksibel Offentlig transport med deres lokale Go2 bussystem. Deres system foregik via tjenesten ViaVan der fungerer som interface for systemet. Gennem en app udviklet på ViaVans styresystem kan brugere taste det stoppesteder de skal rejse frem og til ind, og se de busser der er i lokalområdet og booke en af dem afhængig af hvad der passer bedst.

En video på omkring 15 minutter om FLoT ordningen i Sevenoaks findes her:

<https://youtu.be/z0ddExZbKD8?si=ivVcRGSEFxsHv5Kq>

Hvorvidt en app løsning er separat, indbygget i Rejseplanen, eller separat med nogle af Rejseplanens funktioner såsom sikring af forbindelser med andre bus eller tog kan jeg ikke spørge om, men den sidste ville nok være bedst for et sikkert system med hurtig udrulning.

Fleksibel offentlig transport er allerede på tegnebrættet, da Faxe Kommune snart skal indgå i en mindre forsøgsordning med sådan en løsning. Politisk interesse for løsningen er også stor, så det ville give meget god mening for Fynbus sammen med én eller flere fynske kommuner (f.eks. Kerteminde, Nyborg, og Langeland) at indføre en FLoT løsning i forbindelse med disse ændringer for det regionale busnet.

Kort sagt, Plustur og Flexbus har nogle meget store og meget alvorlige problemer der gør dem til en stor barriere for folk at bruge den offentlige transport hvor busserne ikke kører ofte, eller overhovedet. Fleksibel offentlig transport løser til gengæld alle disse problemstillinger som der findes med Plustur, og er en allerede velafprøvet teknologi der har eksisteret og fungeret på tværs af verdenen i mere end et halvt årti nu.

Hovednettet, Pendlernet, og Uddannelsesnettet lyder som gode planer men uden effektive og rent faktisk fungerende løsninger der bringer folk til og fra disse linjer, og servicere oplandet når især Pendlernet og Uddannelsesnettet ikke gør, så falder planerne fra hinanden og så vil spiralen med dårlige passagertal blot fortsætte. Jeg har allerede set det ske for de andre trafikselskaber. Plustur er ikke en værdig erstatning for en bus. Det samme gælder Flexbus. Men en Fleksibel Offentlig transportordning? Den kan måske vende kursen og måske være altafgørende for det nye regionale busnet.

Mvh. . En daglig bruger af den offentlige transport der ikke er fra Fyn men som vil Fynbus og den offentlige transport i hele Danmark det bedste.



Virusfri www.avg.com

Høringssvar til Fynbus

Vi stiller os uforstående overfor Fynbus' målsætning i forhold til det forventede passagertal og beregningen af dette. Hvordan er man nået frem til den enorme tilgang af passagerer udenfor myldretid? Hvilken målgruppe satser man på at ramme med udvidelserne?

Ift. Udvidelser af de eksisterende ruter, ville det være meget mere relevant at omprioritere ressourcerne, så man geografisk ville kunne dække et større område. Dette værende sig relevant da man ikke kan komme fra de små byer til de store byer hvor regionalbusserne kører.

I Nordfyns kommune er det også et stort problem, at man ikke med regionalbus kan køre imellem de 3 store byer Bogense- Søndersø- Otterup uden at man skal ind over et fælles knudepunkt.

En forventning for Fynbus er at betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet. Dette er en forventning udstukket fra Region Syddanmark. Betjeningen sker ud fra et princip om få stop/ hurtigt frem. Dette lader sig ikke gøre, da regionalruterne ikke har forbindelse til unge uddannelsessøgende i yderområder.

Hvis Fynbus skal efterkomme de forventninger regionen har sat op, skal der etableres en regional rute imellem Bogense og Otterup. Samt en rute imellem Søndersø og Otterup.

Med venlig hilsen fra:

-
-
-
-

Fynbus

Forslag til fremtidigt rutenet Fynbus

Et overordnet hensyn i rapporten fra Fynbus består i fremkommelighed samt det forhold, at busser skal kunne komme frem hurtigt.

Dette behov kan vanskeligt eller umuligt imødekommes, givet bussernes nuværende størrelse og i forhold hertil de alt for små (smalle) gader i Odenses centrum.

Det foreslås derfor, at Odense anvender løsninger som allerede findes og anvendes i adskillige sydeuropæiske byer.

I byen Avignon (departementet Vaucluse) i Frankrig anvendes flere typer busser, herunder meget små busser. Det vil i mange situationer i højere grad end med de nuværende busser imødekomme behovet på de nuværende ruter.

Dertil kommer, at man anvender elektriske busser, som bl.a. udvikles af det firma, som er operatør for Fynbus, nemlig det franske selskab Keolis, der er filial af de franske statsbaner. Der henvises til en side fra dette firma:

<https://www.sncf.com/fr/innovation-developpement/innovation-recherche/keolis-leader-mobilite-autonome>

Det må undre, at Fynbus, der anvender Keolis som operatør, ikke har efterspurgt eller modtaget informationer fra Keolis' danske filial angående sådanne muligheder.

Det foreslås endvidere, at Fynbus undersøger mulighederne for at opnå EU-tilskud fra den Europæiske Udviklingsfond (FEDER / ERDF) til drift og/eller udbygning/modernisering af busnettet på Fyn. Det er sket i den sydspanske by Sevilla og omkring den sydfranske by Avignon:

- ▶ https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Europa-inyecta-500-millones-Sevilla-video_0_1756924723.html
- ▶ https://www.diariodesevilla.es/la-catenaria/tranvibus-Sevilla-Este-Torreblanca-centro-fondos-europeos_0_1634838601.html
- ▶ <https://www.orizo.fr/le-reseau-orizo/nous-decouvrir/le-grand-avignon>

(Oversættelser er tilgængelige for alle disse sider, såfremt det behøves).

På vegne af Brændekildes borgere

Fynbus

Forslag til fremtidigt rutenet Fynbus

Undertegnede foreslår, at endestationen for linje 55 ved Rasmus Rask-skolen flyttes som angivet nedenfor.

Den nuværende plads er for snæver og for lille i forhold til bussernes størrelse.

Ved ind- og udkørsel til endestationen opstår der farlige situationer for såvel cyklister (skolebørn og andre) som for bilister.

Kørekurve til busserne ved ind- og udkørslen til og fra skolen er ikke anlagt efter de anbefalede vejregler. Det betyder, at kantsten og rabatter ødelægges.

Busser kan ikke køre ind/ud, når biler fra parkeringsplads holder ved udkørsel.

Det bemærkes for god ordens skyld, at der foreligger udbygningsplaner for Rasmus Rask-skolen, herunder også en udvidet hal (Fællesværket). Disse forhold vil øge presset på den nuværende placering.

Den enkleste løsning vil være at flytte en endestation til Bømsevej mellem nuværende endestation og Brændekilde (det er en løsning, der anbefales af chaufførerne ved Keolis).

En sådan løsning vil

- sikre mulighed for fortsat busbetjening, evt. i kombination med omlægning af en regionalrute, men det først og fremmest tilvejebringe sikre forhold;
- spare udgift til teletaxi og indretning af stoppesteder for teletaxi i Bellinge (ca. 3);
- mindske Odense Kommunes erstatningsansvar i tilfælde af uheld;
- øge fremkommelighed og tryghed for alle typer trafikanter.

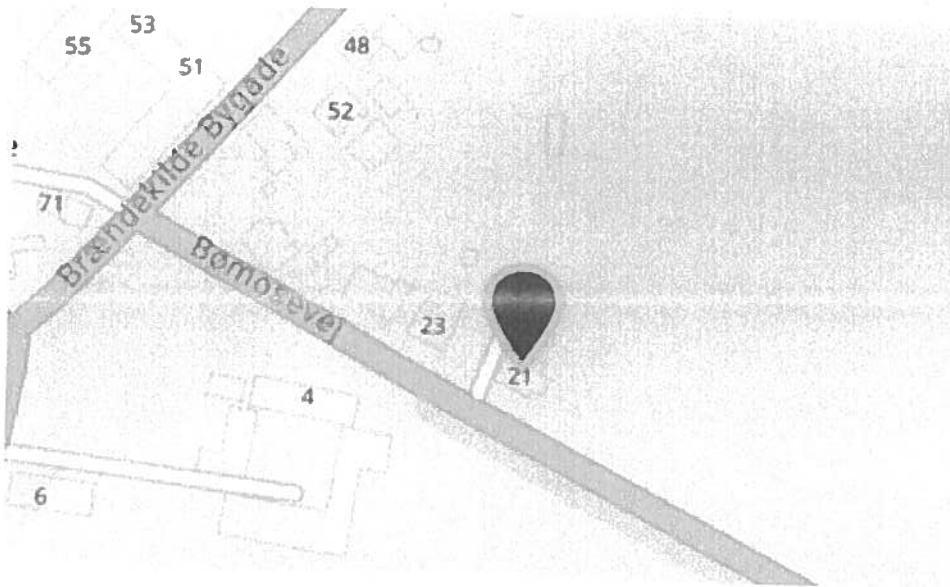
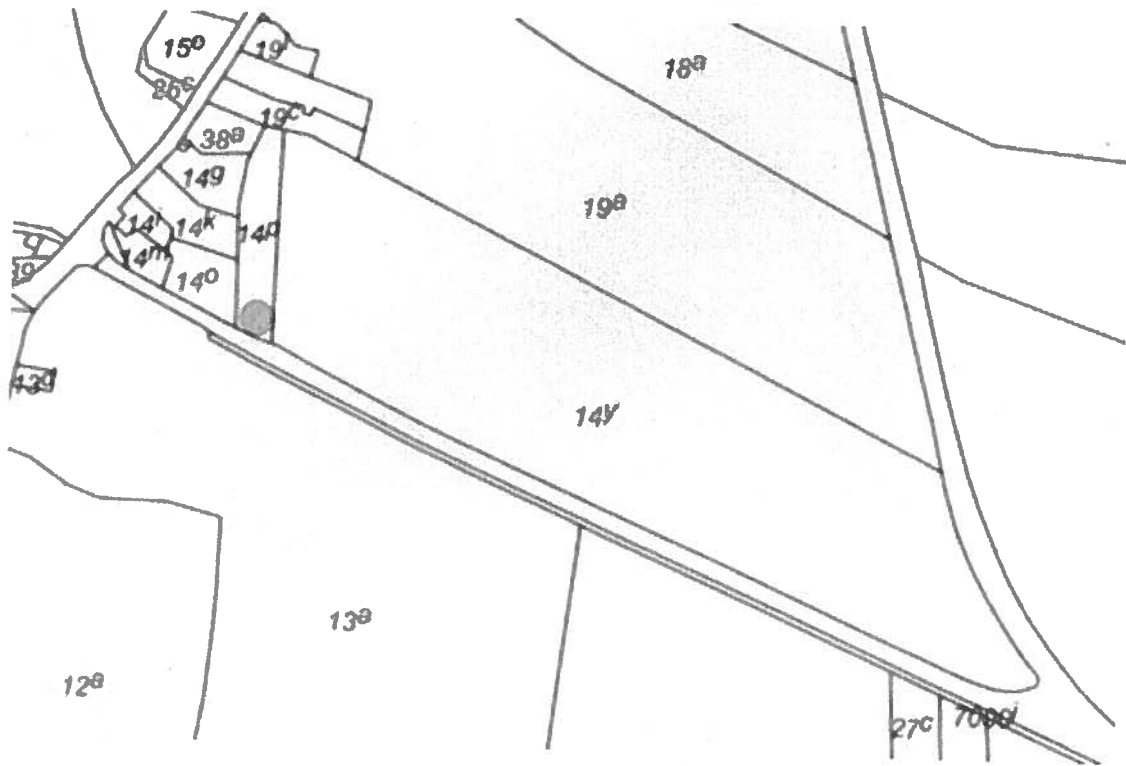
Konkret foreslår vi placering af en endestation i et hjørne af matrikel 14y (se vedlagte kort) lige inden Bømsevej 21 (**første hus** i Brændekilde);

..... der ejer matrikel 14y, har givet tilsagn om at ville stille det fornøgne areal **gratis** til rådighed til anlæg af endestation. Der forefindes el ved siden af, og der er vand samt afløb (kloak) i siden af vejen.

Udgiften til flytning samt især forbedring af forholdene vil være relativt beskedne.

På vegne af Brændekildes borgere

Bilag: To oversigtskort med angivelse af placeringer.



Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus i fremtiden
Dato: 6. oktober 2023 08:49:28

Hvis der skal flere passagerne er det nødvendigt med flere afgange, bredere net og billigere billetter

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Dato: 15. oktober 2023 22:02:16

Selfølgelig skal bussen ned i byen, her bor mange mange ældre der ikke kan gå så langt
Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus eller bil
Dato: 12. september 2023 11:53:38

Videresendt FYI

Kære

Tak for din mail.

Gennem en længere periode er antallet af passagerer i de regionale busser på Fyn og Langeland faldet. Det har betydet, at billetindtægterne er lavere. Samtidig er udgifterne til buskørslen steget voldsomt, især pga. høje diesel- og elpriser og generel inflation.

Da den nuværende økonomiske ramme, som Region Syddanmark har afsat til buskørslen, ikke slår til, er det nødvendigt med ændringer i det regionale rutenet, så der igen skabes økonomisk balance.

FynBus har pr. 11. september 2023 sendt et forslag til et nyt regionalt trafiksystem i høring.

På [FynBus.dk/nytbusnet](https://fynbus.dk/nytbusnet) kan du læse FynBus' forslag til et nyt regionalt busnet. Her har du også mulighed for at sende dine kommentarer til forslaget indtil 4. december 2023.

Jeg ved, at administrationen samler alle input sammen. På den måde vil de indgå i bestyrelsens beslutningsgrundlag inden de endelige rutenet lægges fast i januar 2024.

Venlig hilsen

FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C
Mobil: 51480071

Tænk på miljøet - print kun, når det er nødvendigt.

Fra: ...
Sendt: 3. september 2023 11:53
Til: ...
Emne: Klima og bus

Jeg forstår at de seneste busruter på Fyn er udtænkt for at forbedre transporten for/til kystbyerne og de byer på landet, der tilfældigvis? kommer til at ligge på ruten...men hvem afgør ruterne forløb? Hvordan udregnes det potentielle kundegrundlag?

Siden Lars Løkke prøvede at nedlægge livet på landet og lukkede de velfungerende kommuner

fra 1970, har Assens kommune brugt mange år på at lære at anerkende og inddrage den nordlige dele af kommunen i Vissenbjerg, men den tanke, at ruten fra Odense til Assens ikke skulle forløbe på den gamle og trafikalt belastede hovedvej mellem Odense og Assens er åbenbart for fantasifuld..også selvom det tidsmæssigt ikke behøvede at forlænge transporttiden... Hvorfor skal bussen gennem Vervinge by?

Tilsyneladende vælger Fynbus også at satse på at udbyde DSB som alternativ for Fynbus- med er DSB en indforstået/ eller pålidelig partner for de bortdømte fynske kunder?

Det er muligt at Odense ønsker at fremstå som grøn trafikalt , men kan det ske gennem en øget biltrafik fra de tyndt befolkede områder til Odense? For en bil bliver nødvendig for mange vestfynboer fremover.

Bh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyt Regionalt rutenet
Dato: 13. september 2023 18:42:47

Hej

Det er ikke lang tid siden, at I sidst nedlagde busruter - her klagede jeg også. Nu planlægger I at gøre det igen.

Jeg kunne godt tænke mig, at læse jeres konsekvens beregning for de berørte byer og dens borgere.

Dette vs. konsekvenserne for et underskud i jeres forretning.

Det er uacceptabelt - I kan i princippet lige så godt lukke og slukke alt lys i de berørte byer.

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ny struktur
Dato: 20. september 2023 22:50:40

Hey

Financielt fra jeres side giver det god mening.

Men i skal også overveje konsekvenserne.

Da jeg havde bil kunne jeg møde til tiden og brugte mindre penge på transport udgiften, og jeg kom oftere ud.

Derfor skal jeg også have bil igen.

Generelt hvis i ikke ønsker at skræmme flere folk over i biler frem for bussen (og dermed sikre mindre solgte billetter) så sørg for at dække fyn. Lige nu er der alt for mange huller. Jeg møder kl. 6 og kommer 5-10 min for sent hver morgen, det matcher ikke de udtalelser i har lavet både nu men også tidligere. Så start busserne 20 minutter før end i gør nu, også hold en bus pause midt på dagen. Så i strimler folk sammen i færre busser og dermed kører mindre busser med max 2 passagerer.

F.eks. kunne der med fordel godt være flere ruter hvor der ikke køres mellem 10 og 13.

Men til gengæld køres der lidt oftere på samme rute mellem 6 og 8 og det samme mellem 14 og 16. (Der hvor der er mange til og fra skole og arbejde)

Pas på med at lukke flere afgange i skolernes ferier, folk skal stadig arbejde, shoppe og se vennerne.

Bedre samarbejde med Assens kommune om at samle kommunen. Jeg ved f.eks. at der er folk i Tommerup der dropper at dyrke sport fordi man efter kl. 17 ikke kan komme fra den ene Tommerup til den anden, generelt er det område af kommunen et område der er svært ved at rejse rundt i kommunen.

Også er man nød til at låse priserne i lang tid, ja jeg ved det er unfair i forhold til inflation og stigende priser, men til sidst har folk ikke råd til at komme til skole eller arbejde, borgerne er presset på pengepungen i forvejen, stigninger alle steder rammer hårdt for jeres potentielle kunder.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyt busnet
Dato: 21. september 2023 21:17:58

Der skal flere afgang til, og flere busser ud i ydre områderne
Billigere billetter

Hvis vi skal blive ved med at benytte den offentlige transport så skal der ske noget
radikalt

Hvis I skære ned i afgangene, og priserne stiger så dør det først

Mvh
Fra udkantsdanmark kaldt Langeland

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyt busnet
Dato: 7. oktober 2023 16:15:32

Hej Fynbus.

Planerne om ændringer af afgang på det regionale rutenet kan jeg til dels være ret enig med jer i.

Jeg kører selv som chauffør som deltidsmedarbejder og mest af alt i weekender og/eller aften og kan sagtens nikke genkendende til at der er håbløst langt mellem passagererne.

Dog er der steder I bør tage kraftigt op til overvejelse om det er det rigtige at gøre.

Rute 920:

Her oplever jeg at der både er mange eller ingen passagerer med. Det svinger meget. Men der er både Ryslibge Højskole med ret mange passagerer både fra Nyborg og fra Ringe. Senest i dag var bussen helt fyldt fra Nyborg til Ryslinge.

Der er også efterskolen Bernstorffsminfd, hvor efterskolelever ofte kører med til Korinth/Fsaborg/Ringe.

Ligeledes er det værd at tænke på attraktionen Egeskov slot og deres sideløbende arrangementer gennem året.

Rute 921 giver mening at lave om.

Det samme med rute 111, men 110 kan jeg synes en dårlig idé at skære på af mange årsager. Nok er der tider, den er død, dog er der mest af alt ofte mange med.

Rute 195 er op og ned, men synes mest at give mening at beholde alle afgang.

131 giver mening at ændre til pendlerrute. 130 til dels.

Generelt vil et bedre samspil mellem togene på både Odense, Ringe og Nyborg station, men også fx. Aarup. være værd at tage højde for på afgangstider, da bussen altid kører i stort set samme minut togene kommer ind eller at der generelt er manglende korrespondance.

Det synes også at gælde på busruterne i mellem hinanden, som fx skift fra 140 og videre til 141 eller endnu værre 151/152/153 der holder på modsatte side på Odense At.

Det gør det måske ikke ligefrem det attraktivt at benytte offentlig transport videre rundt og med osv.

Det samme er linjerne, hvor I har 151 der er mere lige end 152. Kunne den gøres

mere lige ved at lade den undgå at køre om Dærup?

Som 141 der partout skal rundt i Nr Søby og heeele vejen bag om Grønløkkevej med fuld trafik i peak.

Kan der laves en mere lige rute på 141 og 151 med færre stop, så det er hurtigere at komme frem og tilbage.

Der findes jo Lyn-busserne om morgenen...

Forslag og tanker.

Held og lykke.

Venligst.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyt busnet
Dato: 23. september 2023 12:18:25

Det vil være rigtig godt hvis I kan samarbejde med DSB, Arriva, DOT, og andre trafikselskaber, således at bus og tog mødes således at der ikke er ventetid på op til en time

En tur over Storebælt, fra Tullebølle til Jystrup i Ringsted, tager i bil ca 1 time og 40 min, men med offentlig transport tager det op til 5 timer, og det er ikke godt nok.

Det burde jo være hurtigere, nemmere og billigere at tage offentlig transport, men det er det bestemt ikke

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: KØBTEKSTEN
Emne: 2023.11.06 Svar på nedskæringer i busruter
Dato: 6. november 2023 16:34:26

Til Fyn bus og Assens Kommune Odense kommune

I er alle 3 på samme mail, da der er brug for forbedringer i jeres kommuner med busserne- Selvfølgelig også Fynbus der ikke gør nok for at forbedre forholdene for os der er afhængige af offentlig transport.

Jeg ved godt det er kommunerne der lægger pengene for at bussen kører igennem vores små byer, lav dog i det mindste nogle forsøg før i bare lukker alt ned

Vejnettet er generelt rigtigt dårligt både i Assens kommunes små byer og Odense kommune. Der er ikke brugt en rød reje på vedligeholdelse i over 40 år virker det til.

Jeg synes det er groft at nedskære busruter med udelukkelse fremfor at køre nogle forsøg. Det er alt for dyrt at komme ud af Assens Glamsbjerg og deromkring de småbyer i Assens kommune når man skal bruge Flex trafik i stedet for. Eksempel kunne der være 3 timers drift i weekenden fra kl 9 morgen til kl. 17.00 aften. Så kunne der være en bus kl. 21. og kl 24 der begge kørte enten fra Odense mod Assens over Haarby ligeså den anden vej- Assens der kunne måske være forskel i tiderne så man kunne skifte mellem 110 og 150-.262 hvis man ikke nåede den direkte fra Haarby kunne man nå en bus der kørte til Assens og skifte der.

Om dagen på hverdage kunne bussen køre 110 som normalt til kl. 9.00 fra kl. 9 kører den igen kl. 11.00 13.00 og så kører den måske hver time fra kl. 13.00- 16.00 og derefter kl. 18.00 kl. 21.00. og kl. 24. 00 både fra Odense og Assens. Fra Assens mod Odense

I tænker ikke ud af boksen nok til de små ændringer der måske skal til for at få det til at hænge sammen. Men i stedet for isoleres vi som ikke har bil så vi ikke kan komme ud af byen

Med den trækprocent på 40 jeg har fået efter at være flyttet til Assens kommune og 4000 kr. mere om året i skat, skuffer det mig at man bare smider busserne væk- Så skriv dog på jeres hjemmeside "Hvis du ikke har egen bil er du ikke velkommen i Assens kommune" for vi gider ikke bruge penge på offentlig transport.

Det er ret skuffende. er medårsag til at jeg flytter fra kommunen, når jeg får et tilbud om en ny bolig

Hvordan skal jeg som førtidspensionist have råd til at bruge mere end 1000 kr. ekstra i flextrafik fordi i nedlægger mine busruter til Odense. Når min pension kun er steget 1000 kr. på 20 år efter skat.

Hvad får jeg i Assens kommune for mine 70-72.000 kr. i skat om året?? Ikke en dyt andet end hullede veje, nedlæggelser af offentlig trafik.

Samtidig Fyn bus er det stærkt kritisabelt at når man ringer ind med forslag at i bare høvler den over på at kommunerne ikke vil betale for at bussen kører gennem min by Haarby. Så giv dog

borgmestre nogle forslags med ændringer som jeg foreslog jer, men i er ret ligeglade med at i har fået jeres bevillinger væk, og føler ikke noget ansvar. I har ligeså stort ansvar for at jeres busser ikke kører endeløse kilometer mellem 2 byer uden passagagerer. Det er dårlig planlægning. De samme dårlige planlæggere sidder stadig i deres job i Fynbus. Det er skrækkeligt at tænke på de lønninger de høster hjem selvom de har spillet fallit i deres planlægning.

Det samme gælder letbanen, en falliterklæring den er bygget. Den har ødelagt det at komme rundt i Odense kommune. Vi kan heller ikke komme til tornbjerg og Fraugde efter kl. 17-18 ,, der kan i bruge samme principper for mine forslag.. Det tager dobbelt så lang tid at komme til Holluf pile som før, da der gik en bus. Det må være dejligt at kunne kaste bolden videre til andre omkring jeres dårlige offentlige transport i Odense og at man så ikke får svar men bare kastets rundt fordi i ikke tager et ansvar for den kritik der er berettiget-. I ødelægger Odense

Samme strategi kan bruges om 131 der kører fra Odense gennem ørsted, Haarby til Assens .

Venligst

En vred borger der ser frem til at kunne komme ud af byen hurtigst muligt

Efterskole	Rute
Broby Sportsefterskole	110/111
Haarby Efterskole	110
Efterskolen ved Nyborg	921/195
Ryslinge Efterskole	920
Ringe Fri- og Efterskole	920
Bernstorffsminde Efterskole	920
Korinth Efterskole	920
Rågelund Efterskole	195

Afgange

18.25 - 19.25 (110) 17.25 - 20.25 (111)

18.25 - 19.25

17.28 - 18.28 - 19.28 - 20.28 (195) 18.49 - 20.49 (921)

18.49 - 20.49

18.49 - 20.49

18.49 - 20.49

18.49 - 20.49

19.25 - 20.25

Bemærkninger

Afgangstider fra OBC

Afgangstider fra OBC

Afgangstider fra Nyborg st

Afgangstider fra Nyborg st

Afgangstider fra Nyborg st

Afgangstider fra Nyborg st

Afgangstider fra Nyborg st

Afgangstider fra OBC

	920	Gennemsnit antal påstigere
Afgangstid	18.49	42,3
	20.49	22,3
	921	Gennemsnit antal påstigere
Afgangstid	18.49	4,3
	20.49	8,6
	195	
Afgangstid Nyborg	17.28	8,3
	18.28	9,6
	19.28	12
	20.28	30,6
	195	Gennemsnit antal påstigere
Afgangstid OBC	19.25	22,3
	20.25	29,6
	110	Gennemsnit antal påstigere
Afgangstid OBC	18.25	24,3
	19.25	33
	111	Gennemsnit antal påstigere
Afgangstid OBC	17.25	23
	20.25	22

Datagrundlag: PTS kamera 5-12-19 november 2023

Gennemsnit antal afstigere

45

Ryslinge, Ringe, Bernstorffsminde, Korinth

25,3

Ryslinge, Ringe, Bernstorffsminde, Korinth

Gennemsnit antal afstigere

5,3

Efterskolen ved Nyborg

15,3

Efterskolen ved Nyborg

9

Efterskolen ved Nyborg

10,6

Efterskolen ved Nyborg

12

Efterskolen ved Nyborg

32

Efterskolen ved Nyborg

Gennemsnit antal afstigere

24

Rågelund Efterskole - Plustur ikke muligt

33

Rågelund Efterskole - Plustur ikke muligt

Gennemsnit antal afstigere

27,6

Broby Efterskole, Haarby Efterskole

38

Broby Efterskole, Haarby Efterskole

Gennemsnit antal afstigere

22,3

Broby Efterskole

23

Broby Efterskole

Fra:
Til:
Emne: Regional masterplan og efterskoler - til journalisering som hørings svar
Dato: 21. november 2023 10:36:08
Vedhæftede filer: [Efterskole - konsekvens.xlsx](#)

Hej

Tillader mig at skrive til jer, da jeg kan være bekymret for nogle efterskole elever kommer i klemme når de skal tilbage på deres skoler søndag aften.

Jeg oplever selv fyldte busser fra Nyborg st hver søndag med mange efterskoleelever. Dvs fyldte afgange som ifg planen helt udgår.

Jeg har derfor gravet i passagertal og tænker om der kunne være fornuftig økonomi i at beholde enkelte afgange, såfremt masterplanen bliver gennemført i sin nuværende form?

I vedhæftede kan det ses, at nogle afgange er meget tyndt belagt, mens andre derimod har mange passagerer med.

Lad mig gerne høre jeres tanker herom.

MVH

--

Høringsvar vedr. "Forslag til nyt regionalt busnet"



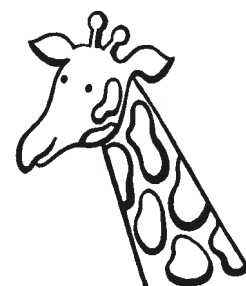
**ASSENS
KOMMUNE**

Skolebestyrelsen har på skolebestyrelses- møde onsdag d. 25. oktober 2023 gennemgået hørings-materialet og har følgende kommentarer:

Skolebestyrelsen på Haarby Skole anbefaler, at de ønskede besparelser ikke kommer til at gå ud over de afgange, der vil påvirke vores elevers dagligdag i skolen og øge deres ventetid på skolen.

Det bør også sikres at vores elever har mulighed for at deltage i fritidsaktiviteter og fritidsjob, ligesom vi henstiller til, at vores gamle elever har mulighed for at tilgå de uddannelser, der ligger i Glamsbjerg, Assens, Faaborg og Odense. (rute 110 og 130)

På Skolebestyrelsens vegne



Haarby Skole

Sportsvej 16
5683 Haarby
64747660

haarby-skole@assens.dk



Høringssvar til Fynbus.

Hermed fremsendes et fælles høringssvar fra Vestfyns Gymnasium og Handelsgymnasiet Vestfyn. Høringssvaret taget udgangspunkt i nedenstående oversigt over alle Glamsbjergs institutioners sluttrin-tider samt tidligere møder med Fynbus.

Ankomst morgen i Glamsbjerg. Det passer fint med de nuværende ankomsttidspunkter, hvor lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Første hovedafgangstidspunkt 14.15/14.20. Dette fungerer ligeledes fint, idet både lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Sidste hovedafgangstidspunkt. Med baggrund af landsdækkende og egne undersøgelser af elevernes trivsel har vi arbejdet på at gøre skoledagene kortere hvilket er lykkedes, MEN det er ikke lykkedes at få Fynbus til at rykke sidste hovedafgangstidspunkt fra 15.55/16.05 til kl. 15.30. Som det fremgår af oversigten vil det gavne ALLE uddannelsesinstitutioner i Glamsbjerg.

Vores væsentligste kommentar til trafikplanen er derfor, at vi beder om at få ændret sidste hovedafgangstidspunkt til kl. 15.30, hvor både lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Desuden vil vi gerne bede om, at betjeningen - begge veje - af Haarby-Glamsbjerg, Aarup-Glamsbjerg og Vissenbjerg-Glamsbjerg til hovedankomst og hovedafgangs tiderne forbedres samt at det skal koordineres med forbindelserne til byer som Ebberup, Snave, Dreslette og Helnæs.

De bedste hilsner

Vestfyns Gymnasium

Handelsgymnasiet Vestfyn

Institution	Slut ringetid	Kommentar	Konklusion
Glamsbjergskolen	13.25	Kun indskoling	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.10		
	15.10		
10. klassecenter	13.05	Her er langt flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.00		
	14.45		
Vestfyns Gymnasium	13.35	Her er langt flest	Busafgang kl. 15.30
	15.15		
Det Blå Gymnasium	14.10	Her er flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	15.20		
FGU	14.00	Fredag 13.00	Busafgang kl. 14.15/14.20
VUC	13.45	Her er langt flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.45		
	15.30		



Faaborg-Midtfyn Kommunes hørings svar til Fremtidens Regionale Trafiksystem.

Kommunalbestyrelsen har behandlet forslaget til FynBus Fremtidens Regionale Trafiksystem på deres møde den 6. december. 2023

By, Land og Kultur

Mellemgade 15, 5600 Faaborg.

Vi har følgende kommentarer til enkelte konkrete forhold i planen:

Tlf. 72 530 530
Fax 72 530 531
fmk@fmk.dk
www.fmk.dk

- Vi ser med stor bekymring på, at rute 920 beskæres, hvor der således forventes en samlet nedgang på ca. 78.400 passagerer, hvilket svarer til 38%. Ruten dækker et meget stort geografisk område, der efter ændringen vil have meget lidt kollektiv trafikbetjening.
Vi ser ligeledes med bekymring på at rute 110/111 beskæres. For rute 111 er det ca. 67.800 svarende til 52% af passagererne der forventes at forsvinde, mens der for rute 110 forventes en nedgang på ca. 38.000 svarende til 21% af passagererne.
- FynBus har i høringsperioden givet udtryk for, at deres to største kundegrupper er de unge og de ældre. Det er som udgangspunkt dem, der oftest ikke har adgang til bil og derfor vælger bussen. Den kommende plan prioriterer at give gode forhold for pendlere. Det betyder, at FynBus vælger at tilbyde et rigtig fint produkt til en målgruppe, der ikke er deres kerne målgruppe, samtidig med at de forringer produktet til deres kerne målgrupper.
- Vi ser med bekymring frem til at flere unge vil prioritere at få adgang til bil med de miljømæssige konsekvenser dette vil medføre. Samtidig bliver det meget svært at få de unge tilbage i den kollektive trafik igen, når de først har fået adgang til en bil.
- Turismen vil ligeledes blive berørt, da turister som ikke har adgang til egen bil vil få væsentligt svære ved at besøge turistattraktioner, herunder f.eks. en af Fyns største turistattraktioner Egeskov Slot.
- Faaborg Midtfyn kommune vil gerne i forbindelse med denne høring opfordre FynBus til at fokusere mere på udvikling gennem tiltrækning af kunder med målrettet markedsføring, f.eks. som FynBus' direktør har udtalt, "*hvis bare alle Fynboer kørte i bus en dag om året, ville der ikke være nogle problemer med økonomien for den kollektive trafik*"

02-11-2023

Sagsid. 13.05.16-P00-3-22

Kontakt

Planlægger
Dir. tlf. -
Mail:



I det videre arbejde opfordrer vi til:

- FynBus genbesøger om det er muligt bibeholde flere afgangene på rute 920, 111 og 110.
- FynBus i det kommende arbejde med harmoniseringen af Flextur og Plustur ser ind i, at brugere af den kollektive transport ikke sendes på unødige omveje, der øger brugerens rejsetid markant
- FynBus ser ind på at gøre bestillingssystemet mere fleksibelt.

Med venlig hilsen

Faaborg- Midtfyn Kommune

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar
Dato: 1. november 2023 18:07:37

Hej

Jeg vil gerne udtrykke min bekymring og utilfredshed med planerne for fynbus'nedskæringer

Ved at lukke for busruter i aften natte og weekender - så afskære man arbejdspladser, praktikpladser, nedsætter det sociale liv og indkomst i mange servicefag i Odense. Plus der vil komme flere uheldige situationer med spiritus kørsel på vejene.

Vi har set og hørt hvordan nedskæringerne i aften og nattetimerne i weekender og hverdage har gjort at flere har måtte opsigte deres ungdomsjob - det vil ikke længere være muligt for de unge at få praktik i de erhverv der har aften og weekend arbejde. Så vil der være servicefag der kommer til at mangle kolleger på sigt i fremtiden. I forvejen er det svært at få unge til at tage kok tjener og alm butiksarbejde- men ikke alle kan blive advokater og kontorfolk.

Dem som skal i byen og have det sjovt med venner, mødes med kolleger og eller bare skal til byen og i biografen ud at spise med sin ægtefælle på bar eller i teater ja for den sags skyld til koncerter og store arrangementer mm kan ikke blive transporteret - kun dem med bil har den mulighed. Og hvem tager ud for at more sig og få lidt at drikke, for så ikke at kunne komme hjem igen?? Ingen tager da på tinderbox eller til grøn koncert og drikker vand hele dagen!

Det bliver temmelig trist at bo herude på fyn.
Flere vil blive ensomme og takke nej til sociale arrangementer - de unge og ja for den sags skyld deres forældre vil på et tidspunkt måske køre i bil med for høj promille. Det er jo desværre set og sket før. Nu kan man ikke sige at de skal tage en bus, nu er man tvangsindlagt til at sidde og drikke kaffe hele aftenen hvis nogen skal køres. Det ved I som alle andre også godt, ikke kommer til at ske. Så begynder de unge enten at lave køre aftaler for hinanden eller de takker nej til at være sociale, for mor og far vil ikke selv køre hver weekend.

Bare idag for eksempel, så skal jeg starte min bil og køre til Odense for at hente vores ene barn fordi der er et obligatorisk arrangement via skolen som de skal tage. Til trods for at hun har buskort - men klokken bliver lige omkring 20 og der går der ikke længere busser! Godt hun ikke valgte at blive tjener- for så ville det jo være hver aften i alle de lange praktiker vi skulle lege curlingforældre og betale for både bus og bil..

Vores huse og områder falder i værdi - det er jo ikke attraktivt at bo uden offentlig transport.

Forældre bliver presset til at lege taxa kørsel for de unge.

Jeg NÆGTER at lade min unge mennesker køre med tog for at blive sat af inde på små mørke landsbyers perroner, - har i set hvor farlige de togstationer er? - Ubemandede uden afskærmninger og mørke. Tog og fulde folk, fjantede og "over kåde" unge mennesker, hører ingen steder hjemme. Der vil helt klart ske rigtig grimme og forfærdelige ulykker på bane legemeerne.

Så det kan da godt være at fynbus ser besparelser på kroner ører, men det koster samfundet mere hvis der sker ulykker, mistrivsel blandt unge pga de skal sige nej til at mødes uden for skoletid, fordi de ikke kan blive transporteret, manglende uddannede inden for servicebranchen og detailbranchen osv osv.

Man ønsker politisk at flere vil tage de offentlige transportmidler i fremtiden- men det er jo ikke længere attraktivt at være buspendler og være afhængig af at komme rundt hvis ikke man har et 7-16 job. ikke alle vil bakke op om denne løsning, for hvis man alligevel skal bruge en til to biler i husstanden for at få enderne til at nå sammen, så bruger man ikke penge på et buskort.

Får man tjekket om de rejsende betaler? Kunne der komme lidt penge ind ved rent faktisk at sørge for at der bliver betalt.

Jeg har mødt en kontrollør i den tid jeg har pendlet (2 år) og der stiger mange ind som ikke betaler de får ikke lige swipet pengene over når de står nede bag i bussen og går ind) det lumsk og nemt at snyde.

Vi har så mange forskellige betalingsmåde - kort apps og net billet. Kun kortene kan høres om de bliver bippet, resten kan i princippet være friløbere som tager chancen)

Jeg er bekymret og ærgerlig...

Tænk hvis vi i sygehusvæsenet gjorde det samme- vi lukker i aften nat og weekender, så kan i bruge os når det er mandag til fredag 7-20 hver dag. Vi skal nemlig også spare!

Håber nogle høre og ser godt på disse svar..

Mvh

Sendt fra min iPhone

Nedskæringer og Omlægninger på Fyn. Fynbus.

Er det virkelig nødvendigt med 2 bus selskaber i Region Syddanmark. Det er den eneste, og mindste Region i Landet, der har 2 selskaber. Er hverken Regionen, eller kommunerne interesseret i at spare. Det virker som de kommunale politikere, er mere interesseret, i det honorar, man får for at sidde i bestyrelsen, end varetage borgernes interesser, og sørge for en god kollektiv trafik, der også dækker yderområderne.

Det virker som pamperi, og manglende respekt for skatteydernes penge. Fynbus og Sydtrafik, har vel tilsammen ca. 250 medarbejdere.

Fynbus er de største, flest ansatte, men afvikler færre køretimer og administrerer færre driftbusser i forhold til Sydtrafik.!!

Ydermere vil man sætte priserne op fra 2024, det giver nok ikke flere kunder, i den kollektive trafik.

Det vil være klædeligt, hvis de lokalpolitikere der sidder i de 2 bestyrelser, tog fat i dette, og var medvirkende til besparelser, så kunne mange beboere i yderområderne, fortsat have glæde at den kollektive trafik.

Der kan spares rigtig mange millioner, ved en sammenlægning af Fynbus og Sydtrafik.

Vi er rigtig mange chauffører, der også mener at Frit Flow, er et kæmpe flop, der burde være stoppet.

Der er alt for mange gratister med i busserne. Dette er især et stort problem efter kl. 16.00 på hverdage, og hver weekend.

Vi har tidligere forslået Fynbus, at man brugte et privat vagtselskab, for at komme dette til livs, men det blev afvist, som det går med mange af de forslag, som kommer fra chaufførerne.

Her kommer et par forslag til at få færre busser ind i centrum.

Der laves fix punkter, til viderebefordring med letbanen.

Rute 151-152-153. deles op så der kun køres til Odense.

Det kunne være, man skulle overveje at gøre kollektiv trafik gratis.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar til ændringer på Fynbus.
Dato: 4. december 2023 21:16:48

Hej Fynbus.

Her har I mine høringssvar til Jeres Høring.

Jeg vil være rigtig ked af det, hvis I skære ned på bus 110, 131, 151-153.
Jeg bryder mig allerede ikke om de ændringer, som I har påtaget Jer på de forskellige ruter.

Jeg er en kvinde på 30 år, som er bosat i [Odense](#) og jeg er afhængig af offentlig transport. Jeg har ikke råd til bil og mine forældre burde seriøst ikke altid hente eller bringe mig, til og fra de steder jeg skal hen.

Bus 110:

Bus 110 tager jeg gerne, hvis jeg er i Odense og skal hjem til mine forældre, som er bosat i Haarby. Ellers tager jeg bus 110, hvis jeg er i Assens og skal hjem til mine forældre. Min mors kusine tager også bus 110, for at komme hjem til min mor i Haarby. [Min kusine](#) er bosat på [Assens](#) og plejer at tage bybussen hen til nærmeste stop hvor 110 kører - dette har hun ikke kunne siden i fjernede en masse bybusser, til fordel for den åndsvage letbane. Bybusserne og bus 110 passer ikke længere sammen. Min [forældre](#) er i 70'erne...

Bus 131:

Den tager jeg gerne fra Odense til Glamsbjerg og andre gange fortsætter jeg til Haarby. Ellers tager jeg den fra Glamsbjerg til Haarby, for at komme hjem til mine forældre. Jeg hjælper dem gerne med støvsugning osv, da de har henholdsvis dårlig ryg og KOL/Astma. Jeg er også lige nu ansat som Juleassistance i Haarby og her må mine forældre kører mig hjem stortset hver dag, da sidste bus går 17:11 og jeg først har fri 17:40. Dette er virkelig dårlig planlægning fra Jer af. Folk burde kunne komme til og fra arbejde, det kan de ikke...

Bus 151-153:

Det er nok den rute jeg bruger mest, men den stemmer oftest ikke sammen med bybusser og planlægningen er virkelig ringe lavet. Der er ikke tænkt på lyskryds osv. Derudover er der for få ruter om aften...

Generelt:

Der mangler weekend ruter på alle tre ruter. Det er umuligt at have et arbejde i weekenden, eller have noget socialt liv. Mit sociale liv er ødelagt, fordi jeg ikke kan komme nogen steder hen i weekenden og om aftenen kan jeg ikke komme hjem igen... Det har virkelig ødelagt alt social på uddannelsen og generelt mine venskaber, da det er umuligt at se nogen, medmindre man kan overnatte ved dem.

Og igen man kan ikke arbejde i weekenderne, specielt ikke hvis man er afhængig af bus 110 og 131...

I weekenden måtte jeg få min mor til at køre mig, da min chef spurgte om jeg kunne komme på arbejde og min mor måtte derfor aflyse sine planer.

Det kan jo ikke passe at en voksen kvinde på 30 år, skal være så afhængig af sine forældre. Eller at man skal være strandet.

Kunne jeg flytte til Odense, så havde jeg gjort det, da transport kun bliver værre og værre, og ødelægger alt for mig pga. de meget få ruter.

Havde jeg råd til bil, så havde jeg en, men det har jeg ikke.

Og jeg vil hellere have bybusser, end den åndsvage letbane. Man kan jo ikke engang komme til ydre området af Odense mere.

Bevar rute 110, 131, 151, 152 og 153. Giv dem alle flere ruter fordelt på hele dagen. Både i weekenden og hverdagen!

Fra:

Til:

Cc:

Emne:

Høring af Fremtidens Regionale Trafiksystem

Dato:

2. november 2023 13:55:17

Handicaprådets Høringssvar af Fremtidens Regionale Trafiksystem

Handicaprådets bekymring ift. borgere med et handicap (fysisk/psykisk):

Borgere med et handicap har brug for der bliver tænkt tilgængelighed ind både ift.

hvis man er fritaget for digital post, ikke kan gøre brug af eller ejer en smart telefon.

Borgere med et Handicap har brug for at man ikke sætter priserne op på transport, at der er tilgængelige løsninger ift. transport for at deres hverdag kan hænge sammen.

Handicaprådet ønsker et særligt fokus på:

- tilgængelighed i det offentlige transportsystem
- vanskeligheder for udsatte borger omkring den stigende digitalisering
- prisniveauet for vores særlig udsatte borgere

Bh

Faaborg Midtfyn Kommune



Fynbus
Tolderlundsvej 9,
5000 Odense C

Helnæs, den 4. december 2023

Hørings svar nedlæggelse af ruter

Når jeg læser materialet vedr. hørings svaret omkring nedlæggelser af busruter i Assens Kommune, så er jeg i chok. Samtidig med at Assens Kommune arbejder med at gøre kommunen bæringsdygtig og mere grøn i forbindelse med deres planstrategi, så arbejder Fynbus med at folk selv skal finde en løsning på at komme frem og tilbage. Det er jo i klar strid med ikke bare Assens Kommunes planstrategi, men faktisk hele Danmarks mål om et bedre klima. Den kollektive trafik er et klima og miljøvenligt transport valg, som bør udvikles og ikke afvikles stille og roligt, som det er tilfældet over de sidste år.

Der står direkte i hørings materialet, at 77.500 passagerer berøres i Assens Kommune, hvor man forventer at 53.000 passagerer helt vil bortfalde. Så er der jo ikke meget tilbage at bygge på, hvilket er meget chokerende ikke mindst for os, som ikke bare bor i Assens Kommune, men i et yderområde af både Assens Kommune, men også Fyn. Det betyder, at vi fremadrettet vil være fuldstændig lost i forhold til offentlig transport på nær uddannelsesruten, som vel og mærke ikke får folk frem og tilbage fra hverken arbejde, fritidsbeskæftigelse, læge eller indkøb, når man bor langt væk.

På Helnæs er der i forvejen skåret meget ned på busruterne, og i weekenden kan man slet ikke komme til og fra. Der henvises til flextrafik ordningen, som for et par år siden blev lavet om, så det blev langt dyrere at benytte. Her henviste man til den billigere løsning, som hedder plustur, men som er knyttet til busruterne. Ingen busrute – ingen billigere mulighed for benyttelse af flextrafik. Ved nedlæggelse af busruterne, så forringes flextrafik ordningen i meget væsentlig grad, og det er under al kritik, for os som bor ikke bare i et yderområde, men næsten på en ø. Man bør overveje en specialordning for Helnæs, så vi ikke helt afskæres fra omverdenen.

Vi vil her på Helnæs rigtig gerne være positive, men vi synes vi kommer i klemme her. Vi vil rigtig gerne have, at folk finder Helnæs så dejlig, at de har lyst til at flytte herud, men det bliver sværere og sværere at finde de positive argumenter frem, når vi taler om, at en familie skal have en dagligdag til at fungere herude. Ingen dagpleje, mangelfulde transportmuligheder, ingen dagligvarerbutik – det er ikke vejen frem. Bosætning ligger os, ligesom Assens Kommune, meget på sinde, men hvad kan vi snart tilbyde udover, at man kan gå en tur i den dejlige natur, for den tætte trafik på vejene af personbiler, som skal til og fra, lægger ikke op til en gåtur langs vejen. Hvis man spørger en familie om, hvad de stiller af krav, så kan vi ikke opfylde et eneste behov. Vi kan derimod sige, at hvis du flytter til Helnæs, så skal du i hvert fald være glad for at køre bil, for bussen går kun en gang i mellem.

Det må da være muligt, at lave en speciel løsning for sådan et sted som Helnæs, hvor nogen af beboerne har 15-20 km til nærmeste by, som skrevet – vi er næsten en ø. Selvom mange andre små landsbyer også kommer i klemme, så er det de færreste, der har så langt til nærmeste by og knudepunkt for kollektiv trafik, som vi har.



Vi håber I vil se positivt på dette omend, at vi pt ingen forslag har til løsningen.

Venlig hilsen
på vegne af Helnæs Lokalråd

lokalraad@helnaes.dk

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Cc:
Emne: til FynBus' forslag om nyt regionalt trafiksystem
Dato: 4. december 2023 15:37:05
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

For virksomhederne, herunder turisterhvervet og oplevelsesøkonomien, er det afgørende at have adgang til et velfungerende regionalt trafiksystem, der kan understøtte den geografiske mobilitet på det fynske arbejdsmarked og den enkeltes valg af bopæl såvel som arbejdsplads.

Derfor ser vi i Fynsk Erhverv gerne et smidigt, let tilgængeligt, koordineret og velkommunikeret kollektivt transportsystem, som kunderne forstår og har tillid til og som understøtter et fynsk S-togsnet og sikrer en direkte opkobling til det nationale trafiksystem.

Det er forudsætningen for, at virksomheder, fynboer og besøgende kan tilrettelægge deres transportbehov til fordel for den kollektive trafik og herigennem bidrage til reduktion til CO2.

Fynsk Erhverv efterlyser en modernisering af den kollektiv trafik på Fyn og peger derfor på nogle centrale fokuspunkter, som bør danne rammen om den fremtidige regionale kollektive transport.

- En differentieret prisstruktur, hvor offentlig transport tilgodeser pendlere over længere afstande/flere zoner, for at give pendlere en prismæssig fordel ved at vælge kollektiv transport til.
- Skab øgede incitamentter til at bruge kollektiv transport, f.eks. ved at afdække muligheden, og teste, hvordan gratis kørsel for pendlere vil påvirke efterspørgslen.
- Hyppig frekvens af buskørsel på hverdage. Pendlere, passagerer og turister skal være trygge ved at den offentlige kollektive transport kører regelmæssigt.
- Synkronisering af betaling/betalingsmidler på tværs af transportmidler, så man kan betale for hele turen ét sted, på én gang, på tværs af den kollektive trafik.
- Smidige og lettilgængelige alternative transportmuligheder for borgere, der bor udenfor hovednettet, der let kan transportere borgerne til centrale transportknudepunkter.
- Understøt turismeerhvervet ved at skabe sikre, lettilgængelige og fleksible transportmuligheder udenfor hovednettet, så turister og fynboer kan besøge fynske turistattraktioner udenfor normale arbejdstider, i weekender og i ferier.
- Skab større fokus på de fleksible kollektive transportmuligheder, der findes nu f.eks. plustur og flextur, og øg tilgængeligheden af disse services.
- Tænk i alternativer/supplement til bus og tog, som en del af den regionale kollektive transport f.eks. øget fokus på deletransport/-økonomi
- Rejsehastighed og minimering af antal skift er vigtige faktorer for at skabe et mere effektivt og attraktivt kollektivt transportsystem på Fyn.



Odense Kommunes høringssvar til FynBus' "Fremtidigt Regionalt Trafiksystem"

Odense Kommune har modtaget FynBus' forslag til et nyt fremtidigt regionalt trafiksystem, som Klima- og Miljøforvaltningen har gennemlæst.

Overordnet strategi og udvikling:

Odense Kommune finder det meget positivt, at FynBus med det fremtidige regionale trafiksystem sikrer økonomisk balance i driftsøkonomien, og samtidig fokuserer på at skabe udvikling og passagertilvækst. Odense Kommune er enige i planens fokus på de regionale hovedårer, som også vil komme Odenses borgere til gavn gennem flere afgange på de regionale busruter. Derfor håber Odense Kommune også, at den positive udvikling vil fortsætte efter 2026.

Fokus på busdrift i udvikling er vigtigt, da den kollektive trafik og en samlet set mere bæredygtig transport er koblet tæt sammen. Det er samme fokus Odense Kommune har i Grøn Mobilitetsplan. I mobilitetsplanen er målet bl.a. at reducere den fossile biltransport via en styrkelse af den kollektive trafik, så den bliver et attraktivt alternativ til bilen. Her etableres blandt andet busbane på Sdr. Boulevard i Odense, som skal styrke fremkommeligheden for den kollektive trafik, hvilket også vil bidrage til forbedrede rejsetider for de regionale ruter.

Kollektiv mobilitet som helhed:

På baggrund af ovenstående er Odense Kommune dog også opmærksom på de borgere, der på baggrund af planen står uden busforbindelse uden for myldretiden. Odense Kommune håber derfor at fortsætte dialogen om kollektiv mobilitet med FynBus og de øvrige fynske kommuner, så den samlede økonomi inden for den kollektive transport kommer flest muligt til gavn. Dette aspekt vedrører ikke kun busdrift, men i lige så høj grad sammenhængen i den kollektive

mobilitet som helhed. Dette omfatter teletaxa, samkørsel, mikromobilitet, letbane, tog og busser.

Strategiske knudepunkter:

I forlængelse af den overordnede kollektive mobilitet værdsætter Odense Kommune FynBus' betoning af strategiske knudepunkter. Odense Kommune ser gerne, at der bliver lagt vægt på at involvere kommunen tidligt i udviklingen af den samlede knudepunktstrategi. Samarbejdet vil ikke blot komme Odense Kommunes borgere til gode, men vil også bidrage til skabelsen af en mere integreret og bæredygtig kollektiv transportløsning for hele regionen.

Ændringer i Odense:

I høringsmaterialet fremgår det, at fire regionale ruter fremover vil få flere afgange, især uden for myldretiden. Odense Kommune glæder sig over denne forbedring, som er i tråd med kommunens mål om at fremme kollektiv trafik som et reelt alternativ til privatbil både i forbindelse med pendling og fritidsture. Kommunen vil følge passagertallets udvikling med stor interesse.

Som tidligere nævnt er Odense Kommune opmærksom på de borgere, der kan opleve begrænsede transportmuligheder som følge af omlægningen af visse ruter til pendlerruter. Odense Kommune har tillid til FynBus' strategiske overvejelser omkring de alternative transportløsninger for passagerer fra uddannelsesruterne der planlægges nedlagt.

Odense Kommune ser gerne, at der vil blive iværksat en markedsføring af alternative rejsemuligheder for de berørte passagerer. Formålet med denne markedsføring er både at sikre, at færrest mulig af de nuværende passagerer fravælger bussen til fordel for individuelle, fossildrevne transportmidler, og at hvis de fravælger bussen i stedet vælger anden kollektiv eller grøn mobilitet.

Ældrerådets hørings svar vedr. Fremtidigt regionalt trafiksystem.

Høringsmateriale: Fynbus den 29. august 2023

J.nr.: 202207-39018

I fremstillingen er der ikke ofret megen plads på at beskrive ældres og handicappedes muligheder for at benytte den offentlige transport, så også disse borgere fra alle dele af kommunen kan komme rundt i byen med kollektiv transport. Ensomheden hos mange ældre forstærkes af de forringede muligheder, der er for borgere i kommunens yderområder, til at komme ind til byen og retur med offentlig transport.

Dog nævnes FlexTrafik som en mulighed for disse borgere, men det kunne overvejes at gentænke denne, eller en lignende ordning, som en mere integreret og fleksibel del af den kollektive trafik i kommunen, med en mere enkel bestilling og med mindre ventetid efter bestilling og ved afhentning.

Seniorhuset besøges dagligt af mange ældre, og derfor bør de regionalbusser, der kører i nærheden af Seniorhuset, have et stoppested tæt på Seniorhuset, f.eks. nær Ny Kongevej. På den måde kan også passagerer *fra* Banegårdcentret stå af ved et stoppested i rimelig afstand fra Seniorhuset, hvilket ikke er muligt, når Odense Kommunes rutejusteringer træder i kraft.

Odense den 05.11.2023

På Ældrerådets vegne

Handicaprådets input til Odense Kommunes høringssvar til Region Syddanmarks forslag til nyt fremtidigt regionalt rutenet

Handicaprådet takker for muligheden for at afgive bemærkninger til Odense Kommunes høringssvar til Region Syddanmarks forslag til nyt fremtidigt regionalt rutenet.

Der er Handicaprådets vurdering, at det ville være passende om terminaler og super-stoppestederne bliver udstyret med tilgængelige passagerinformation og handicaptolletter.

Endvidere undrer det Handicaprådet, at flere ruter ikke lægges omkring Hjallesestation, som med både letbane og Svendborg-tog er et relevant skifepunkt, især hvis alle tog bringes til at stoppe i Hjalles.

Derudover er det Handicaprådets vurdering, at der bør opfordres til mange stop i Odense-området, da bybus-ruterne også er beskåret kraftigt, hvilket gør det endnu væsentligere, at når der kommer en bus, så kan man også komme af og på den.

Handicaprådet kan ikke se, om det nogen steder i planerne er taget højde for OUH's flytning fra Sdr. Boulevard til Nyt OUH, men det må komme til at betyde en del.

Afslutningsvis er det Handicaprådets vurdering, at det må sikres, at plusture/fleksbus i de områder, hvor det udbydes, bliver et tilbud, der også kan anvendes af mennesker med handicap.

DATO

7. november 2023

REF.

JOURNAL NR.

00.01.00-A00-2-23

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Hvordan skal de regionale busser køre i fremtiden?
Dato: 30. november 2023 12:07:00

Hvordan skal de regionale busser køre i fremtiden?

Som borger i Odense Kommune har jeg et gennem årtier erhvervet dybdegående kendskab til busnettet i Odense og videre ud i periferien, selvom jeg altid har haft en personbil. Når jeg skriver, er det derfor ikke bare et konkret svar til de nuværende planer for bustrafikken men også et mere generelt svar omkring den kollektive trafik i Odense og på Fyn. Dette hænger sammen med, at borgerne i mit område ikke blev hørt om det fornuftige i at nedlægge bybus rute 31 fra Sanderum til Odense midte og videre ud i periferien, en rute der havde kørt siden 1970'erne i hvert fald. En busnedlæggelse, der nødvendigvis fører til en øget privat bilisme.

Nå vi ser os omkring, skal man være blind for ikke at se, at den individuelle løsning på transport, det vil sige individuel kørsel med personbiler og lastvogne, medfører alvorlige og voksende problemer for miljøet. Disse drejer sig for det første om systematisk ødelæggelse af den danske natur med anlæggelse og udvidelse af flere og flere veje- især motorveje med tilhørende broanlæg. For det andet om et brug af globale ressourcer, som ikke er ubegrænsede. Her er der både tale om brug af fossile brændstoffer samt sjældne metaller. For det tredje støj- og forureningsproblemer og deraf afledte helbredsproblemer fra motorkøretøjer. Det kunne synes, som en løsning på nogle af disse problemer er at gå fra fossile biler til elektriske biler, men det er kun en tilsyneladende løsning, da anlæggelse af motorveje samt broanlæg stadig vil finde sted og brug af begrænsede ressourcer (som f.eks. sjældne metaller) stadig står uløste.

Så ser vi fremad er kollektiv transport en fuldstændig nødvendighed. Det er derfor jeg betragter Høringens planer om såvel fortsat indskrænkning af busdriften som nedlæggelse af busruter som absolut forkerte både på kort- og længere sigt.

Nu er jeg klar over, at mit indlæg vil blive afvist af beslutningstagerne med, at "vi skal jo spare penge på busdriften", så derfor har jeg nogle forslag til politikkerne, om hvor der kan frigøres eller endda findes økonomiske midler til at undgå nedskæringer på busdriften. Disse forslag er nævnt i tilfældig orden til fri afbenyttelse.

Letbanen var et politisk forkert valg i en by af Odenses størrelse, selvom det gav statstilskud. Man burde have valgt fleksible el-busordninger og ikke en fast skinne-baseret løsning, som kun tilgodeser en mindre del af byens kvarterer. Jeg var af denne grund selv medunderskriver på et borgerforslag om ikke at etablere Letbanen i sin tid. Letbanen kører fortsat med meget få passagerer og et heraf følgende katastrofalt underskud, og selv en oplagt målgruppe som de studerende på Syddansk Universitet gider ikke bruge denne. Her kan man spare betragtelige midler ved at gå over til en halvering af afgangene, f.eks. gå fra 7,5 til 15 minutter, fra 10 til 20 minutter og fra 15 til 30 minutter. De dyre afgang, der prales med i de sene aftentimer, kan uden videre nedlægges, da der alligevel ikke går bybusser

videre fra f.eks. Hjallesø Station mod Sanderum om aftenen.

Den gratis bybus linie 10 skal naturligvis kræve billet/rejsekort og ikke som nu være gratis. Det er forargeligt, at den fortsat er gratis at benytte, når andre vigtige buslinjer er indskrænket eller nedlagt, og da de lokale busser, som synligt blev brugt af mange dårligt gående ældre blev nedlagt som forsøg efter 1-2 års kørsel.

Der foregår en betragtelig taxa-kørsel til byens skoler. En "armada" af taxaer kører f.eks. dagligt forbi Sanderum skolen og afsætter/ optager skolebørn. Det er et ikke ubetydeligt beløb, der bruges hertil, i størrelsesordenen for Odense Kommune 35 millioner kr. årligt. Det er fint for vognmændene med denne indtægt samt for forældrene med de taxa-kørende børn, at de slipper for besvær med andre løsninger, som flertallet af de øvrige forældre og deres skolesøgende børn benytter. Men det må anses for uheldigt, at de taxa-kørende børn tidligt indlærer, at bilisme er godt men kollektiv transport er skidt. Børnene går også glip af den vigtige 'selvmestring', der ligger i at færdes med andre store som små i byens miljøer, som er vigtig for børnenes udvikling som samfunds-borgere. Denne kørsel bør kunne indskrænkes, og en del af disse taxa-kørte børn selv lære at benytte byens busser. Fra Sanderumskolen er der faktisk en bus 75 direkte til Letbanen i skoletiden.

Der kunne sættes økonomiske begrænsninger for privat bilisme til byens centrum, svarende til den indre zone, det nu er forbudt at overskride for ældre dieselbiler. Dette kunne etableres, ved at kørsel indenfor denne zone (af biler der ikke allerede betaler parkeringslicens) forudsætter en mindre årlig afgift, som kunne betales og visualiseres ved et klistermærke i forruden. Noget sådant findes allerede i andre storbyer i verden, f.eks. London, Singapore og Stockholm. For ikke at vende den tunge ende nedad, kunne mærkaten f.eks. være i prisklasser svarende til bilens afgifter ved første registrering. De resulterende økonomiske midler skulle så naturligvis øremærkes til FynBus alene..

Vores politikere kunne i øvrigt blive stærkt inspireret af forholdene i vores naboland, Sverige, hvor kollektive transportformer vinder frem. I Skåne foregik 33 procent af alle ture i et køretøj med motor i den kollektive trafik i august i år. I Danmark lå tallet lige under ti procent sidste år. Tankevækkende!

Og vi kan godt lære noget af svenskerne...

Fra:

Til:

[Kommentar](#)

Dato:

27. november 2023 15:09:37

Hvis I sparer de busser der kører ikke i rute og lige i røven af hinanden kunne vi stadig beholde ruter der ik er mange med, her på Nordlangeland kører der hver eneste dag busser ikke i rute og lige i røven af hinandensom jeg tæller det er det mindst 5 busser hver eneste dag altså over 100hver eneste måned det er bare Lohals til Rudkøbing og jeg ser hver dag også busserne der kører andre strækninger der kører i røven af hinanden og ikke i rute, jeg har gjort jer opmærksomme på dette mange gange men de samme busser kører stadig , har kørt med bus altid og ALDRIG har jeg set så mange busser ikke i rute og dem der kører lige i røven af hinanden mvh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [NOLHUSITAT](#)
Emne: Høring
Dato: 25. november 2023 09:24:29

Kære damer og herrer

Siden 2 år bor jeg på Langeland og jeg er en stor fan af offentlig transport. Men her på Langeland kan man ikke blive det. Hvis man skal med bus til Rudkøbing ligger stoppestederne langt væk fra byen. Hvor alle biler og lastbiler sjov nok må køre igennem. At det er umuligt at gå på teatret, restauranter eller besøge nogen i Svendborg eller Odense om aften og at komme hjem til Tullebølle eller Lindelse er jo umuligt. Jeg tror I skal tænke anderledes for at få folk til at tage bussen. Kigge jer f.eks om i udlandet

Jeg vil gerne sige farvel til min bil, men som det er nu er jeg desværre nødt til at have en bil.

Sidste uge var jeg med mine 2 drenge i Odense på Jernbane Museum. Vi plejer at tage toget fra Ringe. Men vi kørte med bussen fra Langeland. Turen varede 1 1/2 timer og kostede 140 kroner! Jeg gør det igen. Fordi så behøver jeg ikke at køre men prisen og rejsetid hænger slet ikke sammen.

Jeg er åben for diskussioner og mere.

God weekend og tusind tak

FynBus
Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C
komentar@fynbus.dk

Nordfyn Kommune,
Rådhuspladsen 2, 5450 Otterup
keb@nordfynskommune.dk

3. december 2023

Fremtidigt regionalt trafiksystem - høringsvar fra Morud Lokalråd

I Morud Lokalråd sender vi dette høringsvar, velvidende at Morud ikke direkte berøres af de forandringer, der lægges op i oplægget til det fremtidige regionale trafiksystem på Fyn. Det gør vi, fordi vi mener, at Morud spiller en væsentlig rolle i den fremtidige infrastruktur for busser på Fyn.

Morud er Nordfyns kommunes fjerdestørste by og et attraktivt bosætningsområde, der bidrager med positiv befolkningstilvækst til kommunen. I Morud Lokalråd bakker vi op om princippet om, at busserne skal køre i områder, hvor der er et væsentligt kundepotentiale. En attraktiv kollektiv trafik kræver fortsatte investeringer og en høj frekvens. Vi bakker således op om de væsentlige forbedringer i busdriften, der lægges op til for borgerne i Søndersø, Bogense og Otterup.



Vigtigt supplement til det strategiske hovednet: Rute 122 og 26

Da de regionale principper for busdrift ikke tilgodeser vores område, mener vi, at Morud er en destination af stigende regional betydning. Morud oplever som nævnt fortsat befolkningstilvækst, og det er derfor glædeligt, at vi i dag, er 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 (der også betjener Slukefter, Veflinge og Hårslev) og 26 (der også betjener Slukefter). Som endestation for rute 26 er vi et vigtigt mobilitetsknudepunkt for hele den sydlige del af Nordfyns kommune.



Natbusser: Er regionen afvisende over for nytænkning?

Natbusserne ser vi som en fortsat vigtig opgave for fællesskabet, da det handler om tryghed og trafikikkerhed for samfundet.

Nytænkning af natbusruten kan øge tryghed og passagerantal:
Odense-Korup-Morud-Søndersø-Bogense.

I Morud Lokalråd er vi enige i det regionale princip om, at regionalbusserne på Fyn bør køre den hurtigst mulige vej fra A til B. Det er dog en anden sag ift. natbusserne, der primært har til formål at sikre, at passagerer kommer sikkert hjem fra byen om natten. Her bør i stedet princippet om det størst mulige passagergrundlag vægtes højere. Derfor foreslår vi, at

natbusrutenettet revideres, så det tilgodeser flere områder end i dag. I vores område foreslår vi konkret, at der etableres en ny natbusrute fra Odense til Bogense via Korup og Morud.

Fortsættes ...

Justeringen af natbusruten betyder en forlænget rejsetid til Sønderød og Bogense, men omkørslen vil – som vist på omstående kort - betyde, at natbussens passagergrundlag vil blive kraftigt styrket i både Odense og Nordfyns kommune.

På den måde vil alle Nordfyns kommunes fire hovedbyer således blive natbusbetjent, ligesom også **en stor del af Odense NV (Korup og Slukefter), som i dag ikke har natbus, vil få en markant serviceforbedring.** Den forlængede rute kører igennem et område med mange tusinde indbyggere - altså en løsning, der vil kunne levere mere bus for skattepengene og samtidig medvirke til tryghed og øget sikkerhed i trafikken fredag og lørdag nat.

Styrket grøn mobilisme

Vi ser stort passagerpotentiale i at gøre det 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. Derfor skal der indtænkes meget bedre plads til cyklerne i et kommende udbud af busdriften.



Skole- og uddannelsesbusser har vital betydning for samfundet

Uddannelsesbusserne til Nordfyns Gymnasium samt andre gymnasiale og erhvervsuddannelser i Odense skal fortsat prioriteres højt. Vi glæder os derfor over, at de ruter, der betjener Morud-området, ikke berøres af nedskæringer.

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.

Vi indgår gerne i videre drøftelser med FynBus på de nævnte områder.

Venlig hilsen

Bestyrelsen i Morud Lokalråd

FynBus

Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

komentar@fynbus.dk

Nordfyn Kommune,

Rådhuspladsen 2, 5450 Otterup

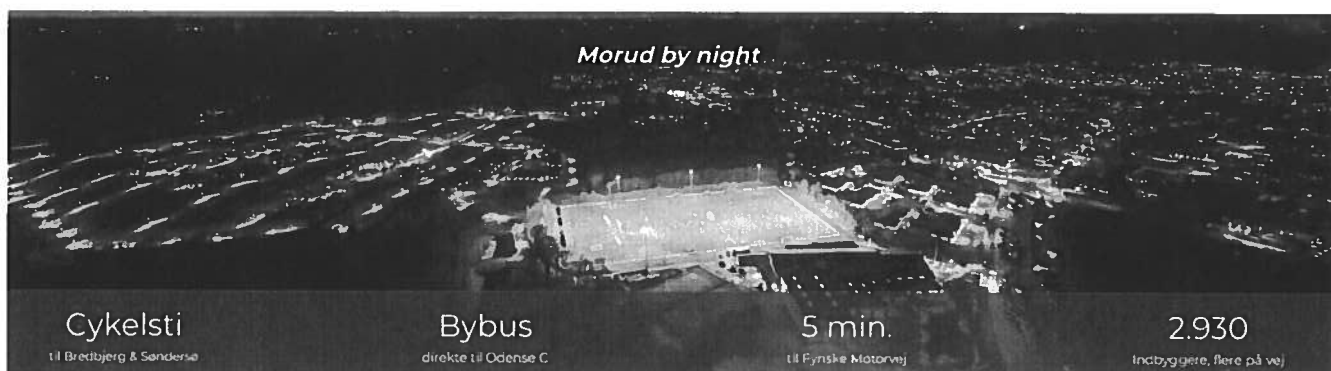
keb@nordfynskommune.dk

3. december 2023

Fremtidigt regionalt trafiksystem - høringsvar fra Morud Lokalråd

I Morud Lokalråd sender vi dette høringsvar, velvidende at Morud ikke direkte berøres af de forandringer, der lægges op i oplægget til det fremtidige regionale trafiksystem på Fyn. Det gør vi, fordi vi mener, at Morud spiller en væsentlig rolle i den fremtidige infrastruktur for busser på Fyn.

Morud er Nordfyns kommunes fjerdestørste by og et attraktivt bosætningsområde, der bidrager med positiv befolkningstilvækst til kommunen. I Morud Lokalråd bakker vi op om princippet om, at busserne skal køre i områder, hvor der er et væsentligt kundepotentiale. En attraktiv kollektiv trafik kræver fortsatte investeringer og en høj frekvens. Vi bakker således op om de væsentlige forbedringer i busdriften, der lægges op til for borgerne i Søndersø, Bogense og Otterup.



Vigtigt supplement til det strategiske hovednet: Rute 122 og 26

Da de regionale principper for busdrift ikke tilgodeser vores område, mener vi, at Morud er en destination af stigende regional betydning. Morud oplever som nævnt fortsat befolkningstilvækst, og det er derfor glædeligt, at vi i dag, er 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 (der også betjener Slukefter, Veflinge og Hårslev) og 26 (der også betjener Slukefter). Som endestation for rute 26 er vi et vigtigt mobilitetsknudepunkt for hele den sydlige del af Nordfyns kommune.



Natbusser: Er regionen afvisende over for nytænkning?

Natbusserne ser vi som en fortsat vigtig opgave for fællesskabet, da det handler om tryghed og trafikikkerhed for samfundet.

Nytænkning af natbusruten kan øge tryghed og passagertal:

Odense-Korup-Morud-Sønderlø-Bogense.

I Morud Lokalråd er vi enige i det regionale princip om, at regionalbusserne på Fyn bør køre den hurtigst mulige vej fra A til B. Det er dog en anden sag ift. natbusserne, der primært har til formål at sikre, at passagerer kommer sikkert hjem fra byen om natten. Her bør i stedet princippet om det størst mulige passagergrundlag vægtes højere. Derfor foreslår vi, at natbusrutenettet revideres, så det tilgodeser flere områder end i dag. I vores område foreslår vi konkret, at der etableres en ny natbusrute fra Odense til Bogense via Korup og Morud.

Fortsættes ...

Justeringen af natbusruten betyder en forlænget rejsetid til Sønderlø og Bogense, men omkørslen vil – som vist på omstående kort - betyde, at natbussens passagergrundlag vil blive kraftigt styrket i både Odense og Nordfyns kommune.

På den måde vil alle Nordfyns kommunes fire hovedbyer således blive natbusbetjent, ligesom også **en stor del af Odense NV (Korup og Slukefter), som i dag ikke har natbus, vil få en markant serviceforbedring.** Den forlængede rute kører igennem et område med mange tusinde indbyggere - altså en løsning, der vil kunne levere mere bus for skattepengene og samtidig medvirke til tryghed og øget sikkerhed i trafikken fredag og lørdag nat.

Styrket grøn mobilisme

Vi ser stort passagerpotentiale i at gøre det 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. Derfor skal der indtænkes meget bedre plads til cyklerne i et kommende udbud af busdriften.



Skole- og uddannelsesbusser har vital betydning for samfundet

Uddannelsesbusserne til Nordfyns Gymnasium samt andre gymnasiale og erhvervsuddannelser i Odense skal fortsat prioriteres højt. Vi glæder os derfor over, at de ruter, der betjener Morud-området, ikke berøres af nedskæringer.

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.

Vi indgår gerne i videre drøftelser med FynBus på de nævnte områder.

Venlig hilsen

Bestyrelsen i Morud Lokalråd

Bestyrelsen i Morud Lokalråd

FynBus

Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

kommentar@fynbus.dk

Nordfyn Kommune, att. Keld Bresson

Rådhuspladsen 2, 5450 Otterup

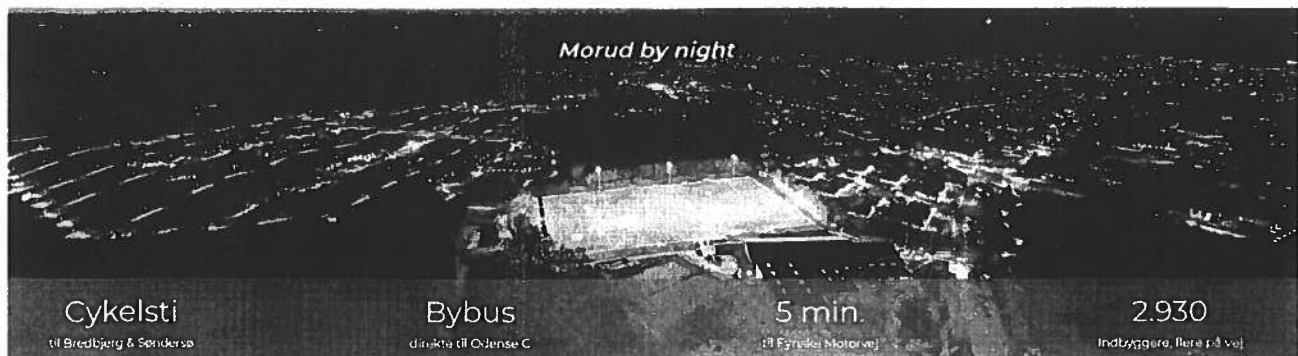
keb@nordfynskommune.dk

3. december 2023

Fremtidigt regionalt trafiksystem - høringsvar fra Morud Lokalråd

I Morud Lokalråd sender vi dette høringsvar, velvidende at Morud ikke direkte berøres af de forandringer, der lægges op i oplægget til det fremtidige regionale trafiksystem på Fyn. Det gør vi, fordi vi mener, at Morud spiller en væsentlig rolle i den fremtidige infrastruktur for busser på Fyn.

Morud er Nordfyns kommunes fjerdestørste by og et attraktivt bosætningsområde, der bidrager med positiv befolkningstilvækst til kommunen. I Morud Lokalråd bakker vi op om princippet om, at busserne skal køre i områder, hvor der er et væsentligt kundepotentiale. En attraktiv kollektiv trafik kræver fortsatte investeringer og en høj frekvens. Vi bakker således op om de væsentlige forbedringer i busdriften, der lægges op til for borgerne i Sønderø, Bogense og Otterup.



Vigtigt supplement til det strategiske hovednet: Rute 122 og 26

Da de regionale principper for busdrift ikke tilgodeser vores område, mener vi, at Morud er en destination af stigende regional betydning. Morud oplever som nævnt fortsat befolkningstilvækst, og det er derfor glædeligt, at vi i dag, er 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 (der også betjener Slukefter, Veflinge og Hårslev) og 26 (der også betjener Slukefter). Som endestation for rute 26 er vi et vigtigt mobilitetsknudepunkt for hele den sydlige del af Nordfyns kommune.



Natbusser: Er regionen afvisende over for nytænkning?

Natbusserne ser vi som en fortsat vigtig opgave for fællesskabet, da det handler om tryghed og trafiksikkerhed for samfundet.

Nytænkning af natbusruten kan øge tryghed og passagertal:

Odense-Korup-Morud-Sønderø-Bogense.

I Morud Lokalråd er vi enige i det regionale princip om, at regionalbusserne på Fyn bør køre den hurtigst mulige vej fra A til B. Det er dog en anden sag ift. natbusserne, der primært har til formål at sikre, at passagerer kommer sikkert hjem fra byen om natten. Her bør i stedet princippet om det størst mulige passagergrundlag vægtes højere. Derfor foreslår vi, at

natbusrutenettet revideres, så det tilgodeser flere områder end i dag. I vores område foreslår vi konkret, at der etableres en ny natbusrute fra Odense til Bogense via Korup og Morud.

Fortsættes ...

Justeringen af natbusruten betyder en forlænget rejsetid til Sønderød og Bogense, men omkørslen vil – som vist på omstående kort - betyde, at natbussens passagergrundlag vil blive kraftigt styrket i både Odense og Nordfyns kommune.

På den måde vil alle Nordfyns kommunes fire hovedbyer således blive natbusbetjent, ligesom også **en stor del af Odense NV (Korup og Slukefter), som i dag ikke har natbus, vil få en markant serviceforbedring.** Den forlængede rute kører igennem et område med mange tusinde indbyggere - altså en løsning, der vil kunne levere mere bus for skattepengene og samtidig medvirke til tryghed og øget sikkerhed i trafikken fredag og lørdag nat.

Styrket grøn mobilisme

Vi ser stort passagerpotential i at gøre det 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. Derfor skal der indtænkes meget bedre plads til cyklerne i et kommende udbud af busdriften.



Skole- og uddannelsesbusser har vital betydning for samfundet

Uddannelsesbusserne til Nordfyns Gymnasium samt andre gymnasiale og erhvervsuddannelser i Odense skal fortsat prioriteres højt. Vi glæder os derfor over, at de ruter, der betjener Morud-området, ikke berøres af nedskæringer.

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.

Vi indgår gerne i videre drøftelser med FynBus på de nævnte områder.

Venlig hilsen
Bestyrelsen i Morud Lokalråd

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar regionalt rutenet
Dato: 26. november 2023 11:51:16

Mit svar drejer sig om de foreslåede ændringer i Nyborg kommune.

Jeg er totalt uforstående overfor, at man ønsker at fjerne al buskørsel til Østfyn i weekenden. I en tid, hvor en grøn omstilling er så nødvendig, virker det hovedløst at fjerne folks alternativ til bilen, for ikke at tale om, hvordan det vil påvirke alle dem, der ikke har det alternativ - såsom ældre, unge og folk uden bil. At skære ned i antallet af afgange giver mening, men en nedskæring på 100% er decideret hensynsløs.

Vi er selv i bosat i en landsby udenfor Nyborg, som vi valgte, fordi bustrafikken er så velfungerende, at vi ikke har behov for en bil. På grund af helbredsproblemer er det ikke en mulighed at cykle de 7 og 9 kilometer til henholdsvis Nyborg eller Langeskov station, og jeg er derfor dybt afhængig af bussen. Min kæreste, som er pendler og ofte arbejder i weekenden, vil ikke kunne komme på arbejde. For os og andre i samme situation vil det være altomfattende, hvis buskørslen i weekenden fjernes helt, og hvor beder jer inderligt om at finde en anden løsning.

Med venlig hilsen,

Fra: 1
Til: [Kommentar](#)
Dato: 29. november 2023 12:59:19

Hej. Det her er mere et forslag. Jeg bor I Otterup. Og nogle gange kunne det være fint at tage bussen ned og handle og så retur. Kunne man ikke lave en otterup billet som galt inde for byen. Evt til 10kr. Tror der er penge og hente. Og busse køre der alligevel.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Dato: 30. oktober 2023 14:47:10

Synes pendler ideen er noget lort.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Hørings svar
Dato: 30. november 2023 13:44:21

Kære fyn

Efter beslutning om at nedlægge vores bybus i brændekilde, er vi frygtelig kede af ikke længere at have afgang til at være med til at skabe et grønnere Odense ved at kunne tage bussen med vores børn.

Vi mangler muligheden for at kunne tage ind til Odense og videre rundt på Fyn og Danmark med tog som vi ellers har haft gjort.

Vi kommer også på sigt til at mangle muligheden for frit skolevalg til vores børn, hvor nøglen har været selvtransport mulighed for dem.

Vi ønsker brændende at i prioritere at regional ruten gemmen brændekilde.

Mvh
Beboer i brændekilde

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Mit hørings svar
Dato: 19. november 2023 18:50:41

Jeg er fuldstændig enig med direktøren på Egeskov Slot! Desuden kan det også give problemer for kirkerne, navnlig ude på landet. Dette kan på sigt medføre at der skal tages stilling til om der er kirker som skal lukkes og det bliver en upopulær beslutning der skal tages. Dette bryder jeg mig som menighedsrådsmedlem ikke om.

De politiske ansvarlige bag den kollektive trafik - uanset om det er staten, regionerne eller kommunerne, glemmer at der er et socialt ansvar at drive den kollektive trafik. Slangen har to tunger, men det har beslutningstagerne bag den kollektive trafik også: Det er fordi politikerne siger offentligt at den kollektive trafik skal styrkes, men når der skal tages beslutninger herom sker lige det modsatte og det er efter min mening så løgnagtigt som det overhovedet kan være. Derfor har jeg ingen tillid til disse politikere og efter min mening burde de træde tilbage og det kan kun gå for langsomt.

Disse asociale nedskæringer der finder sted med den kollektive trafik medfører følgende:

1. At det bliver vanskeligt for virksomheder at rekruttere medarbejdere.
2. At det bliver vanskeligt for at tage en uddannelse.
3. At det bliver vanskeligt at deltage i fritidsaktiviteter uanset type.
4. At det kan betyde døden for de små landsbysamfund og landområder uden kollektiv trafik.
5. At dette heller ikke vil være med til at fremme turismen.

I Næstved Kommune har man gået den modsatte vej, idet på Movias rute 603, der kører mellem Næstved og Karrebæksminde med Enø køres der to gange i timen alle ugens dag med første afgang fra endestationerne kl. 4.45 (weekenderne kl. 6.45) og sidste afgang kl. 23.15 fra endestationerne. Sådan skal det også være i resten af landet, hvor taksterne for busser, letbaner og jernbaner skal sættes ned med 50 %.

De kommende nedskæringer betyder også at der på Fynbus rute 195 kommer så voldsomme nedskæringer, der betyder at natbusserne på ruten og andre ruter forsvinder og det betyder endnu mere spritkørsel med alvorlige trafikuheld til følge og det betyder endnu flere udgifter på sundhedsområdet.

Derfor et rungende nej til de asociale nedskæringer af den kollektive trafik, men samtidigt et rungende ja til betalingsringe i byerne for den individuelle trafik.

--

Med venlig hilsen

Sendt fra min Windows 10

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 11. oktober 2023 16:38:32

Kære Fynbus. Her et høringssvar til de nye busruter.

Jeg og mange af mine bekendte bosiddende i Svendborg er betænkelige ved at starte uddannelse på SDU i Odense, da den offentlige trafiks forbindelser til universitets campus fra Svendborg er helt umulige. Mange ønsker ikke bil, men pendlerlivet fra Svendborg til SDU med offentlig trafik er uforligneligt med familieliv med små børn som det ser ud nu.

Derfor håber jeg, at I vil overveje at oprette en pendlerlinje mellem Svendborg (evt via Ringe) og til SDU. Det ville spare meget tid og gøre beslutningen om at færdiggøre uddannelser, læse PhD osv meget nemmere.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar vedr. nedlæggelse af ruter Assens kommune
Dato: 22. november 2023 13:21:05

Kære rette vedkommende.

Jeg finder det hovedrystende, at strategien altid bliver at lukke ruter, fremfor at gøre det billigere og mere tilgængeligt at tage bussen.

Jeg selv vælger ofte bussen fra. Dels fordi det er en efterhånden dyr affære, og fordi de faktisk kører så sjældent efterhånden.

Mest af alt bekymrer jeg mig ift. alle de ungdomstilbud der er inden for relativ kort rækkevidde, som vores unge mennesker ikke får mulighed for at være aktiv i, hvis busserne skæres.

Jeg forstår ikke, at man ikke fra jeres side af bordet, kigger på hvad det er folk bruger bussen til, så køretimerne passer forbrugeren, frem for at forbrugeren skal tilpasse sig jeres bustider.

Ingen vælger bussen til hvis det fx koster 45-55 minutters ekstra rejsetid eller ventetid kontra at køre selv eller at cykle.

I spænder ben for jer selv ved at nedlægge flere ruter. Så principielt kan i allerede nu lige så godt nedlægge alle ruter, for det er kun den vej det vil gå.

Lidt ligesom letbanen der også skyder sig selv i foden med alt for dyre billetter.

Med venlig hilsen



Svendborg
Kommune

Miljø og Teknik
Center for Ejendomme og Tek-
nisk Service
Trafik og Vejmyndighed

Svendborg Kommunes hørings svar

Den kollektive trafik har stor betydning for den fortsatte positive udvikling på Fyn. På Fyn er regionaltog og regionale busruter en vigtig del i at understøtte et sammenhængende samfund med høj mobilitet og tilgængelighed, hvilket er afgørende for at fastholde og styrke den økonomiske udvikling på hele Fyn. Den kollektive trafik er samtidig afgørende for den grønne omstilling i samfundet. Transportområdet står i dag for 37% af den samlede udledning af CO₂ på Fyn, og en styrkelse og udbygning af den kollektive trafik er afgørende for at reducere udledningerne. Der er derfor brug for at styrke den kollektive trafiks rolle, og der er brug for, at FynBus og Region Syddanmark påtager sig det nødvendige ansvar både med hensyn til de regionale busruter, men også i understøttelse af togstationerne som knudepunkter på Fyn.

15. november 2023

Afdeling: Trafik og Vejmyndighed
Ref.

Det administrative gebyr, som kommuner og region årligt betaler til FynBus, har de sidste mange år været stigende. Denne stigning er blandt andet med til at sætte en økonomi, som i forvejen lider under den generelle prisudvikling, under ekstra pres. FynBus bør derfor nedbringe de administrative udgifter, så kommunernes og regionens midler i højere grad går til køreplantimer.

Svendborg kommune ser derudover positivt på en udskiftning af de regionale busser til elbusser ved det kommende regionale udbud i 2027.





Opsamling på hørings svar

Det gennemgående tema i følgende hørings svar er bekymring og anbefalinger vedrørende offentlig transport, tilgængelighed, og konsekvenser for brugerne, især med fokus på at sikre adgang til uddannelse, besparelser i den offentlige transport, og de udfordringer, det medfører for forskellige befolkningsgrupper som unge, ældre, og personer med særlige behov.

Uddannelsesmuligheder og Tilgængelighed: Flere punkter taler om vigtigheden af at sikre, at alle, uanset hvor de bor, har mulighed for at komme til uddannelse. Dette omfatter at øge buskørslen på visse ruter og informere passagerer om alternativer i tilfælde af nedlæggelse af busruter. Desuden nævnes behovet for flere busser om morgenen, især for studerende og skoleelever.

30. oktober 2023

Afdeling: Trafik og Vejmyndighed
Ref.

Besparelser og Konsekvenser: Der er en bekymring for besparelser i den offentlige transport, hvor Seniorrådet er opmærksom på behovet for økonomiske besparelser, men samtidig påpeger de, at de foreslåede besparelser vil have store negative konsekvenser, især for ældre og gangbesværede. Dette afspejler en afvejning mellem økonomiske hensyn og bevaring af servicekvaliteten.

Tilgængelighed og Forenkling: Der er også fokus på tilgængelighed for alle, herunder personer med særlige behov. Dette inkluderer behovet for forenkling af fleksible transportordninger for at gøre dem mere brugervenlige og for at promovere disse ordninger, især i lokalområderne.

Konsekvenser for Særlige Grupper: Endelig er der bekymring for konsekvenserne af ændringer i den offentlige transport, især når det kommer til kørestolsbrugere og personer med særlige behov. Dette inkluderer bekymringen for tvungen omstigning til toget, usikre togafgange, tidligere afgangstider og det deraf følgende behov for øget planlægning og tidsspilde for brugerne.

Samlet set drejer det sig om at balancere økonomiske overvejelser og besparelser med målet om at sikre, at offentlig transport er tilgængelig og bekvem for alle borgere, uanset deres alder eller særlige behov.



Hørings svarene blev behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 09-11-2023, og udvalget godkendte orienteringen. Udvalget ønskede at inkludere følgende i hørings svaret:

I forbindelse med nedlæggelse af uddannelsesruterne, opfordres FynBus til at tilrettelægge de øvrige ruter, således at de uddannelsessøgende kan komme til uddannelsesstederne.

Svendborg Seniorråd
Svinget 14
5700 Svendborg

www.svendborg.dk/seniorraad

22.08.23

Svendborg Seniorråd

Svendborg Kommune

Svendborg Kommune opfordrer alle til at skrive sikkert via Digital post. Derfor bør du aldrig sende fortrolige personhenførbare oplysninger (CPR.nr. helbreds- og økonomiske oplysninger) i en almindelig mail. Læs mere: <https://www.svendborg.dk/om-kommunen/digital-post-og-selvbetjening>

Høringssvar vedr. det regionale busnet.

Seniorrådet i Svendborg Kommune er bevidste om, at der skal spares 12,5 mio, men Seniorrådet finder den foreslåede besparelse er til stor ulempe for specielt ældre og gangbesværede.

Ift fleks og plus trafik er der behov for en forenkling, så det bliver gennemskueligt ift muligheder og bestilling, eksempelvis bestilling via telefon.

Der er samtidig behov for, at der reklameres for ordningerne med fleks og plustrafik – eksempelvis i lokalområderne.

På vegne af seniorrådet

Svendborg Kommune



Høringssvar

I Svendborg Ungepanel er vi først og fremmest af den holdning, at det er vigtigt, at alle unge har mulighed for at fragte sig selv til en uddannelse til tiden. Uanset hvor man bor.

Svendborg Ungepanel er generelt positive overfor, at man vil køre 10% mere på rute 930 (Nyborg – Svendborg – Faaborg/Rudkøbing), da panelets medlemmer selv oplever mange passagerer på denne rute. Den øgede kørsel på 35% på Svendborg-Rudkøbing ser medlemmerne ligeledes som en væsentlig forbedring af unge fra Langelands muligheder for større socialt og kulturelt liv i Svendborg by.

I forbindelse med de planlagte forøgelse og nedlæggelse af busruter, ser panelets medlemmer det som en vigtig arbejdsopgave for FynBus at synliggøre alternativerne til de nedlagte busruter og oplyse de berørte passagerer.

Kunne det være en mulighed at skære i hvor ofte U-busserne kører i stedet for at nedlægge dem helt? Panelet har personlige erfaringer med et behov for flere busser på bestemte tidspunkter (busserne 863E, 863U og 931 er gode eksempler herpå, som FynBus måske selv har mulighed for at trække data på). Dette gør sig især gældende i morgentimerne. Det er som studerende/skoleelev lettere at være fleksibel ift. at finde andre afgang i eftermiddagstimerne efter endt skoletid, fremfor i morgentimerne.

Panelet anbefaler derudover en forbrugerundersøgelser på ruten Faaborg-Svendborg (863U) samt 930/931 om morgenen, da medlemmerne oplever spidsbelastninger i dette tidsrum med overfyldte busser.

Mvh. Svendborg Ungepanel



Svendborg
Kommune

Svendborg Kommune
Center for Ejendomme og Teknisk Service

Sagsid: 21/22225

Handicaprådet

26. oktober 2023

Høringssvar vedrørende det fremtidige regionale rutenet

På mødet den 24. oktober 2023 drøftede Handicaprådet det fremsendte høringsmateriale vedrørende det fremtidige regionale rutenet.

Handicaprådet bemærkede, at det vil blive en afgørende forringelse for fx kørestolsbrugere og andre med særlige behov, da den med den påtænkte omlægning af ruten Rudkøbing/Odense bliver nødvendigt at omstige til toget. Da der samtidig er erfaring for, at togafgangen er upræcis, vil dette få yderligere negative konsekvenser for brugerne, der vil være nødt til at tage en tidligere afgang end egentlig nødvendigt for at være sikker på at nå forbindelsen. Konsekvensen vil være behov for endnu mere planlægning og et øget tidsforbrug for den enkelte.

Venlig hilsen



Kerteminde
Kommune

Til Fynbus

Kultur, Fritid og Faciliteter
Lindøalleen 51
5330 Munkebo
Tlf.

www.kerteminde.dk

09. november 2023

Sagsnr.
S2023-10644

Dokumentnr.
D2023-119087

Høringssvar fra Seniorrådet til Fynbus vedr. fremtidigt regionalt rutenet

Seniorrådet ønsker i den forbindelse at komme med følgende kommentarer:

- Rute 920 nedlægges i weekenderne. Seniorrådet udtrykker bekymring for nedlæggelse, idet det kan medføre at nogle ældre ikke længere kan tage på familiebesøg i weekenderne.
- Den generelle prisstigning kan yderligere være en udfordring for de pensionister, der kun har deres folkepension.
- Omlæggelse af kørsel i Langeskov, således bussen kun kører fra landevejen, er en udfordring for de ældre passagerer, der ikke vil kunne bevæge sig de ca. 500 m, der fremover vil være til nærmeste busstoppested.

Venlig hilsen

Seniorrådet Kerteminde



Kerteminde Kommune

Til Fynbus

Kultur, Fritid og Faciliteter
Lindøalleen 51
5330 Munkebo
Tlf.

www.kerteminde.dk

09. november 2023

Sagsnr.
S2023-10644

Dokumentnr.
D2023-118909

Høringssvar vedrørende Fremtidigt Regionalt Trafiksystem

Fynbus har fremlagt høringsmateriale den 29. august 2023 vedrørende nyt regionalt trafiksystem.

Kerteminde Kommune har forholdt sig til materialet og ønsker at nedenstående kommentarer indgår i de videre drøftelser.

- Vi finder det bekymrende at rute 195 bortfalder i weekender, med den konsekvens, at erhvervslivet samt civilsamfundet vil blive udfordret i forhold til fremkommeligheden.
- Rute 195 er en vigtig rute i betjeningen af industrikvartet på Mariessmindevej i Langeskov. En fremtidig betjening af området alene fra landevejen og Langeskov station, er en urimelig service reduktion for et vigtigt industriområde med mange arbejdspladser. Fremkommeligheden for pendlere er afgørende for rekruttering og en videre udvikling af kommunens vigtige erhvervsområde. Det er derfor afgørende for Kerteminde Kommune at området fortsat betjenes. Alternativt må Fynbus supplere med et realistisk antal cykler der kan binde området sammen med det reducerede rutenet.
- En samlet reduktion af rutenettet vil medføre øget brug af Plustur hvilket Fynbus anslår til kr. 0.3 mio. for Kerteminde Kommune. Det-



te estimat kan vise sig at blive væsentligt dyrere, og er udtryk for en yderligere besparelse der pålægges kommunerne.

- Vi ser med stor tilfredshed på at rute 920 bliver højfrekvent.

På vegne af Kerteminde Kommune

ør Plan- og Teknikudvalget



FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense

Teknik- og Miljøudvalget

Rådhuset, Torvet 1
5800 Nyborg

Betjen dig selv på
www.nyborg.dk

21. november 2023

Sagsnr.:
S2023-1098

Sagsbehandler:

Email:
teknikmiljoeogerherv@nyborg.dk
Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk

Høringssvar på fremtidige regionale rutenet

FynBus har fremsendt forslag til det fremtidige regionale rutenet i høring.

Teknik, Miljø og Erhverv har haft sendt planen for det fremtidige regionale rutenet i høring, og har modtaget høringssvar fra Seniorrådet, Faglige Seniorer og Handicaprådet.

Det foreslås at rute 920 udvides til at køre i hele tidsrummet kl. 6-18 på hverdage, eller som minimum bør udvides til, at der i tidsrummet køres mellem Nyborg og Ringe, for at tilgodese både elever på skoler/gymnasier såvel som ældre og andre borgere på strækningen.

En anden mulighed kunne være, at rute 930 mellem Svendborg og Nyborg ændres til at køre omkring Ørbæk om aftenen, for at erstatte den manglende rute 920.

I forhold til plus- og flexetur foreslås det, at der ses på at øge fleksibiliteten, så der f.eks. kan bestilles 1 time før i stedet for de 2 timer som det er i dag. Derudover foreslås det, at der ses på information og simplificering af plus- og flexetur systemet, så det bliver mere bruger venligt og overskueligt.

Der er flere arbejdspladser hvor der også arbejdes i weekender, og der fjernes muligheden for at personalet kan benytte den kollektive trafik jf. oplægget.

Det foreslås, at der bliver arbejdet på udvikling af knudepunkter for at de bedre kan supplere mobiliteten.

I høringssvaret fra Handicaprådet fremgår det, at besparelserne vil være til stor gene for personer med funktionsnedsættelser, da der i weekenden stort set ikke vil være nogen muligheder. Flextrafik vil heller ikke være noget brugbart alternativ, da afhentningen skal bestilles 2 timer før, køretiden kan blive lang trods korte afstande, på grund af opsamling af andre personer.

I høringssvaret fra de Faglige Seniorer fremgår det, at der er glemt at tage højde for de som arbejder weekend. De kalder det en katastrofe, at der er afgang som bortfalder i weekenderne. De ønsker at der bliver informeret om mulighederne med flex- og plusture, for at borgerne serviceres ordentligt.

Venlig hilsen

udvalgsformand

Teknik-, miljø- og erhvervschef

From:
Sent: 23 October 2023 09:11:53 (UTC +01)
To:
Subject: SV: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Kære

Rådet har skrevet følgende i deres referat:

Seniorrådet drøfter konsekvenserne af omlægningen af det fremtidige regionale rutenet. Rådet takker for muligheden at afgive høring, men har ikke kommentar til høringen.

Venlig hilsen



Sundhed og Ældre, Nørrevoldgade 14, 5800 Nyborg
Direkte: 2059 5466 |

Hovedadresse: Torvet 1, 5800 Nyborg
E-mail kommune@nyborg.dk | www.nyborg.dk
Tlf. 6333 7000

Sendt: 4. oktober 2023 11:13
Til: Postkasse Seniorrådet <seniorraadet@nyborg.dk>
Emne: SV: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Hej

Jeg vil minde om at vi høringen af det fremtidige regionale rutenet for FynBus. Fristen var 3. oktober. Jeg har mulighed for at modtage høringssvar indtil efterårsferie, og jeg håber I vil svare.

Venlig hilsen

Vejmyndigheden



Teknik, Miljø og Erhverv, Nørrevoldgade 9, 5800 Nyborg
Direkte 6333 6861 | mfa@nyborg.dk

Hovedadresse: Torvet 1, 5800 Nyborg
E-mail kommune@nyborg.dk | www.nyborg.dk | sikkerpost@nyborg.dk
Tlf. 6333 7000

*Når du skriver til kommunen, behandler vi oplysninger om dig. Du kan læse vores privatlivspolitik her: [Privatlivspolitik](#)
Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk/virk.dk*



Tænk på miljøet før du printer

Sendt: 12. september 2023 10:02

Til: 'seniorraadet@nyborg.dk' <seniorraadet@nyborg.dk>

Emne: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Hej

Jeg har vedhæftet høring materialet for det fremtidige regionale rutenet for FynBus. Der er høringsfrist 3. oktober 2023.

Venlig hilsen

Vejmyndighed



Nyborg
KOMMUNE

Teknik, Miljø og Erhverv, Nørrevoldgade 9, 5800 Nyborg

Hovedadresse: Torvet 1, 5800 Nyborg
E-mail kommune@nyborg.dk | www.nyborg.dk | sikkerpost@nyborg.dk
Tlf. 6333 7000

*Når du skriver til kommunen, behandler vi oplysninger om dig. Du kan læse vores privatlivspolitik her: [Privatlivspolitik](#)
Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk/virk.dk*



Tænk på miljøet før du printer

Høringssvar ang. Fynbus.

Handicaprådet ser meget alvorligt på de påtænkte besparelser i Fynbuses drift, som vil være til meget stor gene for mennesker med funktionsnedsættelser, idet personer fra små byer ikke kan deltage i kulturelle ting , som f.eks aftenskoler, open by night , biografbesøg mv.

I weekends er stort set intet muligt, og flextrafik er ofte ikke et brugbart alternativ, idet det skal bestilles mindst 2 timer før afhentning, og fordi en given transport selv på begrænsede afstande kan give lange køretider ,pga opsamling af andre borgere.

Statistikkerne omkring brugen af busserne, vil jeg tage forbehold for idet vi fra pålidelig anonym kilde ved at registreringssystemet i mange busser ikke virker korrekt .

Udover at handicappede berøves for et normalt socialt liv, vil denne gruppe opleve øget ensomhed. Muligheden for at deltage som frivillig reduceres, og handicappede vil derfor blive delvist ekskluderet fra samfundet , idet de ej heller kan møde på arbejde i aftener og weekends.

Handicaprådet
Nyborg

From: [redacted]
Sent: 11 October 2023 15:40:42 (UTC +01)
To: [redacted]
Subject: Re: SV: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Høringssvar af det fremtidige regionale rutenet for FynBus fra Faglige seniorers kommunegruppe Nyborg

Som udgangspunkt mener vi at der aldrig kan være muligheder nok for offentlig transport.

Når der alligevel skal spares, er det væsentlig at unge der skal i skole og personer der skal på arbejde prioriteres højt.

Bortfald af lør-søndagsafgange vil være katastrofe for mange, der er trods alt folk der skal på arbejde.

43000 passagerer fra Nyborg kommune bortfalder, så skal kommunen vel også betale mindre?

Generelt vil ændringerne betyde at Nyborg Kommune har en meget stor informationsopgave for at borgere i Nyborg kommune kan serviceres ordentligt, om Plusturer m.m.

Venlig hilsen

Faglige seniorer

Dato: onsdag d. 4. oktober 2023 kl. 11:13 CEST
Emne: SV: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Hej

Jeg vil minde om at vi høringen af det fremtidige regionale rutenet for FynBus. Fristen var 3. oktober. Jeg har mulighed for at modtage høringssvar indtil efterårsferie, og jeg håber I vil svare.

Venlig hilsen

Vejmyndighed



Nyborg
KOMMUNE

Teknik, Miljø og Erhverv, Nørrevoldgade 9, 5800 Nyborg

Hovedadresse: Torvet 1, 5800 Nyborg

E-mail kommune@nyborg.dk | www.nyborg.dk | sikkerpost@nyborg.dk

Tlf. 6333 7000

Når du skriver til kommunen, behandler vi oplysninger om dig. Du kan læse vores privatlivspolitik her: [Privatlivspolitik](#)

Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk/virk.dk



Tænk på miljøet før du printer

Sendt: 12. september 2023 10:03

Emne: Høring af det fremtidige regionale rutenet for FynBus

Jeg har vedhæftet høring materialet for det fremtidige regionale rutenet for FynBus. Der er høringsfrist 3. oktober 2023.

Venlig hilsen

Vejmyndighed



Nyborg
KOMMUNE

Teknik, Miljø og Erhverv, Nørrevoldgade 9, 5800 Nyborg

Hovedadresse: Torvet 1, 5800 Nyborg

E-mail kommune@nyborg.dk | www.nyborg.dk | sikkerpost@nyborg.dk

Tlf. 6333 7000

Når du skriver til kommunen, behandler vi oplysninger om dig. Du kan læse vores privatlivspolitik her: [Privatlivspolitik](#)

Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk/virk.dk



Tænk på miljøet før du printer

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 11. oktober 2023 20:05:48

Kære FynBus,

Jeg skriver for at udtrykke et stort ønske om en busrute mellem Svendborg og SDU campus i Odense. På vegne af det stadig stigende antal unge mennesker med en mellemlang og lang videregående uddannelse, som bor på Sydfyn og ønsker at søge job og videreuddannelse på SDU, ønsker vi os brændende en offentlig busforbindelse.

Med håb om et endnu bedre forbundet Fyn fremover.

Venlig hilsen

Fra: . . .
Til: [NØRRIICHA](#)
Emne: Nedlæggelse af offentlig bustrafik på Fyn
Dato: 22. november 2023 21:45:25

Kunne man måske forestille sig at Fynbus studerede de gode eksempler fra Sverige hvor senest Malmø har været i stand til at øge antallet af passagerer til bustrafikken og mindske antallet af biler? Som jeg læser det kører Malmøs busser med stabile afgangstider og har desuden oprettet pendlerlinjer der følger periferien omkring Malmø og henter folk ind til de mere centrale ruter.

Fynbus operer til syneladende med den modsatte model med centraliserende ruter med udgangspunkt i Odense og endemål i diverse punkter langs kysterne med ringe chance for at ændre på folks trafikvaner...
og mindske biltrafikken på Fyn...

Bh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Hørings svar
Dato: 2. november 2023 19:50:29

Hjælp forældre til unge mennesker!

Os i Tommerup St ser os snart nødsaget til at søge skoler og ungdomsuddannelse i Odense, da det er snart er umuligt at komme mod Assens!

Venskaber dannet på tværs på Vestfyns gymnasium kræver fremadrettet bil eller forældre kørsel.

Allerede i dag skal vi køre fra Stationsbyen til Tommerup for at aflevere eller hente de unge mennesker ved bussen. Tænk, hvis vi fremover skal helt til Verringe. Så kan vi altså lige så godt køre dem resten af vejen til Glamsbjerg!

Det er virkelig en forringelse af service

Hilsen

Til Høringsgruppen / August 2024

Ide og forslag til ændring af køreplan

Det med at nedlægge 832U/864U, det kan jeg høre i bussen at det er det store samtaleemne, da de mener at blive for fordelt frem for andre elever på gymnasiet, da alle de andre bliver kørt til døren og de skal bruge 10 – 15 min. På at går til gymnasiet, jeg forstår godt deres undren, da morgen turen er næste altid helt fuld, så det vil give god mening at den kørte første tur om morgenen 832U tur 4. Og om eftermiddagen på 864U er der lidt med forskel på hvor mange der er med, men den burde køre 864U tur 5, det ville give rigtig god mening at holde dem i drift. Jeg ved ikke hvordan de andre ture ser ud da de køres fra Nyborg.

Ligeså er det med 810U, vi har tidligere haft nedskæringer på ruten fra 3 omgange til 2, ville det så ikke give mening at man kun skære ned med 1 omgang, så det der tilbage er 810U tur 4 – 10 samt 810U tur 12 – 9. da det er de afgangse med største antal passagerer.

Jeg tænkte på om man ikke kunne kikke på 808U tur 6 – 8 og bytte om med noget af det første jeg har skrevet om, da der på 808U tur 6-8 ikke er den store antal pax. Så er der flere med fra både 832U/864U/810U,

Jeg ved at i skal spare og den er jeg med på, bare i ikke spare på de forkerte ruter.

Jeg elsker at køre bus og har en rigtig god kontakt til mine passagerer, jeg føler med dem, når det ikke altid går deres vej ;o(eksempel (kunder der skal til uni bor på Sydlangeland har kørte med os i mere end 10 år og skal lige pludselig bruge noget mere tid og skift for at komme på UNI og sådan er der en del der skal bruge længere tid på at komme på UNI eller GYM.

Tak for at blive hørt og håber på det bedste

.



Fynbus

kommentar@fynbus.dk

11. oktober 2023

Høringssvar – Nyt regionalt rutenet

Udvikling Assens er en erhvervsforening med 375 medlemsvirksomheder på Vestfyn, og efter gennemgang af det fremlagte forslag til ændringer i den regionale busbetjening på Fyn og Langeland, har vi nedenstående bemærkninger:

Selvom det er forståeligt, at FynBus ønsker at optimere driften ved at fokusere på ruter med højere passagerantal, er det grundlæggende helt afgørende, at den kollektive transport i de mindre byer og landdistrikter ikke forringes.

Virksomhedernes udviklingsmuligheder:

En fleksibel, mobil og tilgængelig arbejdsstyrke er af afgørende betydning for erhvervslivets mulighed for stabil drift og løbende udvikling.

Det er et særkende for den fynske erhvervsstruktur, at vi har mange mindre virksomheder, der er beliggende uden for de større byer, og det er selvsagt afgørende, at medarbejdere skal kunne komme til og fra deres arbejdsplads uanset deres bopælsadresse.

Arbejdskraft er en mangelvare, og hvis offentlig transport ikke er fleksibel og tilgængelig, kan det resultere i, at virksomhederne har sværere ved at tiltrække og fastholde medarbejdere. Dette kan føre til driftsforstyrrelser, lavere produktivitet og i sidste ende tab af konkurrenceevne.

Desuden kan begrænset transportadgang skabe en ubalance på arbejdsmarkedet, hvor nogle grupper, især dem uden egen bil, udelukkes fra jobmuligheder.

Vi opfordrer FynBus til at overveje de bredere økonomiske konsekvenser for regionens erhvervsliv, når beslutninger træffes vedrørende den offentlige transportstruktur. At sikre, at arbejdstagere let kan pendle mellem hjem og arbejdsplads, vil bidrage væsentligt til virksomhedernes og dermed regionens økonomiske bæredygtighed.

Transport for børn og unge:

Det er afgørende at sikre, at børn og unge kan komme sikkert og pålideligt til og fra skole og ungdomsuddannelser. Dette gælder særligt i Assens Kommune for betjeningen af campusområdet i Glamsbjerg fra alle dele af kommunen. Uden pålidelig transport kan mange studerende stå over for betydelige barrierer for deres uddannelse, hvilket kan have langvarige konsekvenser for både den enkelte og for samfundet som helhed.

I lyset af disse betragtninger opfordres FynBus til at tage hensyn til de langsigtede sociale og økonomiske konsekvenser af de foreslåede ændringer og genoverveje strategien med henblik på at sikre en mere inkluderende og fleksibel offentlig transport, der tager hensyn til behovene på hele Fyn og ikke kun de områder med højeste passagerantal.

Venlig hilsen

Udvikling Assens

Høringssvar fra ungdomsrådet

Kommentarer til "Fremtidigt regionalt trafiksystem":

- Det er generelt problematisk at offentlig transport bliver dårligere, da det går ud over unges muligheder for at indgå i fællesskaber, hvilket generelt er u hensigtsmæssigt med hensyn til unges trivsel.
- Flextur er for dyrt
- Flextur og plustur dræber alt spontanitet, fordi man skal vide det to timer før
- Når der ikke er et alternativ, bliver man opfordret til at tage en tidligere bus, for at være sikker på at komme hjem – selvom man så går glip af hyggen
- Unge bliver presset til i højere grad at blive kørt af forældre. Det er hverken godt for grøn omstilling eller unges selvstændighed.
- Det er kritisk at der ikke er nogen busser (på pendlerruten) i weekenden.
- Det er kritisk at der ikke er nogen busser (på pendlerruten) efter kl. 17, da det i praksis umuliggør at gå til noget.
- Det ville være at foretrække at hovedruterne ikke blev forbedret på bekostning af de øvrige busser.
- Det er en smertegrænse for hvor meget man kan skære ned på en regionalbus/pendlerrute, før den i praksis er ubrugelig.
- Busserne er allerede så dårlige, så mange unge mennesker ikke prioriterer at tage i skole, hvis de kun har et enkelt modul på skolen, fordi transporten tager uforholdsmæssigt lang tid. Fx bor en gymnasieelev i Ståby og går i skole på Midtfyns Gymnasium i Ringe, og transporten tager 3 timer tur-retur, da det består af bus 111 til Hjallesø, tog til Ringe og gang til gymnasiet. På vej hjem kommer der ofte en halv times ventetid oveni, da undervisning og transporttider ikke altid matcher.
- Lige nu er der ikke ret meget vundet økonomisk ved at tage bus frem for at have egen bil som ung. Hvis busserne bliver dyrere, ryger også det økonomiske incitament, oveni den store forskel i frihed.
- Hvis man som ung allerede har anskaffet en bil, skal der virkelig meget til for at det kan betale sig at gå over til bus igen. Det skal være utroligt nemt og næsten gratis.

Forslag til ændringer:

- Det kunne være fedt, hvis man slet ikke behøvede at tjekke rejseplan, men bare kunne tage en bus lige når man vil, og det nærmest var gratis. Det er drømmen.
- Man burde kunne tage plustur mellem knudepunkter altid, også selvom der ikke indgår videre rejse.
- Det kunne være godt at der var mindst en sen afgang på alle ruter, fx 111, så man kan gå til noget eller have fritidsjob. Den skulle køre en gang mellem 20 og 22. Konkret vil det betyde, at unge mennesker har mulighed for at deltage i foreningsliv, arbejde, indgå i fællesskab osv, som ikke vil kunne lade sig gøre, hvis man altid skal nå hjem før kl. 17.
- Der mangler en natbus, så man kan komme hjem fra byen. Det gør ikke noget, at turen tager håbløst lang tid, bare man slipper for at sove på stationen.
- For nogle af de unge er det for bøvlet at organisere samkørsel gennem en app, og for nogle er det også for akavet at køre med en fremmed. Andre ville gøre det, hvis der er nok tid at spare.
- Hvis man vil have flere til at tage busserne, er de bedste incitamenter at der er mange busser og billige billetter.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar - regionalt rutenet
Dato: 22. november 2023 15:28:25

Mit svar tager udgangspunkt i de ændringer, der ønskes foretaget i Nyborg Kommune.

Nedskæring af busruter i en hvis grad er jo en forståelig konsekvens af dårlig økonomi, men ved at gå til den yderste yderlighed som første løsningsforslag, vidner det mere om en panikløsning. Ved f.eks. at fjerne bustrafikken 100% i weekenderne for de små landsbysamfund i den nordlige del af kommunen, bidrager man for det første til en effektiv afvikling af landsbyerne. Da alternativet til bussen unægteligt for mange vil være en bil, ser man i samme omgang stort på den grønne omstilling, ligesom man ser stort på, at det økonomisk vil slå mange mennesker langt tilbage. Konsekvenserne på den lange bane vil blive omfattende.

Jeg pendler selv hver dag (også i weekender!) på arbejde, og jeg er dermed dybt afhængig af en stabil forbindelse til og fra Nyborg, hvorfra jeg rejser videre med toget. Af denne grund er jeg stor modstander af det fremlagte forslag, hvor man øger trafikken sydpå, men gør et kæmpe indhug på de nordlige ruter, ligesom jeg er modstander af forslaget om flere afgangene uden for myldretid, hvor det arbejdende folk ikke benytter bussen.

Med venlig hilsen

Fra: Ældresagen Odense
Til: [Kommentar](#)
Emne: Til høringsmaterialet
Dato: 30. november 2023 15:32:22

Nedenstående sendes på vegne af bestyrelsen i Ældre Sagen Odense. Jeg er ikke selv medlem af bestyrelsen, men er blevet bedt om at sende denne skrivelse.

Som udgangspunkt er det rigtig godt, at flere busser, vil køre noget oftere. Men hvis der som udgangspunkt er stoppesteder, der bliver nedlagt, er der mange af vores medlemmer, der ikke mere vil kunne benytte busserne. Mange er rigtig dårlig gående og anvender en rollator.

At man påtænker at reducere busserne til kystbyerne i weekenden, er en meget dårlig løsning. Mange af vores medlemmer benytter netop disse busser til familiebesøg og arrangementer og har ikke andre muligheder.

Stoppestedet på Kochsgade ved nr. 23 (ud for Ældre Sagens hus) samt stoppestedet i Toldbodgade ved Seniorhuset, har vi et meget stort ønske om at bibeholde.

Vores medlemmer, som også ved nogle arrangementer benytter Seniorhuset, er i forvejen blevet hårdt ramt, da man nedlagde havnebussen. Kunne der være en mulighed for at få Citybussen til igen at køre forbi Seniorhuset?

Bestyrelsen
Ældre Sagen
Odense



24. oktober 2023

Høringssvar til BORGERHØRING AF NYT REGIONALT RUTENET

Tak for muligheden for at komme med bidrag til fornyelsen af det regionale rutenet for busser.

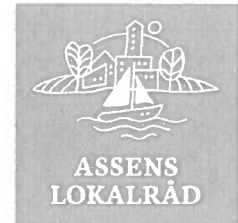
I forhold til FNs verdensmål er verdensmål nr. 9 om at fremme bæredygtig infrastruktur samt verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund centrale for Assens og tilstødende landområder.

I forslaget til "Planstrategi 2023" for Assens Kommune beskrives levende lokalmiljøer som en milepæl i strategien. Stedbundne kvaliteter, attraktive omgivelser og tid til det vigtige er de tre fokusområder, der tages afsæt i. Planstrategien udstikker retningen for den fysiske udvikling af Assens Kommune og understøtter Vision 2030 – Med Vilje og Hjerte.

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.

Assens Lokalråd vil 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 tilkøbes 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. Nogle vil straks indvende, at chaufførlønningen er den samme i en stor som i en lille bus. Men omstillingen skal i gang, når vi ved, at behovet for store busser er voldsomt reduceret i løbet af dagen. De førerløse køretøjer er også på vej.

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



Til
FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Broby, den 3. december 2023

Høringssvar angående beskæring af busforbindelser: "Fremtidigt regionalt trafiksystem"

Vi på Haarby Efterskole og Broby Fri- og Sportsefterskole har med stor beklagelse gjort os bekendt med FynBus' nye "masterplan for kollektiv trafik" med planerne om at beskære yderligere i de regionale busruter på Fyn og særligt planerne for de såkaldte "pendlerruter".

Med planerne om, at pendlerruterne kun skal køre i tidsrummene fra kl. 7-9 og 15-17 på hverdag og slet ikke i weekenderne står vi ansigt til ansigt med alvorlige konsekvenser for lokalsamfundets borgere, virksomheder og ikke mindst for de skoler, som vi repræsenterer i dette høringssvar.

Busforbindelserne er skolernes livsnerve og det gælder både for friskoler og efterskoler. For friskolens vedkommende forsvinder skolens muligheder for at benytte kulturelle og idrætsmæssige tilbud i Odense og Fåborg, hvormed vores tilbud om dannelse af skolebørnene forringes. For efterskolerne, vil det betyde væsentlig ringere evne til at tiltrække nye elever, da deres muligheder for selv at fragte sig til efterskolen søndag aften forsvinder fuldstændig. Hvert år optager Haarby Efterskole 127 elever og Broby Sportsefterskole 150 elever, som ikke kommer fra skolernes nærmiljø. En forespørgsel blandt Broby Sportsefterskoles elever viser, at 90 ud af de 150 elever er afhængige af indimellem at kunne benytte bussen til skolen søndag aften, mens det samme gælder for 73 ud af 127 elever på Haarby Efterskole. Vi forudsiger derfor, at nedlægningen af weekendruterne vil betyde en nedgang i elevtallet med ærgerlige konsekvenser for skolerne som arbejdspladser og virksomheder. I Nr. Broby udgør Broby Fri- og Sportsefterskole byens største arbejdsplads.

Vi er desuden vidner til alvorlige konsekvenser i de små lokalsamfund i Faaborg Midtfyns kommune af denne nedgang i busafgange, som vi har set over årene og som tilsyneladende kun fortsætter.

Der er ifølge høringsmaterialet planer om at tiltrække flere kunder i den kollektive buskørsel. Hvis det er et reelt mål, så er FynBus på vej i den helt gale retning. I jeres figur 4 fremgår det at "Frekvens, dækning" er den primære driver til flere kunder. Vi har nu i årevis i vores område set til, at busruterne år for år er blevet færre og færre. Af erfaring ved vi, lige så vel som jer, at dette igangsætter en adfærdsmekanisme, hvor det at tage bussen hen ad vejen end ikke længere tages i betragtning som en mulighed, når man planlægger sin færden, fordi erfaringen efterhånden siger, at der sandsynligvis alligevel ikke er en passende afgang at få. Det er en nedadgående spiral, hvor færre afgange bliver selvforstærkende og medfører endnu færre kunder. Skal den kollektive transport sikres fremgang – som det erklærede mål jo er – så skal man kunne regne med, at der er busafgange at få = "frekvens og dækning"!

I høringsmaterialet fremgår det desuden, at Region Syddanmarks forventning til FynBus er: "At betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet" og "At betjeningen sker ud fra et princip om få stop – hurtigt frem." Her oplever vi, at FynBus ikke længere lever op til sin forpligtelse overfor regionen. Som et eksempel kan gives – igen baseret på egen erfaring – at hvis man som ungt menneske bor i Brobyværk og skal møde ind på sin ungdomsuddannelse i Odense kl. 8.15, med et buskift på Odense Banegård, så skal man med bus kl. 6.13. Altså mere end to timer inden mødetid. Det samme gælder hjemturen. Så man må altså forvente over 4 timers pendling dagligt. Det mener vi på ingen måde lever op til at "betjene uddannelsessøgende" med "et princip om få stop – hurtigt frem." En fremtid, hvor det derudover slet ikke er en mulighed for et ungt menneske at få

besøg af skolekammerater eller komme hjemmefra og møde andre unge i weekender, betyder social isolation af lokalsamfundenes ungdom.

Konsekvensen er, at lokale forældre til unge mennesker må overveje fraflytning fra området for at opretholde et rimeligt og afbalanceret liv, hvor transporttid ikke overtager en urimelig andel af tiden og hvor socialliv kan opretholdes.

Som det nok kan læses, er det med dyb frustration, at vi sender jer dette høringsvar. Vi håber at blive hørt.

Med venlig hilsen,

Broby Fri- og Sportsefterskoles bestyrelse & ledelse

Haarby Efterskoles bestyrelse & ledelse

Høringssvar vedr. nedskæring i busruter

På vegne af borgerne i Nr. Broby og andre berørte, har Nr. Broby Lokalråd udarbejdet følgende høringssvar.

En nedskæring i busruterne til og fra Nr. Broby vil have en stor og betydelig påvirkning af dagligdagen for byens borgere.

Det er for flere den eneste mulighed for at komme til og fra Nr. Broby, både i forhold til arbejde og i forhold til skole/socialt liv og fritidsaktiviteter.

Mange unge mennesker tager bussen for at kunne opretholde sociale relationer til både venner og familie og for at kunne deltage i fritidsaktiviteter og vil blive afskåret fra dette, hvis ikke de kan bruge offentlig transport.

Nr. Broby vil blive endnu mere afskåret og det vil potentielt kunne have betydning for, om ny tilflyttere fravælger at flytte til Nr. Broby, da det at bosætte sig her vil betyde at man skal have 2 biler og skal pålægges yderligere transport i forhold til at hente og bringe børn til og fra aktiviteter.

Det ramte allerede hårdt da der blev skåret i busruterne sidste gang, da det indskrænkede mulighederne for at kunne komme til – og fra Nr. Broby i aftentimerne både i hverdag og weekender. Med udsigt til at der bliver skåret mere og busserne helt fjernes i weekenderne, er der mange der bliver stavnsbundet til byen, hvilket ikke er attraktivt for et bysamfund som det vi har i Nr. Broby.

Muligheden for Flextrafik er ikke udbygget nok, da det ikke giver samme mulighed som med bussen – her tænkes der især på transport mellem forskellige zoner. Derudover er kendskabet til Flextrafik og de muligheder der er der, meget begrænsede, da det ikke er et kendskab der er bredt udbredt.

Mvh. Nr. Broby Lokalråd

Herunder fremgår et udpluk af de tilbagemeldinger folk er kommet med:

For at forstå mit perspektiv vil jeg gerne lige præsentere mig selv kort. Mit navn er [redacted] Jeg er 21 år gammel og [redacted] y. Igennem mine ungdomsår havde jeg fritidsinteresser i Haarby og var derfor dybt afhængig af bus 110. Den skuffede på nogle parametre og i 2019 lavede jeg to indslag i samarbejde med TV2 omkring at jeg måtte vente halvanden time efter hver undervisning i Haarby for at komme sølle 10 km til Broby om aftenen.

Dem som bliver hårdest ramt er de unge som ikke kan komme nogen steder. Når de unge skal på ungdomsuddannelse, kommer dem fra vores område enten til Faaborg eller til Glamsbjerg.

De kunne vælge et gymnasium i Odense men det centrale fordelingsudvalg sender dem tilbage til et af de førnævnte gymnasier.

Det hænger ikke sammen med busruterne. Derudover bliver de unge stavnsbundet hjemme og har ikke mulighed for at gå til sport eller anden aktivitet med deres skolekammerater, for de kan ikke komme hjem fra skole, hvis de deltager i aktivitet som går ud over normal skoletid.

Jeg afholder mig fra at skrive om den betydning det har på hele samfundet, med polarisering i byerne, med de problemer det medfører og affolkningen på landet og udelte konsekvenser af det.

Det var lige en hurtig morgen kommentar 😊

Håber at I kan bruge noget af det 😊

Jeg står selvfølgelig til rådighed, hvis I ønsker at få uddybet noget eller der er noget som ikke er forståeligt

Jeg kunne se, at I gerne ville have forskellige holdninger vedrørende den mulige nedskæring af busruterne 110/111, så her får I min:

Jeg synes det er for dårligt! Det gør at mange af de små lokalsamfund nærmest kommer til at uddø, da mange, specielt unge mennesker, er praktisk talt afhængige af busserne. Bus 111 gør for eksempel, at unge, der bor i Broby kan gå på enten gymnasiet eller i grundskole inde i Faaborg. Den gør, at skoleklasser, der skal på klassetur, i biografen eller noget helt tredje, kan komme til Faaborg eller Odense. Jeg tager selv 111 ind på Øhavsskolen hver morgen, jeg tager 111 til Odense hver uge for, at jeg kan være en del af mit ungdomsparti, så en reduktion af køretiderne ville have fatale konsekvenser for mig og mine jævnaldrende.

Jeg er med på, at man gerne vil spare penge, men det hjælper ikke, hvis det gør, at folk ikke flytter til de små byer, og lokalsamfundene uddør!

Rute 110-111 er et meget vigtigt bindeled fra Nr. Broby til Odense og Assens/Faaborg. Uden den forringede forholdene for beboerne i byen mærkbart.

Siden da er det gået mere og mere ned af bakke. Når jeg fik tidligere fri fra skole, så var det fordi jeg vil være hurtigere hjemme fra skole ved at gå de 9,5 km end at vente og tage bussen. Det resulterede i at de fleste af mine klassekammerater anskaffede sig biler og brugte det som deres primære transportmiddel. Det er ærgerligt og klimaskadende at Fynbus skærer tiltrækkeligt ned så vi unge ikke længere får gavn af den kollektive trafik.

Nu er jeg flyttet til Odense og er derfor mere end nogensinde afhængig af at busserne kører og kan fragte mig fra A-B på de pågældende tidspunkter det er nødvendigt.

Ved at skære yderligere i rutenettet fratager det mig muligheden og fleksibiliteten at besøge mine forældre og venner i weekend og gør det fuldstændigt umuligt for mig at komme hjem til teaterundervisning tirsdag aften og til og fra øveweekenderne. Jeg føler mig svigtet af den kollektive trafik og synes det har sin ret at forlange mere og bedre.

Jeg ved at der på visse afgang ikke er passagergrundlag for at en hel bus kører rundt, men derfor kan man stadig ikke negligere både ildsjæle der arbejder efter skole og derfor ikke har mulighed for at komme hjem fordi uddannelsesbusserne er for snævre, dem der har en fritidsinteresser de brænder for og den der går en forskel for kommunen med frivilligt arbejde.

Prioriter ungdommen og bevar busserne!

Det er i min optik en kæmpe falliterklæring at nedlægge busruter i landdistrikter. Det giver ingen mening, tværtimod skal vi udbygge! Så busserne kører væsentlig flere gange i timen til både Assens, Faaborg og Odense. Så vi kan stoppe og give privatbilismen en kæmpe konkurrent!

Som det ser ud med forslaget, er der intet alternativ. Stram venligst op.

Her er et indlæg/kommentar til høringssvaret om Busruterne eller mangel på samme. Det er en meget snæver og gammeldags holdning til arbejdstid, der bliver lagt for dagen, når Fynbusplanlægger med at pendlere kun tager afsted mellem 6-9 og kommer hjem mellem 14-17
Hvad med dem som står i forretning, eller dem som har aftenarbejde.

... r til 2 teenagere, der flittigt bruger ruten med deres venner. Jeg bruger den også lejlighedsvis selv. Det vil være et kæmpe tab, hvis den blev nedlagt.

Det er en katastrofe for vores by og kontakt ud ad til. Jeg er meget ked af det

Det bliver nærmest umuligt at bo i Nr. Broby uden at kunne køre bil. Og for vores vedkommende umuligt at få besøg af vores børn som ikke har bil. Vi har desuden en del af de ældste børn der tager bussen til badminton - og vil blive afhængige af at forældre kan hente og bringe.

Jeg har en ansat i salonen og hun har ikke bil, så hun har ikke mulighed for at komme på arbejde når de nedlægges.

Jeg vil også være ked af det hvis de nedlægger de 2 ruter så kan jeg ikke komme på job og andre steder udenbys.

Det er ikke fedt for dem der er Tilflyttere i har ingen og trække på ☹
Jeg har bil, men kan ikke overskue og køre bil i Odense.
Så hvis jeg skal noget i Odense, tager jeg bus.... Og jeg bor så i Allerup, hvor den i forvejen ikke køre særlig tit.

De skærer os mere og mere fra omverdenen. Vi hører snart til udkantsdanmark.

Det er skidt at skrue for meget ned på busruterne.

Hvad fanden er det for noget lort! Hvis de gør det, så græder jeg.

FYNBUS

HØRINGSSVAR FRA SKOLEBESTYRELSEN VED PETER WILLEMOESSKOLEN VEDRØRENDE FORSLAG TIL NYT REGIONALT BUSNET.

I forbindelse med høring om regionalt busnet ønsker skolebestyrelsen ved Peter Willemoesskolen at gøre indsigelse.

Vi antager at forslaget kommer til at ramme mange af områdets unge og dermed den målgruppe, der berører Peter Willemoesskolens nuværende, fremtidige og tidligere elever. Samtidig vil forslaget kunne forringe fremtidsudsigterne for, at praktikanter vælger vores skole som uddannelsessted.

Hvis forslaget gennemføres, vil det derudover også få stor indflydelse på skolens muligheder for at rekruttere arbejdskraft fra f.eks. Aarup, Vissenbjerg og Odense.

- I det fremlagte forslag ser vi at det igen er udkantsområderne, som rammes hårdt med store serviceforringelser for borgerne til følge. Det kan synes paradoksalt at nedprioritere områder, der tværtimod har behov for en styrket infrastruktur.

Vi ønsker, at Fynbus og Region Syddanmark retter opmærksomhed mod, at det ikke kun er transport til og fra ungdomsuddannelserne der er behov for. Det er væsentligt i denne sammenhæng, at man også tænker på de unges liv i et helhedsperspektiv. Stærke relationer opbygges og afvikles ofte uden for almindelig mødetid på ungdomsuddannelserne og hos kammeraterne. Mange uddannelses tilbud ligger i Odense og hvis de unge skal fastholdes i uddannelserne, så er besparelser på busruter ikke optimalt, men derimod en barriere. I en tid, hvor de unges trivsel netop sættes i højsædet, er det problematisk, hvis manglende busdrift reelt gør at de unge ikke kan deltage i de fællesskaber, der har tilknytning til uddannelserne.

Mulighederne for at deltage i fritidsaktiviteter og finde fritidsjob rundt omkring i kommunen og regionen vil samtidig udfordres og forringes. Dette ser vi allerede eksempler på, hvor de unge i bestemte tidsrum ikke har mulighed for at byde ind med vagter på arbejdspladsen. I en tid hvor der råbes op om, at alle skal bidrage og arbejde mere og hvor tilbud er spredt rundt omkring i kommunen, mister vi her en sammenhæng. De unges muligheder for at bevæge sig f.eks. direkte fra Assens til Aarup og Vissenbjerg findes ikke og vi opfordrer derfor til, at man tænker dette faktum ind i de fremtidige planer.

Det er samtidig bekymrende at besparelserne kan være med til at initiere en negativ social ulighed, hvor uddannelsesmulighederne efterhånden kun bliver for de velstillede, der kan stille bil til rådighed for deres børn. Set i et klimaperspektiv virker det også til at Fynbus og Region Syddanmark er på afveje, når man tænker på planerne om at omkostningsreducere. Det fremlagte besparelsesforslag vil på den lange bane kun føre til mere privatbilisme og dermed endnu flere biler på vejene. Både klimaet og Danmarks ungdom har brug for, at der tænkes visionært og investeres i fremtiden. I stedet virker det desværre til, at man er i gang med at udhule mulighederne og skabe isolation til omverdenen.

Udkantsområderne fortjener at kunne bidrage og være med til at skabe liv og nye muligheder. Byen har brug for de unge både nu og i fremtiden. Fra skolebestyrelsens side vil vi derfor opfordre til, at Fynbus og Region Syddanmark tager besparelsesforslaget af bordet og optimerer driften på anden vis.

På vegne af skolebestyrelsen ved Peter Willemoesskolen,

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Søndag aften..
Dato: 19. september 2023 16:21:54

Jeg blev røstet.. Jeg bor i .., jeg skulle hjem fra min lillebror i KBH. søndag aften, og fandt ud af, at bussen hjem til mig, kun kører hver anden time.. Øv - hvor blev jeg skuffet, og fik lyst til at flytte igen...

Skuffede hilsner fra

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: nyt rutenet
Dato: 8. september 2023 05:12:27

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Jeg bor i Nr Broby, og kan sagtens forstå reduceringer i busdriften.

Lige nu har vi til hverdag både linie 110 og linie 111, disse vil begge blive reduceret, forståeligt nok.

Men at fjerne begge linier med 100% i weekender, er for mig og mange andre fuldstændig uforståeligt og uacceptabelt.

Det betyder jo for rigtig mange mennesker, at fra fredag til mandag morgen, vil der i princippet være , nul mulighed for at komme til f.eks Odense-Fåborg eller Assens.

Det må være muligt i weekenderne at bevare 1 formiddags samt 1 eftermiddags samt 1 aftenafgang i begge retninger på begge linier.

Mvh



Fynbus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Dato: 22. november 2023
Sagsnr.: 2022-010114-77

Høringsvar på "Fremtidigt regionalt rutenet"

Middelfart Kommune har i forbindelse med fremsendelsen af materiale på "Fremtidigt regionalt rutenet" fra FynBus, behandlet udkastet i Teknisk udvalg den 10. oktober 2023 og efterfølgende gennemført en høring ved relevante parter. De indkomne høringssvar er blevet behandlet på Teknisk udvalg den 12. december 2023.

Af de indkomne høringssvar fremgår det blandt andet, at

- det findes ærgerligt det er nødvendigt at nedlægge ruter. Det fremmer ikke væksten af passagerer og kan skabe negativ vækst.
- der er brug for et stabilt rutenet med mange afgang og få skift.
- mange unge er afhængig af Plustur/Flexstur for at komme til en uddannelsesrute. Det kan blive en barriere for nogle unge, når de skal tage en ungdomsuddannelse.
- der er en generel bekymring for nedprioritering af offentlig transport i landzonen.
- der udtrykkes dyb bekymring for forslaget til at nedlægges afgang på uddannelsesruterne der betjener Fjelsted Harndrup området. Det er eneste mulighed for at komme til ungdomsuddannelser i Middelfart og Erritsø.
- der gennem årene er sket en besparelse på den kollektive trafik og en fjernelse af de planlagte ruter, vil betyde en yderligere begrænsning af mobiliteten.
- den kollektive trafik bør fremmes så der tænkes grønt og reduceres CO2 i forhold til klimaforandringerne. En nedlæggelse kan betyde en øget privatbilisme.
- den Kollektive transport også er afgørende for lokaløkonomien. Den gør det muligt for borgere at pendle til arbejde og uddannelse samt tilgå lokale virksomheder.
- det specielt ses som en stor ulempe, at fjerne afgang 17.07 fra Vissenbjerg og afgang 05.52 fra Middelfart Station, da de forventes af stor vigtighed for den udvikling der er i gang omkring Grønnemose.
- nedlæggelse af ture hænger dårligt sammen med FynBus´ fokus på "skaffe flere kunder", når der af materialet fremgår, "at kollektiv transport skal med ture udgøre et reelt valg"
- Plustur og flexstur ikke ses et reelt tilbud til kunderne og det bør gentænkes

Teknisk Udvalg finder det også bekymrende, at der er lagt op til en reduktion i antal afgang på de berørte ruter og hvad det kan medfører, men har samtidig forståelse for Region Syd-danmarks økonomiske ramme.

Med baggrund i den udvikling der er sket for den kollektive trafik i de senere år, bør FynBus ændre fokus fra at være et trafiksselskab til at være et mobilitetsselskab.

Hvis det skal lykkes med at få flere i busserne, vil det kræve at der indtænkes mobilitet i flere former. Det vil desuden være en vigtig pointe, at tiltagene skal tage udgangspunkt i det bor-

gernær, altså i et udefra og ind perspektiv: hvad skal der til for at få flere af målgrupperne til at benytte tilbuddene.

Middelfart Kommune indgår gerne i en konstruktiv dialog omkring dette, i forbindelse med, at byrådet for budget 2024 har besluttet, at der skal ses nærmere på den kollektive trafik og mobilitet i Middelfart Kommune.

Venlig hilsen

Formand for Teknisk udvalg

Direktør for Teknik- og miljøforvaltningen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus fra højby Odense s.
Dato: 2. oktober 2023 21:13:12

Lad være med at fjerne flere busser. Bor i Odense s med 5 km til letbanenettet. Først bliver det skåeyøt busser af så de køre 1 gang i timen. Og nu vil i skære yderligere 33 %. Helt ærligt. I vil have flere til at bruge letbane systemet men i skærene busserne. Der blev skrevet i ugeavisen at man ville skære i busserne i letbefolket områder i Odense. Men Odense s vokser. Det er mangel på boligere herude og der bliver bygget. I forvejen. Hvad er meningen at i begrænser folk mere og mere.

Hvis vi skal kunne komme ud til letbanen og benytte den. Så hjælper det ikke noget og skære i busserne. Flere i højby finder alternativer de ikke har råd til da busserne køre mere og mere elendig. Det er blevet svære tidsmæssigt og nå på arbejde. En bus køre kl 7.07, 7.15 og 7.54. Det er helt helt i hampen. Hvorfor får man ikke lavet så det passer bedre. Der er også børn der går på hjallese skolen. De skal enten sidde 1 time og vente på skolen eller komme for sent. Det burde kunne lade sig gøre og tænke mere praktisk. Det gamle busnet fungerer. Også med tider.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nedlægning af busruter
Dato: 4. oktober 2023 16:29:15

Som bosiddende tæt på Nr.Broby, er jeg rigtig ked af, at rute 110 og 111 omdannes til pendlerruter. Det fratager os muligheden for en Odense tur uden bil i weekenden eller om aftenen. Letbanen har gjort det besværligt at køre ind til centrum, parkeringsafgifterne skal stige markant, og visse biltyper må ikke længere køre til bymidten. Med vores børn bosiddende i København, vil vi også være nød til at afhente dem i Odense, når de ankommer eller skal hjem med tog i weekenden. Alt i alt vil det give mere biltrafik i centrum, hvilket vel er det man arbejder henimod at mindske.

Er der tænkt i besparelser ved at køre i mindre busser og færre afgange? Ved at have enkelte afgange i weekenden åbnes der trods alt en mulighed for at komme frem og tilbage, hvis man ikke har bil.

M.v.h.

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vedr. høring busdrift
Dato: 12. september 2023 14:14:59

Kommentarer til evt. omlægning af regionale ruter:

Ruterne 110 og 111 har allerede været udsat for en kraftig reduktion. I kalder det "pendlerruter" og mener, at så er det nok at sikre busdrift 7-17. Men vi pendlere er altså andet end uddannelsessøgende. Vi er nogle, der har et "voksenjob", men både tænker på økonomi og miljø, og derfor gerne vil benytte (og støtte) offentlig trafik, men det bliver sværere og sværere.

Pendlere er også os, der arbejder om aftenen og i weekender.

Derfor håber jeg, at de to ruter ikke bliver udsat for yderligere besparelser - derimod ser vi gerne flere aftenafgange genindført.

Med venlig hilsen '

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Kommentar til høringssvar
Dato: 3. oktober 2023 08:37:11

I alt 101.000 passagerer med relation til Faaborg-Midtfyn Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 72.000 passagerer helt at bortfalde.

Som pendler bosat i Faaborg-Midtfyn Kommune er det rystende at læse denne linje. Jeg arbejder i Odense og er helt afhængig af at kunne benytte ruterne 110/111 for at komme på arbejde. (pga. skiftende arbejdstider også aften og weekend) Med redueringen i januar blev det allerede svært at få arbejdstiderne til at gå op, og jeg må sige nej til aftenarbejde, da den sidste bus går fra Odense 20.25.

Jeg synes man helt glemmer os pendlere i denne besparelse. Der er primært fokus på studerende og ældre, men vi er også en stor andel på arbejdsmarkedet, der har behov for et ordentligt rutenet, med et fornuftigt antal af afgang (og ikke alle arbejder 8-16) Der er også en tendens til, at man helt glemmer den grønne omstilling, klimapolitik og en ordentlig infrastruktur, når det handler om økonomi.

Husk vi er mange, der er afhængige af en fornuftig busdrift, og hvis I vil have flere over i den offentlige trafik, så handler det om at gøre det mere attraktivt- ikke det modsatte.

Så bevar 110/111 som et minimum med de afgang, der er nu !

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar omkring det nye busnet
Dato: 15. november 2023 01:05:43

Jeg kan forstå, at Fynbus ønsker at spare / nedgradere rute 110/111 til en pendlerrute, samtidigt med at Odense kommune ønsker at spare linje 35 væk mellem Hjallesø St. og Skt.Klemens.

Kigger man på tallene for påstigere i 2022, så ligger tallene ifølge Fynbus på 10.400 påstigere ved Skt.Klemens Skolen, og det gælder alene for regionalruterne 110/111. For begge ruter ligger stoppestedet "Skt.Klemens Skole" på top 5 over de mest benyttede stoppesteder. Hvor mange der benytter bybussen kender jeg ikke til. I øjeblikket er der desuden op til 5 afgangene i timen fordelt mellem bybus og regionalruterne, det må uden lige betyde at der er et kundegrundlag for at opretholde en form for bustrafik hertil.

Det vil være et kæmpe problem, hvis der slet ikke findes busser i Skt.Klemens. Det er et mangfoldigt område med over 3000 indbyggere samt en skole med over 400 elever. Skolen blev endda i sin tid reddet fra lukning, da der blev byudviklet i området omkring skolen.

Jeg foreslår at ruten deles op således at den kører Hjallesø St og ad nuværende ruteforløb til endestationen i Skt.Klemens, og derfra videre ad Stenløsevej til Fangel Bygade, hvor der kan vendes ved forsamlingshuset. En sådan rundtur kan gøres på 30 minutter ifølge nuværende køreplaner. Det betyder også at borgere i Fangel får mulighed for at komme til Skt.Klemens og foretage diverse indkøb, da der ikke er indkøbsmuligheder i Fangel.

I mit forslag nedlægges nuværende linje 35 mellem OBC og Hjallesø St., og i stedet kan nuværende linje 85 til Højby overtage den del af strækningen, hvilket efterlader rute 141 alene på Dalumvej, men som i det nye busnet får flere afgangene og i dag deler en del af ruteforløbet med linje 85.

Det må alt andet lige frigive nogle køreplanstimer uden at det går ud over et stort område som Skt.Klemens, som altså står til at blive et af de største beboede områder i Odense kommune uden ordentlige busforbindelser.

Jeg er selv opvokset i Skt.Klemens og boede der i 18 år - frem til 2009. Jeg har stadig et behov for at besøge blandt andet Stenløse Kirke. Dengang var der hverken en Netto eller butikstov, alle disse tiltag er kommet op gennem 2010'erne, og som gør, at Skt.Klemens er blevet et mere attraktivt område for især børnefamilier.

Jeg håber at mit forslag bliver taget med til overvejelse.

Med venlig hilsen / Best regards

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vedr. besparelse
Dato: 23. november 2023 18:03:51

Hej Fynbus

Please ikke spar på rute 110, der er min livline til Odense, hvor jeg arbejder i butik, og har både vagter til kl. 19 på hverdage og til kl. 15 nogle lørdage. Jeg har ikke andre muligheder for at komme på arbejde :-)

Jeg savner også aftenafgangene, håber de kunne blive genindført.

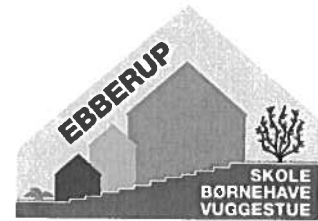
Venlig hilsen fra

Fra: —
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nedlæggelse af busrute 110 i weekenden
Dato: 22. september 2023 17:07:12

I glemmer helt at der er unge mennesker i Assens kommune der tager på uddannelse i Odense, og i weekenden er de afhængig af busserne for at være sociale. Haarby/Ebberup bliver jo total isoleret fra deres kammerater. De kan hellere ikke gå på café med deres kammerater efter skole af frygt for ikke at kunne hjem om aften. Så kan forældre jo ikke lave andet end at køre frem og tilbage; det kan jeg godt lære de unge at være selvstændige og uafhængig. Og det er hellere ikke med til at mindske co2en.

Det er sgu en ommer

Sendt fra min telefon



26.sept. 2023

Høringsbrev vedr. forslag til nyt regionalt busnet

Vi har på bestyrelsesmøde d.25. september drøftet forslaget til nyt regionalt busnet.

På vegne af børn og unge i Assens Kommune kan det vække bekymring, når der reduceres i rutenettet.

I forvejen er mulighederne for offentlig transport begrænset, når man skal færdes internt i kommunen eller ud af kommunen – f.eks. mod Odense eller Middelfart.

Hvis man har et ønske om, at der skal være øget bosætning i kommunen, så understøtter det ikke, at familier vælger vores område til, hvis der ikke er bevægelsesfrihed via offentlig transport. Endnu engang skævvrides vilkårene mellem land og by.

Særligt i vores område, er det bekymrende at betjeningen af strækningen Assens – Haarby – Odense reduceres. Det rammer i hverdagen mulighederne for vores skole- og daginstitutionsbørn ift udflugter ud af huset. I weekenderne reduceres denne rute med 100%, hvilket begrænser børn og unge ift fritidsliv, at der slet ikke længere vil være en bus på den strækning.

Fællesbestyrelsen i Ebberup foreslår derudover, at priserne sættes ned, så det bliver mere attraktivt at bruge rutenettet.

På vegne af Fællesbestyrelsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Kommentar til det nye regionale busnet. Høringssvar
Dato: 4. december 2023 22:12:53

Til Fynbus.

Det er med virkeligt stort vemod og beklagelse, at jeg erfarer, at Fynbus har fremlagt planer om nedskæring på Rute 111 og rute 110. Derfor dette høringssvar, som højst sandsynligt ikke får de ansvarlige til at ændre politikken på busområdet, men som skal udtrykke min ærgrelse og frustration for udviklingen/afviklingen af den kollektive trafik i mit lokalområde, såvel som på andre nedskæringsramte områder på Fyn.

Jeg har altid talt den kollektive trafik op og været en glad og tilfreds kunde m.h.t. den service, der hidtil har været til rådighed i mit lokalområde i

Jeg har med stor fordel og til gavn for klima og miljø benyttet mig af bussen på vej til ærinder i Odense, Faaborg og Assens det være sig hospitalsbehandling, kulturtilbud eller møder i området.

Dette vil fremover blive meget begrænset i tilgængelighed, når aftenture og weekendture er en saga blot.

At bo på landet bliver en dødsspiral for beboere og tilflyttere såvel børn, unge og ældre, der vil gøre brug af indkøbsmuligheder, servicetilbud og teater- og sportsarrangementer af diverse art.

Med muligheden for at medtage cyklen i bussen er mange byture foretaget nemt og bekvemt uden forurenings- og parkeringsproblemer.

Særligt lørdage har været egnet til at tage børnebørn med på museumsbesøg og deslige.

Det vil i den grad være et afsavn af rang.

Det er meget trist, at betjeningen af landdistrikter er blevet ofret til fordel for fokuseringen på bytrafikken. At den negative udvikling er accelereret efter kommunalreformen er et faktum.

Med henblik på klimaforandringer bør samfundet herunder Fynbus' bestyrelse tage de nødvendige forholdsregler og prioritere den kollektive trafik, gerne med konkurrencedygtige priser, der vil gøre privatbilismen til et mindre gunstigt alternativ.

Det bliver en trist dag, hvor Fynbus ikke længere varetager transporten i mit lokalområde i Ståby ved Nørre Broby.

Dette er et hjertesuk fra en Fynbus-fan og bruger.
Længe leve Fynbus - eller æret være dens minde!!!

Fra: .
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 110
Dato: 30. oktober 2023 21:13:19

Hvordan skal man som bruger af kollektiv trafik besøge sin familie når man vil fjerne bussen i weekenden? Det drejer sig om rute 110 som kører til nr Broby og ebberup.
Hilsen |

Fra: ..
Til: Kommentar
Emne: Høring for rute 110
Dato: 4. oktober 2023 09:56:29

Hej Fynbus

Syntes godt nok det for dårlig at der bliver fjernet yderligere flere ruter fra 110, Der klages over at de unge mennesker ikke tager på erhvervsuddannelser og tager offentlig trafik, men I gør det godt nok ikke nemt for dem, min søn går nu på kold College i Odense og han har kun uddannelsesbussen om morgenen og ellers har han kun mulighed for at tage 110 hjem og i forvejen venter han 4 dage om ugen mellem 1 time til 5-6 kvarter på at komme hjem igen, det gør det godt nok ikke nemt for de unge i yderområderne og tage den offentlige trafik og få dem til at vælge uddannelser der ikke er lige inden for rækkevidde, jeg vil faktisk sige der skal sættes flere busser ind og ikke færre

Problemet er jo også ind imellem om morgenen, hvis han en dag skal møde senere, så der godt nok heller ikke mange muligheder, som fx. I mandags hvor han skulle først skulle møde kl. 10, måtte han tage en bus, så han var i skole kl. ca. 9 altså en hel time før han skulle møde, igen 1 time

Mvh.

Sendt fra [Outlook til iOS](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 3. oktober 2023 22:59:29

Kære Fynbus.

Hermed mit svar på det nye forslag til et regionalt rutenet.

Som ung i Assens kommune, og studerende i Odense kommune er det alt afgørende at jeg kan tage bus 110 på fleksible tidspunkter, da det er den eneste der går fra min by, og hvis jeg skal kunne lave noget, uden fra min egen by, er jeg nødt til at tage den ene bus jeg nu kan, for at gøre det. Det begrænser vores muligheder og oplevelser, at I tager vores busruter fra os! Jeg forstår ikke hvorfor man fjerner alle ruter fra os, herude, når der går så mange inde i bare Odense f.eks, flere gange i timen. I forvejen har vi kun busser der går højst 1 gang i timen, og oftere hver 2. Time.

Jeg synes det er enormt ærgerligt, at I tager vores mulighed for at kunne komme ud og opleve og nyde vores ungdom fra os. Det er svært at være ung, når vi ikke engang kan tage bussen, hjem fra byen. Det ikke alle unge, der har forældre der kan køre dem eller hente alle vegne, og slet ikke efter f.eks. En bytur i Odense. Jeg synes at I i forvejen har strammet den, ved at vælge at fjerne vores aftenruter, og natbusser.

Jeg håber I vil tænke på os unge, for I har jo også engang selv været unge..

Venlig hilsen !

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 27. november 2023 15:28:05

Der kommer ikke flere passagerer ved at fjerne en eller flere afgang. Det er udbredt opfattelse i politiker kredse at ved at formindske får vi mere ud af det. Hvis der skal komme flere passagerer, skal der være flere afgang og ikke færre. Er det planen at vi alle skal flytte ind til Odense, det bliver ikke nemt at bo på landet, uden bil, henvist til offentlig transport, som ikke findes.

Og i weekenden kan vi sidde herhjemme uden at kunne deltage i nogen former for kulturelle tiltag.

Forslaget er hul i hovedet og uigennemtænkt. Det er en ommer.

Med venlig hilsen

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 111
Dato: 12. september 2023 08:11:49

Det jeg forventer for rute 111 er at den fortsat bliver ved med at køre igennem Allested-Vejle, ned mod Østergade. Dette ville være fantastisk, fordi 111 er den eneste bus som kommer i nærheden af,

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Busrute mellem Haarby og Odense
Dato: 27. september 2023 19:29:20

Til Fynbus,

Jeg er pendler mellem Haarby og Odense og ville rigtig gerne af hensyn til miljøet tage bussen i stedet for bilen, som jeg gør i dag,

Årsagen er udelukkende den tid det tager hver vej.

- Med bussen tager det 1 time og 5 min hver vej, hvor jeg kan køre samme rute på 35-40 min i dag i bil.
- Dvs incl. gang til og fra bussen skal jeg bruge dobbelt så lang tid = 1time og 20 min. længere til transport om dagen, hvis jeg skal tage bussen.

Jeg ville ønske, der var hurtig busser i pendler tiden, som I planlægger mellem Assens og Odense, så jeg måske kun skulle bruge 10 min mere hver vej.

Yderligere planlægger I at reducere antallet af busafgange til Haarby generelt, hvilket vil få katastrofale følger for bosætningen i byen.

En af de væsentligste parametre for bosætning er, om der er gode kollektive trafikforbindelser. Specielt hvis man har børn, der skal transporteres rundt i kommunen eller unge der skal i byen i Odense.

Jeg har for et par år siden haft en teenager, som var flittig bruger af natbusserne. Ifølge hende var de altid helt fyldte og deres eneste mulighed for hjemtransport fra Odense.

Nu er de pludselig slettet med begrundelsen nedskæringer af ruter der ikke var passagerer til! Det kunne vi godt tænke os at se noget dokumentation på.

Skal forældre nu køre 30 km hver vej for at hente deres unge midt om natten i Odense - eller lade dem sidde og vente på bussen til kl. 6 om morgenen? Hvilket er ekstremt utrygt for både forældre og de unge.

Jeg håber virkelig I tager jeres ansvar alvorligt om at sikre gode kollektive transportmuligheder for alle i kommunen, - som regeringen i øvrigt også lægger op til - af hensyn til miljøet. Dette oplæg I kommer med går desværre i den helt forkerte retning.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Høringssvar
Dato: 28. september 2023 15:41:06

Det er for dårligt at i nedlægger bussen mellem Assens og Aarup. Den eneste mulighed for at komme frem og tilbage mellem de to byer, Uden at skal have en Mega lang rejsetid.
Mvh

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 130 og 131 kommentar til høringsvar
Dato: 4. oktober 2023 22:35:46

Hej Fynbus

Det vil da være en katastrofe at nedlægge eller nedskære Rute 130 og 131, både for os i lokalsamfundet, men da for hele samfundet generelt, der vil komme flere biler ud at køre, vi vil få svært ved at sælge vores huse, da de unge mennesker ikke kan komme til og fra uddannelse, de ældre kan ikke få handlet, ja kort sagt, det vil ødelægge de små lokalsamfund.

Mvh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til:
Cc:
Emne: VS: Forslag til nyt regionalt busnet
Dato: 17. oktober 2023 17:12:19
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Hej Morten

Vil du sikre denne lægges i docunote sammen med de andre høringsvar.

Vh,

Fra:
Sendt: 17. oktober 2023 17:11
Til:
Emne: VS: Forslag til nyt regionalt busnet

Kære

Tak for din mail.

Der er ikke afklaret hvilke konkrete afgange, der vil betjene Tommerup, men på hverdage i tidsrummet kl. 6-9 og kl. 14-17 vil der som udgangspunkt køre 1 afgang i timen, mens der på de andre tidspunkter vil køre en afgang omkring Tommerup hver anden time.

Det er så konkret vi kan oplyse det på nuværende tidspunkt. Da FynBus' bestyrelse først tager endelig beslutning om det fremtidige net på mødet 19. januar 2024. Først herefter udarbejdes de endelige køreplaner som forventes at ligge klar senest 1. maj 2024.

Dit input vil blive taget med i den fortsatte proces, men da høringen løber til 4. december, er der mulighed for at afgive et formelt høringsvar via FynBus' hjemmeside www.fynbus.dk/nytbusnet.

Med venlig hilsen

FynBus
Tolderlundsvej 9
5100 Odense C

Fra:

Sendt: 12. oktober 2023 10:48

Til: FynBus postkasse <fynbus@fynbus.dk>

Emne: Forslag til nyt regionalt busnet

Hej

Jeg har set jeres forslag til nyt regionalt busnet og har et specifikt spørgsmål til bussen mellem Assens og Odense og det antal gange den kører over Tommerup.

I jeres oplæg står der følgende:

Kørselsomfang udvidet med samlet 16%. Flere afgangse især hverdagsaftener og weekend.
Direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verringe, Tommerup og Brylle reduceres med 40%

Hvilke afgangse i løbet af dagen påtænker I at fjerne? Hvor mange afgangse i løbet af en formiddag og en eftermiddag vil køre forbi Tommerup?

Jeg er meget bekymret for hvad jeres planer betyder for Tommerup. Vi har en del elever og medarbejdere der kommer med bussen - både fra Odense og fra Brylle og jeg er også bekymret for hvad det gør ved udviklingen af vores by og lysten til at flytte hertil, hvis det bliver svært at komme til og fra med offentlig transport

Venlig hilsen

Tommerup Skole
Stadionvænget 9
5690 Tommerup
www.assens.dk



Se hvordan vi behandler dine oplysninger og hvilke rettigheder, du har på www.assens.dk/dinedata.

Fra:

Til:

Dato:

Kommentar

29. september 2023 06:05:25

En katastrofe at nedlægge busruten fra Aarup til Assens. Hvordan skal vores plejebørn komme i børnehuset. Hvordan skal vi komme frem og tilbage til koncerter? Hvordan skal vi komme fra Odense efter en koncert ? Tog kører heller ikke

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar - bus 130-131
Dato: 15. november 2023 19:15:20

Hej

I forhold til fynbus'nedskæringer bl.a. Busserne 130-131, vil jeg gerne komme med en mening.

At i vil skære ned på diverse ruter med bus, er virkelig uretfærdigt.

Jeg er en pige på 17 år. Bor i Vissenbjerg men går i skole i Odense.

Netop pga nedskæring om aften og nat, er jeg faktisk allerede ekskluderet fra alt hvad der har med venner og skole af gøre.

Jeg kan ikke længere se mine klassekammerater efter skole, eller komme til skole arrangementer efter skoletid, fordi jeg er nødt til at tage en tidlig bus, for at kunne komme hjem.

Det har allerede påvirket min fritid og mig socialt.

Og jeg synes ærlig talt at det er virkelig hårdt ikke at kunne være sammen med mine venner, som bor i Odense og i området.

MEN det er jo bare en "lille nedskæring" indtil videre.

At i overvejer at fjerne al' kørsel i weekenderne er endnu værre.

Hvis dette træder i kraft, så har jeg faktisk ingen chance for hverken at besøge min storesøster, se mine venner eller bare leve som en helt almindelig ung.

Jeg kan ikke komme i byen når jeg fylder 18, for jeg kan ikke komme hjem en lørdag, hverken aften eller nat.

Jeg har forældre der også laver andet i weekenderne, og ikke altid er sammen med mig.

De kan jo heller ikke ofre alt i deres liv på at skulle lege taxachauffør for mig, når jeg skal hentes senere end kl. 19.25 en fredag aften.

Hvad skal jeg så gøre hvis ikke jeg kan komme hjem?

Skal jeg sige ja til en fremmed, som spørger mig om jeg vil have et lift hjem?

Hvis ja, så kommer' jeg måske ikke hjem!

Oveni alt det.

Så fokuserer vi også meget på at være klimabevidste, og skulle lave mindre forurening.

Så vidt jeg ved, så er busser er perfekt alternativ, for så er der mindre der tager bilen, hvis man netop har muligheden for at tage bussen.

Busserne er geniale hvis vi vil gøre en forskel.

Og det burde vi jo ikke skære ned på.

Jeg håber virkelig ikke, at i ender med at skære yderligere ned på busserne, for jeg har så svært ved at holde kontakten med mine venner. Og jeg ved at resultatet vil blive ensomhed og/eller fysisk påvirket?

Det gælder ikke kun mig, for det er ikke kun mig det her går ud over.

Det er også alle de andre unge, som gerne vil have noget ud af deres liv, end at sidde derhjemme og blive isoleret.

Mvh

Høringssvar ang. omlægning af regionalrutenettet – særligt rute 130-131.

I de seneste år har der været mange ændringer i regionalrute 130-131. Nedgraderingerne har været kritiseret i medierne og der har været en underskriftsindsamling med stor opbakning, der havde til formål at sætte fokus på, at der ikke ønskes en nedgradering af ruterne.

En 100% reduktion af ruterne 130-131 i weekenderne og 17% i hverdage er foreslået. Der er mange berørte passagerer, og det vil blive særligt kritisk for dem, der ikke kan eller må køre bil. Deres mobilitet bliver meget begrænset, og de vil ikke længere kunne gøre brug af kulturelle tilbud, besøge uden for eget postnummer eller få besøg, eller blot komme en tur uden for byen, de er bosat i. Denne negative udvikling vil betyde, at færre vil flytte til Assens Kommune. Jeg flyttede til Vissenbjerg med min familie for et par år siden, og et bærende argument for netop vores huskøb, var at vi ikke havde behov for at købe en bil, fordi bussen kørte hele dagen, om natten og i weekenderne. Vi havde mulighed for at få gæster, der ikke har eller ønsker at eje en bil. Vi havde mulighed for at komme lidt i byen i Odense til koncerter eller ud at spise. De muligheder er nu væk, og vi er låst i vores weekender til at blive i Vissenbjerg eller "kun" at bruge busserne til at køre i dagtimerne.

Vi vil fremover blive præsenteret for muligheden for at tage flexbus, men det kan man ikke som børnefamilie, da sådan en tur kræver både autostole og plads til barnevogn. Desuden er det ikke muligt at køre mellem kommuner ind til Odense.

Desuden vil de, der har råd og mulighed for at købe en klimaskadelig bil frem for at benytte sig af offentlig transport, gøre det. De passagerer kommer ikke tilbage i busserne. Det gælder både beboere, der pendler på arbejde fra Assens Kommune, og dem, der arbejder i kommunen. Jeg har selv kollegaer på den skole, jeg arbejder på, der ikke kan passe sine arbejdstider på mødedagene, fordi de skal nå den sidste bus hjem inden mødet, er slut.

Det skal ikke være et argument for nedskæringerne, at der er få passagerer, for det er mere nuanceret end som så. Selvfølgelig er der få passagerer i et befolkningsfattigt område som Assens Kommune. Selvfølgelig er der flere passagerer i Odense – Danmarks tredjestørste by.

Her er mine ønsker:

Videreførelse af weekendafgange.

Sen aftenafgang (kl. 23.30) – særligt torsdag, fredag og lørdag, så flere vil tage bussen og lade bilen stå.

Gøre busserne mere attraktive for særligt unge, da de har en tendens til at tage bilen eller blive kørt, fordi "busserne er klamme".

Her er mine konkrete bud:

Tag en afgang fra enten for- eller eftermiddag med få passagerer til finansiering af en sen aftenafgang.

Brug små busser (som de gratis bybusser i Odense) på afgang med få passagerer.

Brug konkrete tilbud målrettet unge, der kan køre til eksempelvis halv pris eller tage en ven med gratis.

Som det er med rabatterne på museer, bør der være flere tilbud eller samarbejder med private aktører, der kan bidrage lidt til at få flere med i busserne. Gør meget reklame for det online. Lav nogle giveaways, hvor man kan "vinde en tur for dig og op til 4 venner", hvis der deles et opslag eller lignende.

Mvh

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Forslag til rute 130 og 131
Dato: 14. september 2023 08:14:37

Hej FynBus

Her er lidt forslag særligt til rute 130 og 131

- Jeg vil mene at der kunne spares en del på hver eneste afgang af rute 130 og 131 hvis de havde endestation ved Hauges Plads i stedet for banegården. Trafikken efter Hauges Plads, og særligt ved Middelfartvej/Grønløkkevej krydset er et mareridt og busserne bruger rigtig meget tid og brændstof på at holde og vente på det stykke. Resten af stoppene på vej til banegården betjenes også af andre busser og os der kommer udenbys fra ville kunne tage letbanen videre fra Hauges Plads.

- Selvom ruterne bliver til pendler afgang håber jeg at der beholdes en enkelt afgang omkring kl 12. Min erfaring i dag er at rute 130 med afgang fra Odense banegård kl 12.20 i hverdagen er meget benyttet. Det er sket flere gange at folk har stået op inden vi forlader Odense. Personligt har jeg kun kendskab til strækningen Odense-Vissenbjerg, så jeg ved ikke hvor brugt den er derefter.

- Da de besparelser i lægger op til uden tvivl vil ramme pendlere med skæve arbejdstider ville det være smart med mulighed for at bestille flextur/plustur, eller hvad det end måtte kaldes, fast til hverdage hvor der evt. kunne forudbetales eller køres med gyldigt pendlerkort. Jeg tænker særligt på situationer hvor folk bliver nødt til fast at benytte disse muligheder for at komme til et knudepunkt hvorfra de kan tage enten bus eller tog til deres destination. Er der frygt for at folk bestiller afgang og så ikke bruger dem alle dage kunne det være en mulighed med afbestillingsfrist og gebyr hvis man ikke afbestiller i tide.

Jeg håber ovenstående vil blive taget op til overvejelse. Det er aldrig sjovt at noget skal skæres væk og jeg kommer til at mangle busserne til alt det sjove uden for arbejdstiden, men jeg forstår godt at der skal spares. Som daglig pendler i knap 15 år håber jeg blot at jeg fortsat vil kunne komme til og fra mit arbejde med bussen.

Venlig hilsen

Hørings svar - Nyt regionalt rutenet

Jeg bor med min familie i Vissenbjerg og ejer ingen bil. De planlagte besparelser på rute 130-132 er derfor helt katastrofale for os og kommer til at påvirke vores liv i høj grad. Det vil blandt andet betyde:

- At vi er afskåret fra at tage nogen steder i weekender, hvis rutens afgang her bliver skåret væk. Det tæller både ture til Odense (hvor de fleste kulturelle tilbud findes), men også inden for kommunen, hvor vi ikke længere vil kunne tage på stranden i Assens eller en tur til Aarup.
- At vi bliver forhindret i at få forbindelse til anden kollektiv transport, fx togrejser fra Odense Banegård eller Aarup Station. Dette har den konsekvens, at vi hverken kan besøge familie andre steder i Danmark eller få venner (der ikke har bil) på besøg i Vissenbjerg.
 - Flextrafik er for det første ikke muligt ifm. ture til Odense Kommune og samtidig heller ikke muligt for os som børnefamilie, da vi har brug for autostole på bilture og samtidig også har barnevogn.
- At vi ikke har mulighed for at finde arbejde med skæve arbejdstider uden for Vissenbjerg.

Følgerne af den planlagte besparelse på rute 130-132 vil for os borgere i Assens Kommune være fortvivlende og ulykkelige. I forvejen har forringelsen af antal afgang haft stor negativ betydning for alle os, der er afhængige af bussen og/eller ikke ejer en bil.

Når der planlægges at spare alle weekendafgange samt aftenafgange i hverdagene på rute 130-132, vil det betyde:

- At ingen, hverken unge eller gamle, kan tage ud at spise, i biografen eller en tur i byen, hvis man ikke kan skaffe sig kørelejlighed frem og tilbage.
- At man ikke længere kan komme til og fra arbejde, hvis man arbejder om aftenen (de allerede gennemførte besparelser har allerede haft store konsekvenser for både pædagoger og butiksansatte, der arbejder i Vissenbjerg).
- At unge eller andre uden bil ikke længere kan besøge familie og venner, der bor i Vissenbjerg, i weekenderne.
- At en by som Vissenbjerg afskæres fuldstændigt fra det øvrige kollektive transportnet i landet uden for de almindelige pendlertidspunkter.
- De forringede afgang medfører desuden, at borgere uden bil i Assens Kommune bliver besværet i at komme til rådhuset, borgerservice og jobcentret, der ligger i Assens.

Der står i høringsmaterialet, at "Forudsætningen for passagerforøgelse er tillige at der er en god og stabil drift". Selvsagt vil det være en dødsspiral for ruten 130-132, hvis de planlagte forringelser føres ud i livet. Jo færre afgang, desto dårligere alternativ til bilen bliver bussen. Med de planlagte forringelser vil det betyde, at langt flere borgere i Assens Kommune kommer til at tage bilen både inden- og udenfor kommunen samt at mange flere bliver nødt til at anskaffe sig en bil (og dermed bliver sandsynligheden for, at de kommer tilbage til bussen meget mindre). Samtidig stiller det alle, der ikke har råd til at anskaffe sig en bil, i en meget fortvivlende position.

Der må kunne findes en løsning, som er mindre drastisk end at omdanne rute 130-132 til pendlerrute. Mine forslag er:

- Indsættelse af mindre (og billigere busser) til weekendafgange. Fx. som citybusserne, der kører i Odense.
- Fortsat drift af afgange fredag og lørdag sen aften, så folk vælger bussen frem for bilen i weekenden. Samtidig kunne andre afgange i løbet af weekenden skæres, hvis passagerantallet er meget lavt, fx. afgange tidligt og sent søndag.
- At finde pengene til opretholdelsen af flere afgange på rute 130-132 fra afgange og ruter i Odense, hvor alternativerne til bussen er mange, fx cykel og letbane. Det er simpelthen ikke fair, hvis I vælger at beskære så drastisk i områder og kommuner, hvor vi ingen alternativer har.
- At flere afgange ikke kører hele vejen til Assens, men stopper i Aarup og kører tilbage til Odense.

I regnskabet handler det måske om kroner og øre og statistik om antal passagerer. Men for os i denne tyndt befolkede kommune (hvilket vi ikke burde straffes for at være) har jeres planlagte besparelser enorme konsekvenser for vores liv og livskvalitet. Jeg håber, I vil tage dette meget alvorligt og være imødekommende for at finde en løsning.

Venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar ang. planer for nye ruter i 2024
Dato: 8. oktober 2023 10:15:12

Hermed et input til de offentliggjorte planer for nye ruter i 2024.

Det er meget kritisabelt at man fjerner direkte busser mellem Aarup/Vissenbjerg og kommunens hovedby, Assens. I Assens vil kommunens jobcenter (hvis brugere for en stor dels vedkommende sandsynligvis ikke har bil til rådighed) fremadrettet være placeret, ligesom der her er Rådhus mv. Den nye køreplan ødelægger fuldstændig sammenhængskraften i en kommune, hvor de offentlige transportmuligheder i forvejen ikke er for gode.

Mvh. .

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Busroute gennem Turup 5610
Dato: 4. oktober 2023 22:37:36

Hej

Jeg flytter til Turup . Her vil jeg komme til at skulle bruge bussen som går igennem Turup, for at kunne komme fra og til arbejde, jeg arbejde både hverdage, weekender og nogle gange aften.

Jeg har ikke kørekort eller bil og har derfor ikke mulighed for at transportere mig på anden vis end via offentlig transport, derfor vil det være rigtig ærgerligt at nedlægge routen.

Venlig hilsen

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Busser i fremtiden
Dato: 30. november 2023 22:04:30

Hej

Jeg ville ønske at I ville lave en bus rute fra Assens til Aarup station, som passer med tog tiderne mod/fra både Fredericia og Odense. Jeg har skrevet både til jer hos fynbus men også til politikerne at hvis busser og tog tiderne passede sammen ville der komme flere passagere. Det har desværre været sådan at bussen mod Assens på det fleste afgang kører lige inden at toget kommer til Aarup. Og jeg har desværre oplevet at bussen på en afgang, hvor den skulle passe med toget, var kort før tid. Det er lang tid at stå i Aarup, når den næste bus først kører igen 2 timer senere.

Generelt vil jeg håbe at I med jeres nye bus plan tænker på at busserne, ved steder hvor man skal skifte, ikke skal vente for længe. Feks hvis jeg skal til Aarup over Glamsbjerg

Hvis I vil have folk tilbage i den kollektive trafik skal det være nemt og busserne må ikke køre for tid

Mvh

Fra:

Til: [Kommentar](#)

Emne: Ang. Bus linje 130 mellem Assens og Odense via Aarup & Vissenbjerg

Dato: 22. november 2023 16:04:30

Hej Fynbus. Jeg håber virkelig ikke at linje 130 til Assens bliver lavet om så den ikke længere kører igennem Aarup mere. Da jeg oftest tager bussen til Assens fra Vestergade 'Aarup'. Bare jeg stadig kan komme til Assens fra Aarup med bus og ikke skal til henover Odense for at komme til Assens. Om jeg så skal skifte bus i Glamsbjerg hvis i vælger at linje 130 skal ende der i stedet, gør mig ikke så meget, som sagt bare jeg kan komme til Assens nogenlunde direkte med bus uden alt for store ventetid imellem busserne.

; hvis i gerne vil have flere spørgsmål besvaret

Mvh.

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Bus 130
Dato: 30. september 2023 10:48:16

Når bus 130 ikke skal køre fra Assens mere men i stedet Hårby så bliver en del af kommunen afskåret fra kollektiv trafik. Alle de unge i Turup får problemer med at komme til deres uddannelsessted og de ældre kan ikke længere komme ind og handle uden bil. I forvejen er Sandager og salbrovad afskåret fra meget da bussen til Middelfart heller ikke kører.

Jeg håber der kommer en løsning så vi stadig har mulighed for busser til Turup.

Hilsen

Fra:
Til: FynBus postkasse; Kommentar
Emne: Hørigssvar til fremtidigt regionalt trafiksystem.
Dato: 2. december 2023 23:04:50

For borger der betjenes af nuværende rute 130 oplevede allerede sidste år betydelige forringelser på betjening af ruten i aften og nat drift, de denne er frafaldt. Ifølge hørringsmaterialet ønskes der at indskrænke dette yderligt, på trods af at der har været en stigning af passage på ruten, det på trods af de nedskæringer der allerede har været på ruten.

Ved omlægning til ren pendlerrute, vil betjeningen forsvinde i weekend og aftentimer helt, det vil gøre området især i og omkring Vissenbjerg væsentlig mindre attraktivt at flytte til og blive boede i, det vil gøre det væsentlig mere besværligt at være et ungt menneske, der skal til og fra byen, de vil blive meget mere afhængig af at der er forældre der kører dem til og fra byen.

Det vil heller ikke understøtte strategien om færre biler i centrum, da uden bus fra bopælen, vil gøre det væsentlig mindre attraktivt at tage offentlig transport ind til byen.

Det kan allerede ses i dag, hvor det er meget ufleksibelt at komme afsted og hjem fra byen, uden at have meget lange ventetider, det gør at bussen fravælges, det er som bekendt en ond spiral, hvor færre passagerer bruger bussen, derved mindre indtægt og derved forslag som dette, med yderligere besparelser.

De nuværende besparelse hvor natbussen er væk, er virkelig træls når der f.eks., er Tinderbox, hvor der enten må tages en Taxa hjem, eller have en aftale om at blive hentet, hvor natbussen før var en super fin service, jeg ved at den ikke kan leve af Tinderbox alene, men der nød til at være en service, for at folk bruger, selvom vi allerede har to bliver, holder vi meget af at bruge bussen når det er muligt, det var før i tiden nemt og så var man fri for bøvlet med at parkere i centrum.

Jeg håber dette hørigssvar kan få jer til at overveje om dette er den rette retning, for afviklingen af den offentlige trafik i Vissenbjerg området og andre områder der rammes af denne besparelse og andre besparelser.

Mvh

--

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus ørsted
Dato: 17. september 2023 17:12:48

Vi købte hus i ørsted fordi at busruten passede fint til vores unge mennesker der skal til Odense i skole hver dag og på arbejde ligeså og nu ved jeg ikke helt hvad vi gør hvis I nedlægger flere ruter...

Vi skal bruge den offentlige transport men det er ved at være svært når den ikke kører. Ville være under alt kritik hvis I skærer mere i den rute der kører gennem ørsted.

Her fra ørsted har vi ingen cykelsti så at bussen ikke kan køre de unge mennesker frem til deres uddannelse/job uden at vi forældre skal være urolige for at de bliver kørt ned er så uforsvarligt af fynbus.

Mvh en frustrerende mor til unge mennesker der bruger bussen hver dag.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busruter
Dato: 26. september 2023 15:24:17

Jeg syntes ikke man kan afskære busruten mellem Assens og Aarup. Hvad skal folk der ikke har bil så gøre for at komme på rådhuset/ borgerservice hvilket i visse situationer er nødvendigt. Det er en katastrofe med den letbane i Odense den har været årsag til at busdriften på Fyn er blevet ødelagt. Passagerne er flygtet fra busserne siden de begyndte anlægget af banen.

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar vedr. bus 130
Dato: 3. december 2023 20:38:47

Jeg pendler fra Skydebjerg til mit arbejde i Assens med bus 130.
Jeres forslag i forhold til at bus 130 ikke længere skal køre direkte til Assens er derfor skuffende.

Min daglige transporttid bliver både længere og betydelig mere besværlig, hvis jeg skal til at skifte bus undervejs. Bussen er som udgangspunkt forsinket hver dag, som betyder at det er svært at møde på arbejde til tiden. Et skifte og ingen garanti for at man kan nå den næste bus, gør det bare endnu sværere.

Det virker desuden utroligt, at der ikke skal gå en direkte bus mellem de to største byer i Assens Kommune.

Det ville gøre en kæmpe forskel for mig og mine kollegaer, der pendler med samme bus, hvis 130 som minimum kunne køre direkte til Assens om morgenen, så man kan være i Assens til kl. 8.00. Og igen fra Assens direkte til Aarup om eftermiddagen mellem 15.00 og 16.00, når man skal hjem.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nedlæggelse af rute bus 130
Dato: 6. oktober 2023 18:17:30

Jeg syntes at det er ikke smart at nedlægge en bus rute (130) som mange mennesker i landsby samfundet tager dagligt. Skal ældre mennesker til at hoppe op på en cykel når de skal handle i Assens ???

Ved at fjerne den lokale bus rute ødelægger man lokal samfundet, ved at folk ikke kan komme ud og handle eller på besøg ved folk, men kan sidde derhjemme i sin lejlighed eller hus, og bliver mere ensom og miste deres livskvalitet

Tak FynBus

Sendt fra min Huawei-telefon

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyt rutenet
Dato: 30. september 2023 07:37:32

Turup vil blive slettet fra fynskortet hvis omlægningen af 130 bliver en realitet. Der er unge mennesker der skal til deres udd i henholdvis Odense Glamsbjerg Vissenbjerg og erritso. Det er fuldstændig tåbeligt at lægge omkring 25% af Assens småbyer ned. Ikke alle har kørekort/råd til bil. Hvordan skal de komme til Ørsted for at kunne komme til bus. Hvordan skal "delebørn" komme til Aarup og videre med tog? Flexiture koster en krig og ikke alle har råd til det. Mit forslag ville være at nogle af ruterne 151 og 152 blev beskåret kraftigt så det kun er i spidsbelastningerne de kører som normalt. Jeg har tit kørt med tomme busser der. 130 og 110 er en vigtig livsnerve for de små byer mellem Assens og Odense. I forvejen er vi grundet om aftenen i Fks turup da i allerede har skåret en del væk. Ydermere burde der oprettes en rute mellem Assens og Middelfart så det ikke kun er U ruterne der kører der. Evt hver 1 1/2 time i dag og aften timerne. Så mit forslag er: 130 fortsætter og bliver "sponsorret" af at nedlægge nogle af 151,152. Der kan med nemhed fjernes 6-7 ture pr dag. Der bliver opret endnu en rute 130 om aftenen fra Assens ca kl 22. Samt bibeholdelse af weekendplanen. Den er Ok.

Der oprettes en ny rute ml Assens og Middelfart, når U ruterne ikke kører.

Alternativt skal lokalruterne køre noget mere og udvides til Aarup og Vissenbjerg Fks fra 5.30 til 11 og igen fra kl 13.40 og til 18.30.

Og istedet for at sætte priserne op så lav ligesom i Odense 10kr billetter til de unge og 15 kr for alle over 25.

Giv chaufførerne billet tjek tilbage, samt luk bagdøren. Frit flow skaber ekstremt snyd.

Jeg er selv buschauffør på Fyn, så har kendskab til ruteføringerne.

I er velkommen til at vende tilbage ved yderligere spørgsmål.

Mvh

Fra:
Til: [Nv...entar](#)
Emne: 130
Dato: 24. september 2023 10:42:47

Det kan da ikke være meningen at folk der bor i assens og arbejder i vissenbjerg skal rejse hele fyn rundt for at komme på job.

Sendt fra min Galaxy

Fra: .
Til: Kommen
Emne: 130
Dato: 12. september 2023 20:31:22

Jeg synes at I skulle overveje om det er nødvendigt at nedlægge 130 fra Assens. Det bliver jo umuligt for dem der arbejder i Vissenbjerg at komme på job, når de skal til Hårby for at tage bussen. I kunne jo nedlægge 152 stedet for

Venlig hilsen

Sendt fra min Huawei-tablet

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Justeret busruter
Dato: 22. september 2023 20:29:45

For mig virker det noget ulogisk at kun hovedbyerne har ruter i weekenden. Så bør man i Haarby har man ringe mulighed for at tage en tur til Assens eller Faaborg I weekenden. Plusturs løsningen virker for mig noget uklart, samt tager dette hensyn til familier med barnevogn og tilhørende habengut.

Jeg mener der også bør etableres en "ring" rute der kører fyn rundt langs kysten. Herved opnås sammenhæng og mulighed for weekend ture der går andre steder end til Odense

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 130
Dato: 4. oktober 2023 22:11:49

Hej

Der er en del unge mennesker fra Turup der ikke har noget alternativ til at komme i skole i Assens og Glamsbjerg da i vil nedlægge rute 130, så vil der ikke køre busser igennem Turup mere, hvordan skal min datter feks komme til campus i Glamsbjerg, når hun ikke kan stå på en bus i Turup til Assens, hun er kun 16 og har ikke andre til at køre med.

Der er også en del ældre borger i Turup og morgen der også er afhængig af at kan tage bussen ind til Assens, hvis i nedlægger rute 130 bliver Turup og omegnen til spøgelses byer. Borgerne bliver jo strandet.

Mvh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 22. september 2023 20:04:39

Ang. Omlægning af bus ruter.

Jeg kan forstå at der pga. Færre passager tal omlægges og nedlægges ruter.

Jeg synes det er forkasteligt at man igen nedgraderer muligheden for kollektiv trafik i assens kommune.

Jeg arbejder en kombi af hverdage, helligdage og weekender men jeg har i de 7 år jeg har arbejdet sådan, ikke kunnet komme på arbejde med kollektiv trafik da bussen tidligst går 2 timer efter jeg skulle være mødt klokken 7:00 i weekender og helligdage og førstber inde lidt over 7 på hverdage.

Vi har derfor indrettet os sådan at vi har måtte købe en bil for at jeg kan passe mit arbejde, min mand kunne heldigvis komme til sit job med kollektiv trafik, indtil tidl.

Omlæggelse/nedlæggelse da blev hans rute tidspunkt nedlagt og han kunne så heller ikke komme på job til tiden, dette blev løst af at jeg måtte have mand og børn ud af døren klokken børnene op klokken 5:30 afleverer manden klokken 6 (han skal egentlig først møde klokken 7 men kan bruge Flex) afleverer børn 6:30 for selv at kunne møde klokken 7:00 og det samme på vejen hjem så når jeg havde fri

Hente mand herefter børn også lande på matriklen 12t efter vi var kørt afsted om morgenen. Så at i syntes at jeres passager tal daler giver da god mening når i ikke har ruter der gør man kan passe et ganske alm. 7-15 job og slet ikke et weekend arbejde inden for ens egen kommunegrænse. Man kan jo ikke være passager når der ikke går en bus hvor end man gerne ville det.

Vi har i vores fri weekender nydt at tage på ture med fynbus gerne til Odense og evt. Videre med toget til København eller steder i Jylland. Som jeg læser det bliver dette med de nye ruter ikke muligt, da Haarby vil få pendlerrute og dermed ingen kollektiv trafik have i weekender. Jeg kan ikke se mig ud af om man kan bruge plus eller Flex for at komme fra Haarby til eks. Glamsbjerg i weekenden og derfra til Odense men det vil da om alt gøre det noget mere besværligt og dyrt at tage med fynbus desværre så besværligt og dyrt at vi vil fravælge det i fritiden nu vi allerede fra jeres side er frataget at bruge kollektiv trafik som primær transport.

Nu er min mand og jeg voksne og har bil til at kunne vælge andet end kollektiv trafik nu det ikke er en mulighed længere, men det besværliggør da for vores unge her i byen der har et hverdags liv i Odense også at have et fritids liv der, de vil jo ikke have mulighed for at tage i byen med deres venner en lørdag eftermiddag, deltage i fredags cafe, eller tage til gymnasiefester. De vil blive afskåret socialt fordi de ikke har mulighed for at komme fra deres hjemby af. Med jeres nye planer markerer i linjerne mellem fyn og udkants fyn med så fede streger at i lige så godt kunne have slået udkants byerne tilbage til stenalderen for de unge vil klart flytte mod de større byer og inden længe er landsbyerne befolket af pensionister og handlen død.

Jeg håber i vil tage mine tanker til efter retning.

Mvh

1 - en kvinde med et rejsekort der desværre alt for sjældent kan benyttes og med de nye planer er komplet ubrugeligt.

Hent [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Afvikling af landsbyer
Dato: 3. november 2023 09:39:27

Jeg vil gerne give mit besyv med i afviklingen af busserne, for mit vedkommende, transporten fra Odense til Vissenbjerg. Vi har nu mærket hvordan vores to unge har været afskåret fra at kunne komme til og fra Odense om aftenen i weekenden. Det er sådan set umuligt.. de kan ikke komme på arbejde i Odense om aftenen og kan ikke komme hjem igen. De kan ikke deltage i ungdomslivet i Odense i weekenden for de kan ikke komme hjem. Vi kan ikke selv tage en hyggelig aften i Odense med offentlig trafik, vi kan ikke komme hjem, og tog er ikke muligt, da der er 4 km til tog og den vej skal unge piger ikke gå alene om natten. Det er da bare at fordele de busser så de i det mindste kører 1-2 gange i løbet af aften og nat, jeg kan ikke se det er så svært.. men ved med garanti at det aflukker os alle herude for at deltage i noget festligt og jobrelateret i Odense.

Vh :

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar; Kommentar](#)
Emne: Høringssvar til forslag om et nyt regionalt rutenet
Dato: 5. november 2023 12:36:14

Høringssvar til forslag om et nyt regionalt rutenet

Efter hvad jeg kan læse i jeres forslag, måske har jeg misforstået det, ser det ud til, at i foreslår, at ændre rute 130 til en pendlerrute der kører Odense – Vissenbjerg – Haarby, med stop i Haarby. Jeg syntes det er meget problematisk, at ruten ikke forsætter til Assens.

Jeg kan sagtens forstå, at i ønsker at lave en rute, som er mere lukrativ for Fynsbus, og jeg har bestemt ikke noget imod, at min daglige tur forlænges ved at køre igennem Glamsbjerg og Haarby, MEN i kan ikke lade den stoppe i Haarby. Det er ikke rimeligt for os der vælger at køre med offentlig transport eller er afhængig af offentlig transport, for at kunne passe vores arbejde / skole eller andet i Assens.

I oplyser, i jeres høringssvar, at i forventer, at et antal passagerer / pendlere må finde alternativ transport, men i kommer ikke med nogle forslag.

Måske er jeres alternativ, at der skiftes bus i Glamsbjerg eller Haarby, for at komme videre til Assens. Men så mener jeg også i er forpligtiget til at sørger for, at tiderne på ruterne passer sammen, så ventetiden på omstigning ikke er alt for lang, hverken på ud- eller hjemruterne, og at busserne afventer hinanden ved forsinkelser.

Jeg syntes ikke det er for meget forlangt, at det er muligt at være i Assens mellem kl. 7 og 8 og at kunne komme hjem igen mellem kl. 15 og 16, uden at skulle bruge en halv dag på transport.

Flextrafik er altså ikke fleksibel nok, hvis man skal brug den i hverdagen, og giver alt for stor usikkerhed på hvornår man kan møde, da det er muligt for flextaxaen at komme 5 minutter før og 15 minutter efter den bestilte tid, samtidig med, at man hele tiden skal sørge for bestilling og afbestilling af flextaxaen. Når man, som pendler, vælger at benytte den offentlige transport, så skal det altså også være nemt.

Jeg tænker, at det ikke kan komme helt bag på jer, mht. til passager antallet, for i har ikke været, og er ikke, særlig fleksible i jeres tankegang. Jeg har i ca. 12 år pendlet mellem Vissenbjerg og Assens, jeg tager rute 130, kl. ca. 7.15 om morgenen, det er den første morgenbus på ruten, den lander i Assens kl. ca. 8.00, og derved udelukker i jo selv muligheden for at benytte rute 130, hvis man skal møde tidligere end kl. 8.00 i Assens.

Regeringen politik er at få flere til at benytte den offentlige transport. Fynbus er i gang med det stik modsatte, i tvinger i stedet passagererne over i egen bil, grundet dårligere og dårligere busforbindelser.

En af jeres medarbejdere har oplyst, at i påtænker at sætte flere afgange ind på 151, 152 og 153, fordi der i forvejen er et stort antal passagerer. Der kører i forvejen så mange busser på den ruter, tænker i der kommer flere passagerer, fordi der kommer flere afgangene, eller fordeler det sammen antal passagerer sig bare på flere busser?

Man kan jo sige, at de mange nuværende

afgange, på rute 151, 152 og 153, er så fleksibel for passagererne, at de vælger at benytte sig af bussen – måske i kunne lære noget af det på de andre nuværende ruter.

Hvis i vedtager jeres forslag, kan i så kalde jer for et offentligt trafikselskab, eller er i så bare et firma for samkørsel af en udvalgt befolkningsgruppe på Fyn? – jeg tænker det sidste.

Med venlig hilsen en nuværende mangeårig pendler (måske snart tidligere pendler)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Drop nedlæggelse af rute 130
Dato: 5. oktober 2023 10:10:17

Nedlæggelse af rute 130 gennem, blandt andre, Turup by.

Jeg ved godt, at alt gøres op i kroner og ører i dag, men helt at sløjfe rute 130 er simpelthen decideret uartigt overfor de mange borgere, der bor på denne strækning. Som I selv skriver, er det 77.500 passagerer, der bliver berørt, og I forventer helt at miste 53.000 passagerer på den strækning. Hvor er rimeligheden i det? Det er jo ikke bare et par tusinde, det drejer sig om!

I kunne evt overveje at bruge mindre køretøjer, regulere på antal turer, kun køre i hverdage...der er mange muligheder udover helt at droppe ruten.

Jeg har siden 1981 boet i et lille landsbysamfund, hvor vi kun har en skolebus. Dvs vi kun har busforbindelse et antal gange i hverdage, men ingen buskørsel i weekender og skoleferier. Vi ville hjertens gerne have en busforbindelse, så vi fx kunne komme til Middelfart, men det er altid blevet afvist. MEN vi har i det mindste en skolebus, så vi kan komme med toget i Nørre Aaby, eller snuppe en videregående bus i Udby, og ungerne kan komme i skole, uden forældrene skal køre dem.

Jeg ejer en udlejningsejendom, hvor jeg ved, mange af mine lejere har nydt godt at busforbindelsen - det har faktisk gjort, at de kunne nøjes med én bil, og i nogle tilfælde helt undvære bil. Det I gør nu, ved helt at slette rute 130, er, at rigtig mange beboere på rute 130 kommer i klemme, da I vælger at sløjfe deres transportmiddel, nemlig bussen.

I burde genoverveje jeres spareplan, da

1. Rigtig mange beboere på rute 130 er afhængig af bussen.
2. I tvinger mange til at skulle købe bil, eller ligefrem at flytte
3. I giver ikke ligefrem incitament til, at folk vil begynde at benytte offentlig transport.
4. Jeres spareplan er ikke velovervejet, da der, som nævnt tidligere, er mange andre muligheder for at spare penge.

Hilsen

Fra:
Til: [Kommunen](#)
Emne: Turup rute nr 130 131
Dato: 5. oktober 2023 13:14:42

Kære funbus. Det kan meget hurtig gå galt hvis lige prudseligt bliver fjernet nr 130-131 bus fra turup. Min kæreste og søn går i skole . Hun har ikke kørekort desværre så det eneste mulighed at tage bussen til odense. Hvis sletter i ruter så får vi problem med det hele også når min søn skal til skole. Jeg håber at den rute bliver kørerne som før. Med venligt hilsen

Fra: ?
Til: [Kommentar](#)
Emne: vedr. høring rute 130
Dato: 15. november 2023 17:18:07

Hej Fynbus.

Vi skriver vores høringssvar til jer, vedr. bus 130 på strækningen mellem Assens og Ørsted.

Vi bor i Turup, hvilket er en lille by ude på landet, hvor vi er afhængige af den offentlige transport for at få vores børn og unge til og fra skole.

Vi bruger lige nu bus 130, når vores piger skal hjem fra skole i Aarup om eftermiddagen. Vi har ikke mulighed for skolebus ud til os fra Aarup af.

Ved at i vil nedlægge busruten gennem Turup, vil det vil det blive svære at få nye familier til at flytte ud på landet i de små byer. Børn og unge, vil være afhængige af at forældre kan køre dem til og fra skole og fritidsaktiviteter samt jobs.

I værste tilfælde må vi/andre flytte fra landet af og ind til byen, da vi vil blive afskåret af transportmuligheder og vil have en stor økonomisk konsekvens for mange familie.

Vi har regnet ud, at vi ville skulle bruge 240 kr. om dagen, for at få vores børn kørt med flex taxa til og fra skole. Det vil sige at vi vil få en transportudgift på. 48.000 kr. om året for at komme til og fra skole. 48.000 kr. som en ekstra transportudgift, er rigtig meget for en familie.

Forslag:

Ligesom på andre ruter hvor i vil spare turene midt på dagen væk, kunne det være en mulighed for os på ruten 130 mellem Ørsted og Assens. Det vil sige at bussen kunne køre om morgen og igen om eftermiddagen.

Mvh.

Fra: ..
Til: [Kommunen](#)
Emne: Nyt busnet rute 130
Dato: 10. oktober 2023 18:15:26

Vi har en dreng der bruger FynBus 130 fra Turup, til og fra Strandmølle Skolen, men i oplægget til nye busruter fra FynBus vil der ikke køre bus gennem Turup. Så hvis det bliver en realitet, kan han kun komme i skole, ved at bruge Plustur hver dag. Alternativt skal lokalruterne 264 og 263 tilpasses, så det også er muligt at tage dem, når man går på strandmølle skolen.

Få lokalruterne til at køre omkring havnen, så ville de få flere passagerer, hvilket ville mindske co2 udledningen. Da færre ville blive kørt af forældre.

Som det er i dag, er det ikke muligt at tage lokalruten, da Peter Willemoes skolen, og Strandmølle skolen, har samme mødetid kl. 0800.

Vi har også en dreng, der går på Syddansk Erhvervsskole på Munkebjerg vej, han plejer at tage Bus 130 til og fra Odense, så han skal så også bruge Plustur hver dag. Det er ikke holdbart hvis man vil have de unge til at tage en uddannelse, at man gør det besværligt for dem, at komme til og fra skole.

Dem der går på Vestfyns gymnasium, kommer også til at få problemer med at komme hjem, hvis man bor i Turup.

Mvh.

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra: _____
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar på busruter
Dato: 29. september 2023 17:45:06

Hej

Jeg kan godt blive bekymret over i vil fjerne bus 130, da min datter er afhængig af den, for at komme til Assens fra turup hverdag så hun kan komme på gymnasiet i Glamsbjerg, det er den eneste mulighed hun har. Da der ingen busser går til Glamsbjerg fra Turup.

Mvh

~

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 22. september 2023 10:00:00

Hej,

Vil Odense Kommune begynde at tilbyde Plustur, eller skal de passagerer, der forsøger at benytte sig af eksempelvis rute 130 købe en bil til weekenden og aftentimerne?

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Hørings svar ny ruteplan rute 130-131 august 2024 - Jens S S Bønnerup
Dato: 23. november 2023 09:45:38

Hej,

Jeg er netop flyttet til Vissenbjerg fra Odense i august 2023. Jeg arbejder dagligt i Odense C, og en af grundene til, at Vissenbjerg gav mening for os var at, på trods af de sparsomme afgange, det giver mening at pendle med bus mellem Vissenbjerg og Odense. Jeg plejer at tage af sted omkring kl. 7, og kan tage den seneste bus hjem 19.20.

At lukke disse ruter vidner om et ekstremt usympatisk værdisæt i budgetlægningen, hvor man sparer på områder som direkte kommer til at modvirke både grøn omstilling, men også den generelle velvilje til at tage bussen som alternativ til bil. Personligt nyder jeg at være fri for bilen om morgenen, og jeg kan regne med at bussen kommer nogenlunde til tiden hver dag. Man bidrager med denne besparelse til en langt højere ulighed, da kun nogen har råd til at investere i alternativer og dermed vil mange strande i provinsen. Er det virkelig det signal I vil sende fra kommunal/regional side og samtidig prædike om grøn omstilling til forbrugeren??? Det er jo en decideret nedgang i brugervenlighed og i sidste ende et ekstremt slattent tilbud på den offentlige transport, hvor jeg tror konsekvensen er at endnu flere dropper bussen - for hvem vil investere i et pendlerkort hvis man kun kan bruge det på 1/3 af afgangene? Måske kan i ende med at spare nogle flere penge ved simpelthen at droppe busserne og nøjes med at sige 'pøj pøj'.

Det er mig en gåde hvorfor i ikke går all in på motiverende incitamenter til at tage bussen - vær dog en foregangskommune på dette område! :) . Forskellige billettyper, rabatordninger. Det er ligesom om man bare accepterer at der ikke er nok der tager med og sætter et direkte lighedstegn til, at så må en kæmpe besparelse være den eneste løsning. Man er nødt til at nå ud til folk og fortælle dem om de forskellige tilbud! Da jeg skulle oprette pendlerkort til ruten tog det faktisk lidt tid at finde prisen, og jeg tænker at mange mennesker ikke kan overskue netop denne del.

Gad vide om alle der sidder i dette udvalg kører bil hele banden? Det virker nemlig helt ekstremt ubetænksomt at fratage de gamle, unge og svage uden kørekort denne mulighed for at rejse til f.eks. Odense.

Vi har en enkelt bil i husholdningen, og vi vil være ekstremt trætte af at skulle lave så stor en investering igen, udelukkende fordi man vælger fra kommunal side at nedlægge så vigtig en åre mellem by og opland. Denne rute giver med garanti ikke den rette omsætning, men skal alt seriøst baseres på 'om det kan betale sig'?? Vi har det højeste skattetryk i verden, og mig bekendt kommer vores kommuneskat ikke til at falde med dette initiativ. Det er som mange andre steder i det offentlige, hvor pengene fosser ind i kommunekassen, men skatteyderne bliver mødt med discountudgaver af de ydelser vi så stolt pryder os med i resten af verden.

Som jeg ser det skærer i ned i det kommunale budget, giver regningen tilbage til borgeren i form af indkøb af nye biler, scooter, etc. og samtidig skal vi stadig betale det samme.

Vi håber inderligt at i vil genoverveje at holde busruterne på det nuværende niveau, da det rent faktisk fungerer for rigtig mange mennesker - selvom bussen aldrig bliver så proppet som KBH s 5C.



Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vissenbjerg
Dato: 3. november 2023 11:07:27

Hej Fynbus.

Vedrørende besparelser på ruten over Vissenbjerg.

Jeg håber virkelig, at i vil genoverveje, om det er en god ide, ikke at køre om aftenen.

Jeg vil bare sig, at vi savner muligheden for at komme, tilbage til Vissenbjerg efter kl 19,00.

Kunne der ikke på nogen måde, bevilges, bare en eller to sene afgang?

Jeg tror det vil gøre, livet nemmere for nogle.

Jeg håber i vil genoverveje det.

Med Venlig hilsen

Sendt fra min iPhone

Fra: _____
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vissenbjerg bus - høringsvar
Dato: 3. november 2023 09:06:00

Til rette vedkommende.

Vi har erfaret, at der er planer om at gøre ruten gennem Vissenbjerg til en såkaldt pendlerrute, hvilket vi IKKE kan bifalde.

Da vi i sin tid flyttede til Vissenbjerg var en af de ting vi lagde stor vægt på muligheden for bus til Odense.

Vores unge mennesker, som nu er flyttet hjemmefra, har i hele deres ungdom brugt bussen meget også om aftenen og i weekenderne., ifm bl. a. Skolearrangementer
Gruppearbejde ifm skole
Besøg hos kammerater
Fritidsjob og frivilligt arbejde
Biografture
Byture
Kulturelle oplevelser og dem er mange af i Odense

Vi halvgamle vil også savne den, vi bruger ikke så tit bussen, men de ture vi vil mangle, ligger alle uden for alm. arbejdstid.
Igen er det alle de sociale og kulturelle oplevelser vi ikke får mulighed for at deltage i, medmindre vi altid er på vandvognen og har en bil til rådighed.
Når vi bliver ældre og ikke kan køre bil mere, vil vi helt sikkert også benytte bussen til kulturelle og familiære arrangementer.

Vores voksne børn og mormoren bor alle i Odense og har ikke bil, da den kollektive trafik fungerer så fint i Odense og hidtil også til/fra Vissenbjerg.
De vil nu blive afskåret fra at komme på besøg hos os i Vissenbjerg via bussen, da de ikke kan komme hjem igen om aftenen.
Som familie vil vi virkelig savne aftenafgangene.

Da vores store datter hørte om en mulig beskæring af busafgangene, lød ordene: "Så flytter jeg i hvert fald ikke tilbage til Vissenbjerg igen, for man skal kunne komme til og fra Odense, som jeg selv kunne. Det har betydet så meget for min ungdom at jeg selv kunne komme frem og tilbage fra Odense om aftenen og natten"

Vi tænker også på dem som arbejder uden for arbejdstiden 8-16, det er jo et kæmpe problem for dem.
Det samme gælder for de arbejdspladser i byen, som ikke kan tilbyde 8-16 jobs.

Vi håber meget og inderligt på at der i det mindste vil være et par af de helt sene afgangene til og fra Vissenbjerg i hverdage og lørdage

Det vil betyde så meget for os og for Vissenbjerg.

Venlig hilsen



Til Fynbus

Høringssvar fra Vissenbjerg Lokalråd vedr. regionalt trafikforslag

Vissenbjerg Lokalråd er mildest talt ikke begejstret for det billede af den kollektive trafik i Assens Kommune, der tegner sig.

Det er en stor bekymring fra Vissenbjerg Lokalråd, at det fremover ikke bliver muligt at benytte kollektiv transport hele weekenden og efter klokken 18.00 på hverdage i Vissenbjerg.

Hvis en borger har et job, hvor mødetiderne ligger ud over klokken 8.00-16.00 på hverdage, eller for eksempel har studiejob eller sociale relationer efter arbejde/skole i Odense, vil det blive en udfordring at komme ud og hjem til Vissenbjerg, medmindre man naturligvis ejer en bil. Det øger ikke bosætningen! – og det er vi ret kede af.

Erhvervslivet.

Vi har virksomheder, der hungrer efter arbejdskraft. Men er den kollektive trafik ikke et reelt alternativ til bilen, bliver de udfordringer endnu sværere at løse. Ønsker vi at folk skal bruge den offentlige transport, så er den nødt til at være der.

Det er meget tydeligt, at det her ændringsforslag handler om at forbinde de større byer og intet andet. Og så er der ikke længere et valg, hvis man bor uden for de større byer.

Uddannelserne.

Det er bekymrende, at besparelserne kan være med til at skubbe til social ulighed, hvor uddannelsesmulighederne efterhånden kun bliver for de velstillede, der kan stille bil til rådighed for deres børn. Det kan synes paradoksalt at nedprioritere områder, der tværtimod har behov for en styrket infrastruktur.

De unge mennesker.

De unges muligheder for at komme rundt ødelægges, og det bliver vanskeligere at være ung i Vissenbjerg. Kan man ikke finde privat kørsel, kan man hverken komme frem eller tilbage. Det gælder både i forhold til fritidsaktiviteter, fritidsjob og andre sociale arrangementer.

Fortsat nedadgående retning?

Vi anerkender at Fynbus er økonomisk presset på grund af færre passagerer, men med de valgte tiltag frygter vi at spiralen fortsætter i nedadgående retning.

På vegne af Vissenbjerg Lokalråd

Fra: >

Sendt: 2. december 2023 23:04

Til: FynBus postkasse <fynbus@fynbus.dk>; Kommentar <Kommentar@fynbus.dk>

Emne: Hørringssvar til fremtidigt regionalt trafiksystem.

For borger der betjenes af nuværende rute 130 oplevede allerede sidste år betydelige forringelser på betjening af ruten i aften og nat drift, de denne er frafaldt. Ifølge hørringsmaterialet ønskes der at indskrænke dette yderligt, på trods af at der har været en stigning af passage på ruten, det på trods af de nedskæringer der allerede har været på ruten.

Ved omlægning til ren pendlerrute, vil betjeningen forsvinde i weekend og aften timer helt, det vil gøre området især i og omkring Vissenbjerg væsentlig mindre attraktivt at flytte til og blive boede i, det vil gøre det væsentlig mere besværligt at være et ungt menneske, der skal til og fra byen, de vil blive meget mere afhængig af at der er forældre der kører dem til og fra byen.

Det vil heller ikke understøtte strategien om færre biler i centrum, da uden bus fra bopælen, vil gøre det væsentlig mindre attraktivt at tage offentlig transport ind til byen.

Det kan allerede ses i dag, hvor det er meget ufleksibelt at komme afsted og hjem fra byen, uden at have meget lange ventetider, det gør at bussen fravælges, det er som bekendt en ond spiral, hvor færre passagerer bruger bussen, derved mindre indtægt og derved forslag som dette, med yderligere besparelser.

De nuværende besparelse hvor natbussen er væk, er virkelig træls når der f.eks., er Tinderbox, hvor der enten må tages en Taxa hjem, eller have en aftale om at blive hentet, hvor natbussen før var en super fin service, jeg ved at den ikke kan leve af Tinderbox alene, men der nød til at være en service, for at folk bruger, selvom vi allerede har to bliver, holder vi meget af at bruge

bussen når det er muligt, det var før i tiden nemt og så var man fri for bøvlet med at parkere i centrum.

Jeg håber dette høringssvar kan få jer til at overveje om dette er den rette retning, for afviklingen af den offentlige trafik i Vissenbjerg området og andre områder der rammes af denne besparelse og andre besparelser.

Mvh

--

Med venlig hilsen

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Rute fra Odense til Aarup.
Dato: 29. september 2023 11:36:51

Hej Fynbus.

Jeg bor i Aarup kommune i yderkanten.

Jeg ejer allerede en bil.

Men det har jeg naboer der ikke gør.

Nu står de så i en situation hvor de ikke kan komme ned og handle, deltage i fælles lokale aktiviteter i byen mm. Fordi ruten i weekenden lukkes.

Det er absurd at tro at I kan spare jer ud af det.

Hver gang i cutter en busrute er der jo folk der finder alternativer, som har betydning for de andre ruter i regionen. En busrejse slutter sjældent på banegården.

Personligt er jeg nu nødt til at tage bilen ned på stationen og lade huset se tomt ud mens jeg er på ferie. Det overlever jeg nok eller finder på andre løsninger for.

Men, hvad skal vores unge folk gøre når de skal hjem fra byen?

Hvorfor tror I at der findes pirat taxaer og hvorfor det går galt med forsvundne unge piger.

Det er I, i dén grad medvirkende til.

Man kunne opretholde en weekendkørsel kl. 02 fra Odense mod aarup og så vær gode til at de unge forstår den kan bruges (informationer ud på uddannelser mm)

Uddannelsesbusser...?

Hvad med de små børn der har fri på skæve tidspunkter. Eller hvis de får brug for at komme hjem i skoletiden?

Jeg kører mine børn nu fordi jeg stadig har en i børnehaven. Skolevejen er for farlig for dem at cykle på. Hvis ruten bliver ret meget forringet, så ender det med at jeg kører dem til de er gået ud af skolen og så må vi fraflytte aarup når de skal i gymnasiet eller have en læreplads.

Det er helt absurd og det kommer til at påvirke vores hus værdier tillige at der ikke er en ordentlig transport bare til Odense eller til stationen.

Hvad med om man forsøgte sig med at tydeliggøre hvornår bussen rent faktisk kører. På busstoppestederne, husstandsomdelt flyer etc?

Så kunne det være bussen blev lidt mere tilgængelig.

Hvad kan man spare på det her?

Jeg tænker det kommunen og regionen og Fynbus sparer bliver tabt i manglende krydstrafik, manglende brugere på de andre tidspunkter (for hvis den ene rute passer, men den tilbage ikke gør, så ryger kunden helt) manglende indtægter i byens butikker, manglende deltagelse i lokale arrangementer, manglende tilslutning til lokale ungdomsuddannelser, mere CO2 fordi flere så vil transportere dem selv.

Det er nemt for jer at gemme jer bag regneark og en eller anden emailadresse.

Hvor mange mennesker påvirker det her?

Man kan ikke spare sig ud af kriser.

Se i stedet på hvordan i bruger de andre penge. Der er garanteret mere at spare ved at kigge administrative løsninger.

Man behøver jo heller ikke køre med de store busser i ydretidspunkterne. En transporter eller lignende ville også koste en brøkdal i brændstof, rengøring mm.

Vær nu lidt løsningsorienterede fremfor bare at lukke ruterne.

Mvh

Hørings svar til nyt regionalt trafiksystem.

Forslaget til det nye regionale trafiksystem er ganske enkelt katastrofalt!

Jeg ved næsten ikke hvor jeg skal begynde, for der er så meget, der ikke hænger sammen.

Jeg undres over, den manglende vilje til, at regionale og kommunale politikere går i dialog med hinanden.

Politikerne i Odense laver planer fra Klima- og miljøforvaltningen som er skandaløse, og det bliver så krydret med regionale forslag som bare gør det hele fuldstændig håbløst! Dertil kommer og regeringens politikker, som heller ikke er medspiller her.

Regeringen ønsker, at de unge kommer gennem ungdomsuddannelserne hurtigere og hurtigere, Ingen sabbatår, bare i gang.

Og så er det så, at det hele bryder sammen.

For skal et ungt menneske gå på en ungdomsuddannelse efter 9. eller 10. klasse, så skal de unge mennesker så flytte hjemmefra før de er modne til det, hvis det skal hænge sammen for dem.

Nu er jeg bosat i Vissenbjerg. Forslaget lægger op til, at der kun kører busser i pendlertiden. Så nuvel, de unge mennesker, som endnu ikke har kørekort OG bil, kan da sagtens komme til og fra uddannelse. MEN de kan så ikke være med i det sociale efter skoletid, da de ikke kan komme hverken ud eller hjem. For nu er pendlertiden jo overstået.

"Men så kører der da sporadiske tog til både Skalsbjerg og Bred". Ja, det gør der, men jeg tænker ikke, at jer der skal vedtage dette forslag har været ude og prøve at gå ruten fra enten Skalsbjerg eller Bred til Vissenbjerg i mørke. Det skulle I måske lave som en udflugt. For her vil I opleve, afhængig af højde og drøjde, at det nemt kan tage 40 minutter at gå. Er det et brugbart alternativ? Nej, det er det ikke, set med mine øjne.

De unge mennesker har også fritidsjob som ikke altid er i nærområdet. Måske arbejder de i en butik i Odense eller måske bare i Årup. Det job skal de så sige op, for de kan ikke komme hjem efter endt arbejdsdag mellem kl. 18 og 20 afhængig af, om de så arbejder i byen eller Rosengårdscenteret. Så nu må de finde noget arbejde de ikke interesserer sig for i stedet for. Det er en god indgangsvinkel til det kommende arbejdsliv, hvor de i øvrigt skal være, til de fylder 74 år!

"Så kan forældrene jo bare hente dem". Men kan forældrene det? Ikke alle har råd til en bil. Hvad skal de så gøre? Derudover ønsker Odense at lave bilfri byzone på sigt. Og så er vi tilbage til, at hvis de unge vil tage en ungdomsuddannelse i Odense, så må de flytte hjemmefra alt for tidligt. For de kan ikke komme ud af byen efter pendlertiden er ovre, og forældrene kan ikke komme ind, da det på et tidspunkt bliver bilfri byzone.

Og det bringer os til den store debat om unges trivsel. Hvis de unge ikke kan være sociale med deres medstuderende efter skoletid, hvordan vil de så trives i fællesskabet? Det vil de nok slet ikke, da de jo så bare vil være dem, der kun kommer i skoletiden, og ellers ikke bliver set af deres klassekammerater.

De unge vil så fravælge ungdomsuddannelserne i Odense, hvilket giver et nyt problem ift. mistet elevtal på Odenses uddannelser. Deraf kan der opstå lukninger af uddannelsesinstitutioner, mens mange ikke vil komme ind på den ønskede uddannelse andre steder som fx Sønderød og Glamsbjerg, fordi ansøgerantallet er højere end kapaciteten. Og når jeg så nævner Glamsbjerg, så er det jo samme problem at komme til og fra Glamsbjerg, som det er at komme til Odense. Så det hjælper ikke noget for unge ved rute 130.

Det kan ende i, at mange ikke tager en uddannelse, og så er det en anden kasse der kommer til at være tom, nemlig den til kontanthjælp.

"Men så kan de unge mennesker jo tage en taxa hjem". Ja, det kan de, såfremt de kan finde bare én taxachauffør, der vil tage så lang en tur. Det har de nemlig ikke ville i årevis. Derudover, koster en taxatur til Vissenbjerg ca. 500,-.

Det havde jeg i hvert tilfælde ikke råd til, da jeg gik på gymnasiet, så hvem skal finansiere sådanne ture? Hvis forældrene ikke har råd til en bil, så har de nok heller ikke råd til dyre taxature.

Og dertil kommer hele klimadebatten. Og det er samme diskussion som i Odense. Vi skal have befolkningen over i den kollektive trafik, men vi lukker en masse kollektiv trafik ned! Så hvordan hænger det sammen? Det giver absolut ingen mening. Der står i forslaget, at antallet af passagerer er stigende efter en svær periode oven på covid-19. Så antallet af passagerer går jo netop den rette vej.

Såfremt dette forslag stemmes igennem, så beder jeg om, at I bare rykker nogle få kommaer. Lad en bus køre 130-ruten omkring kl. 20 og en mere til midnat. Bare i weekenderne. Og det behøver jo ikke at være store busser. Det kan være mindre busser, hvis de er billigere i drift.

Men giv da vores ungdom en mulighed for at være unge og være i trivsel i det liv, de nu engang skal leve, som vi andre også gjorde i den alder.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Næstformand](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 3. december 2023 18:29:11

Kære FynBus!

Lumby og Omegns Borgerforening har med tak modtaget forslag til regionalt rutenet med henblik på at afgive et høringssvar.

Vores eneste synspunkt i denne sag skal ses i lyset af forslaget om at nedlægge bybussen til Lumby.

I konsekvens heraf har vi et stærkt ønske om for det første at få forbedret adgangen til busholdepladsen ved Otterup landevej i begge retninger. Det gælder ikke mindst hensynet til skolen, børnehaven og dagplejemødre, der stiger på bussen både med barnevogne og en flok unger samtidigt. Trafiksikkerheden må og skal forbedres her. Men adgangsforholdene skal også forbedres af hensyn til ældre og gangbesværede passagerer.

Vores andet ønske handler om at få væsentlig flere afgange for at kompensere for den manglende bybus.

Med venlig hilsen

Hørings svar til Fremtidigt regionalt trafiksystem!

I Nordfyns Kommunes Seniorråds arbejdsgruppe, der beskæftiger sig med tilgængelighed og velfærdsteknologi, er det udsendte høringsmateriale fra Fyn Bus angående ”Fremtidigt regionalt trafiksystem” blevet drøftet og afgivet følgende svar:

De i høringsmaterialet nævnte besparelser berører umiddelbart ikke Nordfyns Kommune i væsentligt omfang, hvorfor vi ikke har yderligere kommentar. Vi tillader os dog at benytte lejligheden til at fremkomme med et længe næret ønske om følgende ændring af rute 140:

Rute 140 udvides fra Otterup via Krogsbølle til Bogense jf. bilag 5F side 35 i høringsmaterialet.

Det vil betyde, at den nordlige del af Nordfyns Kommune også vil være dækket af det regionale trafiksystem med forbindelse mellem kommunens 3 hovedbyer og forbindelse til Odense, hvorfra der er mulighed for videre transport med tog.

Venlig hilsen

Seniorrådet Nordfyns Kommune

Fra:
Til:
Cc:
Emne: VS: Omlægning af busrute 140 - nemmere, bedre og billigere !
Dato: 6. december 2023 08:12:52
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Fra: J
Sendt: 6. december 2023 08:12
Til:
Cc: 7

Emne: VS: Omlægning af busrute 140 - nemmere, bedre og billigere !

Kære

Vi har modtaget din henvendelse fra Region Syddanmark, og sender hermed svar på vegne af Region Syddanmark, der finansierer rute 140.

Vi har vurderet konsekvenserne af at lade rute 140 køre via Lumby 1 gang i timen, hvilket vi vurderer vil være et reelt servicetilbud.

Betjeningen af Lumby vil foregå på en omkørselsstrækning på 5,2 km. Strækningen er væsentlig dårligere busmæssigt end Otterup Landevejen, idet der er både bump samt flere sving og stoppesteder. Ligeledes er hastighedsgrænsen lavere end på Otterup Landevejen. Merkøretiden pr. tur vil således være 7-8 minutter.

Med en tur i timen medfører det omkostninger til øget køretid på ca. 1,0 mio. kr. årligt. Da det også kræver en ekstra driftsbuss, vil de samlede meromkostninger være ca. 1,6 mio. kr.

Der kan maksimalt forventes 26.000 passagerer årligt til og fra Lumby, svarende til en indtægt på 200.000-300.000 kr. årligt.

Omvendt vil 300-400 passagerer dagligt få en omvejskørsel. Det medfører et indtægtsfratag på mindst 100.000 kr. årligt.

26.000 passagerer vil således blive tilgodeset, mens ca. 75.000 passagerer påføres en øget køretid. Samlet vil det medføre nettoomkostninger for Region Syddanmark på mindst 1,4 mio. kr. Kørsel via Lumby vil derfor ikke være i tråd med de regionale principper for buskørsel, der som udgangspunkt tilsiger direkte transport, medmindre der er økonomisk fornuft i at lave mindre omvejskørsel.

Afhængig af, hvor man bor i Lumby, er der 0,5-1,0 km til stoppestedet på Otterup Landevejen.

FynBus har indtil 4. december 2023 haft et nyt regionalt rutenet i høring. Dit forslag vil indgå som et høringssvar, men det er vores klare faglige anbefaling, at rute 140 ikke omlægges via Lumby.

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: .

Dato: 20. november 2023 kl. 11.56.35 CET

Til: timvermund@odense.dk

Cc: Kim Johansen <KJJ@rsyd.dk>

Emne: Omlægning af busrute 140 - nemmere, bedre og billigere !

Til Tim Vermund

cc. Kim Johansen

Vi skriver til dig som ejere af et selskab; Udvikling Lumby. Vi ejer 4 matrikler i udkanten af Lumby. Matriklerne er udlagt til byzonejord i gældende kommuneplan og vi forventer at zonestatus ændres til byzone ifm. med ny kommuneplan. Vi ønsker at udvikle en nyt boligområde i Lumby og derfor har vi en interesse i have så optimal infrastruktur og offentlig transport som muligt. Vi er som resten af Lumby borgere meget forundret over, at man lukker for bybusruten til Lumby. Helt i strid med Lumbyaftalen som er en aftale imellem Lumby borgere og Odense Kommune om at udvikle og bevare Lumby som selvstændig forstad til Odense. Vi syntes dog at der ligger et nemt alternativ lige for, som bør overvejes.

Hvis man omlægger Rute 140 Odense-Otterup til at køre igennem Lumby via Slettens landevej og HC Lumbyvej, bibeholder man buskontakten imellem Lumby og Odense på en mere optimal måde. Mange flere borgere kan få glæde af busruten ved en omlægning af ruten.

Det fremgår af Odense Kommunes hjemmeside at der er afsat 2,5 mio. kr. til at lave bedre adgang til passagerer ved Otterup landevej, fordi man har nedlagt bybussen. Der er meget dårlige adgangsforhold og de fleste borgere i Lumby har lang afstand til rutebilens holdeplads ved Otterup Landevej. Det ligger ikke nærheden af byen!

Udpluk fra Odense Kommune Budget 2024 :

Busrampe i Lumby Kollektiv transport skal være et reelt alternativ til bilen. For at kørestolsbrugere og passagerer med barnevogn i Lumby kan få adgang til

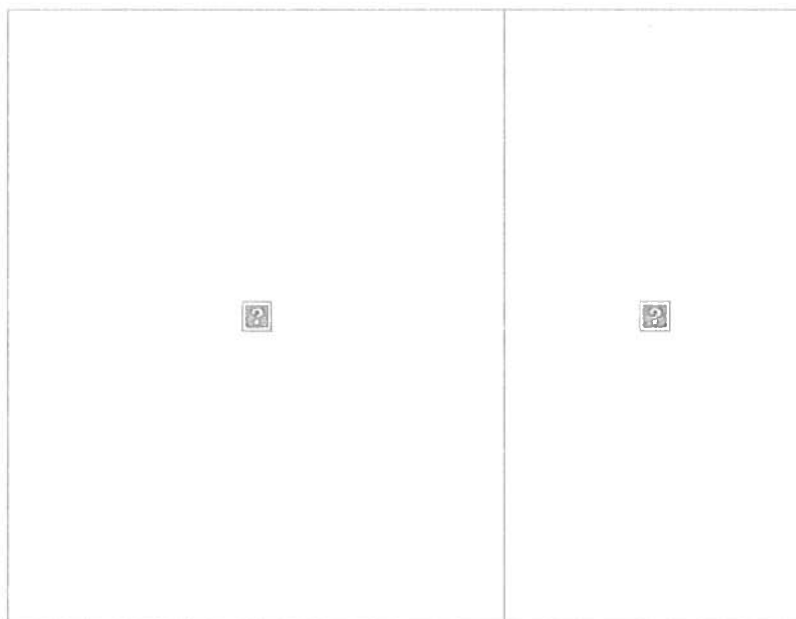
stoppestederne på Otterupvej, er der behov for en ny rampe. Dette sikrer adgang til den regionale busrute på Otterupvej som erstatning for den netop vedtagne lukning af busrute 68 fra Lumby til Odense Banegårdcenter. Forligspartierne er derfor enige om at afsætte 2,5 mio. kr. i en anlægsbevilling under By- og kulturudvalget i 2024. Der afsættes desuden afledt drift.

I vores optik er det slet ikke nødvendigt hvis man lader rutebilen tage vejen af Slettens Landevej og HC Lumbys vej. Ud over at rutebilen kan stoppe midt i Lumby, på de i forvejen etablerede bybusholde pladser, kunne man etablere 2 nye holdepladser ved den nye cykeltunnel ved Bladstrupvej. På den måde får borgere fra Lumby Torp og omegn også optimal adgang til rutebilen.

Det er en bedre og billigere løsning som mange flere borgere vil få glæde af.

Rute 140 Odense – Otterup

https://www.fynbus.dk/tavleinfo/RutePlan/GetRuteplan?filnavn=1675079353_FynBus_140_190223-ua.pdf



Løsningen er bedre, billigere og nemmere for alle parter !!

Vil du tage denne løsning i betragtning

Mvh.

Udvikling Lumby Aps

Fra:
Til: [kommentar](#)
Emne: Rute 141 Faaborg-Midtfyn -Odense
Dato: 19. september 2023 07:11:24

Afgangstid fra OUH.

Tænker det vil være mange flere der ville benytte ruten såfremt afgangstidspunktet blev rykket fra x:58 til evt. X: 05/08 når mange medarbejder får fri kl.15:00

Jeg er selv en af dem der har valgt bilen grundet afg. tidspunktet da jeg kan nå bussen i forhold til arb.

Vh

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar vedr. nedlæggelse af ruter
Dato: 1. november 2023 17:14:16

Til rette vedkommende.

De kommende nedlæggelser af afgang på rute 151-153 vil i den grad påvirke vores børns hverdag. Dette har betydning for at vores børn bliver udfordret på at komme til og fra deres skole, som ligger i Tommerup.

Endvidere vil det påvirke muligheden for at komme til Glamsbjerg, hvor vores ældste skal gå i 10. klasse og gymnasiet. Det er et kæmpe indgreb i vores hverdag og vores børns muligheder for uddannelse. Det var en vigtig faktor at der var gode busforbindelser, at vi netop bosatte os i Brylle. Efterhånden skal alle bo i Odense centrum for at kunne få god offentlig transport.

Vi opfordrer på det kraftigste at I ikke gennemfører besparelser på disse ruter.

Vh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Indspark til de nye bus planer vedr rute 152/152
Dato: 1. november 2023 11:51:37

Kære Fynbus

Jeg tager 1-2 gange ugentligt bussen fra Tommerup () til min arbejdsplads på OUH. Jeg skal møde på jobbet kl 7.30 og har fri kl 15 (hvilket gælder en hel del Fynbus kunder, eller kommende ditto). Jeg vil være MEGET ked af at skulle droppe min bustur. Min oplevelse er at bussen om morgenen hurtigt fyldes op gennem Tommerup og Brylle. Vi er en del offentligt ansatte + studerende som bruger bussen for at komme til og fra Odense. Disse byer er "pendler-byer", men jo kun så længe bussen er en mulighed. Jeg kan slet ikke se at bussen kan undværes gennem Tommerup og Brylle i morgen og eftermiddagstimerne!!

Mit ønske kunne være at bussen går her gennem Tommerup ca 6.30-6.45 og retur fra OUH ca 15.15.

Mvh

Høringssvar vedr. Fremtidigt Regionalt Trafiksystem (som følge af besparelser i Region Syddanmark)

Borgerforeningen for Verninge og Omegn skriver dette høringssvar, da vi er bekymrede for, hvordan det særligt vil komme til at påvirke børn og unge, som skal til og fra skole eller uddannelse til især Tommerup og Glamsbjerg (besparelserne på rute 152). Som I selv skriver er de unge den største kundegruppe.

Med en reduktion på 40% af den direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verninge, Tommerup og Brylle vil det få store konsekvenser for børnene og de unge ift. at være selvstændige på lige fod med andre jævnaldrende, der er bosiddende i de større byer. Verninge har skolegang til og med 6. klassetrin, og vi er derfor dybt afhængige af, at der kører regelmæssig offentlig transport, da vi ellers risikerer, at området fravælges, fordi børnefamilier ikke vil risikere, at deres børn ikke kan komme rundt selvstændigt med offentlig transport. Vi ser besparelserne som en skærende kontrast til, at Fynbus vil prioritere uddannelsessøgende, som der står i høringsmaterialet.

Foruden de unge vil vores ældre borgere, som er bosiddende i byen, også få sværere ved at leve et selvstændigt og værdigt seniorliv, når de ikke kan komme til og fra de omkringliggende byer særligt mhp. indkøbsmuligheder. Nærmeste indkøbsmulighed er i Tommerup, dernæst Glamsbjerg.

Som der gøres opmærksom på i høringsmaterialet, så kræver en øget tilgang af passagerer, at ruterne kører regelmæssigt, prisen er tilpas, rejsetid m.m. Det er svært at se, hvordan besparelserne på sigt skal være med til at fastholde busruterne og den offentlige trafik i stedet for at afskrive dem over tid.

På vegne af bestyrelsen

r Borgerforeningen i Verninge og Omegn.

Fra:
Til: [KOMMUNEN](#)
Emne: Høringsvar
Dato: 4. december 2023 18:21:55

Kære Fynbus,

Jeg svarer på vegne af det nye Frivilligcenter Assens på jeres plan om at lave ændringer til det lokale busnetværk i Assens Kommune.

1. Det er forstået, at rute 151/2/3 ikke længere kører langs Dærupvej i Glamsbjerg. Frivilligcentret er netop placeret på Dærupvej med henblik på at være centralt placeret og lettilgængeligt for borgere i hele Assens Kommune. De foreslåede ændringer vil have en direkte effekt på borgernes mulighed for at besøge os (og i øvrigt for at besøge Aktivcentret, der står lige ved siden af). Det er især problematisk for de frivillige sociale foreninger og deres medlemmer, som har mest brug for os/Aktivcentret, og som ofte mangler egen transport.

2. Mere generelt vil enhver nedskæring i rutenetværket reducere borgernes mulighed for at deltage i frivillige sociale aktiviteter i hele kommunen. Set med vores øjne er det en rigtigt dårlig ide. Vi ser et markant øget behov for frivillige sociale aktiviteter i det danske samfund. Ikke mindst for at forebygge mistrivsel og ensomhed, som er et stigende problem på tværs af alder – og som også er en af de udfordringer, som vi som Frivilligcenter er blev sat i verden for at være med til at tackle. Vores opgave er udover at understøtte de frivillige sociale foreninger blandt andet at gøre det lettere for socialt udsatte og sårbare borgere at tage del i frivillige sociale aktiviteter. Det bliver på alle måder besværliggjort, hvis folk ikke kan komme rundt til de forskellige sociale aktiviteter, der skal understøtte dem og deres behov.

Vi opfordrer jer til at genoverveje jeres planer og står gerne til rådighed for yderligere dialog. Vi har brug for mere offentlige transport, ikke mindre.

Med venlig hilsen,

Frivilligcenter Assens

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar vedr. rute 151/152
Dato: 27. november 2023 16:27:27

Til Fynbus.

I forbindelse med jeres planer om ændret rutemønster for busserne igennem Glamsbjerg på strækningen Kerteminde-Assens i 2024, står jeg fuldstændig uforstående overfor jeres plan om at reducere betjeningen af Glamsbjerg by (eller det i kalder Glamsbjerg nord). Hvad er meningen med at køre mange busser, hvis busserne ikke kører der hvor passagerne bor? I vil i stedet køre på landevejen udenom byen med 3 ud af 4 busser. For at betjene hvem? Det er begrænset hvad der er af hustande på den strækning som ikke allerede befordrer sig med bil, det er de vant til når de bor ud til en landevej. Og for at spare 4 minutter! Hvem ønsker at spare 4 minutter, hvis man skal ud og cykle/gå 3 km for at komme til og fra bussen? I forventer at miste passager undervejs. Hvad er det for en forretningsmodel der ikke drømmer om at få flere kunder?

Jeg håber virkelig I vil genoverveje jeres plan og fortsætte busdriften igennem Glamsbjerg og Dærup som hidtil og så kan I køre de øgede afgange som lynbusser på landevejen. Vi er nogen som er dybt afhængige af bussen, som ikke bare kan tage bilen eller komme til et stoppested langt fra hvor vi bor. Jeg selv har faktisk købt mit hus fordi det ligger lige ved et stoppested. Et stoppested som jeg i øvrigt benytter 5 dage om ugen for at kunne passe mit arbejde.

Med ønsket om flere passagerer til Fynbus og forsat god betjening af hele Glamsbjerg.

Vh.

Sendt fra min iPhone

FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense

Att. Rasmus Mandø

29. november 2023
Sags id: 22/12367

Assens Kommunes hørings svar til fremtidigt regionalt rutenet

FynBus har fremsendt forslag til "Fremtidig regionalt trafiksystem" i offentlig høring, og Assens Kommune er blevet bedt om at fremsende hørings svar inden den 4. december 2023. Assens Byråd har på møde den 29. november 2023 behandlet hørings materialet og har nedenstående bemærkninger dertil.

Vigtigt fremtidigt samarbejde

Assens Kommune anerkender den udfordrende opgave FynBus er blevet stillet af Region Syddanmark, som en konsekvens af flere års faldende passagertal, hvor årsagerne bl.a. er Covid19, stigende energipriser mm.

Pga. dette vil borgerne på Fyn opleve en væsentlig forringelse af den regionale kollektive trafik i nærtstående fremtid, og det er derfor vigtigt, at vi fortsat styrker samarbejdet mellem Region Syddanmark, de fynske kommuner og trafikselskabet FynBus.

Hørings materialet belyser tydeligt de udfordringer, der er i det eksisterende budget for de regionale ruter, og foreslår samtidig konkrete løsninger på udfordringerne. Assens Kommune anerkender udfordringerne, og vil naturligvis samarbejde om at implementere den endelige plan bedst muligt, men vi har naturligvis bemærkninger og ændringsforslag til de forskellige løsninger.

Ulige transportmuligheder på Fyn – bekymring for mobilitet i Vissenbjerg og Haarby

Assens Kommune er enig i Region Syddanmarks prioritering i, at en betjening af uddannelsessøgende bør have høj prioritet. Det er væsentligt at alle unge har mulighed for at gennemføre en uddannelse uanset hvor de er bosiddende på Fyn.

I forslaget er der beregnet selvfinansieringsgrad på flere ruter. Denne måde at skelne mellem ruterne på er vi betænkelige overfor, da alle ruter i dag langt fra har samme frekvens, og det derfor er naturligt at nogle ruter er mere populære at benytte end andre. At det kun er ruter med en selvfinansieringsgrad på mere end 50% der vurderes som sunde, vurderer vi som en

meget høj procentsats. I den kollektive trafik vil der altid være ydertidspunkter, som har færre passagerer end i myldretiden – mest markant i landdistrikterne -, og bliver man ved med at skære disse afgangsbort, risikerer man stille og roligt at stå for en planlagt afvikling af ellers gode ruter. Vi er klar over at det er de regionale principper der ligger til grund for planen, og vi vil gerne bede regionen genoverveje disse principper.

I Assens Kommune er vi specielt bekymrede for hvordan udviklingen fremover bliver i centerbyerne Vissenbjerg og Haarby, som vi ser som de helt store tabere i betjening med kollektiv transport, når planen træder i kraft. Specielt Vissenbjerg opfattes generelt som en forstad til Odense, og derfor virker det helt meningsløst, at man aften og weekender ikke kan komme med offentlig transport mellem disse to byer.

At det fremover ikke bliver muligt at benytte sig af kollektiv transport hele weekenden og efter kl. 18 på hverdage i både Vissenbjerg og Haarby, er en stor bekymring for Assens Byråd og borgerne. Når den kollektive transport reduceres i så stort et omfang, kan det risikere at få betydning for områdernes generelle udvikling. Ligesom det kan læses i planen, forventer vi, at mange borgere vil gå væk fra helt at bruge den resterende kollektive transport i disse områder. Dette sker, fordi den resterende kollektive transport der er tilbage, slet ikke opfylder det transportbehov en almindelig ung/borger/familie har på en uge. Vi forventer derfor, at flere vil investere i bil nr. 1, 2 eller 3, og dermed flytte sig væk fra den kollektive trafik. Dette fører til mere trængsel specielt på de fynske veje, hvilket igen påvirker luftkvalitet, sundhed og miljøet negativt.

Derudover er der risiko for, at der mange steder på Fyn, vil blive en generel oplevelse af ulighed i transportmuligheder. Nogle borgere vil have adgang til regionale busruter med høj frekvens, mens andre hverken har adgang til bus eller tog udenfor myldretiden. Her må man nøjes med plus- eller flexitur, som er et langt mere besværligt produkt for borgeren. Specielt borgere, der er afhængige af den kollektive transport på grund af f.eks. handicap, alder, økonomi mm., vil risikere at blive isoleret socialt og have begrænsede muligheder for adgang til job, uddannelse og sociale aktiviteter.

Kollektiv transport giver gode muligheder for at folk kan mødes og deltage i begivenheder og fællesskaber og få lige adgang til uddannelse og kultur. Mange foretrækker derfor at bo i områder med nem adgang til offentlig transport, og i Assens Kommune er vi derfor bekymrede for, hvad en så kraftig nedskæring af de regionale ruter vil betyde for udviklingen i specielt Vissenbjerg og Haarby. Hvis en borger har et job, hvor mødetiderne ligger ud over klokken 8 – 16 på hverdage, eller f.eks. har studiejob eller sociale relationer efter arbejde/skole i Odense, vil det blive en udfordring at komme ud og hjem til Vissenbjerg og Haarby, medmindre man naturligvis ejer en bil.

Frekvens – kommunale politiske prioriteringer

Assens Kommune ser naturligvis positivt på en øget frekvens på rutegruppe 151-153, som allerede i dag har god frekvens og ligeledes mange passagerer. Frekvens og passagertal hænger

nemlig ofte sammen, og måske af den grund ser vi i dag færre passagerer på rutegruppe 130-132 og 110-111, som ikke er begunstiget med samme høje frekvens som 151-153.

Assens kommunes ser dog helst en fastholdelse af den nuværende frekvens på rute 151-153, til fordel for en bedre betjening af både Vissenbjerg og Haarby i stedet for de foreslåede reduceringer i planen. Vi frygter, at de negative konsekvenser for de fynske borgere, eksisterende passagerer og klimaet vil være langt større, end de positive konsekvenser der er ved at øge frekvensen marginalt på 151-153. Vi vil dog gerne bakke op om en udretning af rutegruppe 151-153 på enkelte afgangse i myldretiden, så der skabes attraktive hurtige ruter til pendlere.

Flere mobilitetsformer fra FynBus

Dernæst opfordrer vi til at både Region Syddanmark og FynBus ser den kollektive transport i et større perspektiv.

Et stort fokus i planen er at få solgt flere busbilletter og sikre flere passagerer i den kollektive transport. Med den kollektive transport menes der i planen busser, eller plus- og flextur, hvoraf det sidste både er en stigende udgift for kommunerne, men også et mere besværligt produkt for borgerne.

Assens Kommune håber at regionen og FynBus i fremtiden vil fokusere mere på at skabe generel god tilgængelig mobilitet for de fynske borgere. Det kunne f.eks. være ved at indgå aftaler om udlæjningscykler, delebilsordninger, indgå samarbejdsaftaler med samkørselsudbydere.

Fokus i planen bør være at øge borgernes samlede mulighed for bedre mobilitet, fremfor kun at fokusere på busbetjeningen og passagererne i denne.

Større gennemsækelighed i køreplaner

Derudover ønsker Assens Kommune, at det skal blive mere gennemsækeligt for borgerne at benytte den kollektive transport. I dag hersker der desværre ofte tvivl blandt borgerne, om f.eks. uddannelsesruter og pendlerruter må benyttes af alle, eller om de kun er til for dem, der benytter dem til uddannelse og job og dermed kræver en bestemt billet.

Assens Kommune foreslår, at alle ruter blot benævnes "regionalruter" eller lign., så det er tydeligt at alle ruter må benyttes af alle. Når en borger i dag benytter sig af den kollektive transport, benyttes rejseplanen til at danne sig et overblik over rejsen. Her får man let sammenlignet tid, pris og afgangstidspunkter mellem de forskellige transportmidler. I den sammenhæng er det irrelevant for borgeren om det er en lyn-, pendler-, ung- eller x-busruter, det forvirrer blot billedet for den rejsende, som i Rejseplanen sagtens kan se at nogle ruter er hurtigere end andre.

Assens Kommune ønsker derfor, at FynBus fokuserer mere end normalt på kommunikation og markedsføring af fordelene ved de kommende ruteændringer, så potentielle nye passagerer

langs de ruter, der får en højere frekvens, rent faktisk opdager denne forbedring. Specielt dem som i dag ikke er eksisterende kunder i den kollektive transport.

Ruteudretninger

Mht. ruteudretninger, står der beskrevet på side 10, at rute 151 ikke længere vil køre over Dærup. Dog vil hver 4. afgang betjene Glamsbjerg Nord. Vi forstår dette således, at der på hver 4. afgang mellem Assens og Odense, fra Assensvej vil køre en bus op ad Søndergade for så at vende ved Glamsbjerg Hotel og derefter køre retur ad Søndergade til Assensvej.

Assens Kommune vil gerne anmode om, at denne 4. afgang, i stedet for at køre samme rute frem og tilbage på Søndergade, fortsat kører via både Søndergade og Dærupvej som i dag på turen mellem Odense og Assens, og dermed betjener alle stoppesteder som i dag. Umiddelbart burde de to ruter tage samme tid.

Strategiske knudepunkter og fysiske forbedringer

I planen nævnes på side 11-12, at ruteomlægningerne vil medføre, at nogle stoppesteder vil få karakter af strategisk knudepunkt, hvor man som passager vil forvente forskellige faciliteter som f.eks. læskærm, bæk, infotavle mm. Assens Kommune gør i den forbindelse opmærksom på, at der ikke er afsat specifikke midler til området. Mange af stoppestederne har dog allerede i dag meget af det pågældende byudstyr.

Afledt merudgift til plustur i kommunerne

Da det for mange borgere i Assens Kommune ikke er muligt at gå hen til et stoppested pga. en større afstand, tilbyder Assens Kommune i dag Plustur. Plustur gør, at mobilitet fortsat er en mulighed for borgerne uanset bopælsadresse. Assens Kommune ser dog hellere, at de afgang der planlægges nedlagt, forbliver opretholdt, da plustur er en besværliggørelse af den samlede rejse både pga. skift mellem transportmidler samt bestilling minimum 2 timer før.

Ifølge planen forventer FynBus, at udgiften til plustur i Assens kommune vil stige årligt med ca. 670.000 kr. Denne afledte merudgift, som netop vil opstå pga. nedlagte regionale afgang og ruter, bør forblive regionens udgift og ikke de enkelte kommuners.

Sammenbinding til regionaltog

I 2028 åbner timemodellen, som har til formål at nedbringe transporttiden til 1 time mellem Odense og de øvrige storbyer. Assens Kommune forventer, at der med timemodellen vil frigives kapacitet på den eksisterende fynske jernbane, og at frekvensen på denne strækning dermed vil øges for alle de eksisterende vestfynske stationer, som dermed vil få status som et vestfynsk S-tog.

Assens Kommune vil gerne anmode både Region Syddanmark og FynBus, om allerede nu at prioritere, at de regionale ruter skal understøtte denne udvikling på forhånd.

I stedet for at skære i den kollektive trafik som planen pt. ligger op til, bør man tilføre området flere midler og dermed styrke den fynske tilbringer transport til toget. Tog- og bustransport på Fyn bør bindes langt bedre sammen end de er i dag, så borgerne ikke bliver tvunget til at benytte bilen til stationen.

Klima

Assens Kommunes mål er, at vi på Fyn har en bæredygtig, tilgængelig og effektiv mobilitetsløsning til gavn for alle borgere, uanset hvor de bor. For at vi kan få reduceret CO₂-udledningen på transportområdet i de fynske kommuner, kræver det bl.a., at den kollektive transport får en kvalitet, som gør den både attraktiv og nem at benytte. Alternativt er der stor risiko for, at alle vælger den lette mobilitetsløsning, som oftest er bilen.

Venlig Hilsen

På vegne af Assens Byråd



Søren Steen Andersen

borgmester



Høringssvar vedrørende forslag til nyt regionalt busnet

Vi er på Tommerup skole meget bekymrede for jeres udspil til antal busser, der kører igennem Tommerup. En reduktion på 40% er utroligt meget og det vil have stor betydning for vores lokalsamfund, hvis hver anden bus ikke længere kører forbi os.

Vi er uforstående over at turen forbi os reduceres så kraftigt, når ruten generelt opjusteres med 16%. Det tager 10 minutter længere at køre omkring Tommerup, men til gengæld er der mange her i området, der er afhængige af den offentlige transport, som nu må finde andre løsninger. Jeres udspil vil tvinge en del af dem der skal til eller fra Brylle og Tommerup over i private biler og dermed vil I miste potentielle kunder og den grønne omstilling og kollektive trafik vil få et hak over tuden – i hvert fald i vores område.

Vi har en del elever og medarbejdere der kommer med bussen, som nu vil have sværere ved at komme frem. Vi er også bekymrede for hvad det ville gøre ved udviklingen af vores by og lysten til at flytte hertil. Offentligt transport til og fra en (lands-)by er jo ofte en afgørende faktor for, hvor familier vælger at bosætte sig. Herudover bruger vi også busserne når vi skal på ture med klasserne fx til uddannelsesmesse i Glamsbjerg. Når bussen kun kører hver anden time i skoletiden, vil det absolut gøre det sværere at komme frem til nogle af de gode tilbud, der ikke lige ligger her i byen.

Vi håber meget, at I vil gentænke denne beslutning, så vores elever, medarbejdere og alle andre i lokalområdet stadig har et godt alternativ til bilen.

Mvh. Bestyrelsen på Tommerup skole

Miljø, Teknik og Plan – møde den 7. november 2023

Bilag 2: Indkomne høringssvar til FynBus forslag til et nyt regionalt busnet

Vores høringssvar er her:

"Hej Assens Kommune

Høringssvar vedrørende forslag til et nyt regionalt busnet.

Det nye forslag fra Fynbus omkring ændring af ruter/nedlæggelse af ruter kommer til at have meget stor betydning og give store udfordringer for unge i Assens Kommune. Ved de nye forslag vil man ødelægge unges muligheder for at komme rundt og det bliver vanskeligt at være ung i Assens Kommune. Hvis man ikke kan finde kørsel privat, så kan man hverken komme frem eller tilbage, det gælder både i forhold til fritidsaktiviteter, fritidsjob og andre sociale arrangementer med unge. Man er afhængig af, at de begivenheder man kan tage del i, ligger inden for de ruter som eksisterer. Unges fleksibilitet og frihed bliver begrænset. Hvis man tænker på klimaet i denne situation, så kommer forslagene ikke at støtte op omkring at man skal passe på klimaet. Ved at man nedlægger en masse rute, så vil man gå over til privat kørsel som kommer til at belaste klimaet endnu mere.

Assens Ungeråd."

Hilsen ungerådet

Fra Ældrerådets side har vi ingen bemærkninger.

Venlig hilsen



Fynbus
kommentar@fynbus.dk

11. oktober 2023

Høringssvar – Nyt regionalt rutenet

Udvikling Assens er en erhvervsforening med 375 medlemsvirksomheder på Vestfyn, og efter gennemgang af det fremlagte forslag til ændringer i den regionale busbetjening på Fyn og Langeland, har vi nedenstående bemærkninger:

Selvom det er forståeligt, at FynBus ønsker at optimere driften ved at fokusere på ruter med højere passagerantal, er det grundlæggende helt afgørende, at den kollektive transport i de mindre byer og landdistrikter ikke forringes.

Virksomhedernes udviklingsmuligheder:

En fleksibel, mobil og tilgængelig arbejdsstyrke er af afgørende betydning for erhvervslivets mulighed for stabil drift og løbende udvikling.

Det er et særkende for den fynske erhvervsstruktur, at vi har mange mindre virksomheder, der er beliggende uden for de større byer, og det er selvsagt afgørende, at medarbejdere skal kunne komme til og fra deres arbejdsplads uanset deres bopælsadresse.

Arbejdsstyrke er en mangelvare, og hvis offentlig transport ikke er fleksibel og tilgængelig, kan det resultere i, at virksomhederne har sværere ved at tiltrække og fastholde medarbejdere. Dette kan føre til driftsforstyrrelser, lavere produktivitet og i sidste ende tab af konkurrenceevne.

Desuden kan begrænset transportadgang skabe en ubalance på arbejdsmarkedet, hvor nogle grupper, især dem uden egen bil, udelukkes fra jobmuligheder.

Vi opfordrer FynBus til at overveje de bredere økonomiske konsekvenser for regionens erhvervsliv, når beslutninger træffes vedrørende den offentlige transportstruktur. At sikre, at arbejdstagere let kan pendle mellem hjem og arbejdsplads, vil bidrage væsentligt til virksomhedernes og dermed regionens økonomiske bæredygtighed.

Transport for børn og unge:

Det er afgørende at sikre, at børn og unge kan komme sikkert og pålideligt til og fra skole og ungdomsuddannelser. Dette gælder særligt i Assens Kommune for betjeningen af campusområdet i Glamsbjerg fra alle dele af kommunen. Uden pålidelig transport kan mange studerende stå over for betydelige barrierer for deres uddannelse, hvilket kan have langvarige konsekvenser for både den enkelte og for samfundet som helhed.

I lyset af disse betragtninger opfordres FynBus til at tage hensyn til de langsigtede sociale og økonomiske konsekvenser af de foreslåede ændringer og genoverveje strategien med henblik på at sikre en mere inkluderende og fleksibel offentlig transport, der tager hensyn til behovene på hele Fyn og ikke kun de områder med højeste passagerantal.

Venlig hilsen

Kristine Lawaetz Lyngbo
Direktør
Udvikling Assens



26.sept. 2023

Høringsbrev vedr. forslag til nyt regionalt busnet

Vi har på bestyrelsesmøde d.25. september drøftet forslaget til nyt regionalt busnet.

På vegne af børn og unge i Assens Kommune kan det vække bekymring, når der reduceres i rutenettet.

I forvejen er mulighederne for offentlig transport begrænset, når man skal færdes internt i kommunen eller ud af kommunen – f.eks. mod Odense eller Middelfart. Hvis man har et ønske om, at der skal være øget bosætning i kommunen, så understøtter det ikke, at familier vælger vores område til, hvis der ikke er bevægelsesfrihed via offentlig transport. Endnu engang skævvrides vilkårene mellem land og by.

Særligt i vores område, er det bekymrende at betjeningen af strækningen Assens – Haarby – Odense reduceres. Det rammer i hverdagen mulighederne for vores skole- og daginstitutionsbørn ift udflugter ud af huset. I weekenderne reduceres denne rute med 100%, hvilket begrænser børn og unge ift fritidsliv, at der slet ikke længere vil være en bus på den strækning.

Fællesbestyrelsen i Ebberup foreslår derudover, at priserne sættes ned, så det bliver mere attraktivt at bruge rutenettet.

På vegne af Fællesbestyrelsen
Formand Sille Nordtorp

FYNBUS

HØRINGSSVAR FRA SKOLEBESTYRELSEN VED PETER WILLEMOESSKOLEN VEDRØRENDE FORSLAG TIL NYT REGIONALT BUSNET.

I forbindelse med høring om regionalt busnet ønsker skolebestyrelsen ved Peter Willemoesskolen at gøre indsigelse.

Vi antager at forslaget kommer til at ramme mange af områdets unge og dermed den målgruppe, der berører Peter Willemoesskolens nuværende, fremtidige og tidligere elever. Samtidig vil forslaget kunne forringe fremtidsudsigterne for, at praktikanter vælger vores skole som uddannelsessted.

Hvis forslaget gennemføres, vil det derudover også få stor indflydelse på skolens muligheder for at rekruttere arbejdskraft fra f.eks. Aarup, Vissenbjerg og Odense.

- I det fremlagte forslag ser vi at det igen er udkantsområderne, som rammes hårdt med store serviceforringelser for borgerne til følge. Det kan synes paradoksalt at nedprioritere områder, der tværtimod har behov for en styrket infrastruktur.

Vi ønsker, at Fynbus og Region Syddanmark retter opmærksomhed mod, at det ikke kun er transport til og fra ungdomsuddannelserne der er behov for. Det er væsentligt i denne sammenhæng, at man også tænker på de unges liv i et helhedsperspektiv. Stærke relationer opbygges og afvikles ofte uden for almindelig mødetid på ungdomsuddannelserne og hos kammeraterne. Mange uddannelses tilbud ligger i Odense og hvis de unge skal fastholdes i uddannelserne, så er besparelser på busruter ikke optimalt, men derimod en barriere. I en tid, hvor de unges trivsel netop sættes i højsædet, er det problematisk, hvis manglende busdrift reelt gør at de unge ikke kan deltage i de fællesskaber, der har tilknytning til uddannelserne.

Mulighederne for at deltage i fritidsaktiviteter og finde fritidsjob rundt omkring i kommunen og regionen vil samtidig udfordres og forringes. Dette ser vi allerede eksempler på, hvor de unge i bestemte tidsrum ikke har mulighed for at byde ind med vagter på arbejdspladsen. I en tid hvor der råbes op om, at alle skal bidrage og arbejde mere og hvor tilbud er spredt rundt omkring i kommunen, mister vi her en sammenhæng. De unges muligheder for at bevæge sig f.eks. direkte fra Assens til Aarup og Vissenbjerg findes ikke og vi opfordrer derfor til, at man tænker dette faktum ind i de fremtidige planer.

Det er samtidig bekymrende at besparelserne kan være med til at initiere en negativ social ulighed, hvor uddannelsesmulighederne efterhånden kun bliver for de velstillede, der kan stille bil til rådighed for deres børn. Set i et klimaperspektiv virker det også til at Fynbus og Region Syddanmark er på afveje, når man tænker på planerne om at omkostningsreducere. Det fremlagte besparelsesforslag vil på den lange bane kun føre til mere privatbilisme og dermed endnu flere biler på vejene. Både klimaet og Danmarks ungdom har brug for, at der tænkes visionært og investeres i fremtiden. I stedet virker det desværre til, at man er i gang med at udhule mulighederne og skabe isolation til omverdenen.

Udkantsområderne fortjener at kunne bidrage og være med til at skabe liv og nye muligheder. Byen har brug for de unge både nu og i fremtiden. Fra skolebestyrelsens side vil vi derfor opfordre til, at Fynbus og Region Syddanmark tager besparelsesforslaget af bordet og optimerer driften på anden vis.

På vegne af skolebestyrelsen ved Peter Willemoesskolen,
Kirstine Lykke Raben
Formand.



Kopi af hørings svar sendt til FynBus

Vi har en dreng der bruger FynBus 130 fra Turup, til og fra Strandmølle Skolen, men i oplægget til nye busruter fra FynBus vil der ikke køre bus gennem Turup. Så hvis det bliver en realitet, kan han kun komme i skole, ved at bruge Plustur hver dag. Alternativt skal lokalruterne 264 og 263 tilpasses, så det også er muligt at tage dem, når man går på strandmølle skolen.

Få lokalruterne til at køre omkring havnen, så ville de få flere passagerer, hvilket ville mindske CO₂ udledningen. Da færre ville blive kørt af forældre.

Som det er i dag, er det ikke muligt at tage lokalruten, da Peter Willemoes skolen, og Strandmølle skolen, har samme mødetid kl. 0800.

Vi har også en dreng, der går på Syddansk Erhvervsskole på Munkebjerg vej, han plejer at tage Bus 130 til og fra Odense, så han skal så også bruge Plustur hver dag

Det er ikke holdbart hvis man vil have de unge til at tage en uddannelse, at man gør det besværligt for dem, at komme til og fra skole.

Dem der går på Vestfyns gymnasium, kommer også til at få problemer med at komme hjem, hvis man bor i Turup.

Mvh.

Hørings svar til Fynbus.

Hermed fremsendes et fælles hørings svar fra Vestfyns Gymnasium og Handelsgymnasiet Vestfyn. Hørings svaret taget udgangspunkt i nedenstående oversigt over alle Glamsbjergs institutioners slutringetider samt tidligere møder med Fynbus.

Ankomst morgen i Glamsbjerg. Det passer fint med de nuværende ankomsttidspunkter, hvor lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Første hovedafgangstidspunkt 14.15/14.20. Dette fungerer ligeledes fint, idet både lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Sidste hovedafgangstidspunkt. Med baggrund af landsdækkende og egne undersøgelser af elevernes trivsel har vi arbejdet på at gøre skoledagene kortere hvilket er lykkedes, MEN det er ikke lykkedes at få Fynbus til at rykke sidste hovedafgangstidspunkt fra 15.55/16.05 til kl. 15.30. Som det fremgår af oversigten vil det gavne ALLE uddannelsesinstitutioner i Glamsbjerg.

Vores væsentligste kommentar til trafikplanen er derfor, at vi beder om at få ændret sidste hovedafgangstidspunkt til kl. 15.30, hvor både lokalbusser, uddannelsesruter og regionalruter er koordineret.

Desuden vil vi gerne bede om, at betjeningen - begge veje - af Haarby-Glamsbjerg, Aarup-Glamsbjerg og Vissenbjerg-Glamsbjerg til hovedankomst og hovedafgangs tiderne forbedres samt at det skal koordineres med forbindelserne til byer som Ebberup, Snave, Dreslette og Helnæs.

De bedste hilsner

Vestfyns Gymnasium

Handelsgymnasiet Vestfyn



Institution	Slut ringetid	Kommentar	Konklusion
Glamsbjergskolen	13.25	Kun indskoling	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.10		
	15.10		
10. klassecenter	13.05	Her er langt flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.00		
	14.45		
Vestfyns Gymnasium	13.35	Her er langt flest	Busafgang kl. 15.30
	15.15		
Det Blå Gymnasium	14.10	Her er flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	15.20		
FGU	14.00	Fredag 13.00	Busafgang kl. 14.15/14.20
VUC	13.45	Her er langt flest	Busafgang kl. 14.15/14.20 og kl. 15.30
	14.45		
	15.30		





24. oktober 2023

Høringssvar til BORGERHØRING AF NYT REGIONALT RUTENET

Tak for muligheden for at komme med bidrag til fornyelsen af det regionale rutenet for busser.

I forhold til FN's 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.

I forslaget til "Planstrategi 2023" for Assens Kommune beskrives levende lokalmiljøer som en milepæl i strategien. Stedbundne kvaliteter, attraktive omgivelser og tid til det vigtige er de tre fokusområder, der tages afsæt i. Planstrategien udstikker retningen for den fysiske udvikling af Assens Kommune og understøtter Vision 2030 – Med Vilje og Hjerter.

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.

Assens Lokalråd vil 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. Nogle vil straks indvende, at chaufførlønnen er den samme i en stor som i en lille bus. Men omstillingen skal i gang, når vi ved, at behovet for store busser er voldsomt reduceret i løbet af dagen. De føreløse køretøjer er også på vej.

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
Formand

info@ingedahlconsulting.dk
+4520271760

Høringssvar vedr. "Forslag til nyt regionalt busnet"



Skolebestyrelsen har på skolebestyrelses- møde onsdag d. 25. oktober 2023 gennemgået hørings-materialet og har følgende kommentarer:

Skolebestyrelsen på Haarby Skole anbefaler, at de ønskede besparelser ikke kommer til at gå ud over de afgangselever, der vil påvirke vores elevers dagligdag i skolen og øge deres ventetid på skolen.

Det bør også sikres at vores elever har mulighed for at deltage i fritidsaktiviteter og fritidsjob, ligesom vi henstiller til, at vores gamle elever har mulighed for at tilgå de uddannelser, der ligger i Glamsbjerg, Assens, Faaborg og Odense. (rute 110 og 130)

På Skolebestyrelsens vegne

Christian Lund
Formand for Skolebestyrelsen

Birgitte Dilau Sørensen
Skoleleder



Haarby Skole

Sportsvej 16
5683 Haarby
64747800
haarby-skole@assens.dk



Fra:
Til: [INSPIREHJULPET](#)
Emne: Høringssvar til nyt busnet
Dato: 4. december 2023 08:17:40

Hej Fynbus

Det foreslåede hovednet afskærer store dele af øen fra forsyning med offentlig transport. Eksempelvis området mellem jernbanen og rute 151/152/153.

Jeg anser dette som dybt problematisk af en række årsager:

Disse områder har en stor befolkningsmasse fra efterkrigsgenerationerne. Mennesker som ikke benytter bus i dag, men som indenfor få år mister evnen til selv at køre bil, og dermed netop bliver afhængige offentlig transport.

Mangel på offentlig transport fordrer at disse mennesker tidligere i alderdommen tvinges til at søge væk fra eget hjem, mod byerne og plejehjemspladser/ældreboliger der ikke findes i det antal som er fornødent til de kommende – store – plejehjemssøgende generationer.

Ejendomsmarkedet oversvømmes således af boliger i områder der i forvejen er plaget af lange liggetider og lave priser.

Huse bliver i værste fald usælgelige, og folk bliver teknisk insolvente, "regningen" lander hos samfundet, og områder bliver forladte.

Områder uden nogen form for offentlig transport er desuden ikke attraktive for børnefamilier, og boligmassen i disse områder bliver endnu mindre attraktiv.

Jeg forudser altså en katastrofal kædereaktion ved at reducere udbuddet af offentlig transport.

Jeg forstår fuldt ud problematikken i at holde underskudsgivende ruter i live, men mener at den besparelse der er ved at nedlægge disse ruter, ingenlunde vil stå mål med den samfundsomkostning der venter forude.

Med venlig hilsen



Høringssvar vedrørende forslag til nyt regionalt busnet

Vi er på Tommerup skole meget bekymrede for jeres udspil til antal busser, der kører igennem Tommerup. En reduktion på 40% er utroligt meget og det vil have stor betydning for vores lokalsamfund, hvis hver anden bus ikke længere kører forbi os.

Vi er uforstående over at turen forbi os reduceres så kraftigt, når ruten generelt opjusteres med 16%. Det tager 10 minutter længere at køre omkring Tommerup, men til gengæld er der mange her i området, der er afhængige af den offentlige transport, som nu må finde andre løsninger. Jeres udspil vil tvinge en del af dem der skal til eller fra Brylle og Tommerup over i private biler og dermed vil I miste potentielle kunder og den grønne omstilling og kollektive trafik vil få et hak over tuden – i hvert fald i vores område.

Vi har en del elever og medarbejdere der kommer med bussen, som nu vil have sværere ved at komme frem. Vi er også bekymrede for hvad det ville gøre ved udviklingen af vores by og lysten til at flytte hertil. Offentligt transport til og fra en (lands-)by er jo ofte en afgørende faktor for, hvor familier vælger at bosætte sig. Herudover bruger vi også busserne når vi skal på ture med klasserne fx til uddannelsesmesse i Glamsbjerg. Når bussen kun kører hver anden time i skoletiden, vil det absolut gøre det sværere at komme frem til nogle af de gode tilbud, der ikke lige ligger her i byen.

Vi håber meget, at I vil gentænke denne beslutning, så vores elever, medarbejdere og alle andre i lokalområdet stadig har et godt alternativ til bilen.

Mvh. Bestyrelsen på Tommerup skole



Tommeruppernes Lokalråd

Til Fynbus

Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

Dato: 3. december 2023

Emne: Høringssvar til det nye køreplansforslag

Lokalrådet i Tommerupperne udtrykker hermed vores dybe bekymring og ærgrelse over det nye forslag fra Fynbus, der indebærer en 40% reduktion af den direkte busbetjening af Glamsbjerg Nord, Verninge, Tommerup og Brylle. Vi anerkender, at der er økonomiske udfordringer ved den nuværende model.

Den foreslåede reduktion af busruterne påvirker direkte livskvaliteten og tilgængeligheden for vores borgere. Det er en afgørende service, som støtter den lokale bosætning og modvirker urbaniseringen mod større byer som Odense. Busstoppestederne i Tommerup betjener også beboerne i det store område vest for Tommerup; Skovstrup og Nårup mv.

Det er dybt beklageligt, at et sådant forslag overvejes, da det rammer de svageste og yngste i vores samfund hårdest. Det kan gøre det vanskeligere for familier at afsætte huse og byggegrunde, hvilket kan have en direkte negativ effekt på vores skole og lokalsamfundets bæredygtighed, samt potentielt på handelslivet. Det er særligt problematisk, da Tommerup er en centerby i Assens Kommune. På den baggrund mener vi, at der burde være et strategisk knudepunkt i Tommerup.

Ved at fastholde en effektiv busbetjening styrker vi det lokale samfund, opmuntrer til ny bosætning og understøtter en bæredygtig udvikling af området.

Vi håber, at reduktionen af busbetjeningen bliver genovervejet for at bevare og forbedre livskvaliteten for vores borgere i Tommerupperne.

Forslag til forbedringer:

Vi foreslår, at Fynbus i højere grad overvejer at implementere tværgående ruter, som ikke udelukkende fokuserer på stjerneformede forbindelser til og fra Odense. Dette vil sikre en mere alsidig og tilgængelig transport for vores beboere.

Vi ser frem til en fortsat dialog og er klar til at deltage i konstruktive samtaler for at finde en løsning, der gavner både vores samfund og Fynbus' tjenester.



Tommeruppernes Lokalråd

Med venlig hilsen,

Tommeruppernes Lokalråd

Glamsbjerg den 28. november 2023

Til: Fynbus.

Vedr.: Høringssvar på "Forslag til et nyt regionalt rutenet".

På vegne af uddannelsesinstitutionerne i Glamsbjerg indgives hermed høringssvar på det påtænkte "forslag til et nyt regionalt rutenet" med svarfrist den 4. december 2023. Høringssvaret vedrører altovervejende den ændring i rute 151 omkring Glamsbjerg, som man fra Fynbus' side påtænker at omstrukturere fra sommeren 2024, således beskrevet her:

Rute 151 Assens-Odense-Kerteminde

- Kører ikke længere over Dærup.
- Hovedvarianten vil betjene Glamsbjerg fra Landevejen, mens bi-varianten vil betjene den nordlige del af Glamsbjerg, Tommerup og Brylle direkte på hver 4. afgang
- Kører ikke længere 1 enkelt morgenafgang via Rasmus Rask Skolen i Odense på hverdage
- Kører ikke længere 3 afgange via Dyrup i Odense på hverdage

(Side 10 i Høringsmateriale for fremtidigt regionalt trafiksystem)

Umiddelbart ser den daglige frekvens ud til at stige med 15%, hvoraf der vil være flere afgang i de mest travle perioder på døgnet. Et mere grundigt kig i den intenderede ruteplan for rute 151 afslører imidlertid væsentlige forringelser for især den nordlige del af Glamsbjerg, idet ruten udelukkende vil komme til at betjene Glamsbjerg via Assensvej-Odensevej. Derved vil adgangen med Fynbus til Glamsbjerg by samt de uddannelsesinstitutioner, der ligger her, blive væsentligt forringet.

Endvidere står skrevet at ca. hver 4. rute (nummer 152) vil betjene den nordlige del af Glamsbjerg, men samtidig gøres det klart, at ingen ruter længere vil køre gennem Dærup, hvilket må siges at være endnu en væsentlig forringelse af Fynbus' drift for Glamsbjerg by.

Spørgsmålet bliver således, hvordan den nordlige del af Glamsbjerg i givet fald vil blive dækket, hvis Dærup ikke længere skal være omfattet af Fynbus rutenet. Dette vil få den konsekvens at der ikke længere vil være busdrift på ruten Odense-Assens/Assens-Odense for Nørregade i Glamsbjerg og netop på Nørregade ligger en væsentlig ungdomsuddannelsesinstitution, HF & VUC FYN Glamsbjerg, hvis elever er særdeles afhængige af en kontinuerlig busdrift.

Ovenstående synes at stå i umiddelbar modsætning til Fynbus egen Mobilitetsplan for 2021-2025, hvori der på side 31 står at "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". Dette er yderligere i strid med oplysningerne fra "Hvordan skal de regionale busser køre i fremtiden?", hvoraf det fremgår, at "Et uddannelsesnet af busruter, der er tilpasset ungdomsuddannelsernes mødetider, med busser, der kører direkte til og fra uddannelserne på skoledage". Dette vil ikke være tilfældet for eleverne på Hf & VUC FYN Glamsbjerg (Nørregade

42, 5620 Glamsbjerg) samt FGU Glamsbjerg (Fredensvej 25, 5620 Glamsbjerg), hvis den påtænkte ændring i rute 151 gennemføres.

I denne forbindelse finder vi også anledning til at gøre opmærksom på de to hovedafgangstidspunkter for skolebusserne i Glamsbjerg by. Som det ser ud lige pt., er der afgang fra Glamsbjerg om eftermiddagen ca. kl. 14.15 og ca. kl. 15.55. Afgangstidspunktet kl. 14.15 er ganske fornuftigt ift. skolernes skemaer og ringetider, men vi finder anledning til indtrængende at bede om at flytte den sene afgang fra kl. 15.55 til kl. 15.30. Herved sikres en større sammenhæng med skolernes ringetider til gavn for alle skoleeleverne i byen, ligesom dette i langt højere grad vil svare overens med Fynbus ovenfor citerede målsætning for, hvordan de regionale busser skal køre i fremtiden.

I høringsmaterialet for det fremtidige regionale trafiksystem står desuden på side 31 at "Direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verninge, Tommerup og Brylle reduceres med 40%", hvilket må siges at udgøre en væsentlig forringelse af busdriften i et område, hvor der ligger vigtige uddannelsesinstitutioner, der er afhængig af en hurtig og nem busdrift jævnfør Fynbus egen målsætning i Mobilitetsplanen 2021-2025.

Konklusionen må således være, at konsekvenserne for flere af uddannelsesinstitutionerne i Glamsbjerg bliver omfattende, hvis forslaget gennemføres. Man kan med rette stille spørgsmålet om det på sigt vil betyde færre elever til skolebyen Glamsbjerg, da skolerne ikke længere vil være et attraktivt valg pga. dårlige busforbindelser. Dette risikerer at marginalisere Glamsbjerg og resten af Assens Kommune yderligere. Der er i Assens Kommune politisk bevågenhed omkring flere af ungdomsuddannelserne, og det vil således ikke være hensigtsmæssigt at signalere overfor Assens Kommune at Fynbus potentielt forringer bus- og rutedriften i Glamsbjerg i væsentlig grad. De kommende elever kan få endog meget svære kår, hvis ikke de fra sommeren 2024 har adgang til gode og direkte busforbindelser.

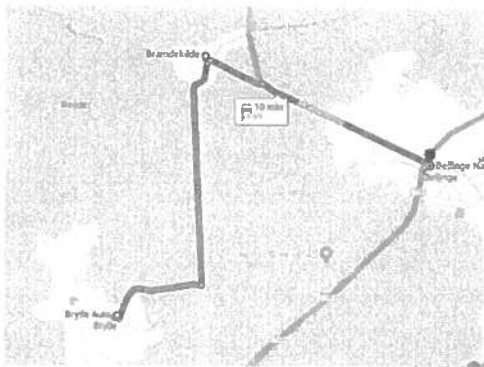
På vegne af uddannelsesinstitutionerne i Glamsbjerg

Følgende forslag indsendes som høringssvar, til hvordan busserne skal køre i fremtiden.

Borgerne i Brændekilde vil gerne foreslå at rute 152 og 153 omlægges, så de fra Dannesbovej i Brylle kører ad Vibækvej/Mølleglyden, i stedet for at køre ud mod Assensvej. Man vil ved denne omlægning af ruten kun skulle nedlægge stoppestedet ved St. Dannesbo. Ved at køre fra Vibækvej/Dannesbovej mod Brændekilde vil man kunne øge passagertallet på ruten med 3600 påstigninger, i følge tal, der er oplyst af Odense Kommunes Klimaforvaltning. Dertil kommer 'det løse' på vejen fra Brylle mod Brændekilde. Passagererne fra St. Dannesbo vil skulle gå 750 meter til stoppestedet ved Brylle Auto (hjørnet af Dannesbovej/Vibækvej), sådan som det også var tilfældet (ca. 2008-2011), da regionalruten kørte denne rute. Alternativt kan de benytte rute 151 på Assensvej, som ligger i ca. samme afstand fra St. Dannesbo.

Busserne kan i Brændekilde køre enten

- 1) mod Bellinge ad Bømsevej/Brændekildevej, og derefter mod Odense ad Assensvej og Sdr. Boulevard.



eller

- 2) mod Bellinge ad Brændekilde Bygade til krydset ved Brændekilde kirke, før der drejes ad Brændekildevej mod Bellinge. Dette vil give et bedre kørselsflow gennem Brændekilde; der vil være gode oversigtsforhold ved stoppestederne og ruten er alene 200 meter længere, men dog 1 minut hurtigere at køre.



Begge forslag vil i kraft af hurtigere forbindelse til Odense forbedre busbetjeningen i store områder af Fyns største forstadsbebyggelse Bellinge: på begge sider af Brændekildevej, dvs. dels Lungstedvej/Flintagervej mod Bronzevej, dels Lundekærvej/Rughøjvej/Byghøjvej.

Desuden vil forslaget understøtte regionens forventning om en fornuftig koordinering mellem regionale og kommunale ruter.

Udsigten til at miste en busforbindelse i Brændekilde vil få store negative konsekvenser for landsbyen – faldende huspriser, områdets uddannelsessøgende, folk der bruger bussen til/fra arbejde, dagplejemødre samt ældre og handicappede borgere.

En omlægning vil dels sikre fortsat betjening, dels gennem bedre udnyttelse af forhånden værende ressourcer, samt forøge antallet af passagerer, i forhold til de oplyste passagertal.

Det er desuden problematisk, at den 40% reduktion af afgangene, der er lagt op til i forslaget fra Fynbus (bilag 5A) på den direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verninge, Tommerup og Brylle, ligeledes vil få stor konsekvens for de uddannelsessøgende i dette område, samt borgere på arbejdsmarkedet, der skal til og fra arbejde og aflevere/hente børn mm.

Det bemærkes, at hensynet til uddannelsessøgende har høj prioritet i region Syddanmarks forventninger til Fynbus.

Der er næppe flere, der fristes/overtales til at tage en hurtig rute (der følger Assensvej), hvis de skal gå/cykle langt for at kunne stige på bussen.

Der henvises i øvrigt til de problemer ved det foreliggende forslag til busstruktur, der påpeges i læserbreve i Fyens Stiftstidende uge 47 fra henholdsvis Kristine Lawaetz Lyngbo, udviklingsdirektør i Assens kommune, og Henrik Neelmeyer, direktør for Egeskov slot og formand fra Fynsk Erhverv.

Det er endelig generelt vigtigt, at der findes en attraktiv og funktionel kollektiv trafik på både Fyn og i hele Danmark, hvilket dels imødekommer politikernes ønsker om at mindske CO2 udslip, dels forhindrer manglende fremkommelighed, fordi alt for mange fra landdistrikterne kører i bil ind til byerne.

På vegne af Brændekildes borgere

Vedhæftet underskrifter fra 407 borgere i Brændekilde og Bellinge samt brugere af ruten, der alle støtter forslaget om omlægning.

Underskrifter er ikke vedlagt i dette bilag.

Fra: _____
Til: [Kommentar](#)
Emne: Kommentar til bustrafik
Dato: 19. september 2023 22:33:41

Flere afgang i weekenden bl.a søndag formiddag så folk kan tage i kirke i centrum.

Aften og weekend afgang i rute 161 og 162 så beboere i f.eks. sø, David kan tage den offentlige transport

Fra:
Til: [kommentar](#)
Dato: 27. september 2023 19:02:56

Lad rute 191 køre omkring kirkendrupvej- stærehusvej, da rute 95 nedlægges. Vh

Fra:
Til:
Emne: VS: Vedr. Køreplan - S23-12051
Dato: 20. november 2023 16:06:36
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)

Fra:
Sendt: 15. november 2023 14:53
Til: Planpost <planpost@fynbus.dk>
Emne: SV: Vedr. Køreplan - S23-12051

Kære

1000 tak for din mail.

Jeg har set på det nævnte kort; men der er ingen synlige gadenavne, derfor kan ikke se om 191 følger mit forslag, som er: Mod Odense drejer 191 tv og kører ad Kirkendrupvej, stop Ved Vejgården, drejer th ved Stærehusvej stop ved Kirkendrupvej (det hedder stoppestedet), fortsætter med stop ved Ærtebjerggårdsvej. Den modsatte vej er der også stoppestedet, Stærehusvej.

Jeg skriver først og fremmest på vegne af de mange borgere, som er 100% afhængige af busserne. En del af dem er også dårligt gående. Vi der har bil er jo heller ikke velsete i bymidten. Af hensyn til klima og miljø foretrækker jeg busser frem for bil, men fristes alt for tit til at tage bilen. Selvom jeg er pensionist (85 år), har jeg ikke lyst til at bruge 1½ -2 timer, når jeg i bil kan nøjes med ½ time.

Jeg vil igen, igen kontakte Tim Vermund. I Mobilitetsplanen står der, at den kollektive transport skal være hurtig og attraktiv. Byrådet vælger lige det modsatte.

Med venlig hilsen

Fra: S...
Sendt: 14. november 2023 14:59
Til: ...
Emne: SV: Vedr. Køreplan - S23-12051

Kære ...

Tak for dit forslag til rute 191.

Fynbus har udarbejdet et forslag til et nyt regional busnet, inden for de rammer som Region Syddanmark stiller til rådighed.

Du er velkommen til at indsende dit hørringsvar via [FynBus.dk](https://fynbus.dk).

Du kan læse FynBus' forslag til det nye regionale busnet og evt. indsende dit høringssvar:

[Hvordan skal de regionale busser køre i fremtiden? - Fynbus.dk](https://fynbus.dk)

Med venlig hilsen

Fra: ...
Sendt: 4. november 2023 09:09
Til: Planpost <planpost@fynbus.dk>
Emne: SV: Vedr. Køreplan - S23-12051

Som nævnt foreslår jeg, at 191 kører ad Kirkendrupvej og Stærehusvej således at stoppestederne bevares. Der bor mange her i området, som ikke har bil og hverken kan cykle eller gå langt.

Hvis det er muligt så find ud af områdets indbyggertal og sammensætning.

Jeg har gennem årene forsøgt at få Byrådet til at indse, hvor vigtig den kollektive transport er (i Slagelse og Sverige har man indset det).

Med venlig hilsen

Fra: S... st
Sendt: 3. november 2023 14:43
Til: ...
Emne: Vedr. Køreplan - S23-12051

Kære

Tak for henvendelsen.

Odense Kommune har besluttet at nedlægge rute 95 fra køreplansskift 14. januar 2024.

FynBus er i dialog med Odense Kommune om, hvordan der kan sikres transport til kunder til Kirkendrup. Det er Odense Kommune, der i sidste ende afgør serviceniveauet til og fra fx Kirkendrup.

Vi kan derfor ikke på nuværende tidspunkt oplyse om, hvordan mulighederne bliver når rute 95 nedlægges.

Med venlig hilsen

FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C



Virusfri www.avast.com

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar ang ruten Nyborg/Langeskov
Dato: 19. september 2023 11:57:02

Hej

Hvis både 195 og 920 ikke kører hverdagsaftner og weekends, er jeg stort set stavnsbundet eller afhængig af at finde en chauffør hvis jeg kommer sent fra kontoret i København, eller hvis jeg vil til Odense en tur i bio mv

Jeg har ikke kørekort og bil er derfor ikke en mulighed. Hvis flextrafik skal benyttes skal det bestilles 2 timer før og det giver så vente tid i den anden ende.

Det er virkelig en forringelse der rammer skævt. Det er jo ikke lige noget der fremmer lyst til kollektiv trafik. Nyborg Station har de 11, snart 12 år jeg har pendlet været "nedprioriteret" så tiderne passer med bus og tog, og nu tager man så aften og weekend afgang.

Tænker der må gentænkes her

Mvh

Fra:
Til: [NMBU@region.dk](#)
Emne: Fremtidens regionale busruter
Dato: 11. september 2023 22:03:13

Til hvem det måtte vedkomme.

Jeg er blandt de mange borgere på Fyn, som bruger Fynbus flere gange om ugen. Jeg bor i en af de mindre landsbyer mellem Nyborg og Ullerslev, og gør således brug af både rute 195 og rute 921. Jeg har ikke bil, så jeg er afhængig af den offentlige transport for at kunne komme rundt.

I jeres nyeste oplæg planlægger I at gøre mange regionale ruter til pendlerruter, heriblandt de to ovennævnte ruter.

Hvis dette bliver en realitet, mister mange af os uden privat transport muligheden for at kunne bevæge os rundt på Fyn mellem fredag og mandag, idet der ikke længere vil være mulighed for at tage offentlig transport ud af byen. Alt form for spontanitet vil forsvinde, hvis vi er nødt til at bestille en form for flextrafik. Vi risikerer også at det slet ikke er muligt for os at bestille flextrafik, da disse pludselig vil blive meget mere efterspurgt.

Derudover vil en sådan ændring forhindre mange af vores ældre i at komme ud til deres formiddagsaktiviteter inde i blandt andet Nyborg og Ullerslev, da de ikke vil have muligheden for offentlig transport mellem kl. 9 og kl. 14 på hverdage. De bliver således låst fast, og det samme gør vi andre, som af den ene eller den anden grund ikke har bil eller anden transportmulighed.

Til slut vil jeg også blot nævne, at der er flere af os som arbejder i weekenderne, som ikke længere vil være i stand til at komme på arbejde. Ej heller kan vi komme til vores tidlige morgenvagter i hverdagene, hvis I vælger at gøre vores busruter til pendlerruter. Der vil også være dem af os, som ikke kan komme hjem fra arbejde sidst på dagen, fordi busserne ikke kører på dette tidspunkt.

Jeg håber inderligt at I vil genoverveje jeres oplæg, da det vil skade os fynske borgere langt mere end man måske skulle tro.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Dato: 1. oktober 2023 09:49:35

Sendt fra [Mail](#) til Windows 10

Lad ikke bus nr 195 stoppe med at kører i weekenderne. Og er også altid med den der er i Langeskov kl 6.15 hver morgen.

Fra:

Til:

Kommentar

Dato:

20. november 2023 12:08:24

Ang rute 195 Man fratager de unge menneskers mulighed for at deltage i aktiviteter så som arbejde og sport i Odense, personligt benytter vi 195 ca 15 weekender om året frem og tilbage fra Odense - Marslev mener det er en forkert beslutning at nedlægge den aften og weekend

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Regional kørsel af busser i fremtiden
Dato: 28. september 2023 10:42:05

Hej

I vil gerne have input ift. høringsmaterialet og det skal I få.

Jeg pendler nu på 13 år fra Nyborg til Langeskov med rute 195.
I de planer der bliver lagt for dagen kan jeg se, at jeg nok kommer til at vægte negativt i den grønne omstilling, da jeg bliver nødsaget til at købe en bil.

Jeg arbejder i toholdsskifte hvor min mødetid er hhv. kl. 06:00 til 14 og 14:00 til 23:10 - hvilket ikke er særligt kompatibelt med de køreplaner I lægger op til.
Ydermere ser det ud til, at bussen fremadrettet kun kommer til at holde på hovedvejen og dermed skærer I bl.a. Industrivej fra, hvilket ville gøre min rejsetid længere, hvor jeg i forvejen ikke har noget at give af, såfremt der ikke kører busser der er fremme noget før kl. 06:00.

Jeg er meget bevidst om, at busplaner selvfølgelig ikke kan tilrettelægges efter den enkelte, men jeg tænker at I her ikke tilgodeser hele industriområdet i Langeskov - hvilket ikke er det mest smarte, hvis vi som samfund gerne vil have flere over i de offentlige transportmidler.

Med venlig hilsen

Hørings svar til fremtidigt regionalt trafiksystem hos Fynbus

Som borger i Marslev (Kerteminde kommune) og mor til teenager der er daglig bruger af bussen er jeg meget bekymret når jeg læser jeres høringsmateriale om, at begrænse adgangen til busser til og fra Marslev.

Borgere er i forvejen afskåret fra, at deltage i aktiviteter i Munkebo og Kerteminde, om aftenen da der er meget begrænset busstrafik. Hvis I nu lukker ned for rute 195 vil det fuldstændig isolere borgerne i Marslev.

De fleste unge i Marslev bruger dagligt bussen til og fra uddannelsessteder i hovedsagelig Odense og Nyborg. I dag fungerer det godt med uddannelsesbusserne, som jeg læser, I planlægger at bevare. Men på skoledage, hvor de skal møde senere eller får tidligere fri, benytter de sig af rute 195. Hvis I ændrer rute 195 til kun at være pendlerbusser om morgenen og aftenen, begrænser I de unges muligheder for at komme tidligere hjem eller møde senere på uddannelsesstederne.

Unge har brug for muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter og sociale arrangementer, og offentlig transport giver dem mulighed for at deltage i sportsbegivenheder, klubmøder og andre aktiviteter udenfor hjemmet.

Kører der ikke længere busser om aftenen eller i weekends, fratager I dem muligheden for selvstændigt at tage del i sociale aktiviteter, deltage i fritidsjob. At have adgang til offentlig transport giver unge mulighed for at udvikle uafhængighed og selvstændighed. De kan rejse til skole, deltage i fritidsaktiviteter, besøge venner og udforske deres omgivelser uden at skulle være afhængige af forældres eller værgers hjælp.

Når unge i en tidlig alder lærer at bruge bussen, udvikler de gode vaner og kan fortsætte med at bruge offentlig transport. Hvis I fjerner busruterne, vil dem, der har økonomisk råderum, sandsynligvis anskaffe en bil som 18-årige, hvilket kan gøre det svært at få dem tilbage til offentlig transport.

Selvfølger kan et ungt menneske godt cykle 6 km til Langeskov, men på en kold og våd vinteraften sker det med stor sandsynlighed ikke, flextrafik er nævnt som en mulighed, men den skal planlægges og bestilles mindst 2 timer i forvejen, mange sociale relationer hos de unge er i dag ikke planlagt i god tid, samtidig er flextrafik som jeg læser det en væsentlig dyrere erstatning for brugerene, hvor de ikke har mulighed for at benytte deres ungdomskort/uddannelseskort.

Odense og Nyborg hvor deres uddannelses institutioner ligger, er for langt væk til en cykeltur i dagligdagen.

Marslev er en landsby i udvikling, der er planlagt op til 700 nye boliger inden for den nærmeste fremtid, de første 2-300 boliger inden for de næste 2 år og en dagligvare forretning. At der kommer en dagligvare forretning i Marslev kan betyde at nogle familier kan nøjes med en bil i husstanden, hvor den ene bliver pendler. Men hvis det så bliver meget begrænset busdækning til og fra Marslev vil dette ikke ske.

At begrænse busserne i det foreslåede omfang kan skabe bekymring om, hvorvidt folk vil at flytte til Marslev. Argumentet for at udvikle Marslev var netop nærheden til arbejdspladser som supersygehus, nu også Novo Nordisk mv, men hvad kan vi bruge det til hvis man ikke kan passe et arbejde der ligger efter kl. 17 og i weekender.

Offentlig transport giver alle, uanset økonomisk status, mulighed for at komme rundt. Ved at bevare busserne sikrer vi, at også dem med begrænset økonomi har adgang til transportmuligheder.

I forhold til omlægning af rute 195 og begrænsning af kørsel i Langeskov by.

De personer der skal til og fra Hallen og arbejde på Industrivej får ikke kun 500 m længere, men op til flere km, konsekvensen vil eventuelt være at de tager en cykel med i bussen (såfremt den kører) så de kan komme til og fra deres bestemmelsessted i Langeskov, dette kan føre til forsinkelser når cykler skal ind og ud af bussen.

Ønsket er at I bevarer busruterne som de er, måske der kan spares et par afgange.

Natbusserne betragtes ligeledes som en livsnerve til landsbyen, så de ønskes heller ikke nedlagt.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nye regionale busrute-net
Dato: 26. september 2023 20:51:46

Hej jeg bor på strækning med bus 195 som skal være udvidet pendlerrute altså kører generelt i morgentimer og eftermiddagstimerne 6-22. Men aldrig i weekender. Der er 2 afgang om søndagen kl. 19.25 og 20.25 som kører til Rågelund efterskole som de også skriver på deres hjemmeside. Jeg bor i Åsum og der er ikke andre muligheder for bus/tog i weekenden heller ikke i Åsum. HUSK at reklamere om de andre muligheder som findes så os der bor i yderområderne af Odense også vil deltage i de gode arrangementer.

Venlig hilsen

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 12. september 2023 09:14:30

Jeg har nu læst det nye forslag og set på kortet, og det bliver sværere og sværere at være pensionist i en af de små landsbyer her på Østfyn. Det er så trist.

I har tidligere skrevet, at jeg kan bruge FlexTrafik på mit pensionistkort, men jeg er afhængig af at have både min cykel (og engang imellem min lille hund) med i bussen, og det kan kun lade sig gøre at have hund med i FlexTrafik. Jeg er førtidspensionist af en årsag og kan ikke holde til at gå og stå ret længe ad gangen, og så har jeg selv fundet løsningen med cyklen, og forsvinder den, så er jeg på den. Der er jo i de fleste tilfælde lang ventetid, når man benytter FlexTrafik og det er ikke alle steder, der er mulighed for at sidde ned indendørs og vente i 30-60 minutter inden man bliver hentet. Det er bare ikke godt nok med alt det her

... så er jeg lige vidt, kan jeg se på kortet. Da rute 195 også bliver en penitentiare og pensionistkortet gælder ikke til toget. Det er altså temmelig meget opad bakke for borgere som mig selv.

Kære politikere, de små landsbysamfund bliver hårdt ramt, når sådanne besparelser kommer og i værste fald affolket. Med det held jeg har både fysisk og psykisk, der elsker jeg at bo herude på landet, for der er fred og ro. Men den stadig dårligere infrastruktur kan tvinge mig til at flytte herfra. I står på TV og siger, at vi har masser af penge her i DK. Hvad så med at investere godt og solidt i busserne på landet. Det ville være så dejligt

De bedste hilsner

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: Isabelle
Dato: 20. september 2023 19:25:41

Hvordan vil i have os uden bil skal komme rundt? I har ik lavet andet end forringelser de sidste 10 år.

Jeg har fks en datter boende i , hun er afhængig af bussen ,hvis hun skal hjem på besøg i weekenden,den piller i så fra nu,....der er flere unge mennesker i korkendrup,der ligger nemlig en døgninstitution,/bostedhvordan skal de komme nogen steder og hvordan skal vi forældre besøge dem ,når i tar busserne?

I besværligør folk uden bil kan bo sådanne steder....det simpelthen for dårligt.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vedr rute 195 Langeskov
Dato: 28. oktober 2023 16:05:51

Hej Fynbus

Vedr rute 195 som går igennem Langeskov, mener jeg at det vil være utilstrækkeligt hvis bussen kun kommer til, at standse ved stationen, da der er mange pendlere fra Langeskov Syd-delen og det er samtidig i samme del at størstedelen af Langeskovs industri er.

Desuden bor størstedelen af Langeskovs borgere også i den sydlige del af byen, så tilgængeligheden til bussen mener jeg er berettiget i Langeskov syd. Særligt ældre og gangbesværede skal også have rimelig tilgængelighed til bussen via rørupvej, som er hovedfærdselsåre i den sydlige del af Langeskov

Med Venlig hilsen

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar vedr. regionale busruter
Dato: 29. oktober 2023 17:52:30

Kære fynbus

Hermed fremsendes høringssvar vedr. regionale busruter vedr. bus rute 195.

Rute 195 som går fra Odense til Nyborg kører blandt andet igennem Marslev før den ankommer til Langeskov. Vi er en del borgere (unge som gamle) i Marslev by som er meget afhængige af denne bus rute. Der er en del med arbejde og fritids interesser i Odense som netop bruger denne rute og dette vil ud fra jeres forslag ikke være muligt i weekenden hvor denne rute efter forlaget ikke skal køre.

Marslev by står til at skulle udvides markant med +4000 indbyggere de næste år.(se vedhæftet links) Der er allerede investorer i gang med dialog med kommunerne vedr projekterne heriblandt også indkøbsmuligheder. Marslev er derfor en by i stor udvikling og det vil derfor være fuldstændig håbløst at cute den kollektive trafik af på den måde som det foreløbige forslag ligger op til.

Jeg håber inderligt I vil tage i betragtning hvilket negativ effekt denne besparelse vil have på byen samt de indbyggere som bor her.

<https://kerteminde.dk/kommunen/projekter/byudvikling-marslev>

<https://kjavis.dk/interessen-er-stor/>

Mvh ~

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 195
Dato: 12. september 2023 18:02:19

Er dybt fortvivlet over at se bussen ikke skal køre til langsskov i weekenden og sikkert også helligdage, jeg arbejder i langeskov hverdage og hver anden weekend hvordan skal jeg komme på arbejde i weekenden og helligdage? Bor i [Langsskov](#) som rute net ser ud nu det gælder såvel Arriva og fynbus passer forbindelse ikke med DSB til langeskov med møde tid kl 7 det passer dermed perfekt som tiderne er nu .Er helt uforstående over for dette foreslag .

Ps jeg har de sidste 15 år pendlet på arbejde til langeskov og er glad for mit arbejde
Hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 195
Dato: 21. september 2023 13:15:06

Hej.

Hvordan kan i overhovedet overveje at nedlægge rute 195 i weekender og helligdage.

Der er så mange der bruger den fra Nyborg og til udkanten af Odense.

Rute 165 fra Svendborg kører jo heller ikke i Weekend.

Til sidst kan vi jo heller ikke regne med toget, det kører jo som vinden blæser.

Det er faktisk mennesker der arbejder i Weekends og på helligdage også uden for de større byer.

Hilsen en meget bekymret borger der udelukkes fra den offentlige transport, med det tænkes der vist ikke ret meget over i den meget dårlige planlægning.

Fra:
Til: [NORMAN](#)
Emne: Rute 195
Dato: 3. december 2023 11:14:39

Angående rute 195 som der er planer om at ændre til pendlerbus. Kan kun ryste på hovedet af det. Vi tvinges til at investere i en bil, og det er vel ikke meningen mht. klimaet. Tænk jer om.

Hilsen

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høring busruter
Dato: 8. november 2023 21:38:11

Hej Fynbus

Jeg ønsker at 195 fortsat kører gennem Langeskov syd dvs. rute som nu. Der er mange som bruger den til skole/arbejde i både Nyborg og Odense. Min børn har taget den fra Fasanvej i de seneste år til Nyborg Gymnasium, og fortæller at der altid er mange med om morgenen. Derfor undrer det mig at stoppestederne i Langeskov syd skal spares væk.

Mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Langeskov ruten
Dato: 16. oktober 2023 20:10:13

Vi ønsker at bibeholde den nuværende busrute gennem Langeskov, den nye rute giver slet ingen mening for alle os som benytter busserne.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar rute 195
Dato: 16. oktober 2023 07:11:46

Vi er rigtig mange børn og ældre beboere langs Industrivej i Langeskov, i et meget stort boligområde. Lad endelig bussen fortsætte gennem byen!

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busrute Langeskov
Dato: 17. oktober 2023 10:10:49

Jeg mener det er en dårlig ide st nedlægge ruten Via Industrivej. Der er mange, der benytter bussen til og fra arbejde
Venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 195
Dato: 21. september 2023 17:27:53

Er der tænkt på dem der arbejder weekend. Jeg er en af dem der skal til Odense mange weekender. Arbejder i sundhedsvæsenet. Togene kører jo ikke så det passer med man kan møde kl 7 hvis ruten i weekenderne bliver nedlagt mister i mange kunder. I vil gerne have man tager det offentlige. Men det bliver forringet så meget.

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Fynbus
Dato: 15. oktober 2023 22:19:26

Bussen skal køre gennem Langeskov by. Alt andet vil være tosset når alle arbejdspladserne ligger på industrivej.

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Omlægning af 195
Dato: 16. oktober 2023 00:25:11

Med det udlæg der er lagt ud fra staten at vi skal benytte de offentlige transportmidler mere, er det jo helt forkert at fjerne muligheden for at komme på bussen især for de ældre der ikke kan gå den lange strækning til bussen, nu hvor i ikke vil have den igennem byen længere. Og selve indskrænkning af bustider dur jo heller ikke. Det vil jo bare gøre at folk nu skal i investere i bil nr 2 for at få en hverdag til at hænge sammen.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Omrokering Fynbus Langeskov
Dato: 16. oktober 2023 14:12:39

Hvis I ikke bevarer ruten igennem Langeskov bymidte, så mister I da mange flere passagerer. Så tager vi toget i stedet for (personlig får jeg dobbelt så lang vej).

Mange hilsener

- sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Re: Ændring af regionalt net
Dato: 17. oktober 2023 17:47:54

Hej Fynbus,

Lige et par yderligere kommentarer til min tidligere e-mail.

I Jeres materiale skriver I at på rute 151 (Kerteminde - Odense Assens) ventes der en stigning på 280.000 i passagertallet årligt med 48.000 fra Kerteminde Kommune. Det lyder jo flot, men når I samtidigt forventer at minimum 29.000 andre passagerer helt bortfalder på pendlerruten 195, så lyder det som en tynd kop te. En nettotilvækst på 19.000 lyder jo ikke af meget taget i betragtning af hvor meget I svinger!!

Der er sikkert et eller andet geni, der kan se et formål med dette, men ikke mig. At servicen så yderligere forringes for industrikvarteret i Langeskov (ekstra gåtur på 500 m - I gør selvfølgelig lidt for folkesundheden) gør kun at jeg synes I laver et enormt svigt på vor rute (195). I kunne jo så passende bede Vejdirektoratet spare de nye buslommer på Volderslevvej i det sydlige Odense så folk kan få lidt mere motion - ja, tag og luk hver andet stoppested i Odense og få sundere passagerer og hurtigere busser - et gratis forslag ;-)

I er sikkert totalt ligeglade og fred med det når nu det store "orakel", undskyld bestyrelsesformand, Tim Vermund har sat Odense som centrum for næsten al vækst i den offentlige trafik, så jeg kommer til at bruge min bil mere fremover og vil undgå Fynbus selvom jeg ikke burde (ca. 20 ture årligt) når I viser en sådan ligegyldighed overfor vor rute.

Ja, vi har et tog, hvis man bor i nærheden af Langeskov (som jeg gør), men det er ikke alle, der har denne mulighed og alternativerne er både mere besværlige og dyrere, men hvad skal man også med folk på landet - de er jo kun til besvær..

Med venlig hilsen

Den ons. 11. okt. 2023 kl. 14.04 skrev

Hej Fynbus,

Jeg læser med bekymring at I vil lave rute 195 om til en pendlerrute, hvilket f. eks. betyder at weekendkørsel droppes. Jeg forstår ikke Jeres prioritering, da vi nu fratages muligheden for at tage bussen i weekenden når man f. eks. skal ind og se sport i Odense.

Det er fair nok at sige at økonomien ikke er til det, men at I så vælger at øge udbuddet i andre steder (læs Odense) forstår jeg ikke, da f. eks. letbanen ikke har øget antallet af brugere af den offentlige trafik væsentlig. Det hele bærer præg af at Tim Vermund Andersen er kommet til for bordenden og nu skal primært have øget mulighederne i Odense hvor han er klimarådmand!!

Er den rapport fra Movia som I bruger som input til Jeres prioritering i det hele taget noget der kan bruges på Fyn? Og de andre byer på Fyn end Odense får jo ikke en bedre

dækning med deres bybusser, så jeg kan ikke se at det er andet end væsentlig forringelse af udbuddet for alle andre end Odense!!!

Jeg er glad for at jeg har en bil og så vidt muligt allerede undgår Odense (udover de nævnte sportsbegivenheder), for I gør det vanskeligere at vælge offentlig trafik fremover!!!!

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus i Langeskov
Dato: 16. oktober 2023 20:10:38

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Hvis Langeskov fremover kun bliver betjent fra hovedvejen vil det betyde at det største industriområde i Kerteminde kommune ikke længere bliver tilgængeligt med offentlig transport. Der er mange der vil afstå fra at benytte bussen og derfor er nødt til at anskaffe sig en bil. Virkelig et godt initiativ i disse tider hvor man opfordre folk til at benytte offentlig transport.

Fra:

Til:

Kommentar

Dato:

17. oktober 2023 17:30:02

Det er en dårlig ide at omlægge rute 195 i Langeskov. Mig bekendt var det den gamle Langeskov kommune der bad om ruten via Industrivej og de første år dækkede et eventuelt underskud på ruten.

Fra:
Til: [KOMMUNEN](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 16. oktober 2023 17:07:01

Hej

Jeg støtter ikke om omlægningen af rute 195 gennem Langeskov. Mange og især ældre og unge benytter ind- og udstigningerne igennem Langeskov. Dertil er der væsentlig mere en 500 meter fra stoppested på industrivej og ned til stationen.

Den ændring i lægger op til forringer den enkelte borgers, unge som ældre og alle os andre derimellem, muligheder for benytte og dermed også støtte den offentlige transport.

Mv!.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Håbløst at ændre ruterne
Dato: 17. oktober 2023 17:26:53

Hvis folk skal bruge Fynbus til noget, skal de køre igennem de små byer. Mange bruger stoppestederne i fx Langeskov by, både børn, unge og ældre. Ældre der ikke kan få så langt fra deres hjem.

Håber det taler imod.

Mvh. .

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ruter i Langeskov
Dato: 18. oktober 2023 21:26:54

Lad nu bare busserne køre rundt i Langeskov, det er svært nok at komme rundt. Og hvorfor skal man bo helt oppe ved Hovedvejen i Langeskov for at kunne blive betjent af en bus. hilsen os som bor Syd for Langeskov.

Og vi skal beholde natbusserne i weekenderne, eller flytter endnu flere unge fra Langeskov, fordi man ikke kan komme hjem om natten hvis man har været i byen.

VH

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Indsigelse mod omlægningen af rute 195
Dato: 29. november 2023 15:31:49
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)
[image002.jpg](#)
[image003.png](#)

Kære Fynbus

Vedr. omlægningen af rute 195

Vi har hørt, at I overvejer at stoppe betjeningen af Langeskov Syd og dermed virksomhederne på Industrivej i Langeskov.

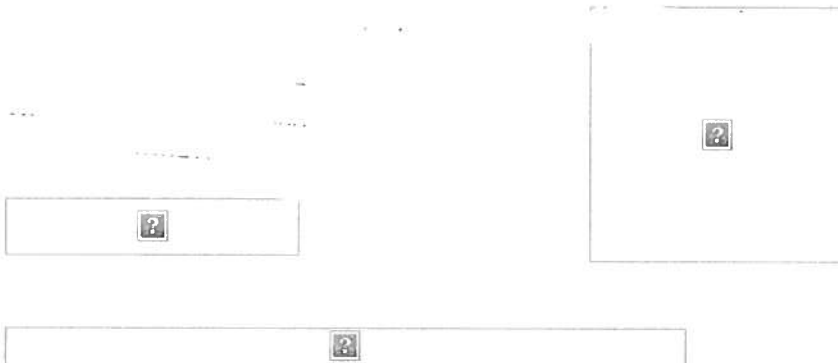
Det vil vi gerne komme med vores indsigelse imod.

Flere af vores medarbejdere benytter allerede i dag rute 195 på forskellige tider af døgnet, og en frekvent betjening af stoppestederne i Langeskov Syd er efter vores bedste vurdering en forudsætning for, at flere af vores medarbejdere i fremtiden kan træffe et bæredygtigt valg, hvor rute 195 vil være det naturlige valg.

Udover vores faste medarbejderstab bruges ruten i dag også af de studerende, som vi med jævne mellemrum har samarbejde med i virksomheden.

At det er nemt at komme til og fra arbejde er en vigtig parameter i kampen om kvalificeret arbejdskraft, og vi mener derfor, at de nuværende stoppesteder bør bevares, og at betjeningen af Langeskov Syd bør fortsætte som hidtil.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen



Fynbus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Langeskov d. 4. december 2023

Hørringsvar vedrørende fremtidigt regionalt trafiksystem

Baggrund:

Fynbus har udarbejdet et nyt regionalt trafiksystem til implementering i nærmeste fremtid. Udrulning af systemet har desværre nogle negative konsekvenser for erhvervslivet i Langeskov Syd, da rute 195, som servicerer det store industriområde omkring Mariesmindevej og Industrivej ændres markant.

Fra at have fornuftige afgange i både hverdage og weekender til stor glæde for både produktions- og detailerhvervet beliggende i og omkring omtalte område, indskrænkes ruten væsentligt i hverdagene og fjernes helt i weekenden.

Dette tiltag finder vi, som virksomhederne i området, stærkt bekymrende og yderst utilfredsstillende. Det er vores vurdering, at en reduktion af rute 195 vil have negative konsekvenser for vores mange daglige pendlere, som kommer til at udfordre vores evne til at tiltrække kompetente medarbejdere og dermed fastholde vores konkurrenceevne på sigt.

Samtidig er vi uforstående overfor at adgangsmulighederne til Langeskov Syd fjernes, når netop dette område gennemgår en stor erhvervsudvikling og nye virksomheder forventes at komme til.

Slutteligt har virksomhederne, der primært er produktionsvirksomheder med stort fokus på grøn omstilling, bæredygtighed og grønne regnskaber, udfordringer med at se hvordan nedlæggelsen af en kollektiv rute bidrager til øget bæredygtighed, da tiltaget netop vil presse flere medarbejdere over i egne biler.

Med udgangspunkt i ovenstående, er det vores ønske at Fynbus ikke blot fastholder den nuværende rute og frekvens, men derimod udvider dens rute til også at omfatter Mariesmindevej syd samt tidspunkter, således det er muligt for virksomhedernes medarbejdere at møde ind kl. 7 & 8 og retur kl. 15 & 16.

Med venlig hilsen,

Hydac, Havretoften 5, 5550 Langeskov
Lotus Heating Systems, Agertoften 6, 5550 Langeskov
Medicopack, Industrivej 6, 5550 Langeskov
Ib Andresen Industries, Industrivej 12,20, 5550 Lanegskov

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringen
Dato: 19. september 2023 11:47:41

Jeg syntes det er en super dårlig ide at bus 195 kun skal køre fra Stationen og skære hele dele af Langeskov af (så vidt jeg har forstået) det vil gøre at mange mennesker IKKE kan benytte bussen .

Syntes at bussen skal fortsætte som den gør pt. Altså køre Industrivej , Røjrupvej og så op til centret og stationen. Der er noget længere end 500 meter fra feks Industrivej op til Stationen .

Med venlig hilsen

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Bushøring
Dato: 25. september 2023 19:15:08

Jeg synes at dette lyder som en meget dårlig ide. Jeg bor selv i Langeskov og især det med den 100% fjernelse af 195 vil besværliggøre alt det sociale og især om aften, hvor i min erfaring, der er altid er fyldt, vil det gøre det mere usikkert for os unge at komme frem og tilbage.

Derudover er der flere af os som afhænger af visse tider fra 195 til at komme frem og tilbage til vores uddannelse og som ikke ser tid til at bruge så mange andre alternativer. Dette tiltag vil gøre Langeskov til en uattraktivt sted at færdes og i vil miste en masse kunder.

Hver gang jeg tager 195, som normalt er flere gange dagligt, er den stop fyldt, vi har før snakket om der godt kunne bruges flere tider, så en afskaffelse er vi meget uforståelige omkring.

Med Venlig Hilsen

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Høring svar vedr. nyt regionalt rutenet
Dato: 3. december 2023 20:58:09

Kære Fynbus

Vi har i Marslev lokalråd læst jeres forslag til nye regionale rutenet og i den forbindelse har vi nogle kommentar dertil.

I oplægget er der lagt op til at bus rute 195 skal være en pendler rute som køre i hverdagene og i alt 26 ture i døgnet.

Med indskrænkning af rute 195 vil dette medvirke til at alle borgerne i og omkring Marslev udelukkende ville kunne komme til fx Odense station ved brug af Plustur i weekenden ved anvendes af offentlig transport. Der er en del yngre borger i byen som enten har fritids interesser eller studiejob som ligeledes vil rammes af disse besparelser. Derudover vil de ældre også betale en stor pris da de nu ikke længere vil kunne benytte busen som vanligt til at komme rundt i weekenden.

Men det er ikke blot weekenden der påvirkes. Udover det er der mange borger bosat i Marslev som er sundhedspersonale der pendler på job i Odense eller længere væk som er afhængige af at kunne komme hjem på skæve tidpunkter både i hverdage og i weekenderne. Med dette udlæg tvinges de borger der har råd til at anskaffe en yderligere bil, hvilket ikke er helt forligneligt med den ellers grønne omstilling. Hvorimod de borger som ikke har råd enten ville skulle gøre sig brug af plustur eller i værste tilfælde være nødsaget til at flytte.

Marslev står og er i en rivende udvikling både i forhold til allerede vedtaget udstykninger men også mange flere forskellige nye udstykninger i den kommende tid der både skal rumme unge og ældre boligere. Der forventes derudover at der etableres indkøb mm i nærmeste fremtid. Nyt OUH står forhåbenligt færdig indenfor en overkommelig tid og også her vil muligheden for ansatte og patienter påvirkes ved ændring af ruten.

Jeg håber at jeg med dette skriv kan gøre jer opmærksomme på de livsændrende konsekvenser det vil have for en del borger i Marslev ved at indføre de besparelser I har i sinde og at I tager dem til efterretning.

På vegne af Marslev lokalråd

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar vedr. omlægning af køretider for bus 195
Dato: 3. december 2023 20:54:24

Til rette vedkommende

Som bosiddende i Marslev og ansat ved OUH nyder jeg jævnligt godt af muligheden for at tage bus 195 mellem Odense og Marslev. I forbindelse med skæve arbejdstider, vil jeg blive begrænset hvis bus 195 stopper med at køre i tidsrummet mellem kl 9 og 14. Pt klarer min hustru sig med en enkelt bil, men med færre busafgange, kommer vi nok til at skulle købe en ekstra bil. Dette synes vi ikke hjælper den grønne omstilling.

Det bør tilføjes, at Marslev ikke har indkøbsbutikker, og nærmeste indkøb ligger i Langeskov ca 6 km væk. Med nedlæggelse af weekendtiderne for bus 195, besværliggøres indkøb for borgere uden bil. Selv er jeg også afhængig af at kunne tage bus 195 i weekenden hvis jeg skal tage tog fra Langeskov eller Odense station. Jeg vil derfor appellere til, at der ikke reduceres i antallet af afgange med bus 195.

Mvh

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Rute 191 - Høringssvar Busser i fremtiden
Dato: 17. oktober 2023 07:09:27

Det er med nogen undren, jeg læser Fynbus' "Hvordan skal de regionale busser køre i fremtiden?".

I en tid med fokus på grøn omstilling, mindre CO2-udledning osv. er det efter min mening vigtigt at prøve at få flere til at tage det offentlige transportsystem, herunder busser.

Jeg er bosiddende i Langeskov og ser med en meget stor skepsis på Jeres kommende planer for busdriften igennem byen. rute 191 vil blive ændret således, at den kun vil blive betjent fra stationen og ikke igennem byen som nu. Desuden vil afgangene på hverdage blive reduceret med hhv. 7 og 8% på hverdage, og 100% i weekender, hvilket jeg tolker som, at der i weekender ikke skal køre bus ?

Jeg frygter og tror, at ovenstående ændringer forringer mulighederne så meget, at flere vil begynde at tage deres egen bil i stedet for, hvilket vil kunne gå ud over klimaet m.v.

Jeg vil meget gerne opfordre Fynbus til at gentænke/genoverveje disse ændringer vedrørende rute 191, som jeg anser for en meget stor forringelse af netop denne rute.

Mvh

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Ændringer af ruterne i Langeskov by
Dato: 16. oktober 2023 11:04:30

Til rette vedkommende

Jeg har læst jeres foreslag til omlægning af 195 busserne i Langeskov. Jeg vil gerne komme med mit input, og hvad det eventuelt ville gøre for vores by i Kerteminde kommune.

Jeg er studerende og kommer fra Langeskov by af. Har brugt jeres busser flittigt i mange år og regner med at fortsætte med det, da 195 er en god bus at bruge.

Den kører igennem vigtige områder, der styrker vores bys økonomi, og hjælper de gamle og dårligt gående med, at komme til vores station, vores indkøbscenter, og vores indtjening på Industrivejen.

I jeres foreslag overvejer i at fjerne stortset alle stoppestederne på nær ved hovedvejen. Dette mener jeg og andre beboer i Langeskov by er en dårlig ide.

Udover at ødelægge infrastrukturen i byen på den mest brugte af vores busser, kan det have betydning for, at flere vælger at bruge biler fremfor offentlig transport, hvilket ikke er optimalt for vores klima og miljø.

For ikke at tale om at færre af vores dårligt gående borgerer, ikke ville kunne komme ud og ind i Langeskov by lige så nemt.

Jeg ville også våge og påstå af det kan have en effekt på vores forretninger indtjening, da det kan ende med, at det kun er lokale der handler og evt ikke nabobyerne, da busserne kunne blive sparet væk.

Har overvejet af flytte til Odense, og dette kunne være med til jeg flytter derind, og ikke køber ungdomskort med fynbus

En kort opsummering. Jeg ville mene fjernelsen af busserne igennem Langeskovs centrale områder med bus 195 er en dårlig ide. Ikke kun økonomisk, men også for infrastrukturen og for de svage i byen.

Fra:
Til:
Emne: VS: Bekymring ved at Rute 195 ændres til pendlerrute
Dato: 16. oktober 2023 16:16:55
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Fra:
Sendt: 13. oktober 2023 11:40
Til:
Emne: Bekymring ved at Rute 195 ændres til pendlerrute

Kære

Jeg skriver til jer da vi er bekymret for vores elevtransport, efter at vi er blevet gjort opmærksomme på at Rute 195 skal ændres til en pendlerrute og derved ikke kører forbi efterskolen søndag aften.

De fleste søndage vender 40-50 af vores elever tilbage fra weekend ved at bruge de to afgange der er om søndagen.

Vi kan sagtens fortsat leve med at der ikke kører nogen busser i weekenden, men vi har et stort ønske om en løsning, om end bare en enkelt afgang søndag aften, som vores elever kan benytte.

Jeg håber derfor at I i planlægningen vil prøve at se en løsning på dette.

Med venlig hilsen

Rågelund Efterskole

Tlf: 65 95 13 86

Mobil: 52 10 69 62

Rågelundvej 179

5240 - Odense NØ

<http://www.raagelund.dk>

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar til fremtidens buskørsel
Dato: 29. oktober 2023 18:52:41

Kære Fynbus

Hvis bussen mellem Odense-Langeskov-Nyborg (195) ikke længere kører efter klokken 17, og slet ikke i weekenderne så vil os der bor i de mindre byer ikke længere kunne sende vores børn til aktiviteter efter skole, eller til deres weekend og aften job.

Børnene, de unge og de voksne uden bil i Marslev (hvor vi bor) er afhængige af at bussen også kører efter skoletid.

Vi håber I vil genoverveje forslaget så bussen stadig kan have et par aftenkørsler og nogle weekendkørsler.

Hilsen

Fra:

Til:

[Kommentar](#)

Dato:

18. oktober 2023 12:30:46

Hej jeg er afhængig af busser da jeg ikke har kørekort. Jeg bor i Ullerslev og derfor er det perfekt med busser både til Odense og Nyborg.

Jeg arbejder i Revninge og er derfor afhængig af bus 921 da jeg ikke altid cykler.

Syntes iforvejen I har skåret ind til benet på denne rute og håber inderligt at I ikke skærer mere så det bliver svært at komme på arbejde.

Jeg bruger osse rutre 195 hvis der kommer ændringer på denne rute indskærper i vores frihed i det at tage ud, det er ikke kun de unge mennesker under uddannelse som bruger busser, vi er osse nogle som fx ikke har kørekort.

Håber I ikke kun tænker penge men at I osse tænker på vores frihed i det at tage en bus.

Kh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Fjernelse af rute 195 i weekenderne og om aftenen.
Dato: 29. oktober 2023 17:23:48

Hej

Jeg syntes, at det vil være enormt ærgerligt for mennesker uden bil, og særdeles de unge mennesker.

Vi bor i Marslev, og vores børn vil ikke have en eneste mulighed for off. transport om aftenen og i weekenden. Hvilket vil betyde, at de ikke har mulighed for fritids arbejde, sport eller social aktivitet.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ændring af regionalt net
Dato: 11. oktober 2023 14:04:45

Hej Fynbus,

Jeg læser med bekymring at I vil lave rute 195 om til en pendlerrute, hvilket f. eks. betyder at weekendkørsel droppes. Jeg forstår ikke Jeres prioritering, da vi nu fratages muligheden for at tage bussen i weekenden når man f. eks. skal ind og se sport i Odense.

Det er fair nok at sige at økonomien ikke er til det, men at I så vælger at øge udbuddet i andre steder (læs Odense) forstår jeg ikke, da f. eks. letbanen ikke har øget antallet af brugere af den offentlige trafik væsentlig. Det hele bærer præg af at Tim Vermund Andersen er kommet til for bordenden og nu skal primært have øget mulighederne i Odense hvor han er klimarådmand!!

Er den rapport fra Movia som I bruger som input til Jeres prioritering i det hele taget noget der kan bruges på Fyn? Og de andre byer på Fyn end Odense får jo ikke en bedre dækning med deres bybusser, så jeg kan ikke se at det er andet end væsentlig forringelse af udbuddet for alle andre end Odense!!!

Jeg er glad for at jeg har en bil og så vidt muligt allerede undgår Odense (udover de nævnte sportsbegivenheder), for I gør det vanskeligere at vælge offentlig trafik fremover!!!!

Med venlig hilsen

r .

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Omlægning i Langeskov
Dato: 16. oktober 2023 10:25:55

Giv nu også de ældre og svagt gående en chance til at komme ud af byen, og lad bussen køre som den plejer.
Der behøves ikke laves om på alt her i byen..
V.H.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 195
Dato: 12. september 2023 20:31:34

Allerførst kunne jeg godt tænke mig at vide, hvor mange af beslutningstagerne til forslaget som er 100 procent afhængige af offentlig transport? Næppe ret mange, og hvordan kan man så forsvare at fjerne busdriften i weekender på rute 195, hvis man selv har en bil holdende i garagen? Ja, Langeskov betjenes via togdriften, men hvad med alle de andre små byer på ruten? I udhuler jo små samfund, der i forvejen har det svært. Hvordan skal man kunne tage et tog i Nyborg, hvis man bor i Ullerslev? Skal man som 79-årig uden adgang til bil tage sin kuffert med på cyklen? Skal et barn på 8 år cykle fra Aunslev til Langeskov for at besøge sine bedsteforældre? Selv vil jeg ikke længere kunne besøge min gamle mor - og omvendt, for jeg går på arbejde i hverdagen. Og at deltage i familiefødselsdage og fester udelukkes vi begge fra. For mig og min familie, der ikke har adgang eller råd til en bil, er forslaget katastrofalt.

Kunne en løsningsmodel ikke være at køre hver anden time i stedet for?

Mvh.

1

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ang rute 195 mod Nyborg
Dato: 14. september 2023 15:22:58

Forslag

Et forslag herfra ville være, hvorfor ikke nedlægge turen kl 7:33 fra Langeskov det er da hel tosset at der køre en kl 7:16 og igen 7:33 også er der ingen bus før kl 8:30, hvad med at nedlægge den kl 7:33 også få en kl 8 istedet for mod Nyborg.

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: nedlukning af bus 810
Dato: 20. september 2023 11:18:56

Hej

Jeg skriver da min datter tager bus 810 fra Tåsinge kl 06.49 til Holluf Pile stien, hver morgen. Hun siger at der vel er omkring 20 med bussen. Vi er ekstremt kede af at høre, at i vil skære busruten ned, og det kan desværre bevirke, at hun bliver nødt til at skifte gymnasium.,
Kunne man ikke bevare "universitetets morgenafgangen", også bare med færre stop (og måske lidt senere afgang)?
Hun har valgt at gå på Tornbjerg Gymnasium, da de har en eliteklasse til sportsudøvere, hvilket man ikke har i Svendborg, hvor vi bor.
Busforbindelserne til gymnasiet er virkelig dårlige, specielt om morgenen, og passer ikke efter ringetiderne.
Der mangler busser fra Bilka og banegården til gymnasiet, som passer til toget.

Det ville være et godt alternativ til bussen, hvis hun kunne tage toget afg kl 7.06 fra Svendborg-Hjallese ank kl 7.39, letbanen afg kl 7.45 til Bilka kl 7.58 og derefter en bus direkte til tornbjerg Gymnasium, den bus der går den vej kører allerede kl 8.01, hvilket betyder at det bliver meget svært at nå, hvis tog og letbane bare er det mindste forsinket (og det sker ofte).
Den næste bus der går er kl 8.14 (gymnasiet har mødetid kl 8.15)

En anden mulighed er at tage samme tog til banegården ankomst kl. 7.46, men på det tidspunkt er det helt umuligt at komme videre til gymnasiet.

Og ellers vil hun skulle afsted kl 6.15, 2 timer før mødetid, (hvis hun kan cykle til stationen) ellers er det tidligere, hvis hun skal med bussen.

Hjemturen passer heller ikke med skolens ringetider, men der er bedre muligheder for at komme med bus til letbane/tog.

Håber i vil overveje at bevare ruten, eller overveje at ændre/indsætte bedre busser fra bilka eller banegården til tornbjerg gymnasium.

Mvh

Fra:
Til: [NUTIBUS](#)
Emne: Kommentar vedr. rute 810
Dato: 28. november 2023 06:59:12

Kære Fynbus

Tak for muligheden for at kommentere på forslagene vedr. den nye organisering af regionalbusserne på Fyn

Jeg har næsten dagligt kørt med rute 810, og før den rute 800 i næsten 16 år og er meget tilfreds med ruten. Den kører direkte fra Rudkøbing til arbejdspladsen i Odense. Jeg vil derfor vær meget ked af at den nedlægges.

Alternativet der foreslås er, at benytte 930 til Svendborg, tage det ustabile og overfyldte Svendborgtog til Hjallese og derfra den ustabile letbane til arbejdspladsen. Jeg kan så se frem til at komme for sent på arbejde 20 til 30 gange om året. Enten er der noget i vejen med Svendborgtoget eller også med letbanen. Det samme gælder den anden vej hjem, kommer jeg for sent til Rudkøbing om aftenen så mister jeg forbindelsen med rute 912, som kun kører hver anden time. Så skal jeg vente i to timer i Rudkøbing.

I stedet for ingen skift, som det er nu med rute 810, bliver der nu skift i Svendborg og Hjallese, turen bliver hakket i stykker så det ikke længere er arbejdsro og derfor muligt at få arbejde fra hånden undervejs.

Lukkes rute 810, så må vi overveje om vi kan blive boende på Langeland, vi kan simpelthen ikke få pendlingen til Odense til at hænge sammen.

De unge, gamle og syge er blevet ramt af besparelser, dem rammer man igen med besparelser på busdriften, det er hovedsageligt dem der bruger den kollektive trafik. Oveni så er skattelettelserne endnu en gang gået helt udenom Langeland, vi er helt til grin på øen.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: 810U
Dato: 27. september 2023 10:28:06
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Hej.

Det skuffer mig og mange andre, at rute 810U skal stoppe.

Der er mange fra Langeland, der i forvejen har svært ved at komme til uddannelser på Fyn, og dette gør det ikke lettere.

Forslaget om, at så kan man bare tage toget fra Svendborg til Odense lyder dårligt, da det ofte er aflyst, og så skal man vente på en togbus, der måske slet ikke kører.

Driften af rute 810U må kunne fortsætte, da det ellers vil berøre de svageste meget hårdt.

Med venlig hilsen



Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar vedr. forslag til nyt regionalt rutenet
Dato: 3. november 2023 11:14:46

Hej FynBus

Jeg sender hermed mit høringssvar vedr. den igangværende høring ifm. forslag til nyt regionalt rutenet med frist d. 4. december 2023 jf. FynBus' hjemmeside: <https://fynbus.dk/nytbusnet>.

Jeg pendler næsten dagligt til mit arbejde, som er et uddannelsessted og bruger derfor flittigt rute 810U, som foreslås nedlagt. Jeg håber ikke, at ruten nedlægges med følgende begrundelse:

1) Jeg forudser at pendleroplevelsen vil blive forringet generelt, og nedlæggelse af ruten vil medføre fravalg af uddannelse eller arbejdsplads, eller valg af et mindre klimavenligt alternativ i stedet for det af FynBus foreslåede.

2) Jeg mener at pendleroplevelsen vil blive forringet på grund af følgende konkrete forhold:

- ekstra skift til andet transportmiddel i stedet for direkte transport til uddannelsesstedet
- ustabil togdrift med jævnlige aflysninger eller forsinkelser
- manglende plads i toget i myldretiden
- manglende strømforsyning i tog
- svag eller ustabil WiFi-forbindelse i tog

Med venlig hilsen,

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 810U Rudkøbing-Odense
Dato: 17. oktober 2023 07:47:01

hej.

kan det passe, at Langelands unge ikke kan få lov til at dygtiggøre sig?
det er afgørende med en god og sikker bus til uddannelserne på Fyn, når de unge vælger
uddannelsesretning.
det er ikke muligt at tage med tog, når det ikke kører, og der ikke bliver indsat togbusser.
mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høring
Dato: 30. november 2023 21:00:38

Til Fynbus

Jeg er særligt interesseret i transport mellem Svenborg og Odense, idet jeg arbejder på SDU og bor i Svendborg.

Jeg er begyndt at benytte 810U frem for bilen.

Jeg vælger bussen af følgende grunde: -Stabil drift

-Ingen skift mellem Svendborg og SDU

-Ro til at læse.

Toget kan på de parametre ikke hamle op med Fynbus. Da jeg underviser om morgenen vil jeg gerne undgå forsinkelser og aflysninger - hvorfor jeg undgår Svendborg-toget som ofte har problemer.

De andre passagerer jeg har snakket med udtrykker samme behov for stabilitet.

Måske skulle man overveje at tilbyde en stærk forøget drift på ruten - og så bede bane DK skynde sig at modernisere signaler mm. inden 810U lukkes. I mellemtiden kan Fynbus holde skansen på Svenborg - Odense ruten.

Venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: 810u
Dato: 22. oktober 2023 11:39:25

Hej.

Det virker ikke gennemtænkt at nedlægge rute 810u med den kommentar, at vi bare kan tage toget fra Svendborg til Odense, når der er så mange dage uden togdrift, mens bussen kører upåklageligt hver gang.

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: høringsvar
Dato: 15. november 2023 11:46:35

hej.

jeg er meget ked af at se planer om at lukke rute 810U.

det er den bedste rute for alle unge elever fra Langeland og sydfyn, der skal til Odense og dygtiggøre sig.

toget kører ikke så stabilt, at det er et reelt alternativ til bussen.

mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus
Dato: 22. september 2023 07:40:22

Vi er flere fra nyborg gymnasie, som ikke ville kunne komme i skole uden 832U, så vi kunne godt tænke os at den blev. :)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: 832U
Dato: 22. september 2023 07:20:41

Hej fynbus,

Vi er rigtig mange skolebørn der hver dag tager skolebussen til Nyborg. Det er noget der i forvejen tager meget tid. Vi er rigtig glade for at kunne stige på bussen uden at skulle ud i for mange skift.

De fleste af os tager til Nyborg fra Svendborg fordi vores uddannelse ikke ligger i Svendborg.

Derudover er der også alle dem der står af ved stokkebæk skolen.

Jeg håber i vil lytte til vores bøn og som minimum beholde morgenbusserne.

Med venlig hilsen

Kære Fynbus,

Tak for muligheden for at give min mening til kende om jeres forslag til ændringer af rutenet og køreplaner.

Jeg er en trofast bruger af Fynbus og sætter i høj grad pris på jeres service og kvalitet. Derfor har jeg læst jeres forslag med stor interesse.

Ud fra mine indhøstede erfaringer som bus- og plusturskunde har jeg nogle kommentarer til visse af de linjer og de stoppesteder hhv. knudepunkter, jeg ofte benytter. Jeg deler gerne disse tanker med jer og komme med nogle forslag til forbedringer eller alternativer.

Jeg har forståelse for, at trafikmønstre og behov ændrer sig med tiden. Tilpasninger af rutenettet og køreplaner kan være nødvendige for at sikre en effektiv og bæredygtig kollektiv transport. Jeg håber, at mine kommentarer kan bidrage til en konstruktiv dialog og et godt resultat for alle parter.

Jeg har bemærket, at jeres forslag er baseret på nogle overordnede mål og principper, som er vigtige og relevante. Det er en god idé at skabe et mere enkelt og sammenhængende rutenet, som kan tiltrække flere passagerer og bidrage til den grønne omstilling.

Jeg kan se, at I har lagt vægt på at sikre en god mobilitet og tilgængelighed for alle borgere, uanset hvor de bor, og hvilke deres behov er. Det er især af betydning for borgere og Fynbus-brugere i mindre byer og landdistrikter. Det er vigtigt at kommunikere ud, at når busafgangene må indskrænkes, så findes der alternative transportløsninger i form af flex- og plusture.

Jeg vil kommentere forslagene til ændringer på de regionale linjer 920, 930, 931, 932 og 810U.

Jeg har desuden nogle kommentarer, som relaterer til bybusserne i Svendborg, visse knudepunkter for flex- og plusture og visse navne på stoppesteder. Det indgår ikke i selve høringen, men det er forhold, som bør være af interesse for optimeringen af de ovennævnte linjer.

920:

Linjen er den eneste direkte forbindelse mellem de to hovedbyer i Faaborg-Midtfyn Kommune og Nyborg via Ørbæk. Samtidig burde det være et regionalt ansvar at drive denne rute, da den opfylder Fynbus' principper for regional buskørsel.

Linjen forbinder således byer/mål af regional betydning (over 5.000 indbyggere eller største by i kommunen). Faaborg by har 6.898 indbyggere, Ringe by har 6.607 indbyggere og Nyborg by har 17.900 indbyggere (Kilde: Statistikbanken 2023).

Ruteføringen er imidlertid problematisk, og Fynbus vurderer helt korrekt, at det gør rejsetiderne unødvendigt lange. Jeg bakker fuldt og helt op om det synspunkt. Fra Sverige foreligger der f.eks. undersøgelser, som rundt regnet viser, at hvis man kan korte rejsetiden i offentlig trafik med 10 %, øger det antallet passagerer med 10 %.

Derfor er det et godt skridt på vejen, at Fynbus kun vil betjene Ryslinge fra landevejen. Ruten kunne også gøres hurtigere ved at undlade omvejen via Kværndrup, som er en by med god togbetjening.

Betjeningen af Kværndrup strider desuden mod Fynbus' egne principper om, at regionale ruter som udgangspunkt ikke skal køre parallelt med togbetjente strækninger.

Min erfaring er desuden, at strækningen mellem Ringe og Kværndrup har markant færre lokale rejsende, end Kværndrup bys størrelse burde berettige til. De fleste benytter toget i stedet for bussen. Også fordi målet for rejsen ofte er Odense eller Svendborg. Turistmålet Egeskov kan betjenes med flex- eller plustur fra Kværndrup station med skiftetider, som kan tilpasses helt til togenes ankomst- og afgangstider.

Jeg foreslår derfor at føre linje 920 fra Møllebækshuse vest for Krarup, via Lydinge Mølle Vej, Skovvej i Espe og Assensvej til Ringe station. Espe by har 517 indbyggere og i dag kun en lokalbus på skoledage. Krarup ville få cirka 1,5 km til et busstoppested, men byen har kun 204 indbyggere.

Yderligere en fordel ved en sådan omlægning er, at de store boligområder i den sydvestlige del af Ringe, Kollegiet Vestergade (unge med autisme) og Rynkeby fabrikken ville få busbetjening, som de ikke har i dag.

Linjeføringen over Espe er ifølge Google Maps 4 minutter hurtigere end den nuværende over Kværndrup. Sammen med en anslået tidsbesparelse på 6 minutter ved ikke at køre en sløjfe i Ryslinge, burde en samlet kortere rejsetid på 10 minutter gøre linje 920 mere attraktiv.

Rejsetiden Faaborg-Nyborg vil komme ned på 75 minutter, hvilket vil være markant hurtigere end samme rejse med bus eller tog via Svendborg eller Odense. Med Intercitytog fra Nyborg vil det være den hurtigste rejse fra Faaborg til Sjælland og København.

Med god koordinering og kort omstigningstid i Ringe til toget mod Odense, vil linje 920 sammen med toget også give den korteste rejsetid fra Faaborg til Odense Syd, Odense Sygehus og Syddansk Universitet (med skifte til letbanen i Hjallesø).

Bedre sammenhæng med muligheden for at bestille en plustur til et knudepunkt langs linjeføringen vil også styrke kundeunderlaget. Konkret savnes mulighederne for at knytte plusture til linje 920 i Korinth (fra retningen Vester Åby og Åstrup) hhv. i Gislev (fra retningen Svindinge, Gudbjerg, Langå og Hesselager). Med en linjeføring over Espe, er der også brug for et knudepunkt i denne by, som kan knytte kunder fra byerne Nybølle, Hillerslev og Højrup til linjen.

Til gengæld kan muligheden for at bestille en plustur fra Ryslinge Højskole sikkert afskaffes, da muligheden er unødvendig, hvis knudepunktet for plustur flyttes til Gislev. Kunder, som skal videre fra Ringe med toget, vil i stor stil fravælge en rejse, som indebærer et skifte i Ryslinge til linje 920, blot for at blive transporteret de sidste cirka 4 km til Ringe station. Rejsetiden bliver for lang, så hellere tilbyde plustur helt til Ringe station.

Går det op i en højere enhed med attraktive skiftetider i både Ringe og Nyborg bør Fynbus gøre opmærksom på det via infoskærmene i busserne. En kortere rejsetid betyder også, at Rejseplanen vil prioritere en rejse til/fra Faaborg med linje 920 højere end i dag.

Sammen med de andre tiltag vil den forbedrede linjeføring skønsmæssigt give en større besparelse på driften svarende til ca. 0,2 mio. kr. Det forudsætter dog, at ruten opretholdes med samme antal ture som i dag.

Der er plads til flere passagerer i busserne, så hvis en kortere rejsetid øger antallet påstigere med 10 %, vil det uden meromkostninger øge passagerindtægterne med cirka 0,4 mio. kr.

Med 4,5 mio. kr. i indtægter pr. år og 9,6 mio. kr. i bruttoudgift pr. år, ville linje 920 få en selvfinansieringsgrad på 47 % (se side 27 i høringen). Det ville være et acceptabelt niveau på højde med selvfinansieringsgraden for linje 140 og 141.

930/931/932 og 810U:

Jeg benytter fortrinsvis linje 931 på strækningen Nyborg-Svendborg-Rudkøbing, og her oplever jeg, at der er fremgang i antallet af rejsende. På en lørdag ved 12-tiden har jeg f.eks. oplevet, at der stort set kun var ståpladser tilbage mellem Skårup og Svendborg.

En anden erfaring stammer fra, at jeg hyppigt rejser med den nuværende afgang kl. 6:04 fra Svendborg mod Nyborg. Denne afgang kører en sløjfe via Gudme, men her har jeg aldrig oplevet påstigere. Jeg deler derfor Fynbus' forslag, der går ud på, at alle afgangene bør følge den direkte og hurtigere linjeføring ad landevejen mellem Broholm og Hesselager.

En forbedret køreplan bør tilbyde 20 til 30 minutters drift på delstrækningen mellem Svendborg og Nyborg i intervallet mellem kl. cirka 6 og 8 på hverdage. Såfremt antallet af ture på strækningen Nyborg-Svendborg, som det foreslås, øges med ca. 12%, bør det især ske i myldretiderne.

Jeg finder det også positivt, at Fynbus foreslår, at antallet af ture på den velbenyttede delstrækning mellem Rudkøbing og Svendborg øges med 35%. Det beskrives ikke, hvornår på døgnet det skal ske, men jeg anbefaler en afgang fra Rudkøbing ca. kl. 6:00, som kører forbi Svendborg Vest med kort skiftetid tilpasset toget mod Odense. Toget afgår efter ny køreplan kl. 6:26 og ankommer til Odense allerede 7:05. For pendlere med tidlig mødetid i Odense vil det være ideelt.

En tilsvarende afgang ca. kl. 7:00 fra Rudkøbing vil ligeledes give en meget fin ankomsttid til Odense kl. 8:05. Ved halvtimesdrift bør yderligere nye afgangene også køres via Svendborg Vest med kort skiftetid til toget mod Odense. Samme ønske gælder de nyindsatte afgangene Svendborg mod Rudkøbing. De bør også køres via Svendborg Vest med tilpassede, korte skiftetider fra tog til bus.

Den nuværende ruteføring forlænger rejsetiden fra Tåsinge og Langeland i retning mod Odense med mindst 10 minutter, fordi rejsen går via Svendborg station. En linjeføring fra Svendborgsundbroen via Svendborg Gymnasium, Svendborg Vest, Erhvervsskolen (og Idrætscenteret), Johannes Jørgensens Vej og Viebæltet til Svendborg station har derfor potentiale til at tiltrække flere kunder (navnlig elever til/fra områdets skoler). Måske ikke hele dagen, men i hvert fald om morgenen og om eftermiddagen.

Med hensyn til linje 810U, så er jeg enig i, at den kan erstattes på delstrækningen Rudkøbing-Svendborg, såfremt Svendborg Vest betjenes om morgenen og om eftermiddagen med nye, direkte afgangene fra/til Rudkøbing.

Mellem Rudkøbing over Tåsinge til Svendborg er meget få rejsende. Derimod er der immervæk en del kunder resten af vejen fra Svendborg by til/fra SDU. Så mange at linjen bør have endnu en chance på denne delstrækning.

I dag lever har linje 810U ingen optimerede forbindelser til/fra andre busser og tog. For at styrke kundepotentialet foreslås derfor, at ruten får udgangspunkt fra Svendborg busterminal med tider, som afstemmes med anden offentlig transport. Herfra køres der via Viebæltet, Vestergade, Sygehuset, Svendborg Gymnasium, Svendborg Vest, Erhvervsskolen (og Idrætscenteret) og Johannes Jørgensens Vej til motorvejen mod Odense (samme linjeføring som nu). Det kan give flere påstigere fra skolerne i den vestlige del af Svendborg.

I Odense er det vigtigt, at muligheden for at skifte mellem linje 810U og letbanen forbedres. Det kan løses ved at etablere et nyt stoppested ved letbaneholdepladsen Cortex Park. Campusvej er bred på dette sted, og det er nemt at etablere et stoppested her. Det kræver sådan set bare en pæl med et busskilt, idet kunderne, der skifter her, kan vente i letbanens læskure. I den modsatte retning er der allerede et stoppested på Niels Bohrs Allé.

I forhold til linje 930/931/932, skal der påpeges nogle uheldige forhold, som gør det unødvendigt besværligt at søge en rejse i Rejseplanen, at skifte trafikmiddel, samt at benytte plusture. Alt, som gør rejsen mere kompliceret, afholder især potentielle kunder fra at anvende offentlig transport. Det, som på afstand kan ligne små detaljer, er vigtige. Følgende kan nævnes:

Muligheden for at stige om mellem bybuslinje 230 fra Troense og linje 930 mod Svendborg eller Rudkøbing er dårlig. Som det er nu, skal man nemlig gå 350-425 m fra stoppestedet Tåsingeskolen/Sundhøj til stoppestederne Vindeby. Derfor er der behov for etablering af et nyt stoppested for linje 230 mod Svendborg over for adresserne Eskærvej 71-73. Stoppestedet bør navngives "Sundhøjkrydset/Bregningevej" eller bare "Bregningevej".

Begge stoppesteder for linje 930 ved samme store vejkryds benævnes i dag "Vindeby". I Rejseplanen forekommer stednavnet Vindeby desuden på Langeland og Lolland. Samtidig benytter alle beboere på Tåsinge stednavnet Sundhøjkrydset. Vindeby forbindes kun med området omkring Vindeby Havn cirka 1 km længere mod nord.

Den ulogiske og forvirrende navngivning gør det svært for uvante brugere af Rejseplanen at søge en rejse. Derfor bør begge stoppesteder omdøbes til "Sundhøjkrydset/Sundbrovej" eller bare "Sundhøjkrydset".

Det er også uheldigt, at plusturene fra Sundhøjkrydset tager udgangspunkt i en adresse ved Eskærvej 69, hvilket er 250-300 m fra stoppestederne for linje 930 og bybus 250 mod Troense. Ved skifte her til plustur opleves det tit, at chauffører ringer og spørger, hvor man som kunde egentlig befinder sig. Det giver mere ventetid for kunderne og spildtid for flextrafikken.

Det ideelle ville være:

- a) at benytte adressen "Bregningevej 45", som knudepunkt for afhentning af kunder fra Rudkøbing og aflevering af kunder mod Svendborg og Troense.
- b) at benytte adressen "Solvej 5" som knudepunkt for afhentning af kunder fra Svendborg og Troense og aflevering af kunder mod Rudkøbing.
- c) hvis det ikke lader sig gøre, så at benytte Bregningevej 45 som den mindst dårlige knudepunktsadresse.

Ved afhentning af plustur fra knudepunktet Svendborg station benyttes der ligeledes en forkert adresse. Flextrafikens system anvender adressen "Klosterplads 2", der er

en lille, trang parkeringsplads på den modsat side af en trafikeret gade cirka 100 m fra stationen og cirka 275 m fra busterminalen.

Den ideelle løsning ville være, at dirigere plusturene til holdepladsen/knudepunktet for flexbusruten til Spodsbjerg Færgehavn. Denne adresse er "Toldbodvej 2" og ligger kun ca. 75 m fra både stationen og busterminalen.

Første stoppested efter Svendborg Plads B i retning mod Nyborg benævnes i dag Ørkildsgade/Nyborgvej. Det er forkert, idet Ørkildsgade er afkortet. Den vej, som udmunder i Nyborgvej hedder nu Grusvig. Derfor foreslås dette stoppested omdøbt til "Grusvig" eller "Grusvig/Nyborgvej".

Til sidst skal det påpeges, at ved krydset Svendborg Landevej/ Frørupvej/Kirke Allé er det et stoppested, som hedder "4kløverskolen". Det er uheldigt, det er dårligt dansk, og stoppestedet kan ikke fremsøges i Rejseplanen, hvis man ikke indleder søgningen med tallet 4, og hvem gør det? Stoppestedets navn foreslås derfor ændret til det mere indlysende "Frørupvej/Kirke Alle".

Med venlig hilsen

Fra:
Til:
Emne: Bevar rute 920!!
Dato: 21. november 2023 21:19:47

Hej, med 2 kommende generationer på friskolen ser jeg meget gerne at rute 920 bliver bevaret. Derudover bør i også overveje al den kommende trafik der vil komme fra de nye række huse ved aavej.

Hilsen

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Høringssvar ift. busruterne
Dato: 21. november 2023 21:40:07

Hej.

Jeg vil anbefale kraftigt at bevare busrute 920, da børne fra Tre Egeskolen, Eventyrhuset, Ryslinge Friskole og Myretuen vil blive hindret i deres kulturelle udvikling, læring og sanser i at komme ud med bus. Børn fra 3 årigs alderen og op, vil ikke have mulighed for at deltage i Faaborg-Midtfyns fritidsaktiviteter som fx svømmehal der er i Ringe.

Derudover kan man overveje, at der kommer tilflyttere til de nye huse ved Aavej som kan være gangbesværet og ikke har bil. De vil ligeledes være hindret i at komme udenfor Ryslinge by og mindre fleksibel til at deltage i Faaborg-Midtfyns fritidsaktiviteter. Evt. Kunne busruterne køre i forbindelse med de fritidsaktiviteter som der er Faaborg-Midtfyn og få oplyst til borgerne hvilke aktiviteter der er i forbindelse med busrute?

Mvh •

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar rute 920
Dato: 7. november 2023 18:34:06

Hej.

Vi er et ungt par som netop har købt hus i den skønne by Korinth, vi bliver dog nu ret kede af det og en smule foruroligere over at Fynbus vil beskære afgangene med så mange procent som er tiltænkt. Vi bliver en smule irriteret og synes det er forkert at man vil lukke de små byer ned på denne måde. Hvordan skal vores børn komme hjem efter en legeaftale i byen, eller hvordan skal de som ikke har bil kunne komme og besøge landsbyens beboere? For ikke at nævne dem som ikke ønsker at hverken eje eller køre bil, men er afhængig af netop JERES busser.

Dette er blandt nogle af de spørgsmål som undre os, når regeringen vil have os til at færdes mere med det offentlige, men dette er jo ikke muligt når busruterne skal skæres ned hvert år.

Hilsen dem der håber Fynbus donere en Taxa i weekenden når vi ikke kan komme hjem fra byen.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Korinth og Krarup
Dato: 7. november 2023 20:13:30

Det går ikke at skære så meget I antal busser igennem byerne. Busserne er nødvendigt for at lokalsamfundene kan eksistere på en ordentlig måde.

Hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ang. Busrute 920
Dato: 3. december 2023 17:30:33

Hej,

Vi har børn der går henholdsvis i skole og vuggestue/børnehave ved Ryslinge Friskole. Hvis busrute 920 ikke længere kører igennem byen som i dag, vil de ikke kunne tage på længere ture.

I dag tager børnehaven i svømmehallen hver uge i vinterhalvåret, de tager på ture hvor de er i biografen, til koncerter i Odense, bamsehospital, besøger plejerhjemmet og mange andre ting.

Dette vil de ikke længere have mulighed for, da børnene ikke kan gå hele vejen op til hovedvejen.

De vil derfor blive begrænset i deres muligheder for at tage ud af huset.

Det samme gælder skolebørnene, som også bruger den til at komme på ture.

Det er ikke alle skoler der har en skolebus, derfor er de afhængige af at kunne tage offentlig transport.

Der ligger 2 skoler i den ende af byen. Det vil være så ærgerligt at miste den rute, da det er den eneste rute der på nuværende tidspunkt går ned forbi dem.

Jeg håber derfor inderligt, at rute 920 fortsat vil køre ned forbi hallen, da skolen og vuggestue/børnehave vil gå glip af så mange muligheder og ture fremover.

Mvh`

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Høringssvar - ændrede busruter september 2023
Dato: 12. september 2023 07:08:27

Kære Fynbus,

Hvordan kommer man fra Faaborg til møde i Ryslinge lørdag formiddag og til Egeskov om søndagen?

Man skulle tro, at man politisk ville reagere på klimakrise, miljøkrise og sundhedskrise ved at forsøge at flytte folk fra bil til bus. Privatbilismen er på enhver måde problematisk, og vi har grunde nok til at reducere den. Derfor er det chokerende, at busselskaber i 2023 skærer ned på ruterne, så eksempelvis 72.000 passagerer i Faaborg-Midtfyn 'forventes at bortfalde' på grund af fjernede afgang.

- Når man fjerner en bus, fjerner man også passagerens mulighed for at udnytte tiden fornuftigt under transporten. Det er sært absurd, når man bemærker, hvor ofte sparet transporttid er et argument for mere motorvej.
- Når man fjerner en bus fra et lokalområde, fjerner man også tilgængeligheden. Hvordan påvirker det tilflytning, indkøbsmuligheder - mulighederne for at virksomheder eller bare den lokale købmand bliver hængende? Eller for fremtidig udvikling - kan man flytte arbejdspladser eller uddannelse til byer uden kollektiv transport?
- Når man fjerner en bus, kommer der automatisk flere biler på vejene. Vi ved alle, hvad de gør for støj, forurening og de mange følgesygdomme, kræft, stress, astma. Så stiger behovet for mere asfalt, fordi folk ikke vil spille tid i kø på landevejen. Så får vi igen asfalteret henover biodiversitet og miljø i et land der i perioder lever af naturelskende turister.
- Når man fjerner en bus, fratager man unge under 18 og ældre en mulighed for at komme rundt. Så kan de ældre naturligvis bare fortsætte med at køre bil til de bliver 95 med den risiko der ligger i tab af sanser og reflekser.
- Når man fjerner en bus, tvinger man folk over i bil. Ikke alle kan køre bil, men hvis det er den mulighed der er, vil de gøre det - og forvente at verden er indrettet til bilister. Det skaber en trafikal hensynsløshed, der gør det endnu vanskeligere at færdes som blød trafikant.

Burde man ikke give folk muligheden for at vælge det sundere og mere samfundsvenlige transportmiddel - samt retten til selv at disponere over kostbar tid? Burde man ikke sikre, at vi kan komme rundt i landskabet?

Politisk opbakning til kollektiv transport kunne gøre en forskel. Oven i købet ville mere kollektiv transport og medfølgende god pr kunne gøre det lettere for byer at skabe bilfri bymidter. Det kræver en holdningsændring der ikke kan gennemføres uden politisk engagement.

Venlig hilsen

Fra:
Til: kommentar
Emne: angående bus 920 Nyborg- Ørbæk- Fåborg
Dato: 21. oktober 2023 12:16:47

Hej fynbus

Hvis I nedlægger denne rute, så sætter I skolebørn, unge og især gamle uden bil i en træls situation. Vi er så mange der jævnligt benytter rute 920 tur-retur Ørbæk -Nyborg. Det er med den skolebørn tager i skole og hjem igen. Det er med den vi handler, går på borgerservice, går til tandlæge osv.

Nu er jeg selv folkepensionist og det er der ret mange i Ørbæk der er. Vi bliver hægtet af uden bus. Mine børn og børnebørn bor i København. Jeg tager derfor bussen ind til toget og retur, meget ofte i weekender.

Hvis al weekendkørsel bliver nedlagt er jeg ligeledes på herrens mark. Lad det ikke blive bøvlet for os trofaste brugere. Der må findes andre måder at spare på.

Venlig hilsen

-

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Ændring af rute 920
Dato: 14. oktober 2023 09:23:45

Hej.

Jeg synes det er meget trist at læse at der er planer om at rute 920 ikke længere vil køre igennem Ryslinge i hverdagene. Dette kommer til at have en rigtig negativ konsekvens for især lokal områdets børns mulighed for at tage på ture uden for byen. Byens skoler og børnehaver er afhængig af muligheden for den offentlige transport for at kunne give børnene blandt andet svømmeundervisning, men anden læring og undervisning, i samfund, kultur og dannelses perspektiv vil også blive besværlig gjort.

En bøn herfra,

Der er mange stop igennem Ryslinge.

Behold et enkelt stop nær skolerne. Ryslinge hallen som alle børn fra vuggestue, børnehaver, og skolerne på gå ben kan komme til og fra.

Med venlig hilsen

Forælder til 2 skolebørn.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Fremtiden for den kollektive trafik og Fynbus rolle heri
Dato: 20. oktober 2023 12:01:46

Jeg er rystet over at se de planlagte nedskæringer i frekvens på Rute 920, som jeg er afhængig af. Det er slemt nok, som det er i øjeblikket, hvor man f.eks. ikke kan komme fra Ringe til Gislev og vice versa efter kl 20 - rejsetidspunkter, jeg var afhængig af. Med de planlagte reduktioner, bliver mit liv endnu mere amputeret og umuligt.

Der er ikke noget at sige til, at danskerne vender den kollektive trafik ryggen, som tingene var allerede. og nu bliver det så endnu værre:

Der er ingen kollektive trafiktilbud, der gør det muligt at leve et normalt liv, når man som undertegnede ikke tilhører middelklassen med villa, Volvo (el-bil, nu om dage) og vovhund. Og så skriver man gud-hjælp-mig i præamblen til forslaget, at man kan stimulere passagervækst i kollektiv trafik gennem bl. a. frekvens og dækning, priselasticitet, rejsehastighed og til en vis grad også drift; hvorefter Fynbus lægger op til at ødelægge frekvens og dækning samt at indskrænke driften med sit forslag. Med mindre, naturligvis, passagervækst skal forstås som vækst i passagerernes vægt og livvidde som følge af trøstespisning og misbrug i kølvandet på det uundgåelige tab af livskvalitet (det er ikke alt, der kan transporteres på cykel, ikke alt vejr er cykelvejr, ikke alle rejser og pendling er mulig på cykel), når de bliver endnu mere umuligt deltage i et almindeligt socialt liv med familie, venner og bekendte.

Og her troede jeg, at den kollektive trafik ikke kunne blive dårligere - i en tid, hvor der er behov for at omlægge privatbilisme til mere bæredygtige alternativer - og tog grueligt fejl.

Nej, jeg nærer intet håb om, at denne mail forandrer noget som helst i positiv retning - det er der jo intet der kan. På min tidligere arbejdsplads havde vi en tommelfingerregel: Hvis vi modtog blot én tilkendegivelse af utilfredshed med det, vi lavede, kunne vi roligt gå ud fra, at den dækkede over tusinder af andres utilfredshed ...

Mvh

Fra:
Til: [kommentar](#)
Emne: Høringssvar - rute 920 Faaborg-Midtfyns kommune
Dato: 29. november 2023 10:36:05

Hej.

Jeg skriver til jer, da jeg er blevet gjort opmærksom på, at I har planer om at ændre busrute 920 både mod Nyborg og Faaborg. Dette vil være til meget stor ærgrelse og utrolig meget besvær for min datter, der går på Ryslinge friskole.

Vi er netop sidste år flyttet til Ringe Kommune, og jeg var overbevist om, at det var muligt at pendle mellem Ringe og Ryslinge Friskole. Det er det også. Hun kan lige akkurat nå i skole 1 min efter mødetid og om eftermiddagen kører bussen 30 minutter efter hun har fri.

Hun har ikke før været afhængig af bussen, men bruger den hver dag nu. Vi har sågar et ekstra pendlerkort, således at hun kan tage sine venner med hjem. Det bruger de tit og der har aldrig været problemer med bussen.

Da jeg bor alene med hende og selv arbejder fuldtid i Odense, har jeg ikke mulighed for at transportere hende på anden måde. Jeg ved også at der er andre børn fra Ringe, som med jævne mellemrum benytter selvsamme rute.

Da det er en friskole, er der ingen andre former for skoletransport. Vi forældre skal selv sørge for det. Så kan man vælge at flytte sit barn til den nærliggende kommuneskole, desværre er det ikke en mulighed for os.

Derudover ved jeg at både skolen og den tilhørende børnehave også benytter disse ruter, når de skal ud af huset. Det er vigtigt for børnene at komme ud af de vante rammer, herunder besøger de også andre friskoler mm. At omlægge busruten vil også have betydning for disse oplevelser! Både for de helt små, men også for de større børn.

Jeg håber meget at I vil genoverveje omlægningen af busruten, da vi er nogen som er meget afhængige af den! Jeg er godt klar over, at alle forældre vil det nemmeste for deres børn, men dette er ikke blot det nemmeste, det er også livskvalitet for de børn (og voksne) det rammer.

Mange tak!
Mvh

Høringssvar til Fynbus omhandlende konsekvenserne for Faaborg-Midtfyn kommune busrute 920 Kerteminde-Nyborg- Ringe-Faaborg/Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde

Dette er et høringssvar fra forældrebestyrelsen på Ryslinge Friskole og daginstitutionen Myretuen, Ryslinge.

Ændring af busrute 920, hvor Ryslinge kun vil blive betjent fra landevejen (Rødamsvej – Blaakærvej) vil få store og markante konsekvenser for Ryslinge Friskole og daginstitutionen Myretuen.

Ryslinge Friskole beliggende på Graabjergvej i den sydvestlige del af Ryslinge har mellem 175-180 elever fordelt på klassetrin 0. til 9. klasse og den tilknyttede daginstitution med 14 vuggestuebørn og 40-50 børnehalebørn.

Skole og daginstitution er beliggende under 300 meter fra det nuværende busstoppested på Ellehavevej ved Ryslinge hallen. Det er dette busstoppested, der benyttes når skoleklasser og daginstitutionen skal på tur til Ringe, Faaborg og Nyborg.

Når man som forældre vælger at melde sit barn ind i Myretuen er det fordi denne daginstitution har mange gode værdier, dygtige personaler samt mange aktiviteter som understøtter børnenes udvikling og trivsel. En af de faste aktiviteter er svømning. Hver uge i vinterhalvåret tager de ældste børn og et par pædagoger bussen til enten Ringe eller Nyborg for at gå i svømmehallen. Ligeledes benyttes bussen når børnene skal på besøg på Tingager plejehjem, hvor både børn og gamle nyder godt af hinandens selskab. Bussen benyttes også når Ringe Biograf inviterer børnene på film. Disse ture tillægges meget stor værdi, da der er meget læring for de små børn at være på tur.

Det vil ikke være muligt for børnehalebørnene at gå frem og tilbage til landevejen som er beliggende mere end 2 km væk, hvis de også skal kunne have overskud til den pågældende aktivitet.

Nedlæggelse af busstoppestederne i Ryslinge vil også få konsekvenser for eleverne på Ryslinge Friskole. Det har stor betydning, at undervisningen også kan finde sted udenfor klasseværelset. Eleverne deltager i kulturelle arrangementer også når de inviteres af omkringliggende skoler. Her mødes elever på tværs af skoler og de får et indblik i andre hverdage. Eleverne tager også på besøg på museer, i teater og virksomhedsbesøg. Det er derfor en vigtig del af hverdagen, at det er muligt at komme på besøg ud af huset. Friskoler skal til forskel for de kommunale skoler selv søger for transport i forbindelse med deltagelse i Den kulturelle rygsæk og her er rute 920 den eneste mulighed Ryslinge Friskole har, hvis aktiviteten er længere væk end en cykeltur kan klare. En nedlægning af busstoppestedet ved Ellehavevej vil forringe muligheden for at deltage i Den kulturelle Rygsæk. Den kulturelle Rygsæk rummer mange værdier som Ryslinge Friskole gerne vil støtte op omkring.

Friskolen og daginstitution er dybt forankret i Ryslinge, hvor mange lokale børn har deres daglige gang på stedet. Men skole og daginstitution har også mange børn, der bor i de omkringliggende lokalsamfund. En ændring af rute 920 vil derfor også få en konsekvens for de elever, der benytter denne bus til og fra skole. Det kan få den konsekvens, at nogle familier bliver nødt til at vælge skolen fra, da det vil være for langt for barnet at gå fra landevejen. For især de yngre elever vil det være forbundet med en vis usikkerhed at skulle gå hele vejen igennem Ryslinge. Der er ikke fortovej langs Ellehavevej og vejen egner sig derfor ikke til, at børn kan færdes på denne strækning.

En ændring af busrute 920 vil som skrevet få store konsekvenser for Ryslinge Friskole og daginstitution, hvis det ikke er muligt at benytte bussen fra Ellehavevej. Det er derfor et stort ønske fra forældrebestyrelsen, at det bevares i dagtimerne, så det fortsat vil være muligt at tage på ture ud af huset, da dette tillægges stor værdi i hverdagen.

Med Venlig hilsen
Forældrebestyrelsen Ryslinge Friskole og daginstitution.

Fra: -----
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar ang. Busrute 920.
Dato: 25. november 2023 06:15:42

Hej,

Vi har børn der går henholdsvis i skole og vuggestue/børnehave ved Ryslinge Friskole. Hvis busrute 920 ikke længere kører igennem byen som i dag, vil de ikke kunne tage på længere ture.

I dag tager børnehaven i svømmehallen hver uge i vinterhalvåret, de tager på ture hvor de er i biografen, til koncerter i Odense, bamsehospital og andre ting.

Dette vil de ikke længere have mulighed for, da børnene ikke kan gå hele vejen op til hovedvejen.

De vil derfor blive voldsomt begrænset i deres muligheder for at tage ud af huset.

Det samme gælder skolebørnene, som også bruger den til at komme på ture.

Det er ikke alle skoler der har en skolebus, derfor er de afhængige af at kunne tage offentlig transport.

Der ligger 2 skoler i den ende af byen. Det vil være så ærgerligt at miste den rute, da det er den eneste rute der på nuværende tidspunkt går ned forbi dem.

Jeg håber derfor inderligt, at rute 920 fortsat vil kunne køre igennem Ryslinge.

Mvh -----

Fra: _____
Til: Kommentar
Emne: Rute 920/921
Dato: 24. november 2023 11:35:36

Kære Fynbus.

Jeg bor i Gislev og bruger rute 920 meget, og er afhængig af rute 920.

Jeg har ikke bil og skal af og til til Ringe og Odense, både i hverdagen og i weekenden, så derfor vil det gøre meget ondt hvis i lukker rute 920-921.

Der bor mange ældre mennesker her i Gislev, som ikke har bil og derfor er afhængig af bussen.

I Ryslinge ved højskolen er der mange elever der kommer til og fra skolen i weekenden og det vil være at skyde sig selv i foden ved at nedlægge ruten, både for byen Ryslinge og Højskolen.

Så med andre ord, hold nallerne væk fra rute 920-921.

Håber at høre fra jer

Med Venlig Hilsen:

Fra: [:n](#)
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar rute 920
Dato: 2. december 2023 13:08:34

Høringssvar vedr. rute 920 planlagt 2024.

Det er med stor beklagelse at Fjellerup Beboerforening kan læse om de planlagte besparelser på rute 920.

En reduktion med 43% på hverdage samt nedlukning af kørsel i weekender vil få store konsekvenser for vores lokalsamfund.

Vi er som et lille lokalsamfund afhængige af, at der er en mulighed for offentlig transport, både for folk som pendler til arbejde, børn og unge som skal til uddannelse, samt vores ældre som ikke har egen bil.

De reduktioner i afgangene som er blevet gennemført i 2023, hvor ydre afgangene blev taget af køreplanen, har medført at nogle ikke længere kan bruge bussen til pendling. Yderligere reduktioner vil derfor medføre at endnu flere vil stå i samme situation.

En nedlukning af ruten i weekender, vil betyde at beboere uden bil vil være fastlåst i landsbyen. Da vi samtidig kan se at der er udsigt til at borgerne bliver ældre og uden mulighed for selvtransport, vil det betyde at de kan blive tvunget til at fraflytte til skade for lokalsamfundet. Vi er ellers kommet ind i en periode hvor vi har kunnet tiltrække nye borgere. Det vil blive svært fremover.

Rute 920 fungerer også som transportmulighed for elever og kursister på Ryslinge Høj & Efterskole, som derfor vil blive afskåret fra at komme til og fra skolen i weekender.

Rute 920 fungerer også som transport for de unge som går på gymnasiet, i henholdsvis Ringe, Fåborg og Nyborg. Hvis ruten forringes, er det vores frygt at disse gymnasier får problemer med at fastholde deres elevtal.

Som ruten fungerer i dag er den største grund til at den bliver fravalgt, at selv den mindste forsinkelse medfører at man ikke når toget i Ringe, og bussen er som oftest forsinket.

Et forslag herfra kunne da være, at dele ruten op, med midtpunkt i Ringe. Indsæt mindre busser som vender ruten i Ringe, mod henholdsvis Nyborg og Fåborg. Det vil medføre hyppigere afgangene og gøre ruten mere attraktiv.

Gennemføres forslaget som planlagt vil det medføre at endnu flere borgere som ønsker at bo i vores lokalområde, vil være nødt til at anskaffe sig egen bil. Det er jo ikke foreneligt med de klimamålsætninger vi har som nation.

Vi må derfor som beboerforening tage skarpt afstand til det spareforslag, som der er fremlagt.

Vi vil som område blive stillet meget ringere end andre områder på Fyn.

Med venlig hilsen.

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Hørings svar bus 920
Dato: 2. december 2023 09:07:11

Hej

Vi er en familie ønsker IKKE at I lukker bus 920 ruten da vi har børn i friskolen og myretuen og begge steder bruger busruten enormt meget i deres hverdag.

Derudover ser vi en glæde i at når vores børn bliver større at der er en bus tæt på hvor vi bor som de kan benytte sig af.

Hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busrute 920
Dato: 8. november 2023 21:29:47

Hej

Jeg ønsker hermed at videregive min frustration og bekymring for jeres "indsnævring" af rute 920

Helt privat i vores lille familie benytter vores søn ungdomskortet, som vi pt giver 410kr for

Det synes vi er ok, da han kan benytte det hver gang han skal noget... med de nye bustider, vil det ikke længere være rentabelt for os at bruge ungdoms kortet, da det vil blive for dyrt...

I det hele taget, er 920 eren den eneste mulighed vi har i byen, hvis man ikke har bil, så der er mange der vil savne den

Kunne man ikke sætte mindre busser ind?(som de gør sydpå)

Det må da være billiger at køre med

Håber i læser mit skriv

Vh

Sendt fra min iPhone

Vedr. ændring af rute 920 til pendlerrute - mellem Korinth og Faaborg

Jeg har følgende kommentarer, hvis busrute 920 ændres til pendlerrute. Vi bor i Korinth, så mine kommentarer drejer sig om forbindelsen mellem Korinth og Faaborg (og videre til Svendborg):

Jeg er bekymret for de unges adgang til skole, uddannelse og fritidsliv.

- Skole/uddannelse i Faaborg

Bussen skal passe med mødetider på skolerne. Vi har rute 310, som passer til mødetider kl. 8 i Faaborg. Ved senere mødetider eller ved tidligere fri, så er det kun rute 920 der kan transportere de unge mellem Korinth og Faaborg. Da vores datter gik på Faaborg Gymnasium, havde hun ofte dage, hvor hun først skulle møde kl. 10 og enkelte gange kl. 12 (specielt i 3. g.). I læseferie og eksamenstiden er mødetiderne også vidt forskellige. Det samme gælder også Øhavsskolen, specielt i de store klasser. Hvis rute 920 ændres til en pendlerrute, så er det vigtigt, at de unge stadig har mulighed for at komme i skole ved senere mødetider.

- Uddannelse i Svendborg

Det er også vigtigt at være opmærksom på de unge i Korinth, der går på ungdomsuddannelse i Svendborg. Der er rigtig dårlig forbindelse nu og det er en hel rejse at komme frem og tilbage. Vores søn begynder på ungdomsuddannelse i Svendborg næste sommer. Jeg er bekymret for, om transporten får ham til at opgive eller medføre højt fravær. Han begynder at tage kørekort næste efterår, og når han bliver 18 køber vi en bil, så han bliver fri for besværet med busserne. De dårlige busforbindelser må ikke være skyld i, at vores søn ikke får gennemført en uddannelse, dermed ser vi ingen anden løsning end at købe en bil til ham. Når forbindelserne er så dårlige, så bliver vi tvunget til at finde andre løsninger. Vi har også haft overvejelser om at flytte pga. de dårlige busforbindelser.

- Fritid

Jeg er specielt bekymret for de unge i Korinth. Muligheden for at være sammen med venner i Faaborg, fritidsaktiviteter og fritidsjob bliver helt fjernet for dem, som ikke har forældre der kan/vil køre dem. Vi har bil og kører rigtig ofte vores børn til Faaborg, for at de kan mødes med venner og til fritidsaktiviteter. De bruger også rute 920, når det passer med den, men det er ikke så ofte. Det vil kræve endnu mere af os forældre i forhold til kørsel frem og tilbage mellem Korinth og Faaborg, hvis bussen fremover ophører med at køre i weekender og eftermiddag/aften på hverdage. Der er helt sikkert forældre i Korinth, der ikke hjælper deres børn ligeså meget som vi gør. Jeg frygter, at deres børn bliver meget isoleret og ensomme.

Venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar Korinth Kro
Dato: 4. december 2023 22:34:40

Kære Fynbus

En forringelse af rute 920 på 43% i hverdagen og 100% i weekender vil være katastrofalt for et overnatningssted som vores - Korinth Kro.

Vores turister mister ikke bare muligheden for at komme til og fra Korinth Kro, men også muligheden for at tage på udflugter og opleve vores skønne natur- og kulturoplevelse i Faaborg og omegn.

Især manglen af offentlig transport i weekender er helt utilstedeligt!

Jeg syntes ellers at kunne forstå på en oplægsholder fra Fynbus, at man som minimum skulle kunne fragte sig til nærmeste knudepunkt og dette bliver så overhovedet ikke muligt på denne strækning.

Det er i forvejen begrænset hvad der er af transportmuligheder for turister til og fra Korinth Kro og en forringelse af den omtalte karakter vil få store konsekvenser for os som overnatningssted.

På Foreningen Korinth Kros vegne

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar nyt busnet.
Dato: 27. september 2023 13:01:35

Kære FynBus

Vi har i rigtig mange år været glade for jeres rute 920 . Vi er en hel familie på 5 der bruger den til og fra arbejde og skole i Ringe. Vi bor i Korinth. Jeg arbejder i Ringe og vores yngste datter går i folkeskole i Ringe. Hun går i 4. Klasse. Jeg frygter hvordan det vil påvirke hendes sociale liv med klassekammerater, fritidsaktiviteter og arrangementer i fremtiden. Det er dyrt , at bruge teletaxi. For mit eget vedkommende ville det betyde mindre arbejde, altså mindre skat , da jeg i perioder arbejder mindre i Ringe og skal nå tilbage om formiddagen for , at nå på et andet job i Korinth. Sommetider Faaborg. Men det kan jeg ikke, hvis der bliver nedlagt ruter. Så kan jeg i perioder vente 4 timer efter arbejde på en bus der kan køre mig tilbage. Jeg har ikke kørekort og bil og ønsker det heller ikke. Jeg har indtil videre været godt tilfreds med FynBus. Jeg håber kommunerne kan se problemet. De nedlægger jo for år tilbage folkeskolen i Korinth og andre byer. Hvis disse ruter nedlægges må det i sidste ende blive billigere med pendlerkort, da man i princippet kun kan bruge det i det halve af tiden.

Jeg håber, at der vil blive set på mit høringssvar.

En håbefuldst hilsen

Fra: –
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 4. december 2023 21:40:58

På vegne af Lokalrådet i Korinth har vi valgt at indgive et høringssvar, da det kommer til at have betydning for den enkelte borger i Korinth og omegn, at man nedlægger kørsel på forskellige tidspunkter. Det gør det sværere at komme til Ringe såvel som Fåborg og ligeledes Svendborg. Hvis forslaget gennemføres, vil kørslen blive reduceret med 43%. Det betyder helt konkret, at den nuværende ordning skæres fra 14 afgang/ankomster, til 8 i hverdagen, og fra 7 afgang/ankomster, til 0 i weekenden.

Lokalrådet finder det stærkt betænkeligt for vores by, at den offentlige transport beskæres endnu engang. Det er en stor sag at forringe bevægelsesfriheden for så mange borgere på landet med så mange procenter. Der har løbende været forringelser gennem de seneste årtier. At fjerne byens eneste alternativ til en bil, er slet ikke i tråd med den byfornyelse, som der er gang i lokalt.

Man vil gerne tiltrække flere beboere til landområderne, og det bliver ikke nemt at kunne tage på arbejde, skole eller andet, når disse ruter bliver forringet. Det er også nemt at få øje på den enkelte borgers løsning, hvis besparelsen gennemføres og det betyder nemlig flere biler på vejene med kun en chauffør i bilen og klart fraflytning fra de små samfund. Det går ud over den grønne omstilling, som man så gerne vil bryste sig af også for Fynbus.

På vegne af Lokalrådet i Korinth,

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 920 gennem Ryslinge
Dato: 19. september 2023 14:22:18

Til Fynbus.

Det er chokerende læsning at i har tænkt jer at sløjfe rute 920 ned gennem Ryslinge by forbi hallen mm.

Vi er mange der bruger stoppestederne. Jeg står på og af ved stoppested gange om ugen.

Jeg ser ikke ret godt og er heller ikke så let til bens med mine snart 70 år. Jeg har en del aktiviteter som jeg følger i Ringe. De findes ikke i Ryslinge.

Jeg håber bestemt ikke at jeg skal gå helt over til højskolen som jeg er nødt til i weekenden.

Det er et rigtig dårligt forslag.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Kommentar til høringsmaterialet.
Dato: 22. november 2023 09:15:58

Kommentar til høringsmaterialet.

Jeg vil som forældre til børn i børnehaven Myretuen og Friskolen i Ryslinge gerne appellere til at busrute 920 ikke kun bliver betjent ved stoppestederne ved landevejen.

Ved at fjerne denne rute fra Ryslinge fratager det børnene i børnehaven muligheden for deres turer ud af huset, som kan være planlagte såvel som spontane.

Busruten bliver i vinterhalvåret brugt til at børnene kan komme til svømning i Ringe, hvilket ikke længere kan være en del af deres dagligdag hvis busruten ændres.

Der er meget langt ud til landevejen for børnehaven der allerede i forvejen skal gå fra Ringe station og om til svømmehallen, fordi ruten heller ikke længere kommer tættere på svømmehallen.

At fratage børnene muligheden for at lære at svømme i en tidlig alder på grund af busruteændringer synes jeg ikke lyder fair.

Ligeledes er de gode til at benytte mulighederne omkring sig, med ture i biografen osv. Som heller ikke længere vil være muligt.

Jeg synes det er ærgerligt at sådan en ellers fantastisk institution der gør så meget for børnene, skal være begrænset i deres muligheder, på grund af en så lille en besparelse på lige netop denne busrute.

Jeg mener derfor at denne ændring burde genovervejes på det kraftigste!

Venlig Hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Dato: 9. oktober 2023 11:51:38

Hej..

Det vil være katastrofalt at nedlægge bus ind i gennem Ryslinge by. Der bor unge mennesker i byen som benytter sig af den offentlige transport. En del af Ryslinge beboere unge mennesker som bor i modsatte ende af byen, en hovedvejen. Der bliver over 2 km til det næste busstop sted.

Vi må ikke glemme vores ældre mennesker de vil ikke selv kunne gå op og tage bussen da der bliver for langt.

Hvis man vælger at slette stoppene ind i gennem byen, finder folk på andre løsninger. Der vil være synd da man gerne vil folk til at tage offentlig transport i stedet for man køre i biler. Her skal vi også tænke på klimaet.

Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: 920 bus
Dato: 8. november 2023 22:02:53

Hej,

Jeg skriver ifm. den nedskæring af busafgange, der er blevet foreslået af Fynbus. Jeg er en pige på 17 år, der hver dag benytter linjen 920, både til og fra skole, men også når jeg skal flytte imellem mine skilte forældre. Jeg ville derfor være utilfreds, hvis antal afgange blev halveret (som i jeres forslag)

Dette handler ikke kun om min situation, men om de mange unge, der hver dag benytter 920.

Jeg håber, at i vil tage det med i jeres endelige beslutning.

På forhånd tak,

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vedr nedlæggelse af busruterne forbi Ryslinge hallen og Spar
Dato: 9. oktober 2023 12:03:24

Det er ikke ok, at Ryslinge kun skal betjenes via landevejen som går igennem, hvor de færreste bor. Vi har haft flere af vores unge mennesker, som har brugt bussens stop ved Ryslinge hallen til at komme på uddannelse i Svendborg på Porthusvej. Og den sidste kylling i reden bruger den nu. Og vi bor på
Lad det ikke blive sløjftet det er efterhånden så svært for unge mennesker at komme afsted, ja jeg håber det vil have den konsekvens, at de dropper ud af erhvervsskolen/gymnasiet. Ikke alle har råd til egen bil.
Tænker osse på ældre brugere, som har besvær med at komme helt op til landevejen.
Der er jo også en voldsom udbygning igang på Åvej, så der skal nok blive brug for stoppestedet ved hallen.
Foring ikke vores mulighed for kollektiv trafik mere end det allerede er sket
Mvh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar bus 920
Dato: 3. december 2023 21:06:20

Hej Fynbus

Det er vigtigt for mig som forældre til to børn der går på Ryslinge Friskole og bor i Ringe, at bussen fortsat kører forbi skolen (Ryslingehallen) både morgen og eftermiddag da det ellers kan blive et problem at få børnene i skole og hjem igen.
Håber ikke besparelserne på denne rute bliver aktuelt.

Mvh

[Sendt fra Yahoo Mail på Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvaret til rute 920
Dato: 3. december 2023 19:36:47

Kære Fynbus

Vi er bleven informeret om, at ruten 920 igennem Ryslinge kun skal betjenes på landevejen.

Nedlæggelse af kørsel igennem byen vil vi som forældre til børnene i Ryslinge Friskole og børnehaven Myretuen vil være meget ked af det, fordi både skolen og børnehaven bruger busstoppestedet på Ellehavevej.

Børnehaven bruger ruten til at komme til Ringe med, for at tage i svømmehallen og biografen. Børnene er meget glade for disse udflugter og kan pga. alder og afstand til landevejen ikke komme af sted hvis ruten kun bliver betjent fra landevejen. Det samme gælder også transporten af eleverne fra Friskolen, som bruger ruten til at komme til Nyborg, Ringe/Ringe station eller til Faaborg.

Alle børnene/eleverne få en oplevelse af den offentlige transport og er potentielle kunder på længere sigt. Vi håber at i vil overveje reducere nøje når det kommer til afgørelsen.

Med venlig hilsen

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar
Dato: 10. november 2023 10:40:06

Hej Fynbus

Jeg ønsker at ytre mig i forhold til busruterne i Ryslinge.

I følge jeres udspil skal bussen fremover kun gå ved Rødamsvej og altså ikke ned til hallen, friskole, folkeskolen og børnehaverne.

Mine børn går på Ryslinge Friskole og i myretuen (Børnehaven tilhører Friskolen) I skolen bruger indskolingseleverne bussen når de f.eks. skal i biografen hvor de både har været i Ringe og i Korinth, altså de kommer noget længere ud i deres skoletid end det ellers er muligt hvis de skal gå flere kilometer for at komme på en bus.

I børnehaven er de i biografen flere gange om året, de er på bamsehospital i Odense og i svømmehallen i Ringe hver uge hele vinterhalvåret. Små børns ben kan ikke holde til en tur i svømmehal hvis de først skal gå op og finde en bus flere kilometer væk, ergo begrænser det voldsomt deres muligheder for at gøre andet end at gå ned på den nærliggende gård og se på køer.

Når det er sagt synes jeg også helt generelt at en så stor by som Ryslinge bliver afskåret fra omverdenen, ingen ældre kan komme til lægen i Gislev, Kværndrup eller Ringe hvis de bor i den forkerte del af byen uden brug af flextrafik. Vi har alle familier brug for 2 biler hvis vi ikke er så heldige at den ene part arbejder i Ryslinge eller er i stand til at cykle til Ringe.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar bus 920
Dato: 28. november 2023 20:41:02

Jeg finder det stærk problematisk at lukke busrute 920, der kører igennem Ryslinge. Børnehaven Myretuen og Ryslinge Friskole benytter den ofte til at tage på meget værdifulde dagsture.

Muretuen kører med bussen til Ringe st. for at gå til svømning med de ældste børnehavebørn. Hvor mange børnehaven prioriterer lige det? Jeg kender ikke andre! De benytter sig af Ringe Bio, både skolen og børnehaven. Mange værdifulde oplevelser vil gå tabt hvis busruten lukkes.

Mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar Fynbus rute 920
Dato: 4. december 2023 19:39:51

Jeg er forældre til børn på Ryslinge friskole samt børnehaven Myretuen og vil på det kraftigste opfordre/ønske at busrute 920 IKKE ændres.

Det ville betyde at bla. børnene i børnehaven aldrig kunne komme uden for matriklen med mindre at destinationen ligger i gåafstand.

Men når man bor på landet og i 'udkantsdanmark' så tvinger i folk til at have biler... hvis man da har råd. Børnene bliver 'låst' til børnehaven og kan ikke komme til deres eller højt elskede ugentlige svømning, kulturelle tiltag i biblioteker, teatre, biografer osv. for uden børnehave og skole vil Ryslinges tre nye boligområder blive afskåret fra ALT det som der er reklameret med og lejlighederne er 'solgt på'.

Egentlig har jeg MANGE flere argumenter for hvorfor der IKKE skal ændres på ruten, men håber at der er tilpas mange og gode argumenter fra flere end mig til at ruten IKKE bliver ændret.

Mvh en ærkelig mor til to og bekymret på mange andres vegne...

Fra:
Til: [Kommunen](#)
Emne: Høringssvar ændringer af FynBus 920
Dato: 3. december 2023 21:06:10

Høringssvar FynBus 920 ændring i Ryslinge

Idet jeg har børn, der bor i Ringe, og som går i skole på Ryslinge Friskole, vil de få for mangt til at kunne nå frem til tiden hvor de møder om morgenen 8.10 , hvis de kun kan stå af på hovedvejen.

Indtil nu har de kunne stå af ved Ryslinge Hallen. Det håber jeg da meget de vil kunne blive ved med. Ellers ved jeg ikke hvad vi skal stille op.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: 920
Dato: 1. december 2023 03:29:43

Til rette vedkommende.

Hvis man nedlægger rute 920 gennem Ryslinge, har det store omkostninger for vores børn og unge i byen, samt dem som ikke har bil.

Jeg har børn på friskolen og myretuen. De bruger jævnligt jeres busrute til at komme ud af Ryslinge og opleve den "store" verden.

De har bl.a. taget bussen til svømning, dette ville de stoppe med at tilbyde hvis i ikke kører igennem Ryslinge. Vores børn vil heller ikke kunne deltage i andre aktiviteter som ture i biografen med skole og børnehave. Komme på ture videre ind til Odense og Svendborg.

Det vil være at "ødelægge" det for så mange.

Vh

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: [Kommissionen](#)
Emne: Høring ift. Bus 920
Dato: 8. november 2023 16:36:13

Hej fynbus.

I Ryslinge ville rigtig mange skolebørn og børnehave børn blive "låst fast" og ikke ville kunne komme på tur, hvis bus 920 ikke kører i ryslinge "midtby".

Lige nu kører den forbi byens 2 skoler og 2 børnehaver som bruger bussen flittigt til er kunne kører til Ringe i svømmehallen, til toget og biblioteket.

Dette vil fremmad rettet ikke kunne lade sig gøre hvis bussen kun kører gennem ryslinge på røddamsvej.

Håber i vil lade bussen kører på den nuværende rute.

M.v.h.

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Ny busrute 5750 Ryslinge - Bakkelund
Dato: 4. december 2023 15:27:56

Kære Fynbus

Angående hørings svar til nye ruter for busser.

Vi er et privat aktivitetstilbud i Ryslinge, med brugere under §104. Vores brugere kommer rundt om fra oplandet og flere vil blive påvirket af omlægningen.

Vi har pt. 3 brugere der dagligt tager bussen til og fra deres arbejdsplads her på

De benytter rute 920 og benytter stoppested ved Ryslinge Hallen samt ved Spar købmanden. For disse tre vil det være udelukket at fortsætte med at tage rute 920 hvis ruten ændres, dette grundet deres fysiske samt psykiske handicaps. Dermed skal de af deres sagsbehandler have tildelt flex transport fra deres hjem, henholdsvis: Faaborg, Gudme samt en der er skiftevis opholder sig i Svendborg/Æble (Refsvindinge). Det vil blive en dyr løsning for kommunen på sigt frem for bus.

Derudover har andre af vores nuværende 14 brugere nu og da også behov for transporten, og én har tidligere bustrænet flere gange herfra i håb om, at kunne transportere sig selvstændigt med offentlig transport i fremtiden (pt. flextrafik).

Foruden behov for bus 920 er vi opmærksomme på at de to store nye boligområder, som er bygget i Ryslinge samt friskole, folkeskole og børnehaverne i byen vil blive berørt på det kraftigste ved at nedlægge/ændre denne rute.

Vi vil derfor opfordre på det kraftigste at rute 920 ikke ændres.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 4. december 2023 23:59:15

Høringssvar til Fynbus nyt regionalt busnet

Rute 920 som går gennem Ryslinge på Midtfyn har stor betydning for at få hverdagen til at hænge sammen for mange af Ryslinges 1800 borgere. At det nye forslag vil ændre ruten til ikke længere at køre ned forbi den sydlige del af byen herunder byens skoler og børneinstitutioner. Den ændring vil have negativ indflydelse på sammenhængen mellem Ryslinge og omkringliggende byer. Det vil mindske børns muligheder for selv at komme til fritidsaktiviteter i Ringe, ligesom folk bosat i byen med arbejde på ruten, eller som tager toget fra Nyborg til resten af landet, risikerer helt at fravælge bussen til fordel for flere private transportløsninger til skade for klimaet og yderligere svækkelse af den kollektive trafik. At spare tre minutter ved kun at køre ad Rødamsvej vil i sidste ende blive meget dyrere i form af tab af passager og tiltrækningskraft for nye tilflyttere til byen.

Det er nødvendigt at investere, hvis der fortsat ønskes et liv i de mindre byer udenfor Odense. Rute 920 er ikke det rigtige sted at spare!

Venlig hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringsvar busrute i Ryslinge.
Dato: 3. december 2023 20:26:43

Til rette vedkommende.

Høringsgssvar til Fynbus omhandlende konsekvenserne for Faaborg-Midtfyn kommune busrute 920 Kerteminde-Nyborg- Ringe-Faaborg/Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde

Det vil være et kæmpe tab for Ryslinge, hvis denne busrute kun vil blive kørt på landevej (Rødamsvej - Graabjergvej).

Busstoppestedet ved hallen, som blot er 300 m væk er ofte brugt af Ryslinge Friskole eller børnehave/vuggestue.

Det vil give store konsekvenser, hvis børnene skal gå helt ud på hovedvejen for at komme med bus til Ringe.

I Ringe benytter pædagoger og børnene sig af bl.a svømning og biograf.

Når man som forældre vælger at melde sit barn ind i Myretuen er det fordi denne daginstitution har mange gode værdier, samt mange aktiviteter som understøtter børnenes udvikling og trivsel. En af de faste aktiviteter er svømning. Ligeledes benyttes bussen når børnene skal på besøg på Tingager plejehjem, hvor både børn og gamle nyder godt af hinandens selskab. Bussen benyttes også når Ringe Biograf inviterer børnene på film.

Disse ture tillægges meget stor værdi, da der er meget læring for de små børn at være på tur.

Det vil ikke være muligt for børnehalebørnene at gå frem og tilbage til landevejen som er beliggende mere end 2 km væk, hvis de også skal kunne have overskud til den pågældende aktivitet.

Nedlæggelse af busstoppestederne i Ryslinge vil også få konsekvenser for eleverne på Ryslinge Friskole. Det har stor betydning, at undervisningen også kan finde sted udenfor klasseværelset. Eleverne deltager i kulturelle arrangementer også når de inviteres af omkringliggende skoler. Her mødes elever på tværs af skoler og de får et indblik i andre hverdage. Eleverne tager også på besøg på museer, i teater og virksomhedsbesøg. Det er derfor en vigtig del af hverdagen, at det er muligt at komme på besøg ud af huset.

Ved at nedlægge denne busrute, vil det også have konsekvenser for familier som kommer udefra. Det vil være mindre tiltagende for nye børnefamilier at flytte til. Busruten har betydning for børn som benytter ruten til og fra skole.

Der er ikke fortov langs Ellehavevej og vejen egner sig derfor ikke til, at børn kan færdes på denne strækning.

En ændring af busrute 920 vil som skrevet få store konsekvenser for Ryslinge Friskole og daginstitution, hvis det ikke er muligt at benytte bussen fra Ellehavevej.

Mvh !

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Høringssvar til Fynbus omhandlende konsekvenserne for Faaborg-Midtfyn kommune busrute 920 Kerteminde-Nyborg-Ringe-Faaborg / Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde

Dette er et høringssvar fra lederne af Børnehaven Myretuen og Ryslinge Friskole, Gråbjergvej 22, 5856 Ryslinge.

Ændring af busrute 920, hvor Ryslinge kun vil blive betjent fra landevejen og ikke fra Ellehavevej som nu, vil få store konsekvenser for børnehaven Myretuen og Ryslinge Friskole.

Skolen og børnehaven ligger 300 meter fra busstoppestedet Ellehavevej ved Ryslingehallen.

Skolebørnene benytter rute 920, når klasser skal på ekskursion, til kulturel rygsæk, i biografen osv. Der er også elever, der benytter rute 920 til og fra skole.

Børnene i Myretuen bruger rute 920, når de skal på ekskursion, på plejehjemsbesøg, i biografen osv. Det har gennem mange år været en tradition, at børnehavebørnene hver uge i vintermånederne tager til svømmehallen i Ringe eller Nyborg. Her benyttes også busrute 920.

Ved en omlægning, så det nærmeste busstoppested ligger mere end 2 kilometer fra skolen, vil børnene reelt være afskåret fra at benytte bussen.

Skolebørnenes daglige gåtur mellem skole og busstoppested vil blive forbundet med utryghed, og rent tidsmæssigt vil det ikke være muligt at nå til første time. Ligeledes vil alle ture ud af huset blive betydeligt besværliggjort og fordyret, når der skal tillægges 7 gange så lang tid i hver ende af en oplevelse ud af huset.

Børnene i Myretuen vil ikke kunne gå 2 kilometer til og fra bussen, hvis der også skal være tid og mentalt overskud til at være med i den aktivitet, som jo er formålet med turen.

Ryslinge Friskole og Myretuen har et stort ønske om, at Fynbus vil bevare den ruteføring, der er nu, så vi fortsat kan stå på bussen ved Ellehavevej ved Ryslingehallen. I det mindste om morgenen og i dagtimerne indtil klokken 15.30.

Venlig hilsen



Handicaprådet FMK

Ringe, den 30/10 2023

Hørings svar vedr. ændring af busrute 920 Kværndrup – Faaborg

Hjerneskaideforeningen Sydfyn & Øerne har følgende kommentarer til ovennævnte:

Vores målgruppe er udfordret og sårbare på mange områder, som betyder meget for deres trivsel i hverdagen. Så når der ændres i busplaner som her – og helt fjernes kørsler i aftentimerne og i weekenden bliver det en radikal ændring i deres liv. Mange har et aktivt foreningsliv, hvor de mødes med andre ligesindede og får nogle timer til at gå med andet en sygdom og besværligheder.

En stor del af vores medlemmer bor i Faaborg og kommer til ugentlige aktiviteter i Espe om eftermiddagen. De kører med bus 920 fra Faaborg til Snarup, hvor vi har en opsamling af en privat, som kører dem til Espe. Tilsvarende når de skal hjem omkring kl. 20. så bliver de sat af i Snarup og kører med bus 920 til Faaborg.

Ligeledes har vi aktiviteter i Ringe og hvis man kommer fra Faaborg, bliver det en udfordring for samme målgruppe, for der kører ingen bus mellem Faaborg – Ringe om formiddagen og om aftenen, hvor vores aktiviteter ligger. Man kan tage bus 141 fra Faaborg – Odense og derfra toget til Ringe, men det kan vores målgruppe desværre ikke. De er udfordret på hukommelsen, træthed og overblikket. De kan ikke orientere sig og det at skulle skifte bus/tog, kan de ikke overskue.

Som jeg ser det så vil vores medlemmer fra Faaborg og omegnen stoppe med at deltage i vores aktiviteter – det betyder, at de bliver hjemme, isolerer sig og bliver mere inaktive og indadvendte. Det går udover deres helbred på mere end ét område. De bruger ikke deres sprog, som bliver trænet ved at være sammen med andre, de får ikke rørt sig på samme måde som hidtil og det betyder i sidste ende flere borgere som kan blive deprimeret, skal have behandling og får mere brug for hjælp i hverdagen, som bliver en yderligere økonomisk udgift for Kommunen.

Buspriserne stiger i det nye år, - det rammer igen de sårbare – igen vores målgruppe, som i forvejen ikke har alt for mange penge. Nu skal de yderligere prioritere om de kan komme ud og om de har råd til det.

Det er bare ikke i orden.

Med venlig hilsen
Lonnie Braagaard

Landskontoret
Amager Fælledvej 56A
2300 København S
CVR 12 25 96 70

Sydfyn & Øerne
v. Lonnie Braagaard
Lærkevej 29
5772 Kværndrup
Kontor:
Floravej 11 - Lok. A4
5750 Ringe
Tlf: +45 2020 4080

mail@hjsf-sydfyn.dk
facebook.com/hjerneskadet.dk
www.hjsf-sydfyn.dk
Bank: Arbejdernes Landsbank
Konto: 5334-0245231
Mobile Pay: 192541

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 920
Dato: 28. september 2023 07:55:02

Hej. Hvis jeg læser jeres matriale rigtigt vil i nedlægge rute 920 i weekenden. Det kan da ikke være rigtigt?

Jeg bor i Gislev og er folke pensionist. Hvordan skal jeg kunne komme over til familien på Sjælland?

Har valgt øjenlæge og ørelæge i Nyborg pga bus rute 920. Hvad skal jeg gøre nu?

Hvordan skal børnebørnene på Sjælland blive passet?

Flex taxa kan bestilles til Nyborg st. 144 kr hver vej og det tager et par timer. Det kan da ikke være rigtigt?.

Vil i tvinge folk væk fra landsbyerne?

Jeg håber da meget jeg har misforstået at i vil nedlægge og reducerer rute 920.

Da jeg flyttede til Gislev var det bla fordi det var nemt at komme herfra. Bus 800 og bus 801. Odense Svendborg .

Mvh

Med håb om det er en misforståelse at i nedlægger og beskærer ruten.

Sendt fra min Galaxy

Fra:
Til: Kommitten
Emne: Høringssvar Faaborg-Midtfyn
Dato: 7. november 2023 19:24:32

Kære Fynbus

Jeg er fuld forståelig overfor, at der selvfølgelig ikke skal køre store tomme busser rundt. Men med det sagt, burde der også blive tænkt på borgerne i især de mindre byer. Her tænker jeg specielt på rute 920, der kører mellem Faaborg og Nyborg. Bussen kører gennem Korinth. En lille by, med mange mennesker uden andre muligheder for at komme til f.eks. Faaborg.

Der er lige nu stor fokus på, at få flere folk hen i den offentlige transport, fremfor at de kører i egne biler. Men ved at fjerne alle busserne der kører på denne strækning i weekenderne, bliver folk nødsaget til at køre selv, få et lift, eller helt undgå at tage til f.eks. Faaborg.

Jeg bruger jævnligt bussen i netop weekenden, til at besøge familie i Diernæs og Korinth, hvilket ikke vil være muligt, hvis busserne på denne strækning bliver sløjfet.

Det er i forvejen begrænset hvor mange, som har muligheden for at tage udenbys på egen hånd, uden hjælp af andre, eller bussen.

Et andet forslag kunne derfor være, at blot skære på afgangene, men sørger for at bussen stadig kører enkelte gange i døgnet i weekenden. Derudover, kunne det være en løsning at sætte mindre busser ind, og på den måde spare lidt.

Til sidst kunne I måske også kigge på billetprisen. Personligt synes jeg det er dyrt at give 26 kr. for en tur fra Faaborg til Korinth. Jeg har på fornemmelsen, at billettypen "Odense Nu" har givet rigtig meget, og I kunne derfor overveje om en nogenlunde samme type billet, kunne etableres for disse korte strækninger. Jeg er sikker på, at det kan give flere kunder.

Jeg håber mit høringssvar vil blive taget med i jeres overvejelser.

Mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Cc:
Emne: Høringssvar Bus rute 920 ændring
Dato: 12. september 2023 15:00:37

Att Fynbus

Det er meget uheldigt at Fynbus påtænker at nedlægge bus 920 i weekends og generelt reducere driften af denne, da netop den bus er bindeled mellem Nyborg Faaborg og en af Fyns største turistattraktioner Egeskov.

Der burde istedet sættes ind for at lave en mere hensigtsmæssig køreplan så man kunne udnytte den korte køretid fra Nyborg banegård (gode togforbindelser b.la fra København for udenlandske turister) og busser til de mange lystsejlere i Faaborg som vil besøge Egeskov. Bustransporten fra Nyborg til Egeskov er i dag længere end togturen KBH-Nyborg hvilket også er absurd.

Med venlig hilsen/ Best regards/Mit freundliche Grüßen
Egeskov

Fra:

Til:

Kommentar

Dato:

2. oktober 2023 21:14:04

Fuldkomment skandaløst, der er så mange der ingen bil har og er afhængig af 920, for at komme ud i samfundet, til møder, læge, sygehuse, eller at handle ind...

Det kan godt være, at nogle busser i løbet af dagen kører næsten tomme, men så kan man indsætte telebusser eller mindre busser ind. At tvinge folk til at bruge den dyrere Flex løsning, er at pålægge folk blandt pensionister, dem på overførselsindkomst mfl en ekstra udgift...

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus 920
Dato: 7. november 2023 20:06:58

Jeg synes det er en rigtig dårlig ide ! Vi bliver en by som går i stå Dem som ingen bil har bliver nød til at blive hjem der kommer ingen unge mennesker til og byen bliver isoleret fra resten af Danmark 😞

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Bus 920
Dato: 10. november 2023 20:40:17

Hej, jeg hedder [redacted] og vil faktisk bare sige jeg er mægtigt ked af i vil nedskære på hvor meget 920eren kører, da det er den eneste bus der kører igennem Korinth. Jeg bruger den hver dag til skole, men nu hvor i vil fjerne den endnu mere, vil det betyde
Jeg ikke har nogen mulighed for at komme på arbejde, tage med mine venner på stranden, komme til ringe, når jeg skal starte til kørekort, og jeg kunne blive ved.
Jeg vil ikke sige det her er en klage, men jeg synes godt nok det er ærgerligt, når i har så mange kunder fra Korinth, Krarup og kværndrup osv. fortsæt en dejlig dag til hvem end der læser bedskeden.
Mvh [redacted]

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Rute 921 og andre ruter med få passagerer
Dato: 11. september 2023 17:22:50

Kommentar til høringsforslag:

Fynbus kunne sætte minibusser ind på de ruter der har få passagerer, det vil betyde, at serviceniveauet kan fastholdes, og der spares brændstof og vejslid.

Desuden er disse køretøjer billigere i anskaffelse end en bus, vil vores påstand være?

Med venlig hilsen

Sendt fra min iPad

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Nyborg - Kerteminde.
Dato: 30. september 2023 19:31:00

Hej.

Er meget ked af at busruten Nyborg/ Kerteminde forsvinder i weekenden.

Der er I forvejen ikke for mange afgang på ruten. Bor i og tager ofte til Kerteminde i weekenderne, for at nyde byen, stranden og Johannes Larsen Museet.

Kommer ikke til at tage over Odense!

Mvh.

Sendt fra min iPhone

Hørings svar ang. Rutenettet ved Fynbus.



Vester Åby, Åstrup og Pejrup.

20231127.

Bøgebjerg Lokalråd, Vester Åby, Åstrup og Pejrup er forstående over for en omlægning og tilpasning i forhold til passagertal på visse ruter.

Vi hilser velkommen at de mest befærdede ruter udbygges og der lægges ruter i forbindelse med specielle formål.

Vi har dog nogle kommentarer.

Der tages udgangspunkt i forhold til bilag 5B, konsekvenser for Faaborg-Midtfyns kommune. Der tages udgangspunkt i at forslag skal holdes inde for den økonomiske ramme der er sat af Faaborg kommune og Fynbus.

Fig. forslag bedes tages med ved planlægningen af det nye rutesystem.

1. Det burde være muligt at busserne venter på hinanden ved knudepunkter, eks Faaborg station, i dag kan man være ude for at linje 931 ankommer, men linje 141 er afgået kort før ankomst af linje 931, hvorefter man mindst må vente ½ time til næste bus.

Det burde være således at ved knudepunkter at busserne venter på hinanden, og som i Sverige har kontakte sammen, således hvis en bus er lidt forsinket, kan give besked til den afgående bus at vente i eks 3-4 min.

Dette er meget vigtig jo færre busser der afgår, hvorved der kan opstå lange ventetider.

2. I Faaborg er det et problem med linje 931 (senere 930) at hvis man skal besøge sundhedshuset, efterfuldt af besøg på apotek /Føtex, er det ikke muligt at komme tæt på i bus, men som ankommende det nærmeste stoppested ved havnen, og når man skal retur skal man ned til jernbaneplassen. Man har ikke planlagt busstationen i forhold til de, der er dårligst gående, og det typisk også er dem, der har brug for at komme til sundhedshus/apotek.

Man tænker ikke på i busdriften hvor passagererne har behov for busruten, men kun ud for en nemheds løsning.

3. Man anbefaler at man i lokalsamfund (lokalråd), skal komme med forslag, på andre transportformer, eks. Leasing af egen bus m.m. Men her bør man i stedet for at overveje at samle gruppe bestående af Fynbus, Faaborg kommune, lokalråd, m flere for at indsamle inspiration fra andre dele i landet, hvor man har indført anden form for transport former. Der må jo ligge en masse erfaring i andre dele af landet, som vi kan drage nytte af. Vi i lokalråd kan jo ikke

overskue alle andre muligheder. Dette er spc. vigtig nu, hvor den nye busplan kommer til at påvirke ca. 101.000 passagerer i Faaborg-Midtfyns kommune, og nogle områder bliver helt uden busdrift i eks, weekenderne.

Vi bemærker at man på linje 930 (tidligere 931) forventer en forbedring af antal af busser, men dette gælder ikke stækningen Svendborg – Faaborg, kun ruten Nyborg – Svendborg (Rudkøbing). Linie 920, vil få en forringelse / påvirkning for ca. 70.000 passagerer om året.

Hvis ovennævnte ændring bliver taget brug, bliver det meget vigtig, at alle aktører tænker ud af boksen, og kigger rundt i Danmark og udlandet på andre transportløsninger.

Denne opgave kan ikke lægges på enkelte lokalråd/lokalsamfund, men må være en fælles opgave. Vi finder det også betænkeligt, at man i Faaborg-Midtfyn Kommune siger farvel til 72.000 ud af I alt 101.000 passagerer og de øvrige nødvendigvis skal finde alternative løsninger. Dette vil medføre øget privat kørsel i bil. Er det det man ønsker? Ikke fra regeringen:

Nedlæggelse af ruter vil kræve at der bliver bedre muligheder for at blive transporteret med andre løsninger idet der bor mange ældre i de områder der indskrænkes. Disse mennesker vil også have et behov for transport i weekender, hvor ruter ikke kører.

Vi ønsker også at påtale, at det ofte er store busser, der kører. Man kunne måske tænke sig, at det kunne være mindre busser, der betjener de dårligst besatte ruter. Det kunne måske aftales med mindre selskaber, hvis man ikke selv har små busser.

Bøgebjerg Lokalråd Vester Åby, Åstrup og Pejrup.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: tænker om nyt net
Dato: 5. oktober 2023 19:57:19

hejsa

mange af ting kan jeg godt se i det men kan bare blive bekymret for de tidlige morgen time for os der pendler . vi er som regl en 5 stk der har turen kl 5,19 fra Svendborg (932) og skal nå bussen 195 kl. 06,01 det er nu lidt stramt men som regl går det men hvis den bliver lavet meget om så er der ikke store muligheder for og nå på arbejde til 6,30 for eks i Langeskov da togene først starter kl 06,60 for alvor så os der skal møde tidligere er afhænge af den forbindelse. så hvor om alting er så er det jer der forbinder mellem Svendborg og nyborg og ind til oplandet mellem nyborg og Odense ind til at togene køre fra kl 7. håber i vil tag hensyn til dette da DSB ikke har lyst til at være med før kl 7.

hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Betjening af Ørbæk aften og weekend.
Dato: 24. september 2023 10:11:44

Kraftig reducere af kørsel til og fra Ørbæk aften og weekend betyder, at ingen kan komme ud og ind af Ørbæk. Det har store konsekvenser for en centerby i Nyborg Kommune. Det er skidt for folk der skal til arrangementer, besøg, skole, aftenskole og idræt udenfor Ørbæk i disse tidsrum. En forudsætning for at bo i Ørbæk er så at have bil, måske 2, og det er skidt for klimaet.

Et forslag kunne være at få 930 Svendborg - Nyborg til i aftentimer og weekend, at køre over Frørup, Ørbæk, Refsvindinge og Vindinge. Det vil sige, at dreje ved Frørup Skole, og slå det slag rundt. Det vil sikkert betyde flere kunder i bussen, da der på strækningen fra Frørup Skole og til Nyborg ikke findes lokalsamfund, og kun sporadisk bebyggelse.

Mvh.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busforbindelse til og fra Gudme
Dato: 5. oktober 2023 20:49:32

I 5884 Gudme er der elendige muligheder i weekenderne og om aftenen for at komme til og fra byen. De unge herude laver meget ballade og jeg tænker det kunne også afhjælpe der, at de kunne komme omkring.
Men det menes generelt for alle folk herude som er afhængige af bussen, at der burde være mere kørsel om aftenerne og i weekenderne.

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar busrute 930
Dato: 9. oktober 2023 14:03:50

Hej

Der står i jeres skriv:

” Endestation i Rudkøbing bliver Færehavnen, hvorved 13.500 Passager til og fra området omkring Rådhuset får op til 500 m længere til og fra bussen”

Man kan jo formode at et tilsvarende antal fremtidige passagerer fra de to færger, der anløber Rudkøbing havn, vil støtte væsentlig på driften og disse passagerer sparer en gåtur på 1600 meter!

Akkurat nu er der ikke mange gående passagerer fra Marstalfærgen, men det kommer straks når rute 930 går ned til havnen.

Mvhilsen

Fra: _____
Til: [Kommentar](#)
Emne: Høringssvar, Rute 832U og 930
Dato: 3. december 2023 20:49:07
Vedhæftede filer: [Outlook-ur1hj4ou.png](#)
[Outlook-b2a1mxe1.png](#)

Kære Fynbus.

Jeg tager for det meste rute 930 fra Svendborg kl. 6.58 og hele vejen til Nyborg. Det er en bus, der for det meste bliver rimeligt fyldt op undervejs, dels af skolebørn og dels af voksne på deres vej til arbejde, men også af rejsende, der skal videre med tog fra Nyborg Station. Bussen kan derfor til tider være udfordret på at nå frem til Nyborg Station til det tidspunkt, der er angivet i køreplanen. Samtidig har nogle af de rejsende store kufferter med; det udfordrer pladsen. Men det går jo med den belastning, der er i dag.

Fordi bussen er rimeligt fyldt op, er jeg en smule bekymret for, hvad det vil betyde, når alle gymnasieeleverne på ruten også skal med. Vil der så være nogen, der skal stå op på en del af turen? Kommer der ekstra udfordringer i forhold til at overholde køreplanen i forhold til rejsende, der skal videre?

Med venlig hilsen

<



Fra:
Til: Kommentar
Emne: Bus
Dato: 5. oktober 2023 21:03:57

Jeg kunne godt ønske mig mere
Transport muligheder mellem
Hesselager og Gudme, jeg bor i Svendborg uden kørekort, og har børn
På Gudme skole, når
De blive ringet hjem
Pga sygdom er jeg afhængig af at enten familie fra Svendborg eller veninder har mulighed for at hjælpe
Mig med at få
Hentet mine syge børn hjem. Hvilket ikke altid er muligt, nogen gange har drengenes far måtte køre
Hele vejen fra Odense af, for at køre dem hjem
For så
At skulle på arbejde igen bagefter, det kunne være skønt der kørte busser igennem der i dagtimerne også. Da
det ellers kun er om morgenen og eftermiddag at skole busserne kører denne tur. Mvh

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busdrift
Dato: 4. oktober 2023 22:44:07

Kære Fynbus

Håber I så lader bus 930 køre gennem Gudme, ellers er vi borgere i Gudme endnu dårligere stillet end vi allerede er i dag.

Mvh

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: Kommentar
Emne: Høringssvar vedr ændring af busruter
Dato: 5. oktober 2023 19:17:14

Vedr Svendborg kommune

Jeg foreslår at flere af 930-932 turene går ind omkring Gudme. Ligesom der allerede er to af morgenruterne A der gør.

Der er en del skoleelever som har behov for at komme til skolerne i Svendborg, samt ungdomsskolen og bylivet.

Der er folk som ikke har mulighed for bil, som også skal kunne bosætte sig i området uden at skulle på en cykel først.

Det må være nemt og mindre omkostningstungt med denne mindre omkørsel. Hvis det er nødvendigt at nedlægge de 4 ture for rute 832U og 864U.

Vh.

Fra:
Til: KOLLEKTIV@fyb.dk
Emne: Forslag til høring
Dato: 20. september 2023 06:42:23

Hej Fynbus.dk

Jeg skriver for at bla forslag at man:

Tilpasser tog fra Odense med bussen mod Langeland. Pt ankommer man med toget og 4min. forinden er bussen mod Langeland kørt og man skal vente 56min. på den næste.

Ydermere usrer jeg mig over:

at der kører en 3-4 busser lige efter hinanden fra Rudkøbing mod Svendborg.

Tak og haben god dag.

Med venlig hilsen

Fra:
Til: Kommunen
Emne: Høringsvar
Dato: 24. september 2023 11:00:07

Ang bussen fra Nyborg -Svendborg, Svendborg-Nyborg

Vi lever i en lille landsby **FRØRUP** hvor det vil gøre en verden til forskel at bussen ville køre. Der er en ældre generation der ikke kan bo her, da det er umuligt at komme ud at handle eller til forskellige aktiviteter i F.eks Nyborg hvor udbudet er fantastisk. Der er børnefamilier, hvor det er en nødvendighed at have bil for at komme fra A til B og så har vi en ungdom, som skal være hvor fremtid, som skynder sig at flytte fra landsbyerne, hvor bussen ikke køre. Ønsker inderligt en bus til **FRØRUP**.

I vores tilfælde vil jeg kunne bruge bussen hver dag på arbejde, det ville være en drøm og det vil sænke co2 udslippet.

Vh

Høringssvar vedr. fynbos omlægning af busruter 2024.

Deres tages udgangspunkt i brug af linje 931 fra Nyborg til Faaborg via Svendborg.

Man må desværre at Fynbos tager mere udgangspunkt, i Fynbus problemer med at drive busruter, end passagerne behov / ønsker, Denne påstand bevises af nedenstående.

Pris.

Da jeg tidligere har boet i København, kan jeg se at Fynbus priser, gør at man mister passagerer eks. Fra vester Aaby kl. 07.22 til Svendborg vest koster mellem 25-30 kr. den samme strækning mellem Rådhuspladsen og via metro og bus til vest amager, på samme tidspunkt ligger prisen mellem 14-18 kr.

Man har typisk en lavere lønindkomst på Sydfyn end i København, og det er typisk de lavtlønnet der har brug for busserne, så denne gruppe vælger så at købe en gammel bil.

Skift mellem busserne, (dette er også indsendt via Vester Aaby lokalråd høringssvar)

Det burde være muligt at busserne venter på hinanden ved knudepunkter, eks Faaborg station, i dag kan man være ude for at linje 931 ankommer, men linje 141 er afgået kort før ankomst af linje 931, hvorefter man mindst må vente ½ time til næste bus.

Det burde være således at ved knudepunkter at busserne venter på hinanden, og som i Sverige har kontakte sammen, således hvis en bus er lidt forsinket, kan give besked til den afgående bus at vente i eks 3-4 min.

Dette er meget vigtig jo færre busser der afgår, hvorved der kan opstå lange ventetider ved skift, hvis man ikke planlægger ruterne efter kundernes behov og ikke Fynnets behov.

Man lægger busstoppesteder hvor det er mest hensigtsmæssig for Fynbus, men ikke deres passagererne.

Eks. Linje 931, slutter i Faaborg ved jernbanestationen, (Har dog i ind af gående retning et stoppested ved havnen, men hvis man har behov for at komme i sundhedshus og apotek evt. bibliotek skal man gå 1,2 km i hver retning, så er man syg og ønsker at tage bussen, er dette ikke muligt. hvorfor kører linje 931 ikke via rundkørsel, og ned af Brønnersvej, med stoppested overfor herredsgård center og sundhedshus / bibliotek.

Linje 931 har "faste" stoppesteder, hvor den holder i længere tid ved bla. kirken ved Vester Skerninge og hjørnet Tranbergvej og Ryttervej, ved hvert stop er der kun 2 eller 3 stop enten ved brugsen eller Svendborg vest.

Inddragelse af Lokalsamfund og Alternative Transportformer: (også indsendt via Vester Aaby lokalråd)

Jeg anbefaler at om at etablere en gruppe med repræsentanter fra Fynbus, Faaborg Kommune, lokalråd og andre interessenter for at undersøge alternative transportformer er meget fornuftigt. Ved at samle erfaringer og idéer fra andre regioner kan vi drage nytte af bedste praksis og muligvis finde løsninger, der er mere tilpasset Faaborg-Midtfyns specifikke behov.

Med Venlig Hilsen

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Dato: 19. september 2023 21:53:52

Til Fynbus.

Som bruger af rute 931 (Vester Skerninge-Svendborg) samt Svendborg-banen ser det acceptabelt ud for mig med de ændringer, der er planlagt, selvom det er ret irriterende allerede nu med timedrift om formiddagen (= ret umuligt at bruge til noget).

Generelt er der dog ting, jeg godt kunne tænke mig blev forbedret. Det gælder bedre tilpasning af køreplanen, således at der ikke er de meget lange ventetider ved Svendborg Vest, som forlænger turen til/fra Odense unødigt meget. Tager jeg bilen, går det hele på cirka den halve tid.

Det samme med turene ind til Svendborg Banegård. Det tager i rutebil 30 minutter på grund af en meget snørklet ruteføring rundt i byens periferi, mens jeg kan klare det på 15 minutter i bil. I oplægget nævner I blandt målene, at kørslen i rutebil skal være så direkte som muligt, og det er den bestemt ikke i Svendborg by.

Og så er sædekvaliteten ikke ret god, så jeg er lykkelig for, at jeg kun behøver at bruge rutebilerne på ret korte ture. Desværre er det et udbredt fænomen i kollektivtransport i vore dage, 'træsæder' uden komfort – det har været bedre, især i DSB's røde rutebiler.

Og så mener jeg – men det er jo ikke op til Fynbus – at kollektiv trafik skal være gratis – se til Luxembourg, hvor det er tilfældet. Det kan lade sig gøre.

Et stort plus for den fine rettidighed med rutebilerne – det er noget, jeg sætter pris på. Men ind imellem er der chauffører, der kører i mine øjne faretruende hurtigt (som fhv. taxachauffør kan jeg udmærket vurdere, når farten er for høj som f.eks. gennem Hvidkilde-svingene).

Med venlig hilsen,

Høringssvar fra Fjelsted/Harndrup Lokaludvalg. 18.11.2023

Som borger i Middelfart Kommune vil vi gerne udtrykke vores dybe bekymring over det foreslåede initiativ til at nedlægge flere lokale busture. Denne ændring vil ikke kun påvirke lokale borger, daglige pendling og lokale virksomheder, men også have betydelige konsekvenser for samfundet som helhed.

De ruter, der foreslås at reducere (826U og 827U) er uddannelsesruter, og det vil give udfordringer med at komme til og fra gymnasium, handelsskole og erhvervsuddannelser osv. I Fjelsted/Harndrup området er 826U bussen unge tager for at komme til ungdomsuddannelse STX, HHT og HTX (Middelfart og Erritsø). Fra Fjelsted/Harndrup er der langt til tog, hvorfor bus er eneste mulighed for unge at komme til og fra uddannelse.

Foruden at bringe unge til ungdomsuddannelse, har lokal borger gjort os opmærksom på at busser benyttes af børn med specielle behov, da disse i Fjelsted/Harndrup området kun tilbydes buskort (ikke togkort eller flexbus). Reduktion i busture vil således være endnu en udfordring for denne borgergruppe.

Busserne er en livsnerve for mange i vores samfund, især ældre, studerende, og dem uden egen bil. Der har gennem mange år været tale om den ene besparelse efter den anden på den kollektive transport. At fjerne de planlagte ruter vil begrænse vores mobilitet yderligere og kan isolere borgere, hvilket særligt rammer dem, der bor i de mere landlige områder af kommunen.

I en tid, hvor klimaforandringerne kræver, at vi tænker grønt og reducerer vores CO₂-udslip, bør kommunen og FynBus fremme brugen af kollektive transport frem for at beskære den. Nedlæggelse af busruter/busture kan føre til øget privatbilisme, hvilket strider imod både nationale og globale klimamål, og er en helt forkert prioritering.

Kollektiv transport er også afgørende for lokaløkonomien. Den gør det muligt for borgere at pendle til arbejde og uddannelse samt tilgå lokale virksomheder og tjenester, hvilket styrker det lokale erhvervsliv. Nedlæggelsen kan resultere i reduceret økonomisk aktivitet og forværre sociale uligheder.

Specielt ser vi store ulempe ved at fjerne busturene med afgang fra henholdsvis Vissenbjerg 17.07 og afgang fra Middelfart Station 05.52 (826U), da disse forventes at være af stor vigtighed for den udvikling, der er i gang i Grønnemose.

I skriver i materialet fra FynBus at kollektiv transport skal med ture udgøre et reelt valg. Nedlæggelse af ture hænger dårligt sammen med FynBus' fokus på "at skaffe flere kunder" (s 6).

Inden beslutningen træffes, opfordrer vi til, at alle mulige alternativer overvejes. Kunne ruterne optimeres i stedet for at blive nedlagt? Kan vi indføre mindre, mere effektive busser på mindre travle tidspunkter? Vi hører at kollektiv transport i Malmø, Skåne området tiltrækker borger i højere grad – har man undersøgt hvordan konceptet for kollektiv transport i der?

Vi er bekendt med at alternativet er tænkt med plus-bus og flextrafik. Er man selvstændig erhvervsdrivende som er afhængig af at patienter/kunder kan komme til og fra til bestemte tidspunkter, er erfaringen at patienten fra-vælger plus-bus og flextrafik pga. af ustabile afgange og ankomster. Patienter/kunder kommer ofte til at vente alt for lang tid og om muligt bliver privatkørsel valgt, eller man bliver valgt fra pga. helt tilfredsstillende transportmuligheder og i stedet vælges de store byer.

Vi oplever utryghed med plus-bus og flextrafik, da vi har prøvet at chaufføren sidder og tjekker mobil under kørslen og kører uansvarligt.

Alt i alt er vi ikke glade for kollektiv trafik i den nuværende såkaldte fleksible løsning "flex-, plustrafik mv". Det anses ikke som fleksibelt, men besværligt, kunstigt og ufleksibelt. Erfaringen herfra er, at det er en ommer, der bør tænkes og udvikles en anden løsning, og det kunne være i samarbejde med brugerne og potentielle samt kommende brugere.

Afslutningsvis anmoder vi indtrængende FynBus om at genoverveje dette forslag og i stedet arbejde på løsninger, der opretholder og forbedrer kollektiv transport i Middelfart Kommune og også i yderområder. Vores samfundsvelfærd, miljø og fremtidige bæredygtighed afhænger af det.

I Høringsmaterialet skriver I om budget. Der er en modsætning overordnet på trafikområdet. Det kunne netop være FynBus, som trafikselskab, der kan tage det videre til politisk hold. Modsætningen ligger i, når det handler om kollektiv transport, er der økonomisk ramme og billetpriser, som skal give økonomi i det trafikale netværk. Mens når det handler om individuel kørsel (biltrafik) er der ikke en økonomi, der på samme måde skal hænge sammen, når veje udvides eller etableres. Vejnettet er en politisk beslutning, det burde kollektiv trafik også være. Det er almindelig kendt at vejudvidelse er selvforstærkende – vejen er fyldt med biler, der foretages vejudvidelse, der kommer flere biler, der foretages vejudvidelse osv. Spørgsmålet er, var bæredygtighed og reduktion af CO2 udslip på dagsordenen? At reducere eller/og fjerne kollektiv trafik får ikke flere til at benytte kollektivt transport.

Med venlig hilsen
Fjelsted/Harndrup Lokaludvalg

Fra: -
Til: [kommentar](#)
Emne: Uddannelsesrute
Dato: 8. oktober 2023 20:46:06

Behov/ Ønske

Uddannelsesbussen der kører imellem Årslev til Nyborg Gymnasium.

Udfordring :

Sidste bus afgår fra Gym kl 15.22

Sidste lektion på gymnasiet er kl 16.45, altså er det ikke muligt via offentlig transport, at komme hjem mod Årslev.

STORT ønske, at dette bliver en mulighed.

God arbejdslyst ☺,
Bedste hilsner

Sendt fra min iPhone

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Vedr. rute 195
Dato: 11. september 2023 15:18:35

Hej

Med indførelsen af den nye ruteplan vil det ikke længere være muligt at bo i Nyborg og arbejde i Odense i weekenden.

DSB har et hul i deres køreplan således at der kører et tog kl. 4,21 fra Nyborg til Odense og det næste køre først kl. 7.19 på weekender.

Men indtil nu har jeg haft et langsomt alternativ i form af Fynbus kl. 5.28 fra Nyborg.

Fra næste sommer kan jeg vælge at tage toget kl. 4.21 og så sidde på en bænk i to timer og vente på at min arbejdsplads åbner eller jeg kan tage toget kl. 7.19 og så komme en time for sent, hvilket jeg ikke tror min arbejdsgiver vil være helt tilfreds med. Alternativet som jo nok er det mest sandsynlige der vil ske er, at jeg må rykke teltpælene op og flytte til Odense hvor transporten kan klares på en cykel og så spare de 1050 kr. mit pendlerkort koster hver måned.

MVH

Fra:
Til: [Kommentar](#)
Emne: Bus
Dato: 21. september 2023 08:19:53

Hej

Jeg bor i Og kan ikke tag bussen til og fra arbejde da jeg ikke kan komme hjem om eftermiddagen.

Derfor har vi 2 biler og går den ene i stykker må vi låne en.

Hvorfor køre der ikke en der er i Bøjden når færgeren kommer? Det er tit vi møder folk på gåben fra færgeren i Bøjden til Faaborg fordi bussen køre 10 min før færgeren kommer ind.

Skole bornene kan heller ikke tag bussen hjem efter træning eller andet aktivitet da den stopper med at køre tidligere end de skal hjem.

Mvh

Sendt fra min iPhone

Fra: -
Til: [Kommentar](#)
Emne: Busruter
Dato: 11. september 2023 13:37:17

Hej

Busruter med fokus på arbejdsplads og gerne nogle hurtigruter.

Ruter som også kører i ring formation så man ikke altid skal til Odense banegård.

Eksempler:

Østfyn har ingen forbindelser til LINDØ

Hurtigbus eksempelvis fra Nyborg til industriområde i Odense, helt ind til Bilka. Bussen skal ikke hele vejen ind gennem Ullerslev og Langeskov men blot kører lige igennem med et stop på hovedvejen i hver by og så på motorvejen i Langeskov og op gennem tietgen.

Fra:
Til: XXXXXXXXXX
Emne: Den nye busrute!!!
Dato: 11. september 2023 16:01:34

Hej Fynbus, Jeg har faktisk en ønske om det nye busser osv, Når i nu laver busruterne om osv kan i også skifte bustallene? Da jeg synes faktisk at bustallene er forvirrende fx 65 herluf trolles vej også er der en mere med 65 men den kører den anden retning..... synes i skal få det skiftet. Jeg har faktisk nogen ønsker omkring bustallene og jeg vil være sindsyg glad for vis i nu lavede det bustallene om. 10C Citybus burde bliver til 14N 15 Rosengårdcenteret/Tietgenbyen til 16 25-26 burde blive til 27-28 35 burde blive til 38 eller 39 45-46 burde blive til 47-48 55-56 burde blive til 444-445 65 til 66 (stige) og herluf trolles vej 67 68 burde blive 69 75 til 76 85 til 88 95 til 94 110-111 til 114-115 130-132 til 147-148 140 til 145 141 til 144 151-153 til 154-155 161-162 til 164-165 191-192 til 194-197 195 til 199 26-122 (den er meget forvirrende så ønsker allermest den her ska ændres) men den burde være 58 (den som er 26 og 122 burde være 127 885 til 889 808U til 844U 809U til 829U 810U til 848U 811U til 849U 812U til 850U 813U til 851U 814U til 852U 815U til 854U 816U til 855U 817U til 856U 818U til 857U 819U til 858U 820U til 859U 821U til 860U 822U til 861U 823U til 862U 824U Til 864U 828U til 868U 841U til 904U 842U til 874U

Kan jeg måske få svar på om det kan blive til noget med bustallene? Vil være glad for det vis i kunne det

Mvh `

Bilag 1.4 Konsekvenser af ønsker til ruteomlægninger

I en del hørings svar har der været forskellige forslag til rutejusteringer i forhold til det, der fremgår af høringsmaterialet. Konsekvenserne for økonomien samt vurdering af påvirkede passagerer fremgår af vedlagte bilag. FynBus anbefaling vil også fremgå for hvert ønske.

Rute	Ønske	Passagerer årligt		Merkøretid Min. pr. tur	Antal Ekstrabusser	Nettoudgift Kr. årligt	Anbefaling
		Frafald	Tilgang				
140	Køre via Lumby	5.000	26.000	8	1	1.400.000	Nej
140	Forlænge til Bogense	0	65.000	40	4	11.200.000	Nej
141	Ingen						
151	Betjening af Dærup	10.000	25.000	3	0	500.000	Nej
152	Betjening af nordlig del af Glamsbjerg	0	20.000	5	0	100.000	Nej
152	Betjening af Brændekilde	7.000	3.000	4	0	600.000	Nej
191	Køre via Kirkendrup (hver anden afgang)	2.000	20.000	3	0	300.000	Nej
191	Natbusser via Morud	750	1.000	17	0	60.000	Nej
930	Køre via Ørbæk (aften/weekend)	17.000	5.000	15	0	3.350.000	Nej
110	Ingen						
111	Ingen						
130	Ingen						
195	Køre via Langeskov Syd	0	12.000	5	2	1.600.000	Nej
920	Køre via Ryslinge Syd	0	16.000	8	0	200.000	Nej
920	Forløb over Espe i stedet for Kværndrup	20.000	5.000	0	0	300.000	Nej
921	Ingen						