

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

25. august 2023 kl. 12.00

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 - *Afbud*
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

INDHOLD

INDHOLD	2
Sag til beslutning:	3
1. Markedsføringspuljen 2023	3
Sag til drøftelse:	4
2. Lukket punkt: Tilpasning af det regionale rutenet samt hørings-materiale.....	4
3. Udmøntning af takstændring 2024	50
Sag til orientering.....	58
4. Udvikling i omkostningsindeks for kontrakter vedr. buskørsel.....	58
5. Meddelelser	60
6. Eventuelt.....	60

SAG TIL BESLUTNING:

1. MARKEDSFØRINGSPULJEN 2023

Resumé:

I budget 2023 er der afsat en pulje på kr. 1,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Puljen er finansieret af Odense Kommune og Region Syddanmark med hhv. 1,25 millioner kroner fra Odense Kommune og 0,25 millioner kroner fra Region Syddanmark. Da det i år primært har været Odense Kommune, der har finansieret puljen, har langt de fleste af puljens markedsføringsaktiviteter været gennemført i Odense, og knyttet sig til den kollektive trafik her.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 200.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre den kollektive trafik for udvalgte forstæder og/eller ruter i Odense. Formålet er at skaffe flere kunder ved at øge kundernes kendskab til deres lokale trafiktilbud. Kampagnen er planlagt til afvikling medio oktober og 4 uger frem.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Kampagne: "Kend dit lokale kollektive trafik-tilbud"

I 2023 har FynBus gennemført en større forårskampagne, der havde til formål at relancere websitet "Rejs i Odense", og hvor formålet var at øge borgerne kendskab til Odense Kommunes sammenhængende kollektive trafik i Odense, der omfatter bus, letbane og Svendborgbanen. Nu følger en ny kampagne, der skal gå et spadestik dybere og rette sig mod udvalgte lokalområder i Odense med henblik på at tydeliggøre den lokale trafikbetjening, og dermed hvad den kollektive trafik kan tilbyde borgere i fx Tarup.

Kampagnen vil arbejde med følgende budskaber:

- "Disse muligheder har du med den kollektive trafik"
- "Vælg rigtigt mellem pendlerkort, rejsekort eller digital billet"
- "Rettidighed og hyppighed"

Kampagnens strategiske fokus er på potentielle kunder fra Odense og opland. Målet er at give kunderne kendskab til trafiksystemet og dermed lyst til at prøve det af.

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 1,5 mio. til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2023, heraf er der tidligere bevilget midler, således at der nu er kr. 400.000 tilbage. Hvis indstillingen godkendes, vil der restere kr. 200.000 som endnu ikke er disponeret.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 200.000 til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i 2023, med start i uge 43. Den afsatte ramme skal primært dække materialer og annoncering, idet kampagnen udvikles internt i FynBus.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på passagerudviklingen i kampagneområderne. Resultatet vil efterfølgende blive forelagt bestyrelsen

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender brug af kr. 200.000 til en målrettet markedsføringskampagne for buskørsel i Odense.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

SAG TIL DRØFTELSE:**2. LUKKET PUNKT: TILPASNING AF DET REGIONALE RUTENET SAMT HØRINGS-MATERIALE (ÅBNET SEPTEMBER 2023)****Resumé:**

Administrationen har udarbejdet forslag til den fremtidige regionale bustrafik på Fyn og Langeland. I denne sag skal bestyrelsen drøfte forslaget og den efterfølgende høring.

Forslaget til den fremtidige regionale bustrafik indeholder et ekstra råderum på 7,7 mio. kr. Administrationen foreslår, at 4,5 mio. kr. reserveres til usikkerheder, mens bestyrelsen foreslås at drøfte hvordan de resterende 3,2 mio. kr. udmøntes på ruter.

Sagsfremstilling:Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem

Gennem det seneste år har administrationen arbejdet med en masterplan for den regionale bustrafik, som dels sigter på at genoprette den økonomiske balance, og dels skal følge Mobilitetsplanens mål om, at regionens ruter skal understøtte flest mulige passagerer.

FynBus har i 2023 haft møder med Region Syddanmark og kommunerne på både administrativt og politisk niveau, hvor FynBus' har præsenteret og drøftet et forslag til nyt regionalt bustrafiksystem. Bestyrelsen er løbende orienteret om fremdriften.

I denne sag drøfter bestyrelsen det foreliggende forslag. Herefter vil administrationen tilpasse forslaget inden bestyrelsens næste behandling den 8. september.

Sagen er lukket på dette møde for at sikre bestyrelsen en fortrolig drøftelse af forslaget. Forslaget vil blive offentliggjort med dagsordenen til bestyrelsesmødet den 8. september, som udsendes den 1. september.

Forslaget er vedlagt som bilag.

Forslaget indeholder et ekstra råderum på 7,7 mio. kr., som bestyrelsen bedes drøfte udmøntningen af.

Det strategiske hovednet bliver så velbetjent, at eventuelle tilkøb koncentrerer sig om pendlerruterne i hverdagen, idet der herved opnås, at flest mulige passagerer betjenes.

Tabel 1: Mulige udvidelser

Rute	Indstigere pr. køreplantage	Ungdomskort andel	Tværkommunale rejser	Pris for udvidelse	Udvidelse	Antal tilgodesete passager ved udvidelse	kr./tilgodeset passager
				0,7	Hverdage 6-18	38.000	18
195	16,6	17%	65%	0,4	Hverdage 18-22	25.000	16
				0,6	Hverdage 6-18 Odense - Aarup	54.000	11
130	12,8	24%	41%	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
111	10	14%	27%	1,4	Hverdage 6-18	38.000	37

Der er oplyst udvidelsesmuligheder for 6,8 mio. kr., hvor administrationen foreslår udvidelser for 3,2 mio. kr. (markeret med grønt.)

Administrationen foreslår, at de resterende 4,5 mio. kr. fra råderummet reserveres til polstring til mulige passagerfrafald eller prisstigninger.

De foreslåede udvidelser er udvalgt på baggrund af passagergrundlag, graden af uddannelseskørsel og graden af tværkommunal kørsel. De foreslåede udvidelser er dog på kanten af de regionale principper, mens den samlede plan i bilaget er inden for principperne

Administrationen har i mødet med lokale politiske udvalg bemærket følgende input med relevans for udvælgelsen.

- IC-forbindelsen fra Nyborg til Odense udgør ikke et reelt alternativ til bussen for borgere med langt til station.
- Haarby/Ebberup ønskes tilgodeset, da der samlet er 3.600 indbyggere.
- Nr. Broby med 1.500 borgere ønskes tilgodeset.

Ud over ovenstående input var der generel tilslutning til det strategiske hovednet men bekymring for de servicereduktioner der sker på pendlerruterne. Derudover var der input vedrørende navngivningen af ruterne, som administrationen vil overveje. Eksempelvis om begrebet 'uddannelsesrute' vil signalere, at ruten kun er for studerende.

Kerteminde Kommune udsatte besøget til efter den oprindelige høring var planlagt og besøget er planlagt til den 5. september.

Tilrettelæggelse af høring

Administrationen er ved at tilrettelægge selve høringen. Administrationen foreslår, at høringsmaterialet sendes til region og kommuner, som involverer lokale handicapråd, ældrerråd, m.fl. På den måde kan rådernes input bidrage til kommunens eller regionens samlede høringssvar.

Sideløbende gennemfører FynBus en offentlig høring, hvor alle borgere og organisationer kan sende sine betragtninger direkte til FynBus. FynBus vil annoncere høringen, stille høringsmaterialet til rådighed via fynbus.dk, og invitere relevante høringsspartner, eks. Fyns Erhverv, til at bidrage.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen drøfter

- forslaget til nyt regionalt trafiksystem
- mulige driftsudvidelser
- høringens praktiske gennemførelse

Vedtagelse:

Sagen drøftet

Bilag:

Bilag 2.1 Høringsnotat af fremtidigt regionalt trafiksystem

FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

HØRINGSMATERIALE

18. 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 trafikselskaber 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 det 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 trafikselskabernes bestyrelser får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik for hvert selskab er nedbragt til max 20 mio. kr. ultimo 2026. Det betyder for FynBus, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for ca. 14 mio. kr. årligt

Da hverken omkostninger eller passagertal har nået et tilfredsstillende niveau, vil økonomien med de nuværende forudsætninger årligt medføre et kraftigt voksende budgetunderskud for Region Syddanmark.

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, hvor den maksimale gæld på regionens budget til buskørsel på Fyn og Langeland ikke må overstige 20 mio. kr. Det betyder, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for ca. 14 mio. kr. årligt

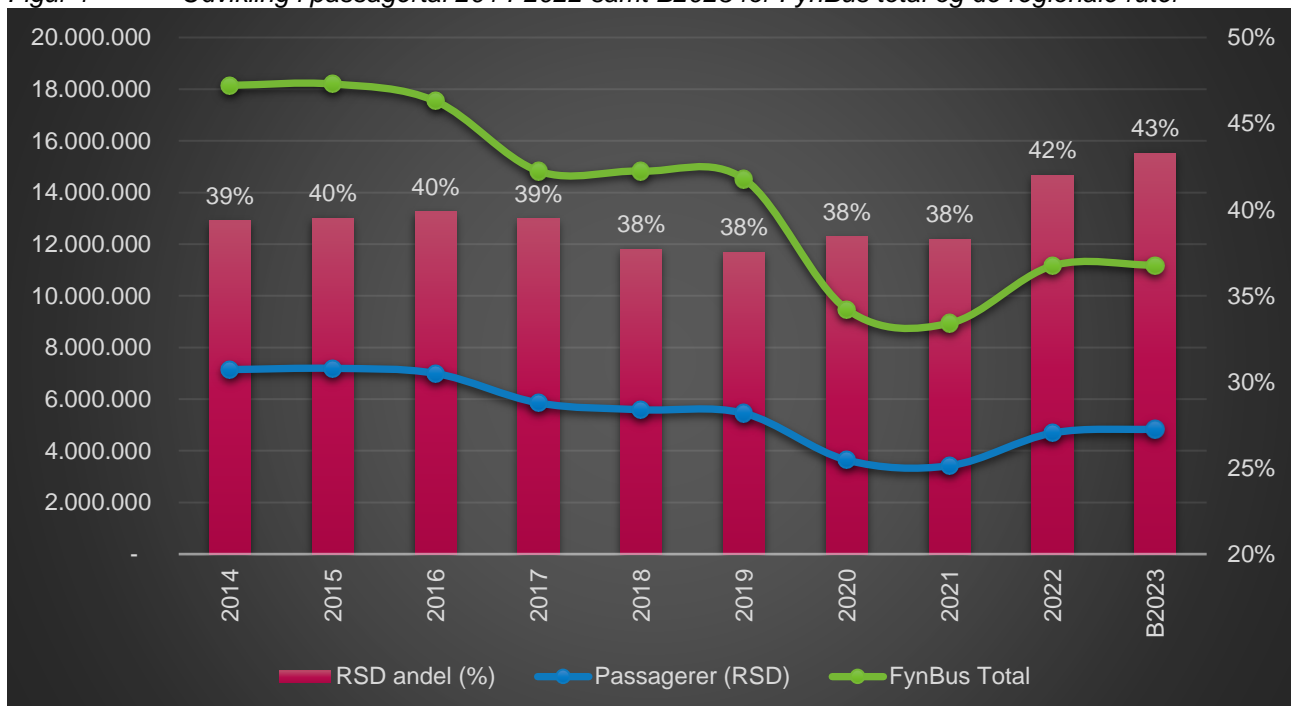
Dette notat beskriver forslag til et fremtidigt regionalt rutenet, der sikrer udvikling, men også tager hånd om den økonomisk udfordring. De afledte servicemæssige og økonomiske konsekvenser for kommunerne indgår i beskrivelsen.

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 %.

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



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.

Tabel 1 viser et samlet overblik over udmøntningen af rammen. Det følger af Region Syddanmarks budgetaftale for 2023, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik 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
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		-7,0	-14,0	-14,0
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse		-	-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	131,5	131,5	131,5	131,5
Driftsresultat	-18,0	-11,3	9,8	14,3
Gæld	32,8	44,0	34,3	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 50 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 også i budgettet forudsat en passagerfremgang på 1% årligt fra 2024.

For at bringe den samlede gæld ned på maksimalt 20 mio. kr. (budgetudligningssaldoen), skal der i årene 2024-2026 hentes yderligere nettobesparelser på driften på ca. 14 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 ekstraordinære høje 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.

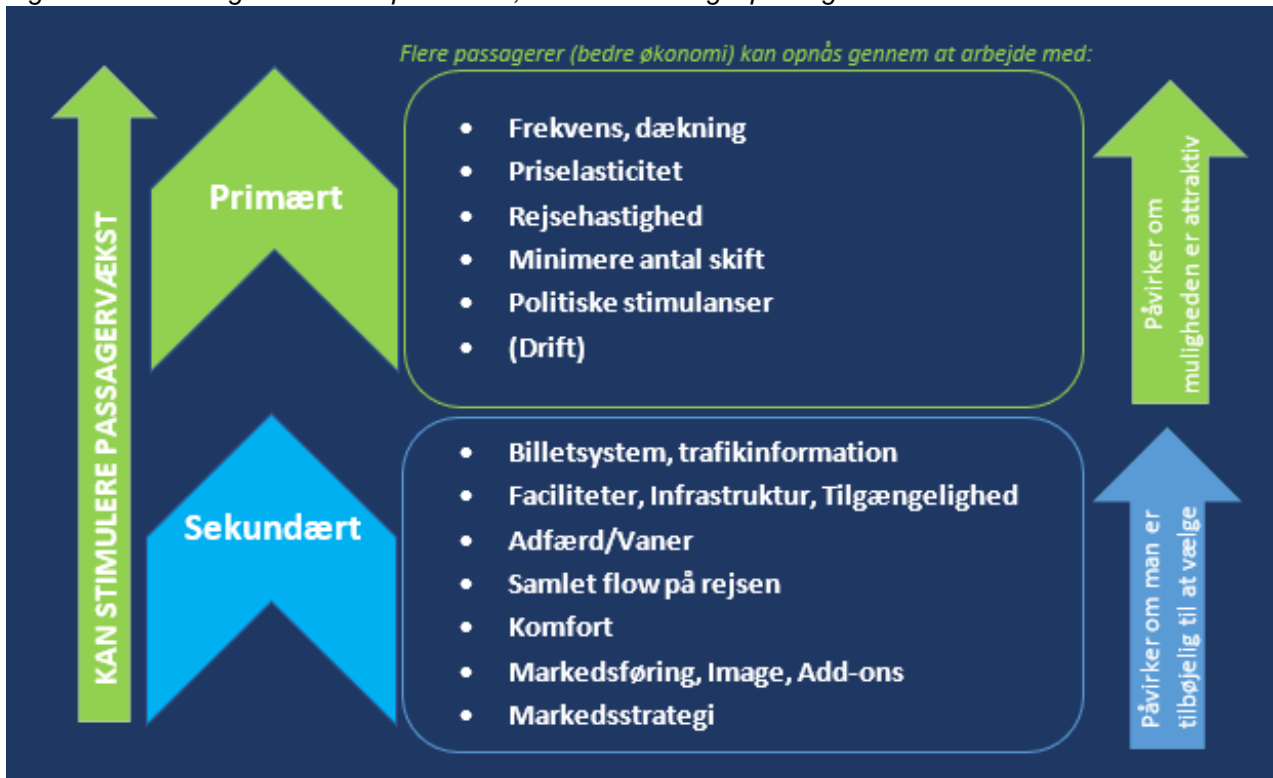
Det er især høj frekvens, høj rejsehastighed og minimering af antal skift, der har betydning for passagertallet. Prissætningen har også betydning, idet en prisnedsættelse medfører flere kunder. Både frekvensforøgelse og prisnedsættelse medfører umiddelbart meromkostninger.

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.

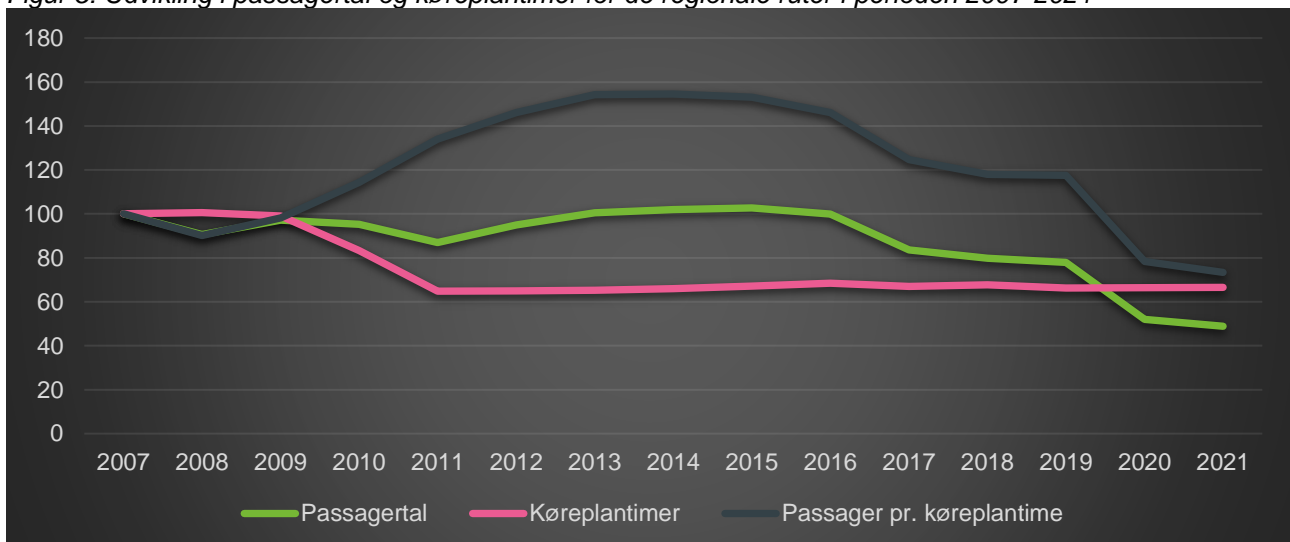
Forudsætningen for passagerforøgelse er tillige at der er en god og stabil drift.

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. køreplantage steg i den periode med ca. 40 % til over 28 passagerer pr. køreplantage, se figur 5

Figur 5: Udvikling i passagertal og køreplantage 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 mobilitetsløsninger 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 fra FynBus' flextrafiksystem

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.

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)

Ved prioritering af ruterne i forhold til regionale principper vurderes dels omfanget af uddannelsessøgende på ruterne, dels hvilket konkrete rejsemønster ruterne understøtter og endeligt den samlede økonomi på ruterne.

Tabel 5 viser forskellige relevante nøgletal for pendlerruterne, herunder passagerudvikling i perioden februar-juni 2023 i forhold til samme periode 2022. Der er i oversigten reguleret i forhold til, at de fleste pendlerruter i februar 2023 fik reduceret følgende kørsel:

- Rute 110 (reduktion 18% kørsel og 8% passagerer)
- Rute 111 (reduktion 16% kørsel og 7% passagerer)
- Rute 130 (reduktion 23% kørsel og 10% passagerer)
- Rute 920 (reduktion 17% kørsel og 8% passagerer)
- Rute 921 (reduktion 18% kørsel og 8% passagerer)

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	Passagerudvikling 2022-2023*
110	15.400	175.000	11,4	14%	29%	-9%
111	13.000	130.000	10,0	14%	27%	-8%
130	19.600	250.000	12,8	24%	41%	-2%
195	17.500	290.000	16,6	17%	65%	9%
920	18.800	215.000	11,4	12%	20%	2%
921	5.600	65.000	11,6	12%	25%	2%
I alt		1.125.000	12,2			

*Sammenligning af perioden februar-juni og reguleret for justeringer pr. 19. februar 2023

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 afgange 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 serviceniveauet.

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 vil ikke længere køre sløjfen omkring Åkandevej i Otterup samt via Stige og Søhus i Odense på udvalgte ture
- Rute 151 vil ikke længere køre over Dærup. Hovedvarianten vil betjene Glamsbjerg fra Landevejen, mens bi-varianten vil betjene Glamsbjerg Nord, Tommerup og Brylle direkte
- Rute 151 kører ikke længere enkelt morgenafgang via Rasmus Rask Skolen i Odense
- Rute 191 kører ikke længere tidlige morgenafgange via Kirkendrup i Odense
- Rute 930 vil ikke længere køre 2 daglige afgange omkring Gudme på strækningen Svendborg-Nyborg
- Rute 930 vil få ændret ruteforløb i Rudkøbing med direkte betjening fra busterminalen til den nye endestation ved Rudkøbing Havn
- Rute 930, strækningen Faaborg-Svendborg, kører ikke længere udvalgte ture omkring Ulbølle.
- Rute 110 kører ikke længere enkelt variant over Glamsbjerg
- Rute 130 betjener ikke længere strækningen Assens-Turup
- Rute 195 vil ikke længere betjene Langeskov Syd, men betjener Langeskov Station
- Rute 920 vil alene betjene Ryslinge fra Landevejen

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
- Myldretidsruter (hvis de kun kører i myldretiden)
- B-ruter

Uddannelsesruter kunne kaldes

- Uddannelsesruter
- C-ruter

Når det endelige trafiksystem er besluttet, vil de 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 pendlernet 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	Køreplantavle	Skraldespand	Belægning	Sne- og oprydning	Bænk	Cykel-parkering	Læskærm	Lys (evt. solceller)	Niveaufriadg. 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 / Bøgskab	Park + Bille
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)																			
Standerstop	0	258	447	X	(X)	(X)	(X)																						

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene
 Alle udstyrsangivelse er dag 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 14 nedenstående strategiske knudepunkter, hvor der bør etableres faciliteter, der svarer til niveauet "Terminaler" i FynBus' klassifikationsmodel. Nogle af stederne har eller er allerede tæt på at have de fornødne faciliteter.

- Otterup (ved biblioteket)
- Faaborg (ved rutebilstationen)
- Kerteminde Rutebilstation
- Munkebo (nyetableret plads ved grillen)
- Assens (ved Arena Assens)
- Glamsbjerg v. Landevejen (anlægsarbejde på vej)
- Bogense Rutebilstation
- Søndersø Bypark
- Oure idrætscenteret
- Svendborg Rutebilstation
- Nyborg Station
- Hjallese St.
- Odense Banegårdcenter
- Rudkøbing Havn

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

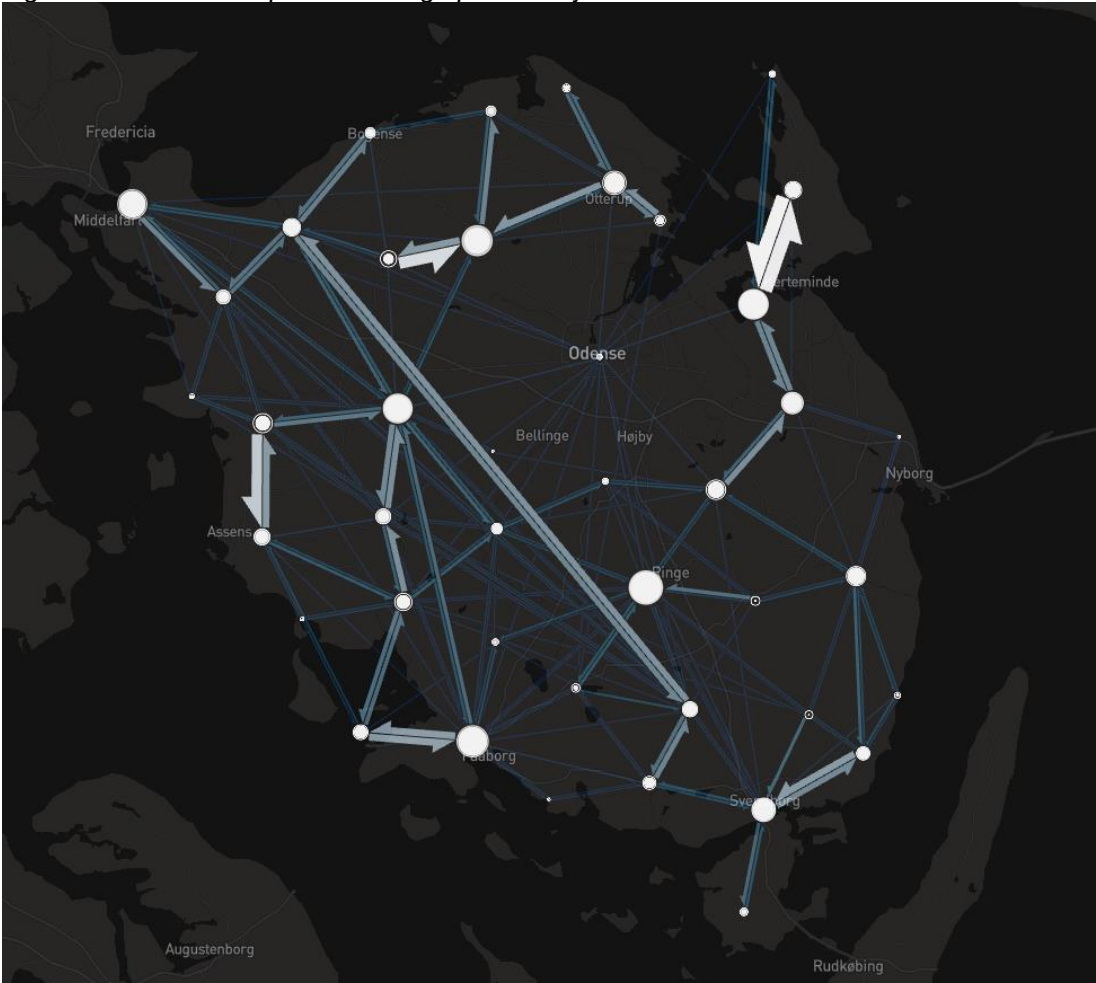
Figur 8 viser oversigt over både de strategiske knudepunkter og de supplerende plusturs knudepunkter, hvorfra der kan ske opkobling fra geografiske områder uden for hovednettet til især det strategiske hovednet, men også til pendlernettet og uddannelsesnettet.

Figur 8 Forslag til strategiske knudepunkter 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 det strategisk hovednet, 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	Efter	Nu
Strategisk hovednet	41,9	46,9	3,1	3,7	132.500	162.500	23,2	23,0
Pendlernet	34,2	18,9	1,2	0,6	74.100	30.700	15,9	19,0
Uddannelsesnet	24,9	20,0	0,4	0,4	29.900	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	85,3	4,7	4,7	236.500	217.000	19,9	21,8

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. 4,0 mio. kr., og forventes at øge passertallet med ca. 660.000 årligt. Der vil frem til fuld implementering 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 pendlerrute på strækningen Odense-Langeskov-Nyborg på hverdage
- Omdannelse af rute af øvrige regionalruter 110, 111, 130-132, 920 og 921 til pendlerruter
- Besparelse ved busbaner Sdr. Boulevard i Odense
- De beskrevne ruteudretninger

Forslaget medfører samlede nettobesparelser på i alt 15,7 mio. kr. årligt, hvilket efterlader et økonomisk råderum på 1,7 mio. kr. årligt med den nuværende regionale ramme. Herudover er regionens ramme PL reguleret med 6 mio. kr. Dette resulterer i et samlet råderum på 7,7 mio. kr.

I forhold til det nuværende regionale busnet, vurderes det fremtidige regionale busnet marginalt at øge det nuværende passagertal med et køreplantimetal, der er 8% lavere. Målt i forhold til antal passagerer pr. køreplantime, vurderes det fremtidige regionale trafiksystem at blive effektiviseret med 9%. Selv med et forventet antal af passagerer pr. køreplantime på 21,8 vil det fortsat være under niveauet på ca. 28 passagerer pr. køreplantime fra 2015.

Det fremtidige regionale busnet vil blive udført med 6 busser færre end i dag.

KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Tabel 7 viser de effekter som forslaget medfører for de enkelte ruter i pendlernet, herunder nettoomkostninger, 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 pendlernettet, vurderes for ruter, der betjener Odense, at ca. 20% vil finde alternativ rute eller benytte en af de tilbageværende afgange 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 afgange. 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 43.000 køreplantimer, svarende til 59% og et potentielt passagerfald på i alt ca. 594.000 årligt, svarende til 50%.

Isoleret for hverdage er servicenedgangen på 30.500 køreplantimer, svarende til 50% og den potentielle passagernedgang 390.000 årligt, svarende til 40%.

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

Ruter	Nettoomkostninger årligt (mio. kr.)		Passagerer årligt (mio. kr.)		Køreplantimer årligt	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
110	5,8	3,0	180.500	80.900	12.950	4.650
111	5,8	3,4	130.000	61.100	11.235	4.670
130-132	7,1	3,5	246.000	84.700	15.232	4.630
195	7,5	3,8	330.400	183.300	17.607	8.560
920	5,7	3,6	208.600	130.600	12.672	7.460
921	2,3	1,6	81.200	42.000	4.400	2.010
I alt	34,2	18,9	1.176.700	582.600	74.135	30.760

Det vurderes samlet at ca. 107.000 passagerer vil benytte andre afgange eller ruter, mens ca. 59.000 passager vurderes at skifte til plustur. Det medfører en samlet meromkostning til plustur på, 3,9 mio. kr. årligt.

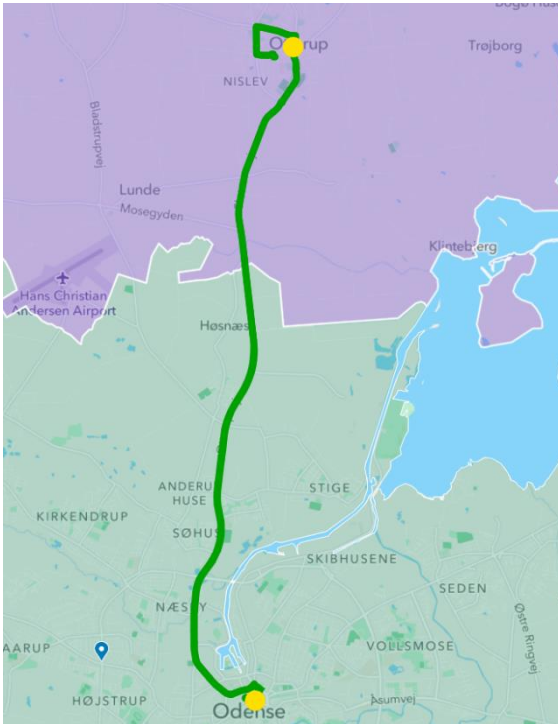
Tabel 8 viser fordelingen af de afledte plusture i de enkelte kommuner inklusive det nettoomkostningerne på kommuner. Det vil være kommunerne Nyborg, Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde, der rammes med ekstraomkostninger på fra 0,5 til 1,3 mio. kr. årligt.

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	19.300	1.290.000
Faaborg-Midtfyn	13.000	870.000
Kerteminde	8.300	550.000
Langeland	0	0
Middelfart	0	0
Nordfyn	0	0
Nyborg	18.100	1.210.000
Odense	0	0
Svendborg	0	0
I alt	58.700	3.920.000

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

BILAG 1A STRATEGISK REGIONALRUTE 140 (ODENSE-OTTERUP)



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 blive kørt enkelte afgangene via Stige og Søsuhus.

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%)

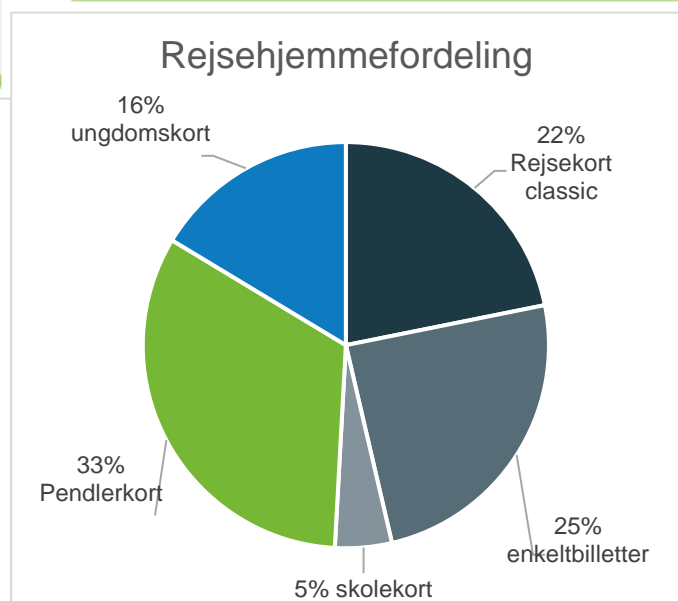
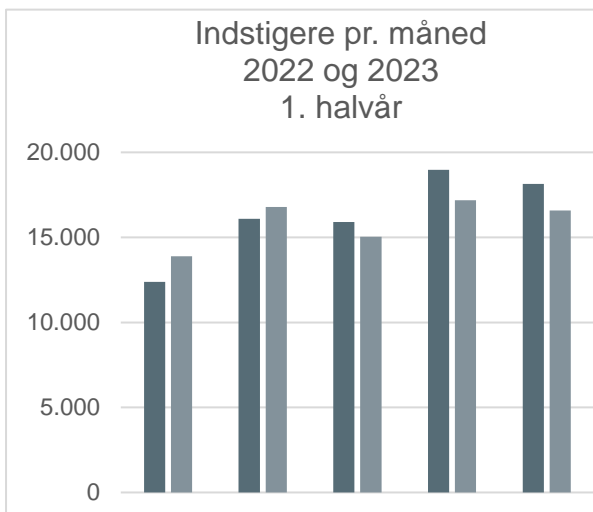
Strategiske knudepunkter

Odense Banegårdcenter

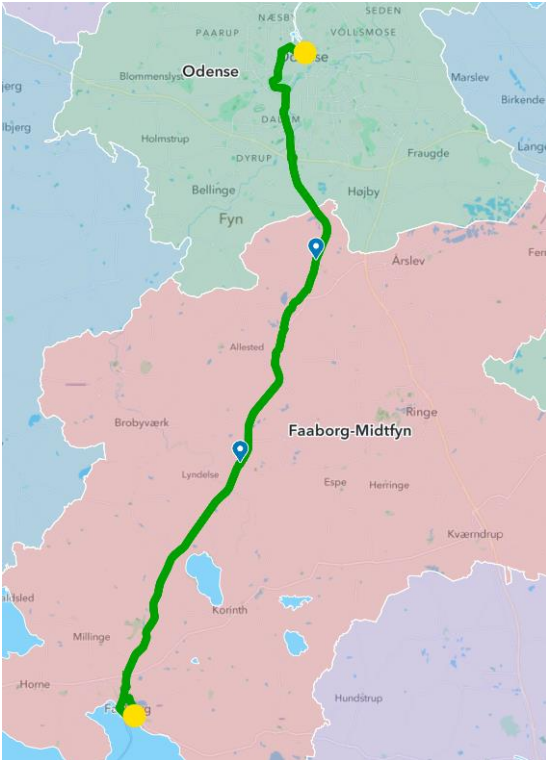
Otterup ved biblioteket

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	8.723	13.567
Driftsbusser	3	4
Bruttoudgift	6,9 mio. kr.	10,3 mio. kr.
Passagerer	193.500	227.000
Passagerindtægter	3,8 mio. kr.	4,5 mio. kr.
Nettoomkostninger	3,1 mio. kr.	5,7 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	55 %	43 %

Største stoppesteder	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)



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%)

Strategiske knudepunkter

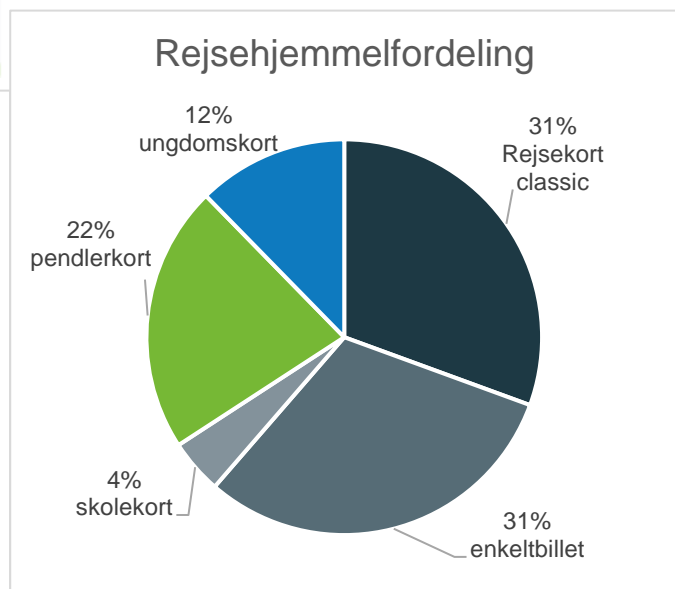
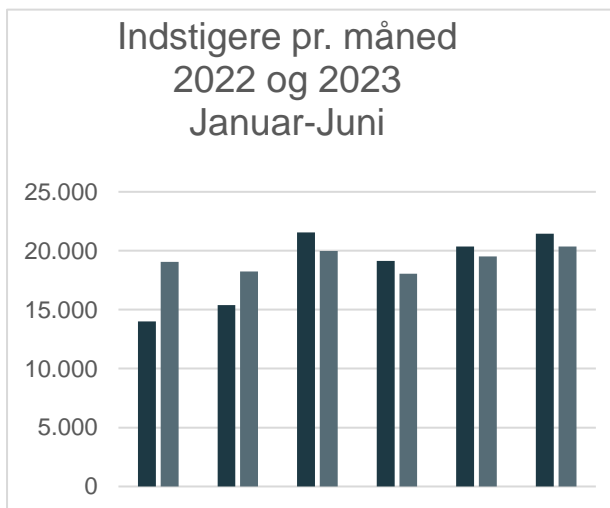
Odense Banegårdcenter
 Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plusturs stoppesteder

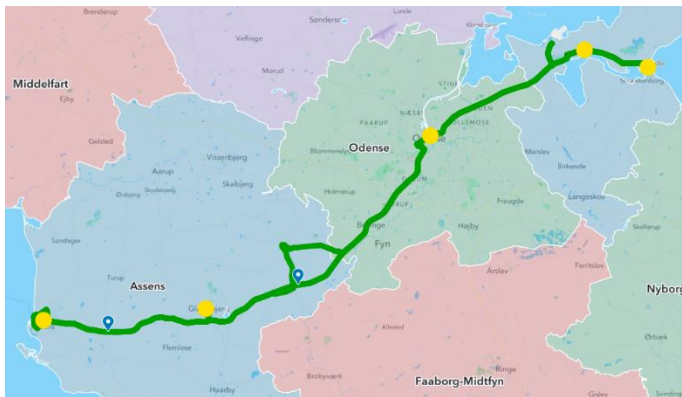
Nr. Lyndelse
 Hillerslev ved Landevejen

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	16.106	24.991
Driftsbusser	4	6
Bruttoudgift	11,8 mio. kr.	18,1 mio. kr.
Passagerer	233.800	280.300
Passagerindtægter	4,6 mio. kr.	5,4 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,2 mio. kr.	12,7 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	39%	30%

Største stoppesteder	Indstignere 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)



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%)

Strategiske knudepunkter

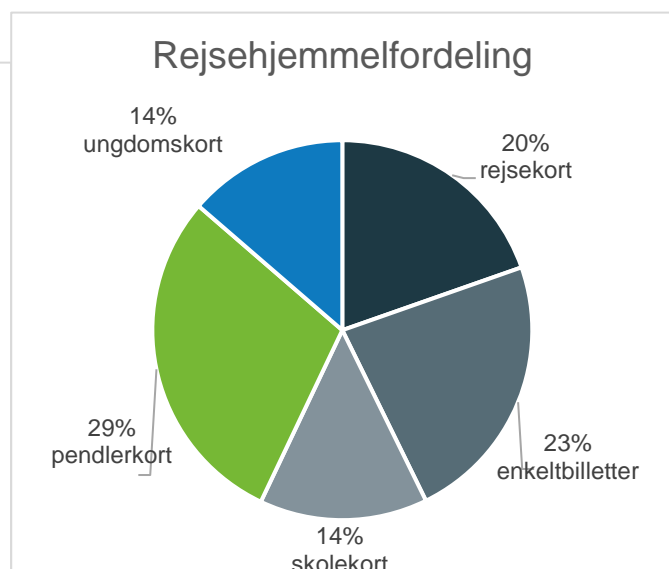
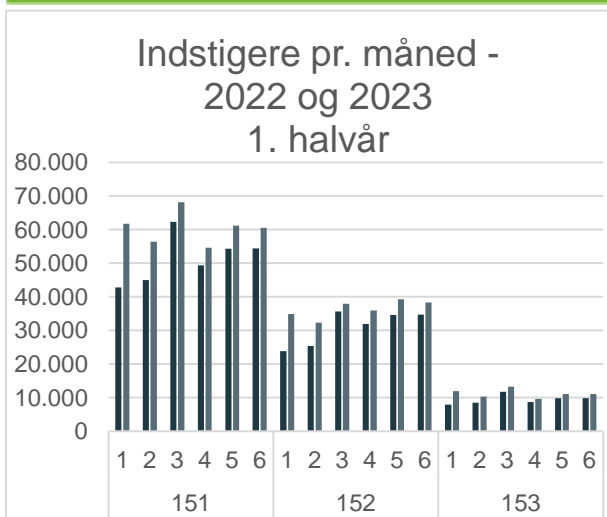
Odense Banegårdcenter
Kerteminde Rutebilstation
Munkebo Rasteplads
Arena Assens
Glamsbjerg

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

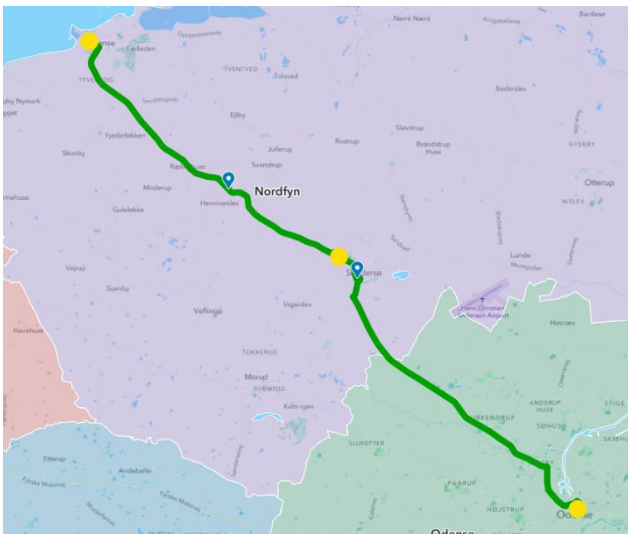
Gamtoftevej
Verninge
Munkebo bycenter

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	1.606.900
Passagerindtægter	25,9 mio. kr.	31,3 mio. kr.
Nettoomkostninger	14,9 mio. kr.	11,6 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad 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



BILAG 1D STRATEGISK REGIONALRUTE 191 (BOGENSE-ODENSE)



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.

Strategiske knudepunkter

Odense Banegårdcenter

Bogense Rutebilstation

Søndersø Bycenter

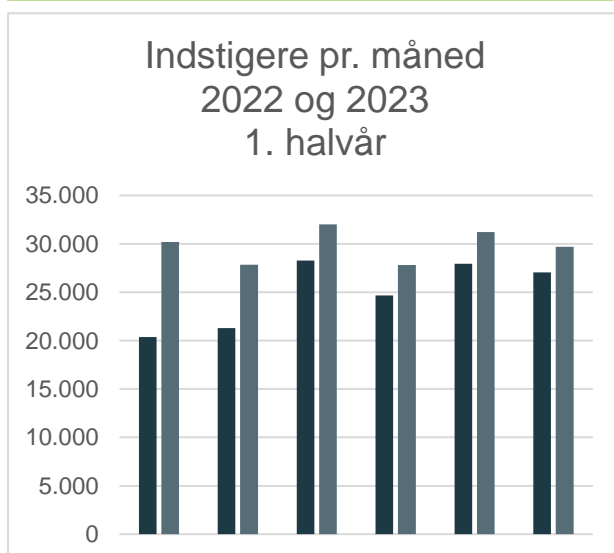
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Særslev

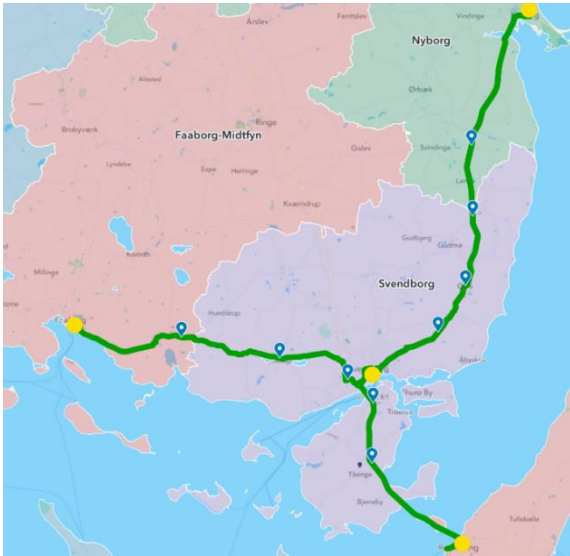
Nordfyns Gymnasium

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	13.055	16.980
Driftsbusser	4	4
Bruttoudgift	10,0 mio. kr.	12,3 mio. kr.
Passagerer	367.500	412.300
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)



Bemærkninger til ruten

Rute 930-932 vil have stort set uændret ruteforløb.

På strækningen Faaborg - Svendborg køres udvalgte ture ikke længere omkring Ulbølle.

På strækningen Svendborg-Nyborg køres ikke over Gudme.

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 er passagertallet stigende.

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

Fordeling køreplantimer (Svendborg 36%, Nyborg 32, Langeland 14%, Faaborg-Midtfyn 18%)

Strategiske knudepunkter

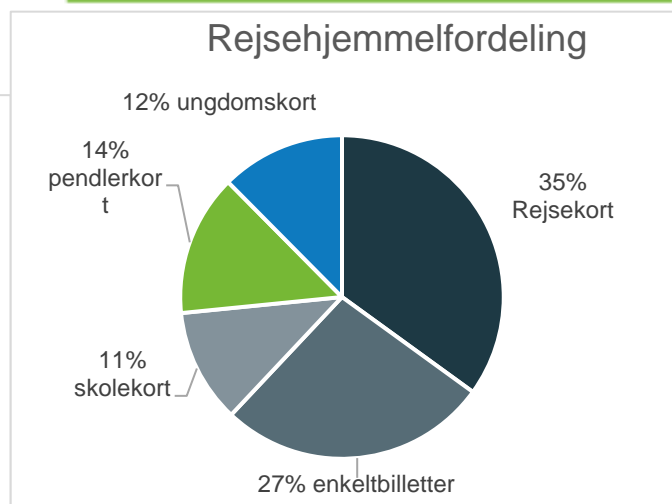
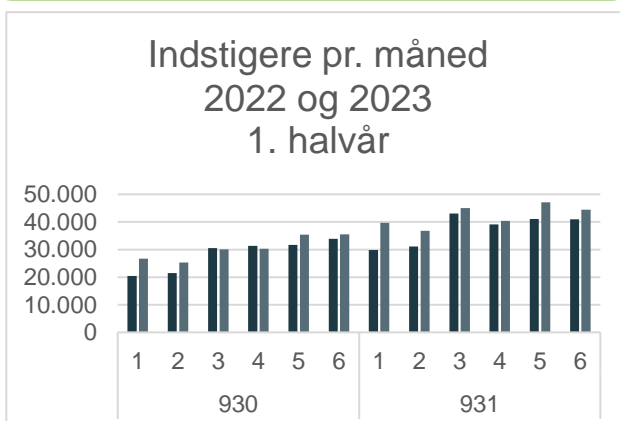
Nyborg Station
Svendborg Station
Faaborg Busterminal
Rudkøbing Færgehavn

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

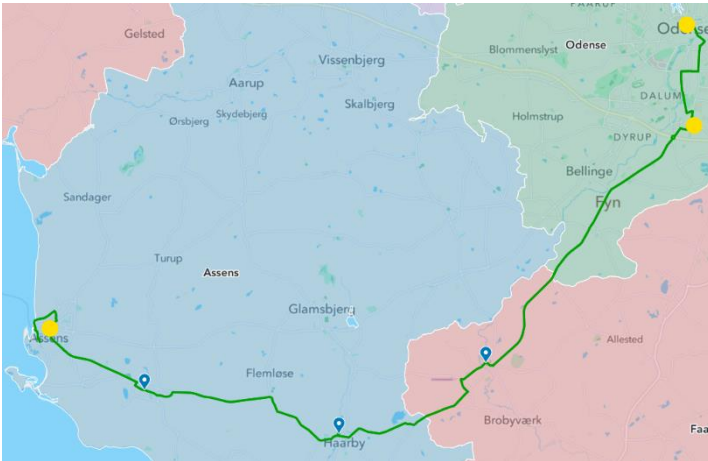
Hesselager Oure
Øksendrup Skårup
Vindeby Lundby
Svendborg Vest Station Ollerup
Vester Aaby

Arlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	43.465	47.627
Driftsbusser	12	14
Bruttoudgift	32,6 mio. kr.	36,2 mio. kr.
Passagerer	957.400	1.215.415
Passagerindtægter	18,7 mio. kr.	23,7 mio. kr.
Nettoomkostninger	13,9 mio. kr.	12,5 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 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 - 10 og 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 12 - 16, hvor der er størst passagerunderlag.

Enkelte ture over Glamsbjerg vil ikke længere blive kørt, da de overføres til uddannelsesrute.

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

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

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

Strategiske knudepunkter

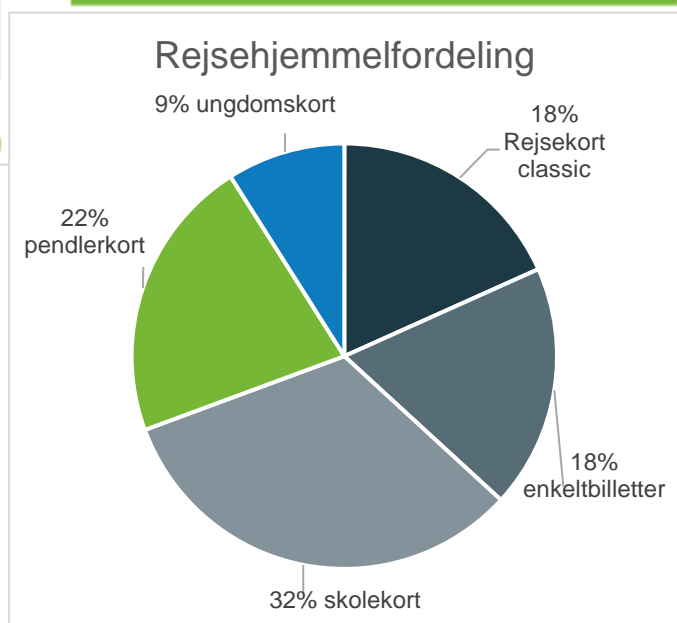
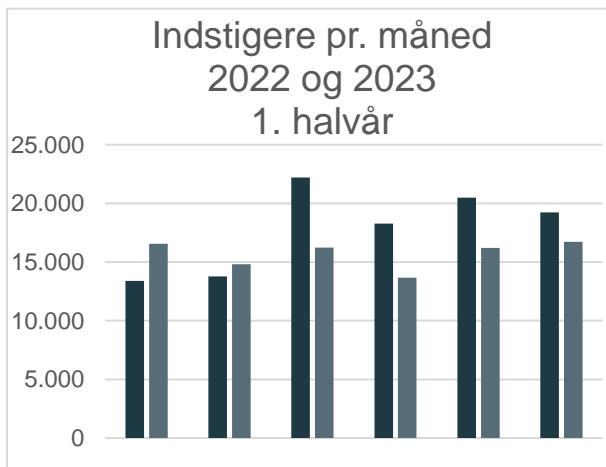
Assens Arena
Odense Banegårdcenter
Hjallese Station

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

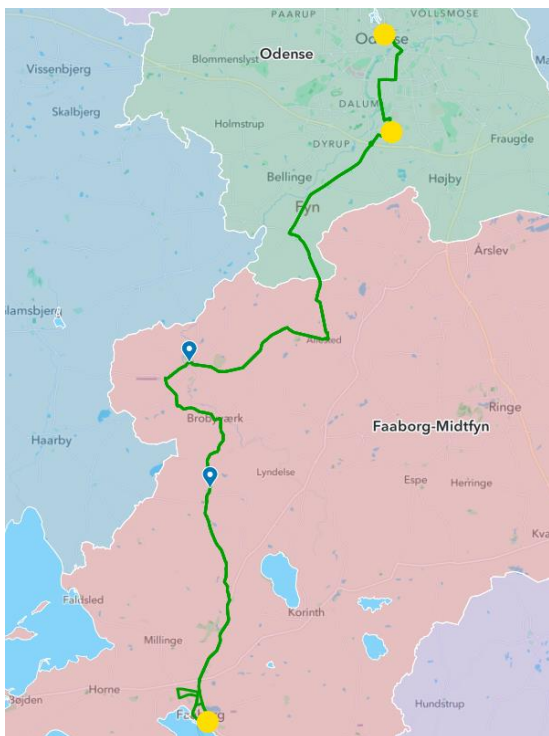
Ebberup
Haarby Rutebilstation
Nr. Broby

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	12.949	4.648
Driftsbusser	3	3
Bruttoudgift	9,3 mio. kr.	4,6 mio. kr.
Passagerer	180.600	80.800
Passagerindtægter	3,5 mio. kr.	1,6 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,8 mio. kr.	3,0 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	38%	35%
Nye Plustur ture		12.000

Største stoppesteder	Indstigere 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

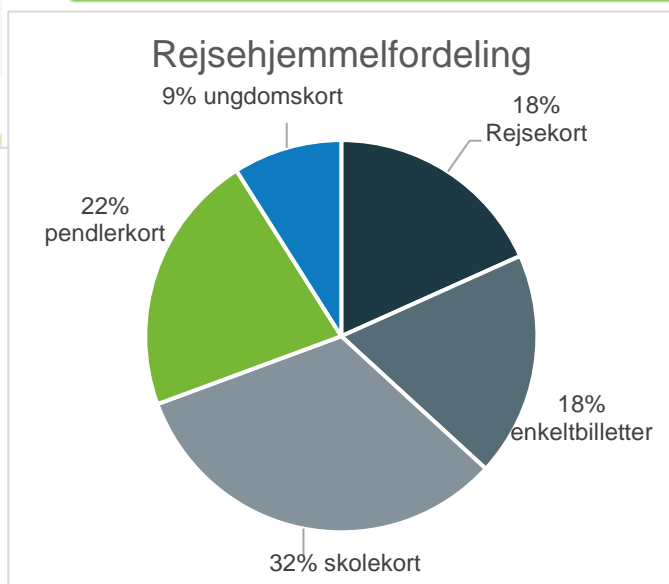
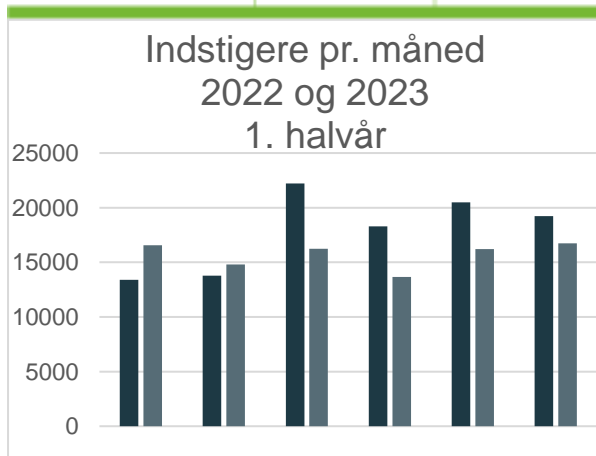
Odense Banegårdcenter
 Hjalles St.
 Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

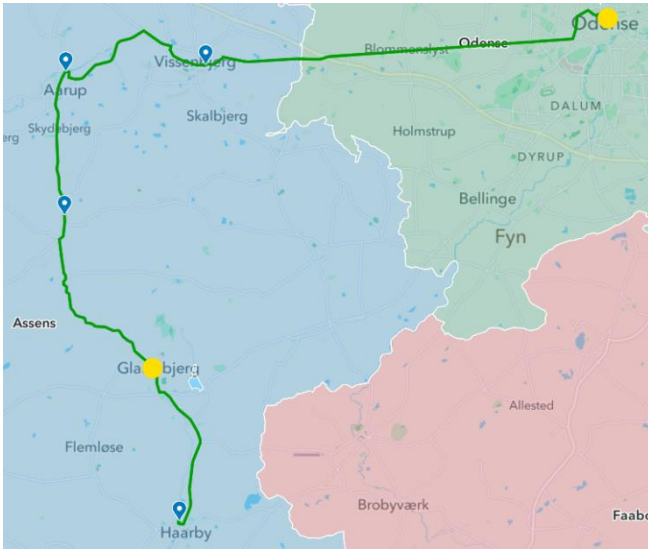
Vester Hæsing
 Nr. Broby

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.
Selvfinansieringsgrad 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 køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06-10 og 4 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 stigende passagertal.

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

Strategiske knudepunkter

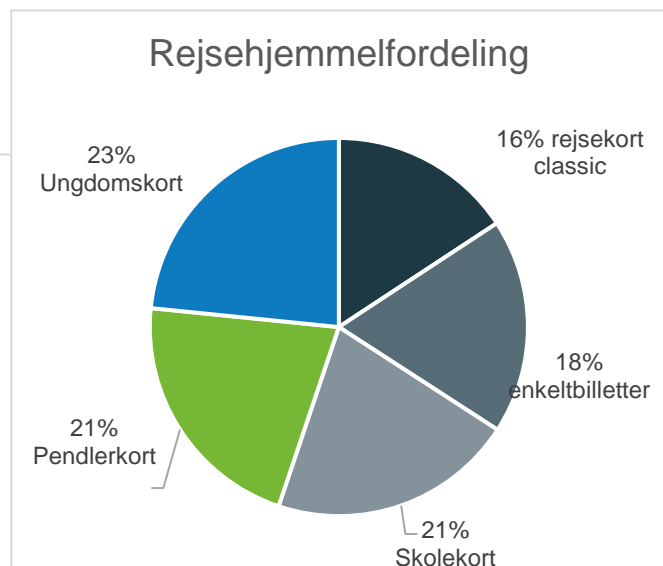
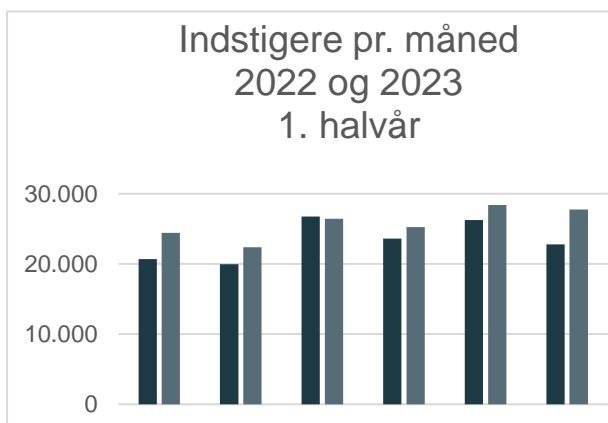
Glamsbjerg
Odense Banegårdcenter

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

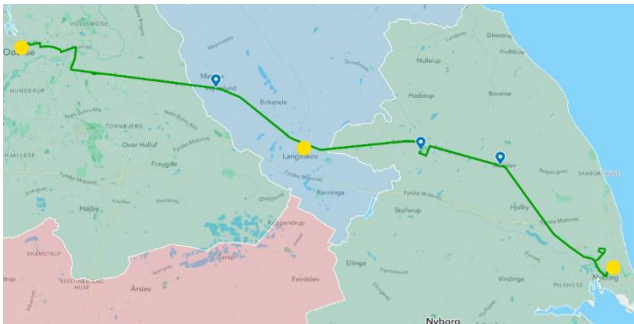
Haarby Rutebilstation Ørsted
Aarup St. Vissenbjerg

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.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	40%	40%
Nye Plustur ture		6.400

Største stoppesteder	Indstigere 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



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



Bemærkninger til ruten

Rute 195 vil få reduceret ruteforløb i Langeskov og alene betjene kroen og stationen.

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

Ruten vil køre 6 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 - 09 og 11 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13 - 17.

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

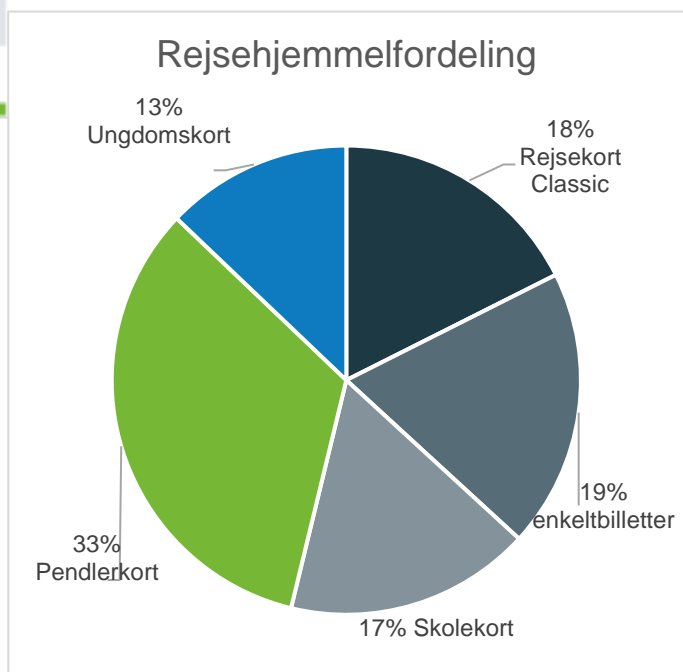
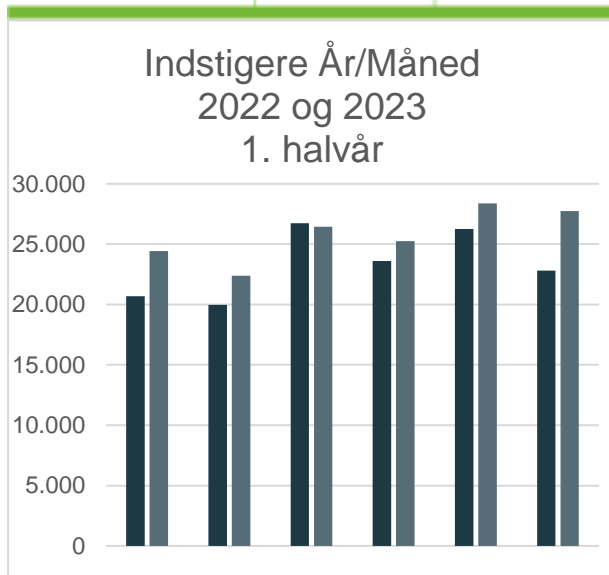
Aunslev

Ullerslev

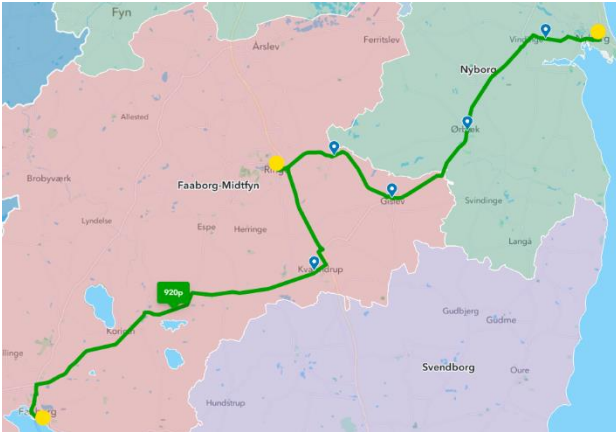
Marslev

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 passagertal, 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

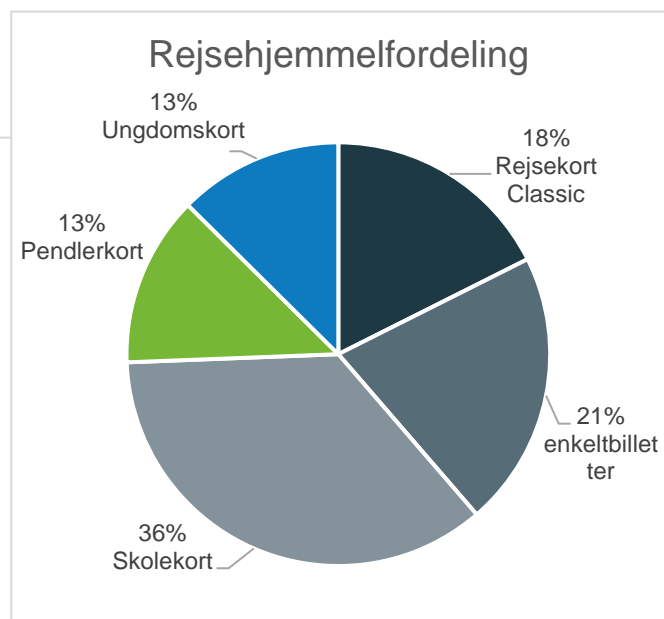
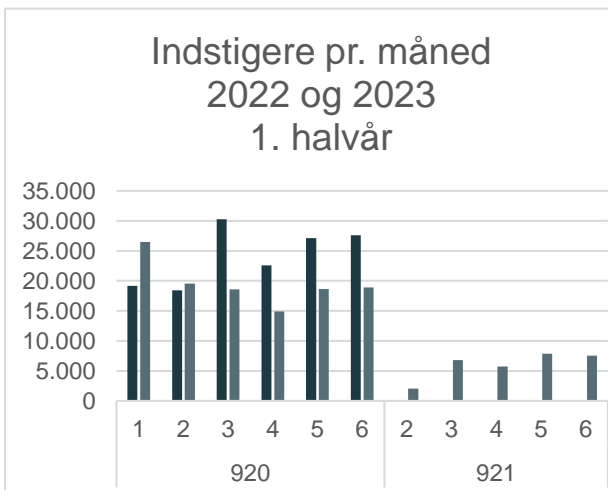
Ryslinge

Kværndrup

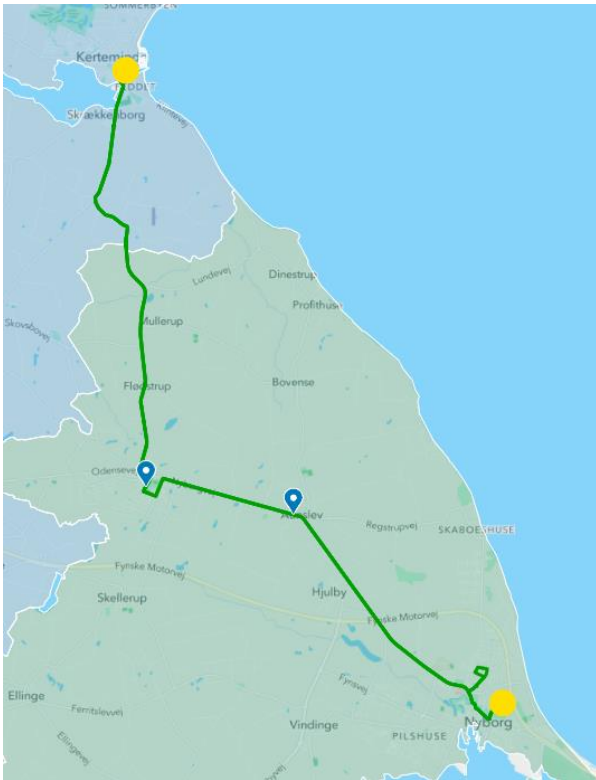
Korinth

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.
Selvfinansieringsgrad 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 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 - 09 og 4 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 passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Fordeling køreplantimer (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Strategiske Knudepunkter

Kerteminde Rutebilstation

Nyborg Station

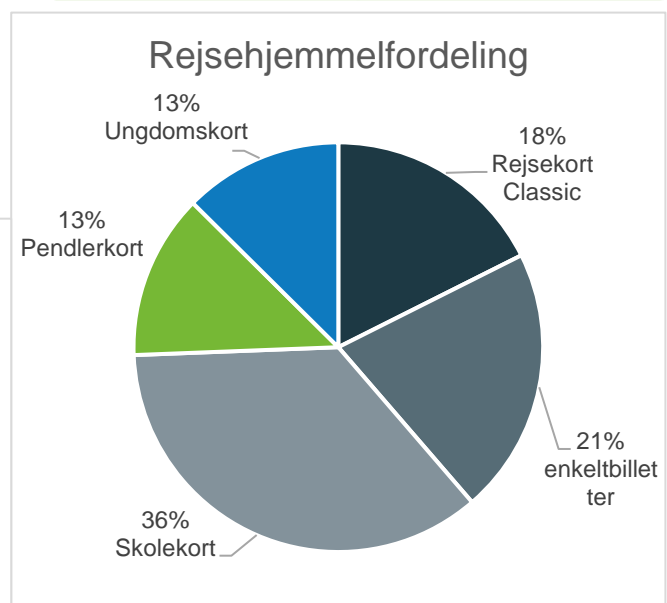
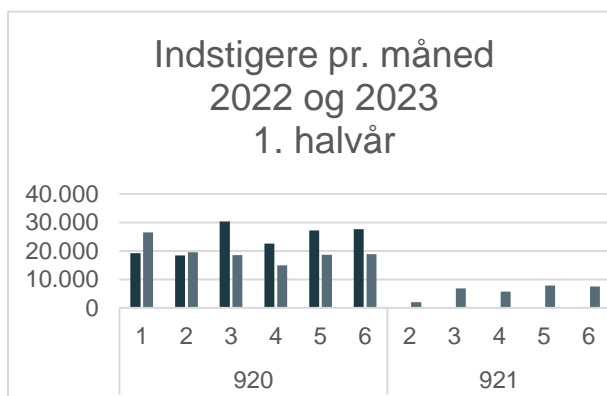
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Aunslev

Ullerslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	4.400	2.012
Driftsbusser	2	2
Bruttoudgift	3,8 mio. kr.	2,4 mio. kr.
Passagerer	81.296	42.100
Passagerindtægter	1,6 mio. kr.	0,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	2,2 mio. kr.	1,6 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	42%	34%
Nye Plustur ture		5.300

Største stoppesteder	Indstigere 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.
Selvfinansierungsgrad 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

Flere afgange især udenfor myldretid
Kørselsomfang udvidet med 12%.

Direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verringe, 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 56% 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 65% på hverdage og 100% i weekenden

I alt 120.400 passagerer med relation til Assens Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 82.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

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

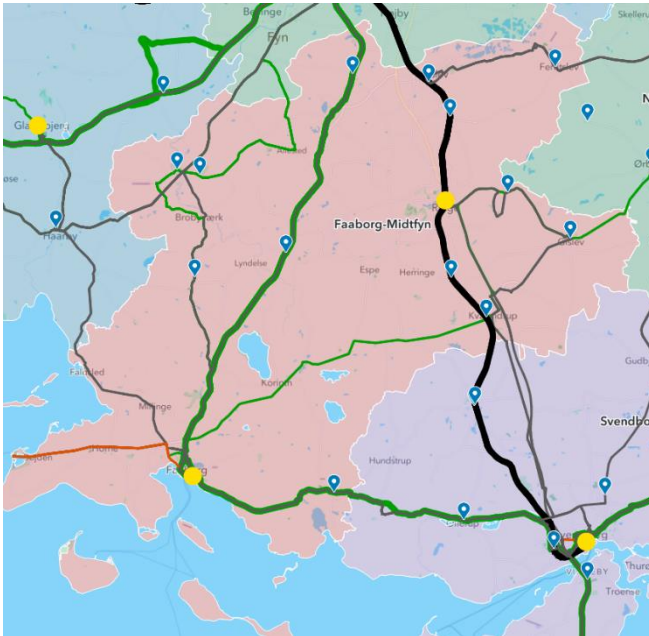
Økonomi

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

Øget plustur omkostninger 1,1 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	5.900	2.500	68.800	25.200	2,1	0,9
Rute 110, weekend	2.400	1.000	41.000	15.200	0,6	0,3
Rute 130, hverdag	8.200	3.400	120.200	59.900	3,0	1,3
Rute 130, weekend	2.400	1.000	41.100	20.100	0,6	0,3
I alt	18.900	7.900	271.100	120.400	6,3	2,8

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 54% 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

I alt 103.600 passagerer med relation til Faaborg-Midtfyn Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 73.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

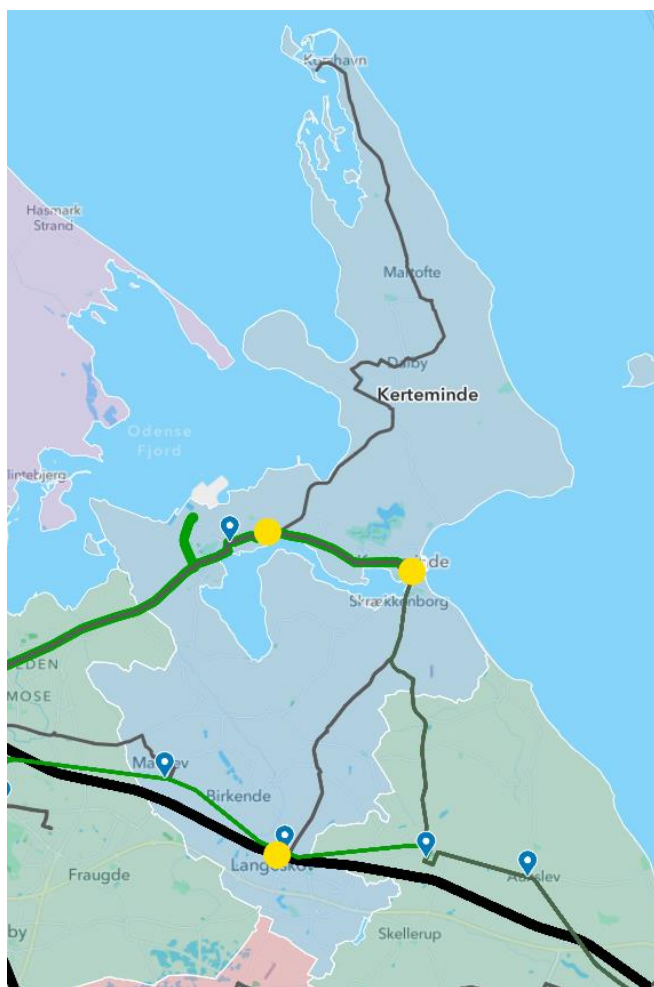
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,9 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	FMK	I alt	FMK	I alt	FMK
Rute 110, hverdag	5.900	800	68.800	5.500	2,1	0,3
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	21.400	9.600	263.700	103.600	7,3	3,5

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 39% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 45% 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

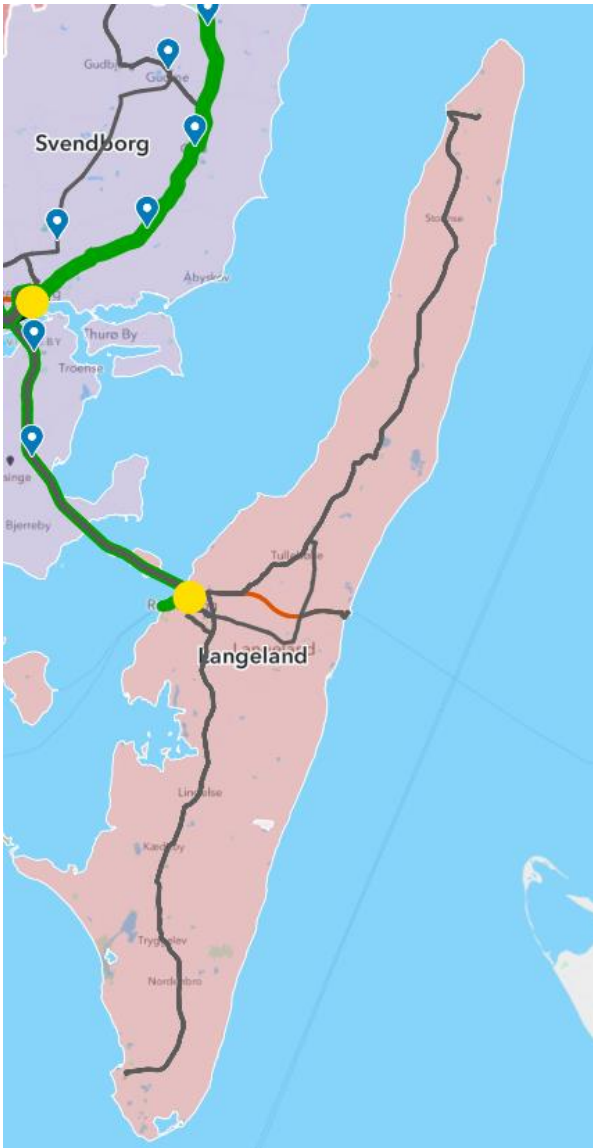
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,4 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendleruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde
Rute 195, hverdag	5.200	1.500	75.800	15.900	2,5	0,6
Rute 195, weekend	3.800	1.100	71.100	14.900	1,1	0,2
Rute 921, hverdag	1.600	400	26.700	7.200	0,4	0,1
Rute 921, weekend	800	200	12.500	3.400	0,2	0,0
I alt	7.300	3.200	186.100	41.400	4,2	0,9

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 30% så det stort set svarer til strækningen Faaborg - Svendborg

Endestation i Rudkøbing bliver Færgen, 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 310.000 årligt, svarende til 32%. Ca. 22.000 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.

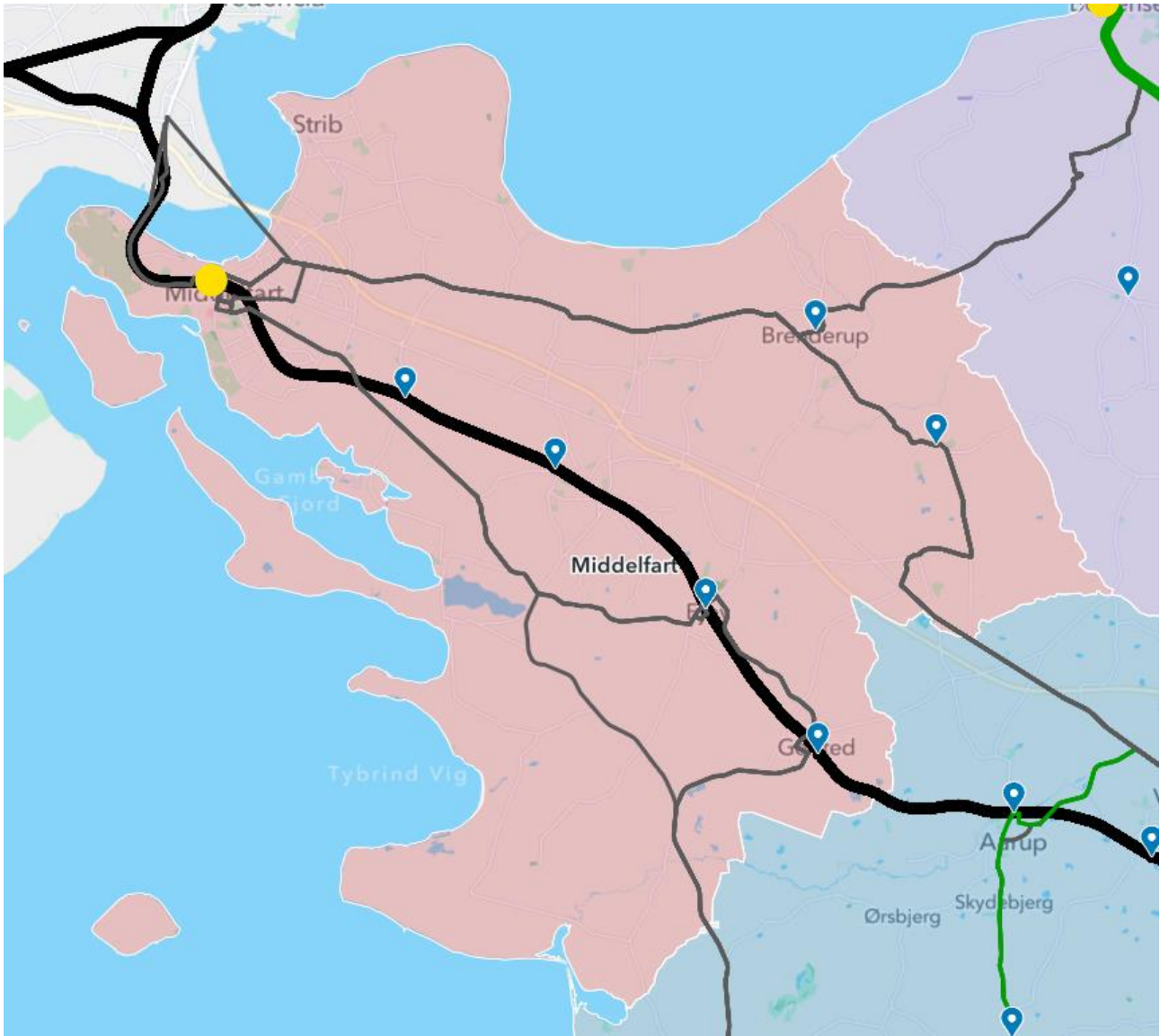
Flexbusruter

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

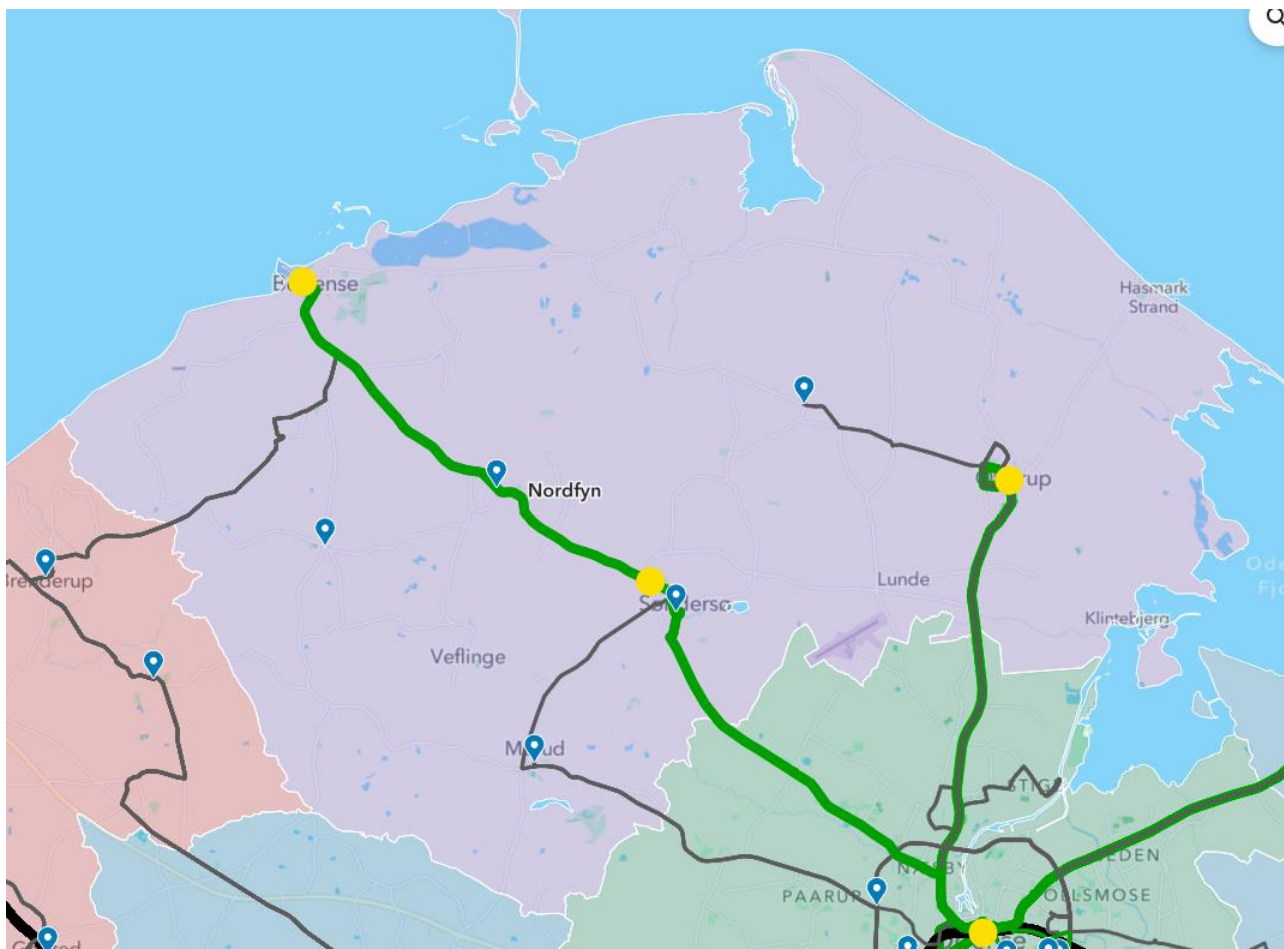
Uddannelsesruter

- 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 afgangene især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 55%

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

Passagertallet på rute 140 forventes at stige med 33.600 årligt, svarende til 17%. Ca. 13.000 af disse vil vedrøre Nordfyns Kommune

Passagertallet på rute 191 forventes at stige med 44.800 årligt, svarende til 12%. Ca. 22.400 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 afgangse 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. 20%

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 310.000 årligt, svarende til 32%. Ca. 49.600 vil vedrøre Nyborg Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 39% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 41% 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 101.3000 passagerer med relation til Nyborg

Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 72.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

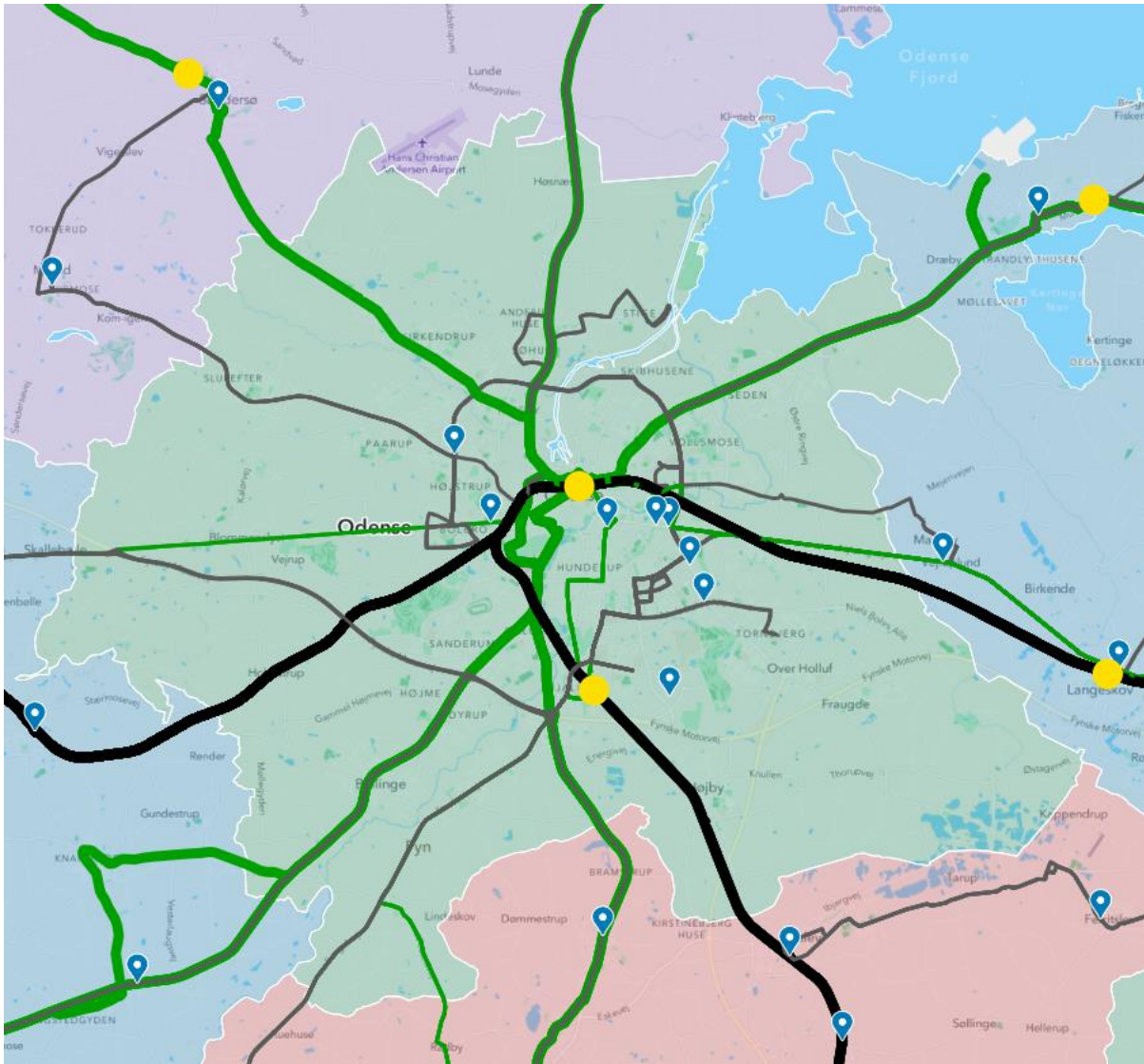
- Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930
- Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,9 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg
Rute 195, hverdag	5.200	2.100	75.800	26.500	2,5	1,0
Rute 195, weekend	3.800	1.600	71.100	24.900	1,1	0,5
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	1.600	1.200	26.700	19.500	0,4	0,3
Rute 921, weekend	800	600	12.500	9.100	0,2	0,2
I alt	17.900	7.300	271.200	101.300	6,4	2,6

BILAG 5H KONSEKVENSER FOR ODENSE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 55%

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 33.600 årligt, svarende til 17%. Ca. 19.100 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 54% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen på strækningen Aarup – Vissenbjerg - Odense reduceres med 20% 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 245.600 passagerer med relation til Odense Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 158.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

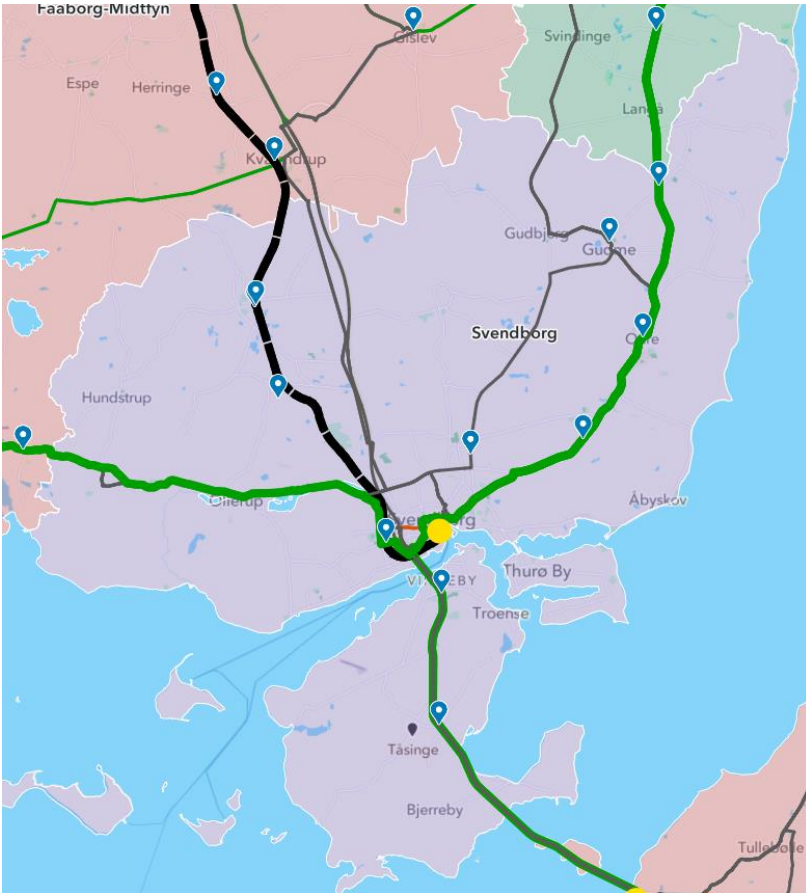
- Rute 810U (Rudkøbing – Svendborg - Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.
- Rute 820U (Ørsted – Aarup – Vissenbjerg - Odense) nedlægges. Passager flyttes til pendlerrute 130

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	5.900	2.700	68.800	37.800	2,1	0,9
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	8.200	4.800	120.200	60.300	3,0	1,4
Rute 130, weekend	2.400	1.400	41.100	21.000	0,6	0,3
Rute 195, hverdag	5.200	1.600	75.800	34.100	2,5	0,8
Rute 195, weekend	3.800	1.200	71.100	32.000	1,1	0,3
I alt	34.500	15.600	486.800	245.600	12,3	5,0

BILAG 5I 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. 20%

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

Antallet af ture på strækningen Rudkøbing - Svendborg øges med 30% så det stort set svarer til strækningen Faaborg-Svendborg

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 310.000 årligt, svarende til 32%. Ca. 210.000 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

3. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2024

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2024 for buskørsel til drøftelse. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3%, og der præsenteres 3 scenarier for udmøntning af takststigningen på busområdet.

I september beslutter bestyrelsen den endelige udmøntning af takststigningen på busområdet. Flextrafik er ikke omfattet af takststigningsloftet, men administrationen vil senere præsentere et forslag til justering af området, som følge af takststigninger på busområdet.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en aftale om, at der årligt justeres takster i januar måned. Næste gang er 21. januar 2024.

Takstudmøntningen skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3 %. Takststigningsloftet er et udtryk for den historiske prisudvikling, der har været i 2022. Hvis et trafikselskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes inden for de kommende to år.

Der er strategiske overvejelser forbundet med udmøntning af takststigninger. I en tid, hvor der er fokus på at få flere passagerer til at benytte den kollektive trafik, kan det være uhensigtsmæssigt at øge taksterne markant. Når taksterne hæves, vil trafikselskaberne opleve, at der er passagerer, der vælger den kollektive trafik fra. På den anden side er der også behov for at øge indtægterne hos trafikselskaberne. Højere takster vil, til trods for et forventet frafald af passagerer, generere et merprovenu, og dermed flere indtægter til trafikselskabernes ejere.

Der er efter aftale med togoperatørerne og trafikselskaberne i Jylland udarbejdet et fælles forslag til takster på pendlerkort (voksne og børn). Trafikselskaberne vest for Storebælt og togoperatørerne har alle fælles takster på pendlerkort i vest.

Det er fortsat det enkelte trafikselskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for enkeltbilletter samt den første rejse på Rejsekort Classic i henholdsvis bus og tog.

Bindinger

Trafikselskaberne og togoperatører vest for Storebælt er forpligtet til at koordinere og harmonisere takster. Dette sker i Takst Vest samarbejdet, hvor parterne er underlagt en række bindinger ved fastlæggelsen af takster:

- Et fast prisforhold på maksimum 38 rejser mellem rejsekortsprisen på højeste rabattrin og pendlerkortsprisen for alle zoneafstande, så det kan betale sig at anskaffe et månedskort, hvis man rejser ofte. Aktuelt ligger *break even* under 27 rejser månedligt.
- Bustaksterne for enkeltbilletter skal være lig med eller billigere end togtaksterne på de samme zoneafstande.
- Rejsekort må ikke være dyrere end prisen for enkeltbillet.
- Pensionistrabatten fastsættes til minimum 25 % for pendlerkort.

Handlemulighederne for takstjusteringer inden for disse rammer er således meget begrænsede.

Introduktion af nye salgskanaler som f.eks. DSB Check ind og senere Rejsekort på mobiltelefon medfører risiko for produktglidning fra enkeltbilletter til de nye salgskanaler. Og heraf følgende provenutab. En reduktion af prisforskellen mellem enkeltbilletter og Rejsekort bør derfor indgå i overvejelserne.

En væsentlig handlemulighed er, i hvilket omfang hvert trafiksselskab ønsker at udnytte takststigningsloftet. Det er op til hvert enkelt trafiksselskab at beslutte omfanget. Administrationen har udarbejdet forslag til tre scenarier for udmøntning af takststigningen på busområdet:

- Scenarie 1 med fuld udnyttelse af takststigningsloftet (10,3 %)
- Scenarie 2 med delvis udnyttelse af takststigningsloftet (5,5 %)
- Scenarie 3 med minimal udnyttelse af takststigningsloftet (3,2 %)

Når taksterne hæves, vil der være kunder, der falder fra. Derfor er der i alle scenarier indregnet en priselasticitet. Dette betyder, at der i scenarierne er indregnet et indtægtstab som følge af frafald af passagerer.

FynBus har været i dialog med de øvrige trafiksselskaber, og det generelle billede tyder på, at takststigningsloftet udnyttes fuldt ud vest for Storebælt.

Odense Letbane er underlagt de takster, som FynBus' bestyrelse beslutter. De økonomiske konsekvenser, der fremgår i det følgende, gælder alene for FynBus. I den afsluttende sammenfatning i sagen kan der ses et skøn på den økonomiske effekt for Odense Letbane.

For FynBus vil fuld udnyttelse af takststigningsloftet medføre et merprovenue for indtægter på 9,4 mio. kr. pr. år.

De beskrevne provenumæssige konsekvenser er beregnet på baggrund af forventet regnskab 2023 efter 3 måneder. Administrationen vil foretage en ny beregning i forbindelse med budget 2024.

For alle scenarier er der et fælles oplæg til pendlertakster som vist i tabel 1. Oplægget medfører en gennemsnitlig takststigning for pendlerkort på 6,6 %. I forhold til takststigningsloftet vægter stigningen 3,2 procentpoint af de 10,3 %.

Tabel 1: Forslag til fælles pendlertakster

Pendlerkort - Voksen						
Ant. zoner	Takst				Takststigning	
	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	384	384	390	420	30	7,7%
3	516	516	540	570	30	5,6%
4	690	690	720	750	30	4,2%
5	864	864	900	930	30	3,3%
6	1.020	1.020	1.050	1.110	60	5,7%
7	1.170	1.170	1.200	1.290	90	7,5%
8	1.350	1.350	1.350	1.440	90	6,7%
9	1.500	1.500	1.500	1.590	90	6,0%
10	1.650	1.650	1.650	1.740	90	5,5%
11	1.830	1.830	1.830	1.920	90	4,9%
12	2.010	2.010	2.040	2.100	60	2,9%
13	2.160	2.160	2.190	2.280	90	4,1%
14	2.340	2.340	2.400	2.460	60	2,5%
Gennemsnit (inkl. ungdomskort)						6,6%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter						3,2%

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Ved FynBus er pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort fælles med de øvrige selskaber. Se tabel 2.

Tabel 2: Rabatter fordelt på rabattrin for barn, voksen og pensionist

Rabattrin	Antal rejser	Rejsekort personligt		Rejsekort Flex + anonymt
		Voksen + barn	Pensionist	Voksen + barn
		%	%	%
0	0-3	0%	25%	0%
1	4-15	10%	25%	5%
2	16-33	25%	25%	15%
3	34+	40%	40%	25%

Pensionistrabatten på pendlerkort foreslås uændret på 45 %.

Børn under 16 år kan købe pendlerkort til 50% af voksentakst.

Scenarie 1: Fuld udnyttelse af takststigningsloftet

Dette scenarie tager udgangspunkt i fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 10,3 %.

Enkeltbilletter

I tabel 3 er vist forslag til nye enkeltbillettakster i scenarie 1.

Tabel 3: Forslag til enkeltbillettakster i scenarie 1

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Ant. zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	26	24	24	26	28	2	7,7%
3	36	34	34	36	38	2	5,6%
4	46	44	44	46	48	2	4,3%
5	54	52	52	54	56	2	3,7%
6	64	62	62	64	66	2	3,1%
7	78	74	74	76	78	2	2,6%
8	88	82	82	86	88	2	2,3%
9	102	94	94	98	102	4	4,1%
10	117	102	102	108	112	4	3,7%
11	124	112	112	118	118	-	0,0%
12	140	122	122	128	132	4	3,1%
13	154	132	132	138	146	8	5,8%
14	166	142	142	148	158	10	6,8%
Gennemsnit							7,1%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							1,2%

For alle rejser medfører den foreslåede stigning tilpasning til togtaksterne. I gennemsnit medfører det takststigning på 7,1 %, idet rejserne op til 3 zoner vægter meget tungt. Da enkeltbilletter udgør en fortsat faldende andel af omsætningen på Fyn, svarer det vægtet til 1,2 procentpoint af takststigningsloftet på 10,3 %.

Børn op til 16 år kan købe enkeltbilletter til 50% af voksentakst/pensionisttakst.

Rejsekort

Da mulighederne for at udnytte takststigningsloftet er udnyttet maksimalt for pendlerkort og enkeltbilletter, kan en fuld udnyttelse af takststigningsloftet alene ske ved hæve taksterne på rejsekort som beskrevet i tabel 4. Takstændringen medfører en gennemsnitlig takststigning på rejsekort på 17,1 %.

Tabel 4: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0, ved fuld udnyttelse af takststigningsloftet

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Ant. zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	24,00	18,20	18,80	20,30	24,20	3,90	19,2%
3	33,00	27,00	28,20	30,50	34,00	3,50	11,5%
4	44,00	36,00	37,60	40,60	45,00	4,40	10,8%
5	54,00	45,00	47,00	50,80	55,00	4,20	8,3%
6	64,00	54,00	56,40	60,90	64,00	3,10	5,1%
7	78,00	63,00	65,80	71,10	76,00	4,90	6,9%
8	88,00	72,00	75,20	81,20	86,00	4,80	5,9%
9	102,00	81,00	84,60	91,40	97,00	5,60	6,1%
10	117,00	90,00	94,00	101,50	108,00	6,50	6,4%
11	124,00	99,00	103,40	111,70	116,00	4,30	3,8%
12	140,00	108,00	112,80	121,80	128,00	6,20	5,1%
13	154,00	117,00	122,20	132,00	140,00	8,00	6,1%
14	166,00	126,00	131,60	142,10	150,00	7,90	5,6%
Gennemsnit							17,1%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							6,0%

Samlet set bidrager stigningen på rejsekortrejser vægtet med til 6,0 procentpoint af takststigningsloftet på 10,3 %.

Børn op til 16 år kan rejse på rejsekort til 50% af voksentakst.

Rabatsatserne på rabattrin 1, 2 og 3 er fastsat i Takst Vest og forbliver i forhold til trin 0 uændrede. Rabatsatserne fremgår af tabel 2.

Scenarie 2: Delvis udnyttelse af takststigningsloftet

Forslag til rabatter og takster på pendlerkort vil være som i scenarie 1.

Enkeltbilletter

I tabel 5 er vist forslag til nye enkeltbillettakster i scenarie 2. Der er tale om minimale ændringer og en tilpasning til togtaksten for 2023. Ændringen er herudover med til at sikre mod delt billetkøb, hvor det bedre kan svare sig for eksempel at købe to rejser på 5 zoner, i stedet for en samlet rejse på 10 zoner.

Ændringen bidrager kun i ubetydelig grad til udnyttelse af takststigningsloftet, da der i praksis sælges meget få enkeltbilletter med over 7 zoner.

Tabel 5: Forslag til enkeltbillettakster i scenarie 2

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Ant. zoner	Togtaks	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	26	24	24	26	26	-	0,0%
3	36	34	34	36	36	-	0,0%
4	46	44	44	46	46	-	0,0%
5	54	52	52	54	54	-	0,0%
6	64	62	62	64	64	-	0,0%
7	78	74	74	76	78	2	2,6%
8	88	82	82	86	88	2	2,3%
9	102	94	94	98	102	4	4,1%
10	117	102	102	108	116	8	7,4%
11	124	112	112	118	124	6	5,1%
12	140	122	122	128	140	12	9,4%
13	154	132	132	138	154	16	11,6%
14	166	142	142	148	166	18	12,2%
Gennemsnit							0,0%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							0,0%

Rejsekort

I tabel 6 er vist forslag til en mindre takststigning på rejsekort i scenarie 2.

Tabel 6: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0, ved delvis udnyttelse af takststigningsloftet

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Ant. zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	24,00	18,20	18,80	20,30	22,00	1,70	8,4%
3	33,00	27,00	28,20	30,50	30,50	-	0,0%
4	44,00	36,00	37,60	40,60	40,60	-	0,0%
5	54,00	45,00	47,00	50,80	50,80	-	0,0%
6	64,00	54,00	56,40	60,90	60,90	-	0,0%
7	78,00	63,00	65,80	71,10	71,10	-	0,0%
8	88,00	72,00	75,20	81,20	81,20	-	0,0%
9	102,00	81,00	84,60	91,40	91,40	-	0,0%
10	117,00	90,00	94,00	101,50	101,50	-	0,0%
11	124,00	99,00	103,40	111,70	111,70	-	0,0%
12	140,00	108,00	112,80	121,80	121,80	-	0,0%
13	154,00	117,00	122,20	132,00	132,00	-	0,0%
14	166,00	126,00	131,60	142,10	142,10	-	0,0%
Gennemsnit							6,5%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							2,3%

Takstændringen medfører en gennemsnitlig takststigning på rejsekort på 6,5 %. Takststigningen lægges på de korte rejser på 1-2 zoner, fordi der her er den største prisforskel i forhold til enkeltbilletter.

Delvis udnyttelse af takststigningsloftet i scenarie 2 medfører et indtægtsprovenu på 4,5 mio. kr. pr. år.

Scenarie 2 udnytter 5,5 % af takststigningsloftet. Den uudnyttede andel af takststigningsloftet svarende til 4,8 %, kan overføres og udnyttes inden for de kommende 2 år.

Scenarie 3 – minimal udnyttelse af takststigningsloftet

Scenarie 3 beskriver situationen, hvor FynBus alene tilpasser sig pendlerpriserne, men lader øvrige takster være uændrede. Da FynBus har fælles takst for pendlerkort med parterne i Takst Vest, er en udnyttelse af takststigningsloftet på 3,2 % den mindst mulige.

Minimal udnyttelse af takststigningsloftet som i scenarie 3 medfører et indtægtsprovenu på 2,4 mio. kr. pr. år. Det vil ligeledes betyde, at der er opsparet takststigningsloft svarende til 8,0 %, der kan udnyttes inden for de kommende 2 år.

Sammenfatning

I tabel 7 herunder ses en sammenfatning af de tre scenarier for udnyttelse af takststigningsloftet.

Der er i tabellen indarbejdet et skøn for forventet indtægtsprovenue for Odense Letbane.

Tabel 7: Ændring i takster og gennemsnitlige takststigningsprocenter i de tre scenarier for 2024

	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Enkeltbillet	Stigning på 2 - 10 kr.	Stigning på 2 - 18 kr.	Uændret
	7,1%	0,0%	
Rejsekort Classic	Stigning på 3,10 - 8 kr.	Stigning på 1,70 kr.	Uændret
	17,1%	6,5%	
Pendlerkort	Stigning på 30 - 90 kr.	Stigning på 30 - 90 kr.	Stigning på 30 - 90 kr.
	6,6%	6,6%	6,6%
Udnyttelse af takststigningsloft 2024	10,30%	5,50%	3,20%
Indtægtsprovenue, FynBus	9,4 mio. kr.	4,5 mio. kr.	2,4 mio. kr.
Indtægtsprovenue, Odense Letbane	2,3 mio. kr.	1,0 mio. kr.	0,3 mio. kr.

Bestyrelsen skal på mødet i september træffe beslutning om udmøntning af takststigninger på busområdet for 2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter de tre scenarier for udnyttelse af takststigningsloftet i 2024 på busområdet.

Vedtagelse:

Sagen drøftet

SAG TIL ORIENTERING

4. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKS FOR KONTRAKTER VEDR. BUSKØRSEL

Resume:

På bestyrelsesmøderne siden den 31. marts 2022, har administration orienteret bestyrelsen om stigningen i omkostningsindeksene.

FynBus estimerer ved den månedlige opdatering af omkostningsindekserne en forventet mer- eller mindre udgift i forhold til budgettet. Ved seneste omkostningsindeks pr. august 2023 estimeres en samlet mindre udgift på buskørsel på ca. 13 mio. kr. i 2023 i forhold til Budget 2023. Mindre udgiften skyldes faldende omkostningsindeks på diesel.

Sagsfremstilling:

Siden medio 2021 har der været en markant stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne.

Alle FynBus' kontrakter vedr. buskørsel indeksreguleres. De seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt.

Ved seneste omkostningsindeks pr. august 2023 estimeres en samlet mindre udgift på buskørsel på ca. 13 mio. kr. i 2023

Dieselomkostningsindekset og HVO-omkostningsindekset er pr. august 2023 fortsat under niveauet for august 2022, hvilket betyder mindre udgifter for de kommuner og Region Syddanmark, der har buskontrakter indeholdende kørsel med dieseldusser. Samtidig er el-omkostningsindekset fortsat lige over august 2022 niveau.

Forventningerne er baseret på et øjebliksbillede og kan derfor ændres over tid. Derfor skal de estimerede udgifter for 2023 tages med et forbehold.

I nedenstående tabel 1 ses estimerede udgifter fordelt på kommunerne og Region Syddanmark.

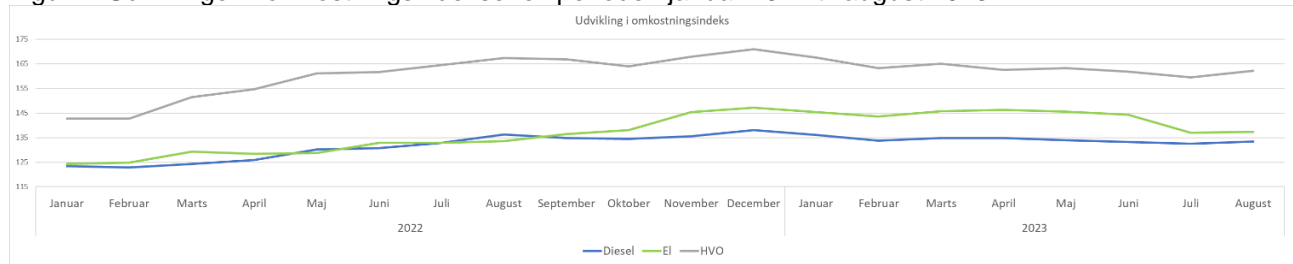
Tabel 1: Estimerede udgifter fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Estimeret udgifter ved ændringer i omkostningsindekser for 2023 i forhold til budget 2023	Buskørsel
Assens	-680.000
Faaborg-Midtfyn	-990.000
Kerteminde	-250.000
Langeland	-290.000
Middelfart	-440.000
Nordfyn	-560.000
Nyborg	-600.000
Odense	-1.850.000
RSD	-6.420.000
Svendborg	-1.110.000
I alt	-13.190.000

Noter: - er lig et mindreforbrug i forhold til budget. + er lig et merforbrug i forhold til budget.

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra januar 2022 til august 2023. Der ses en stigende tendens fra februar 2022 til udgangen af 2022, hvorefter indekserne er stagneret frem til forsommeren 2023.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindeksene i perioden januar 2022 til august 2023



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning

5. MEDDELELSER

- Planlægning af januar møde i FynBus bestyrelse
- Afspadsring i FynBus
- Kørsel til arrangementer
- Kundetilfredshed

6. EVENTUELT

Jim Staffensen spurgte ind til økonomien mellem Odense Kommune og FynBus med henvisning til artikel i Fyens Stiftstidende den 24. august 2023 om udskydelse af betalinger til FynBus som følge af problemer med driftsbudgettet til bybusruter.

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Kasper Solberg

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Tim Vermund

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Rasmus Bach Mandø

