

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden for møde**

**Torsdag, den 19. april 2012 kl. 16.00-17.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

**(Der afholdes møde med FynBus' entreprenører kl. 17.00 – 20.00)**

#### **Deltagere:**

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Økonomichef Benny H. Hansen

Kommunikationsleder Martin Bødker Krogh

Planchef Søren Junker

Ledelseskonsulent Lars Tidemann

**DAGSORDEN**

1. Meddelelser .....	3
Sager til beslutning: .....	3
2.a Høring vedr. fordelingsprincipper i Region Syddanmark .....	3
2.b Høring vedrørende revurdering af regionale principper for busbetjening.....	6
Sager til drøftelse: .....	8
Sager til orientering:.....	8
3. Kundetilfredshedsundersøgelse 2012 .....	8
4. Forslag vedrørende takstnedsættelser .....	9
5. Eventuelt .....	10

## I. Meddelelser

- Projekt Korrespondancesikring i Svendborg
- Bankskifte
- Status vedrørende udbud Svendborg
- Status vedrørende flextrafik, herunder møde med kommunerne
- Status vedrørende FynBus' Callcenter
- Møde mellem Odense Kommunes By- & Kulturudvalg og FynBus' bestyrelse
- Studietur

### Sager til beslutning:

#### 2.a Høring vedr. fordelingsprincipper i Region Syddanmark

##### Sagsfremstilling:

Region Syddanmark har den 12. marts 2012 fremsendt forslag i høring vedrørende dels nye fordelingsprincipper for midler til offentlig trafik, dels forslag til revurdering af principperne for busbetjening i Region Syddanmark.

Forslag vedrørende nye fordelingsprincipper er beskrevet af regionen i vedlagte bilag 2.1.1. "Nye fordelingsprincipper" med tilhørende bilag 2.1.2. "Rammemodel". Administrationens forslag til høringssvar behandles i nærværende sagsfremstilling. Hertil hører bilag 2.1.3. Notat "FynBus' anbefalinger vedrørende Region Syddanmarks forslag til nye fordelingsprincipper" af 30. marts 2012.

Regionens forslag til revurdering af de regionale principper for busbetjening behandles i punkt 2.b.

Region Syddanmark har i notatet "Nye fordelingsprincipper" af 12. marts 2012 beskrevet forslag om ny fordeling af de regionale midler til offentlig trafik.

Den nuværende fordeling af det regionale tilskud til trafikselskaberne er en videreførelse af de tidligere amters tilskud til Sydtrafik og FynBus. Dette forhold beskrives særskilt i bilag 2.1.4. "Nøgletal for offentlig tilskud til regional og kommunal buskørsel".

Region Syddanmark fordeler i 2012 i alt 210,1 mio. kroner til de 2 trafikselskaber. Sydtrafik modtager 105,9 mio. kroner og FynBus modtager 104,2 mio. kroner.

Region Syddanmarks forslag indebærer, at rammebeløbet til den regionale busdrift på Fyn bliver beskåret med 7,2 mio. kroner eller 7 % til 97,0 mio. kroner.

Region Syddanmarks forslag til nye fordelingsprincipper bygger på 2 forhold:

1. Bus- og togservice adskilles. Herved flyttes ca. 4 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.
2. Der etableres en rammemodel for fordeling af tilskuddet til busservice. Herved flyttes ca. 3 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.

Hidtil er Vestbanen blevet finansieret af Sydtrafiks rammebeløb. I den nye model adskilles tog- og busservice. Der reserveres forlods 20,4 mio. kroner til Vestbanen og restbeløbet på 189,7 mio. kroner reserveres til busservice. Dermed bliver udgiften til togdriften fremover i princippet et budgetmæssigt fællesanliggende for de 2 trafikskaber.

FynBus er af den opfattelse, at bus- og togdrift supplerer hinanden og derfor tilskudsmæssigt må ses i sammenhæng. FynBus vil ikke afvise, at der kan være gode grunde til alligevel at tildele togdriften sin egen ramme. I givet fald er der tale om en budgetmæssig omplacering i Sydtrafik's andel af det regionale tilskud. Dette bør ikke have indflydelse på FynBus' tilskudsandel.

### Ad 2

Rammemodellen er sammensat af et forretningsmæssigt kriterium (2a) og en række demografiske kriterier (2b). Hvert kriterium vægter med en andel af den samlede tilskudsfordeling.

Det forretningsmæssige kriterium "indtægter pr. køreplantage" vægter med 25 %. Herved indbygges et konkurrenceelement mellem Sydtrafik og FynBus. FynBus finder det ikke hensigtsmæssigt med dette konkurrenceelement og anbefaler, at et trafikskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer i stedet udløser et forøget tilskud fra regionens side, som ikke er på bekostning af det andet trafikskab.

Denne anbefaling matcher tillige den økonomiske sammenhæng i den underskudsgivende offentlige trafik, nemlig, at et veltilpasset trafiksystem, der skaber flere passagerer, har stigende udgifter. Det er således ikke realistisk på den ene side at forvente et stigende passagerantal og samtidig fastholde tilskuddets størrelse.

FynBus er enig i princippet vedrørende bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier. Kriteriernes sammensætning har som konsekvens, at tilskudsfordelingen mellem trafikskaberne kun vil ændre sig langsomt.

FynBus finder det hensigtsmæssigt, at tilskudsfordelingen ændres langsomt og anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner hvert 4. år.

FynBus er enig i relevansen af de enkelte demografiske kriteriers relevans. FynBus er dog uenig i nogle af de enkelte kriteriers vægtandele, og foreslår ændrede vægte. Se herom i bilag 2.1.3. vedrørende administrationens anbefalinger.

Derudover foretages en sammenligning af tilskuddene til FynBus og Sydtrafik med de øvrige trafikskabers tilskud. Se bilag 2.1.4.

FynBus konkluderer, at

- Region Syddanmarks tilskud til buskørsel målt pr. indbygger ligger 30 % under de øvrige regioners tilskud
- FynBus' tilskud svarer til de øvrige trafikskabers regionale tilskud
- Sydtrafik's tilskud ligger 40 % under de øvrige trafikskabers regionale tilskud

På den baggrund anbefaler FynBus, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.

FynBus' samlede anbefalinger til Region Syddanmark er følgende:

1. FynBus anbefaler, at tilskuddet til FynBus ikke reduceres begrundet i en adskillelse af bus- og togservice.
2. FynBus understøtter bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier.
3. FynBus anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner som konsekvens af langsom ændring i de demografiske kriterier. Det vil sige hvert 4. år.
4. FynBus anbefaler, at et trafikselskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer udløser et forøget tilskud fra regionens side, som *ikke* er på bekostning af det andet trafikselskab.
5. FynBus anbefaler at vægten "befolkningstæthed" forøges til 30 %.
6. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "befolkningsantal" til 15 %.
7. FynBus anbefaler, at vægten "antal biler pr. kilometer vej" forøges til 7,5 %.
8. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "antal elever på ungdomsuddannelserne" til 2,5 %.
9. FynBus anbefaler, at implementering af de nye principper i ændret form foretages i forbindelse med den kommende trafikplan i 2017.
10. FynBus anbefaler, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder i tilskuddene ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til høringsvar vedrørende Region Syddanmarks forslag om ændret fordeling af midler til buskørsel.
- Bemyndiger administrationen til at udforme svar til regionen.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

- |              |   |
|--------------|---|
| Bilag 2.1.1. | Notat Nye fordelingsprincipper v. Region Syddanmark af 12. marts 2012.  |
| Bilag 2.1.2. | Rammemodel v. Region Syddanmark af 12. marts 2012.  |
| Bilag 2.1.3. | Notat FynBus' anbefalinger vedrørende Region Syddanmarks forslag til nye fordelingsprincipper for busservice. |
| Bilag 2.1.4. | Notat Nøgletal for offentlige tilskud til regional og kommunal buskørsel.                                     |

## 2.b Høring vedrørende revurdering af regionale principper for busbetjening

### Sagsfremstilling:

Region Syddanmark har med notat om ”Regionale principper for busbetjening” af 12. marts 2012” beskrevet forslag om nye principper for den regionale buskørsel. (Se bilag 2.1.5.)

I høringsmaterialet angives de væsentligste grunde:

- Kravene om en given frekvens mellem A, B og C rejsemål er uhensigtsmæssige
- I tyndt befolkede områder er det uhensigtsmæssigt at uafhængige regionale- og lokale trafiksystemer
- På nogle ruter (fx omkring Odense) er der behov flere afgange fra det nære pendlingsopland

Region Syddanmark konstaterer, at FynBus har indført et trafiksystem på baggrund af de oprindelige principper.

Region Syddanmark fremlægger i høringsoplægget en modelskitse, som efter høringen fremlægges for Udvalget for Regional Udvikling og herefter Regionsrådet.

### Modelskitsen og FynBus’ anbefalinger

Region Syddanmark beskriver modelskitsen således:

*Overordnet skal planlægning ske således, at der sikres flest mulige passagerkilometer for pengene samtidig med, at alle regionale rejsemål sikres en vis betjening og sammenhæng med det kollektive transportnet.*

Regionen beskriver i seks punkter revurderingen af de regionale principper. FynBus’ anbefalinger angives herunder i forhold til hvert punkt. Se uddybende beskrivelse i vedlagte bilag 2.1.6.

- a. *De overordnede principper fastholdes. Dvs., at der skal fortsat være fokus på at køre mere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.*

FynBus er enig i at de regionale ruter skal tage udgangspunkt i pendlernes behov for hurtige og hyppige afgange mellem hjem og arbejdssted/uddannelsessted, som det bedste udgangspunkt for at tiltrække flere bilister i den kollektive trafik.

Det er uklart om Region Syddanmarks hidtidige segmentering i basis- pendler og udkantsruter opretholdes. FynBus anbefaler, at begreberne opgives eller præciseres, da erfaringen er, at det giver anledning til nogen misforståelse.

- b. *Ligeledes fastholdes princippet om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)*

FynBus er enig i, dels at der som udgangspunkt for rammestyningen skal være udpeget regionale rejsemål og dels at de nuværende regionale rejsemål bør revideres. FynBus foreslår, at uddannelsessteder indgår som regionale rejsemål, når de uddannelsessøgende pendler over kommunegrænser. Især erhvervsskolerne, kommuner uden gymnasier og Syddansk Universitet kan serviceres bedre med direkte ruter, hvor det er hensigtsmæssigt.

- c. *Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Højest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grundlæggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte rute) dernæst prioriteres. Dubleringskørsel bør således sigte på den direkte forbindelse.*

FynBus finder, at der er behov for en præcisering af principperne i pkt. a. og c. da de, som de er formuleret i høringsoplægget er i indbyrdes modstrid, og åbner for usikkerhed om hvilke mindre bysamfund der har krav på regional busbetjening. FynBus forstår oplægget således, at de regionale rejsemål som udgangspunkt skal betjenes af direkte ruter med få stop, med mindre at der er konkrete behov for, og økonomisk rationale i at køre en omvej for at betjene bestemte bysamfund eller kundegrupper, samt at ruten kan deles op og afkortes, jf. pkt. f. FynBus praktiserer allerede dette på nogle regionale ruter, hvor der er et mix af lynafgange med få stop og direkte ruteføring, rutevarianter som betjener mindre bysamfund, samt afgange der på visse tidspunkter kun betjener en del af ruten.

- d. *Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Integrerede tilgange til busbetjeningen kan derfor finde sted i visse områder eller på bestemte ruter. Der forudsættes konkret aftale med kommuner og trafikskab.*

FynBus ønsker en præcisering af punkt d. En rute hvor der indgår både regional- og kommunalt finansieret kørsel forudsætter at regionen udformer et sæt retningslinjer for sådanne aftaler. FynBus medvirker gerne til udarbejdelsen heraf.

- e. *Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.*

FynBus er enig i, at det er optimalt at trafikskaberne vælger det driftsomfang, der passer til et givent område. Det er FynBus' erfaring med det nye regionale trafiksystem på Fyn, at der er behov for en løbende tilpasning til kundernes behov, således at frekvensen kan variere betydeligt hen over døgnet i overensstemmelse med kundernes rejsemønster frem for et forudbestemt regelsæt.

- f. Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at kørevise afgange som afkortede ruter.

FynBus støtter muligheden for at have afkortede ruter. Det anvendes i stort omfang i det nuværende fynske trafiksystem, jf. bemærkningerne under pkt. c.

Det foreslås desuden, at trafikselskabet får mulighed for at vælge hvilket trafikmiddel, fx tog, letbane eller teletaxa, et givent regionalt rejsemål eller område skal betjenes med, så der ikke kun tænkes i busser.

FynBus' hørings svar fremgår i sin helhed af bilag 2.1.6.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til hørings svar.

**Vedtagelse:****Bilag:**

- Bilag 2.1.5. Notat v. Region Syddanmark "Regionale principper for busbetjening" af 12. marts 2012.
- Bilag 2.1.6. Notat FynBus' "Revurdering af regionale principper for busbetjening, hørings svar".

**Sager til drøftelse:**

Intet

**Sager til orientering:****3. Kundetilfredshedsundersøgelse 2012****Sagsfremstilling:**

Analysefirmaet Wilke har i marts 2012 gennemført den årligt tilbagevendende kundetilfredshedsundersøgelse i de regionale busser samt i Odense bybusser.

Rapporten er ikke på nuværende tidspunkt færdig, men vil foreligge til mødet.

Der vil blive givet et oplæg i mødet om rapportens resultater.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**



**Bilag:**

Bilag 3.1

Uddrag af Kundetilfredshedsundersøgelse marts 2012.

**4. Forslag vedrørende takstnedsættelser****Sagsfremstilling:**

Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgik aftale i marts 2012 om "Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik", hvori der er afsat 500 mio. kroner årligt til nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik.

Transportministeren har den 9. marts 2012 i brev til FynBus og andre trafikselskaber anmodet om forslag til hvilke takstnedsættelser, trafikselskaberne vil foreslå, med svarfrist den 11. april 2012 i form af en prioriteret liste.

Brevet til ministeren refererer de erfaringer FynBus har gjort med takstnedsættelser, herunder de forskellige reaktioner som typiske passagersegmenter har i forhold til prisændringer. FynBus' generelle erfaring er, at anvendelsen af en takstnedsættelse i bestræbelsen på at øge passagertallet ikke i sig selv har en stor effekt.

FynBus' erfaring er des uden, at en takstnedsættelse har en markedsføringsmæssig værdi, hvis den indgår i en "samlet fortælling" om den kollektive trafiks positive muligheder og opbygning af et forbedret image.

Brevet til transportministeren refererer ligeledes FynBus' takstpolitik.

I fortsættelse af FynBus' takstpolitik og den forventede takstpolitik for Rejsekortet anbefaler FynBus en yderligere takstreduktion for faste kunder.

FynBus foreslår en reduktion vedrørende KVIKkortet på mellem 18 % og 25 % svarende til en pris på mellem 11 og 10 kroner for 2 zoner. Rabatten bliver dermed mellem 52 % og 56 % i forhold til kontantbilletten. Samtidig vil periodekortsprisen stadig være mest attraktiv for pendlergruppen.

Det indtægtstab, som i givet fald skal kompenseres, anslås til mellem 10 og 12 mio. kroner på årsbasis.

Forudsætningen for at fastholde periodekortbrugerne er, at de stadig opnår en større rabat ved brugen af periodekort. Man skal derfor være opmærksom på, at en nedsættelse alene på KVIKkortet vil indsnævre denne forskel. FynBus foreslår derfor en supplerende takstreduktion på periodekort på 10 %, såfremt prisforskellen mellem periodekort og KVIKkortet bliver for snæver. Det vil øge den gennemsnitlige rabat til kontantbilletten fra 61 til 65 %. Kompensationen hertil anslås til 9 mio. kroner.

Brev til transportministeren er vedlagt i kopi.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:****Bilag:**

Bilag 4.1

Brev fra transportministeren af 9. marts 2012.

Bilag 4.2

Brev til transportministeren af 11. april 2012.

**5. Eventuelt**

---

Formand  
Torben Andersen

---

Næstformand  
Lasse Krull

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Kristian Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kasper Westh

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Peter Ellegaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Bruno Hansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Peter Jordhøj

---

Bestyrelsesmedlem  
William Jensen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen



Bilag 2.1.1.

## Notat

# Nye fordelingsprincipper

Region Syddanmark fordeler størstedelen af sit tilskud til regionens to trafikselskaber, Sydtrafik og FynBus, efter en procentvis fordeling på 47 % til Sydtrafik og 53 % til FynBus. Denne fordelingsnøgle blev fastsat i forbindelse med regionens dannelse i 2007 og har af forskellige årsager været udsat for kritik.

På baggrund af regionsrådets beslutning 27. september 2010 om nye fordelingsprincipper, blev der nedsat en styregruppe og en arbejdsgruppe, med deltagelse fra regionens administration og trafikselskaberne. Resultatet af dette arbejde, er et forslag om en bloktilskudslignende rammemodel, der tildeler hvert trafikselskab en fast ramme på baggrund af en række fordelingskriterier.

Region Syddanmark vil gerne have flere passagerer for pengene og derfor er der i forslaget til dels lagt vægt på, at fordele rammen efter, hvor der er potentiale for at tiltrække flere passagerer. Forslaget til tilskudsmodel er dog afbalanceret mellem hensynet til at udnytte potentialet for kollektiv trafik, og hensynet til at sikre betjeningen i tyndt befolkede områder.

Rammemodellen består af demografiske fordelingskriterier, der afspejler betingelserne og grundlaget for at drive kollektiv trafik, samt et forretningsmæssigt kriterium, der skal opfange trafikselskabets evne til at tiltrække passagerer i de regionale busser.

Fordelingskriterierne består af officielle data, der er offentligt tilgængelige og bygger på bredt anerkendte opgørelsesmetoder. Kriterierne er forudsigelige og robuste. Derved er kriterierne stabile over tid, så risikoen for kortvarige udsving minimeres.

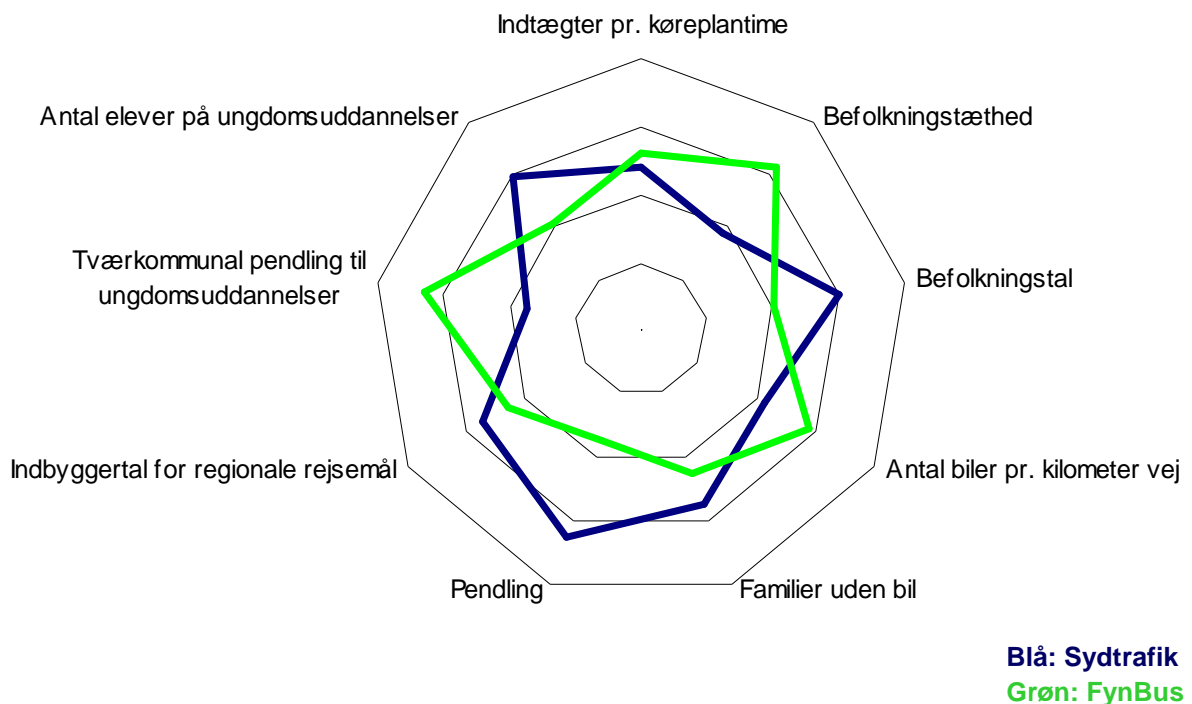
Der er ikke en direkte årsagssammenhæng mellem kriterierne og tilskudsbehovet for kollektiv trafik, men derimod en indirekte sammenhæng. Fx vil et uddannelseskriterium måske isoleret set fordele 10 mio. kr., men det betyder ikke, at trafikselskaberne skal bruge 10 mio. kr. på uddannelseskørsel. Kriteriet er en del af tilskudsmodellen, for at afspejle omfanget af en vigtig passagergruppe for den regionale kollektive trafik. Fordelingskriterierne skal altså ikke ses isoleret, men udgør et samlet hele, der afspejler et tilskudsbehov for kollektiv trafik i mere bred forstand.

Da regionen blandt andet ønsker at fordele tilskud efter, hvor der er potentiale for kollektiv trafik, indgår det demografiske fordelingskriterium "Befolkningstæthed". Netop befolkningstætheden afspejler potentialet for kollektiv trafik, idet der i tæt befolkede områder er et tilstrækkeligt passagerunderlag for et fintmasket rutenet, hvorimod gennemkørende ruter i tyndt befolkede områder har svært ved at opfange passagerer. Omvendt indgår kriteriet "Befolkningstal" for at tilgodese de tyndt befolkede områder.

Regionen ønsker at få maksimalt udbytte ud af sit tilskud til kollektiv trafik og vil derfor understøtte trafikselskaberne i en forretningsmæssig tankegang. Tilskudsmodellen indeholder derfor et forretningsmæssigt kriterium i form af "Indtægter pr. køreplantime", der består af regionale indtægter pr. regional køreplantime som et 3 års gennemsnit.

Forslaget til nye fordelingsprincipper indebærer endvidere, at Vestbanen forlods trækkes ud af den ramme, der er til fordeling. Bus- og togdrift tildes altså hver sin ramme og eventuelle usikkerheder vedrørende togdriftens udgiftsbehov, vil blive håndteret i forhold til regionens samlede ramme til kollektiv trafik.

Figur: Rammemodellens fordelingskriterier og deres uvægtede værdi set i forhold til hvert trafiksselskab



Region Syddanmarks budget for kollektiv trafik indeholder en række mindre poster, såsom særlige puljer afsat af regionsrådet, der ikke er omfattet den procentvise fordeling. Af nedenstående tabel fremgår en samlet konsekvensberegning med udgangspunkt i budget 2012 som eksempel. I den nuværende ramme til Sydtrafik indgår både bus- og togdrift.

Tabel: Illustration af rammemodellens fordelingsmæssige effekt

Budget 2012 (mio. kr.)	Nuværende fordeling		Rammemodellen		
	FynBus	Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	Vestbanen
I alt (ændring)	104,2	105,9	97,0 (-7,2)	92,7 (-20,4+7,2)	20,4 (+20,4)

Rammemodellen med den foreslåede vægtning indebærer, at rammen til FynBus reduceres med 7,2 mio. kr., mens Sydtrafiks ramme til busdrift tilsvarende forøges. Vestbanen tildes egen ramme i en uændret organisering i forhold til Sydtrafik og regionen.

Område: Regional Udvikling  
Afdeling: Strategi og Analyse  
Journal nr.: 11/7962  
Dato: 12-03-2012  
Udarbejdet af: Erik Ørskov  
E-mail: Erik.Oerskov@regionsyddanmark.dk  
Telefon: 76631989



## Notat

# Regionale principper for busbetjening

## Revurdering af principperne

Udgangspunktet for den regionale bestilling er de eksisterende regionale principper for busservice med nedenstående forslag til justeringer.

1. Det har vist sig, at de regionale principper på visse områder har nogle svagheder. Det gælder fx:
  - a. Et fast skema for hvilken frekvens, der skal køres med, er for ufleksibelt og medfører for høje driftsudgifter i forhold til passagertallet
  - b. Især på de lange stræk er der næppe det tilstrækkelige grundlag til at køre med høj frekvens
  - c. I de tyndt befolkede områder bliver det unødigt omkostningsfuldt at have et regionalt og et lokalt bussystem, der er uafhængigt af hinanden
  - d. På nogle regionale ruter er der på delstrækninger behov for dublering/flere afgang, dvs. forkortede ruter, der løber ind til et større arbejdskraftcenter (gælder som minimum for Odense)
2. Principperne er gennemført på Fyn. I Jylland er implementering delvist gennemført.
  - a. Det giver nogle bindinger på evt. ændringer af principperne, fordi det kan være uhensigtsmæssigt, i det mindste på kort sigt, at rulle ændringerne tilbage
  - b. Der vil derfor være behov for en drøftelse med trafikselskaberne omkring, hvordan allerede gennemførte ændringer som følge af principperne bedst muligt håndteres
3. Overordnet skal planlægning ske således, at der sikres flest mulige passagerkilometer for pengene samtidig med, at alle regionale rejsemål sikres en vis betjening og sammenhæng med det kollektive transportnet. Revurderede regionale principper vurderes at burde bygges op over følgende.
  - a. De overordnede principper fastholdes. Dvs., at der skal fortsat være fokus på at køre mere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.
  - b. Ligeledes fastholdes princippet om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)

- c. Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Højest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grundlæggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte rute) dernæst prioriteres. Dubleringskørsel bør således sigte på den direkte forbindelse.
  - d. Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Integrerede tilgange til busbetjeningen kan derfor finde sted i visse områder eller på bestemte ruter. Der forudsættes konkret aftale med kommuner og trafikselskab.
  - e. Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikselskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.
  - f. Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at køre visse afgange som afkortede ruter.
4. Processen for en revurdering af de regionale principper:
- a. Nærværende modelskitse sendes i høring hos trafikselskaberne.
  - b. En endelig model for revision af de regionale principper færdigformuleres.
  - c. Modellen forelægges Udvalget for Regional Udvikling med henblik på fastlæggelse af den videre proces.
  - d. Modellen besluttet i Regionsrådet.

## Fordelingsmodel: Rammemodell

Ramme omfattet den procentvise fordeling : 174 mio. kr.

Forretning	Kriterie	Enhed		Fordeling		Vægt			Akkumuleret		
		Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	FynBus		Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	FynBus	
	Indtægter pr. køreplantime	376	406	48%	52%	0,25	0,12	0,13	0,12	0,13	0,25
Demografi	Befolkningstæthed	82	137	37%	63%	0,25	0,09	0,16	0,21	0,29	0,50
	Befolkningstal	716.129	485.236	60%	40%	0,20	0,12	0,08	0,33	0,37	0,70
	Antal biler pr. kilometer vej	19,6	26,8	42%	58%	0,05	0,02	0,03	0,35	0,40	0,75
	Familier uden bil	109.583	90.469	55%	45%	0,05	0,03	0,02	0,38	0,42	0,80
	Pendling	154.613	82.188	65%	35%	0,05	0,03	0,02	0,41	0,44	0,85
	Indbyggertal for regionale rejsemål	316.359	267.967	54%	46%	0,05	0,03	0,02	0,44	0,46	0,90
	Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser	4.040	7.596	35%	65%	0,05	0,02	0,03	0,46	0,49	0,95
	Antal elever på ungdomsuddannelser	37.362	25.897	59%	41%	0,05	0,03	0,02	0,49	0,51	1,00
	<b>Total</b>			<b>51%</b>	<b>49%</b>	<b>1,00</b>	<b>0,4879</b>	<b>0,5121</b>			

### Rammefordeling til busdrift

Ramme	174,00		
Tilskud		84,90	89,11

### Omfordeling vedr. busdrift ift. nuværende niveau

Omfordeling	7,21	-7,21
-------------	------	-------

#### Noter:

Indtægter pr. køreplantime

Tre års gennemsnit, Trafikselskabernes Regnskab 2009, 2010 og forventet regnskab 2011 jf. 3. budgetopfølgning. Regionale indtægter pr. regional køreplantime.

Befolkningstæthed

Danmarks Statistik, oktober 2011, (ARE207), Folketal/km<sup>2</sup>

Befolkningstal

Danmarks Statistik, oktober 2011, (FOLK1), Folketal

Antal biler pr. kilometer vej

Danmarks Statistik, Bestanden af køretøjer pr. 1 januar 2011 (BIL707) i forhold til kilometer vej pr. 1 januar 2011 (VEJ11)

Familier uden bil

Danmarks Statistik, 2011, Antal husstande uden bil (BIL800)

Pendling

Danmarks Statistik, Antal personer med mere end 10 km. mellem arbejdssted og bopæl (AFSTA1)

Indbyggertal for regionale rejsemål

Danmarks Statistik, oktober 2011, Folketal fordelt på byer (BEF44)

Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser

Undervisningsministeriet, Antal uddannelsessøgende fra anden kommune end uddannelsesstedet.

Antal elever på ungdomsuddannelser

Ungdomsuddannelse omfatter forberedende udd., almen- og erhvervsgymnasial udd., samt erhvervsfaglige udd. Undervisningsministeriet, Antal studerende som er i gang med en uddannelse pr. 30. september et givent år. Dvs. tallene omfatter alle igangværende pr. 30.9.2010.



Bilag 2.1.2.

**Fordelingsmodel: Rammemodell**

Ramme omfattet den procentvise fordeling : 174 mio. kr.

Forretning	Kriterie	Enhed		Fordeling		Vægt	Akkumuleret				
		Sydtrafik	FynBus	Sydtrafik	FynBus		Sydtrafik	FynBus			
	Indtægter pr. køreplantage	376	406	48%	52%	0,25	0,12	0,13	0,12	0,13	0,25
Demografi	Befolkningstæthed	82	137	37%	63%	0,25	0,09	0,16	0,21	0,29	0,50
	Befolkningstal	716.129	485.236	60%	40%	0,20	0,12	0,08	0,33	0,37	0,70
	Antal biler pr. kilometer vej	19,6	26,8	42%	58%	0,05	0,02	0,03	0,35	0,40	0,75
	Familier uden bil	109.583	90.469	55%	45%	0,05	0,03	0,02	0,38	0,42	0,80
	Pendling	154.613	82.188	65%	35%	0,05	0,03	0,02	0,41	0,44	0,85
	Indbyggertal for regionale rejsemål	316.359	267.967	54%	46%	0,05	0,03	0,02	0,44	0,46	0,90
	Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser	4.040	7.596	35%	65%	0,05	0,02	0,03	0,46	0,49	0,95
	Antal elever på ungdomsuddannelser	37.362	25.897	59%	41%	0,05	0,03	0,02	0,49	0,51	1,00
<b>Total</b>				<b>51%</b>	<b>49%</b>	<b>1,00</b>	<b>0,4879</b>	<b>0,5121</b>			

**Rammefordeling til busdrift**

Ramme	174,00		
Tilskud		84,90	89,11

**Omfordeling vedr. busdrift ift. nuværende niveau**

Omfordeling	7,21	-7,21
-------------	------	-------

**Noter:**

Indtægter pr. køreplantage

Tre års gennemsnit, Trafikselskabernes Regnskab 2009, 2010 og forventet regnskab 2011 jf. 3. budgetopfølgning. Regionale indtægter pr. regional køreplantage.

Befolkningstæthed

Danmarks Statistik, oktober 2011, (ARE207), Folketal/km<sup>2</sup>

Befolkningstal

Danmarks Statistik, oktober 2011, (FOLK1), Folketal

Antal biler pr. kilometer vej

Danmarks Statistik, Bestanden af køretøjer pr. 1 januar 2011 (BIL707) i forhold til kilometer vej pr. 1 januar 2011 (VEJ11)

Familier uden bil

Danmarks Statistik, 2011, Antal husstande uden bil (BIL800)

Pendling

Danmarks Statistik, Antal personer med mere end 10 km. mellem arbejdssted og bopæl (AFSTA1)

Indbyggertal for regionale rejsemål

Danmarks Statistik, oktober 2011, Folketal fordelt på byer (BEF44)

Tværkommunal pendling til ungdomsuddannelser

Undervisningsministeriet, Antal uddannelsessøgende fra anden kommune end uddannelsesstedet. Ungdomsuddannelse omfatter forberedende udd., almen- og erhvervsgymnasial udd., samt erhvervsfaglige udd. Undervisningsministeriet, Antal studerende som er i gang med en uddannelse pr. 30. september et givent år. Dvs. tallene omfatter alle igangværende pr. 30.9.2010.

Antal elever på ungdomsuddannelser

Bilag 2.1.3.

## Notat

### FynBus' anbefalinger vedrørende Region Syddanmarks forslag til nye fordelingsprincipper for busservice

Region Syddanmark har med notatet "Nye fordelingsprincipper" af 12. marts 2012 indbudt FynBus og Sydtrafik til en høring vedrørende forslag til nye fordelingsprincipper for midler til busbetjeningen. Regionens forslag er vedlagt i bilag 2.1.2. Nærværende notat udgør FynBus' forslag til hørings-svar.

Den nuværende fordeling af det regionale tilskud til trafikskaberne er en videreførelse af de tidligere amters tilskud til Sydtrafik og FynBus. Dette forhold er uddybet i bilag 2.1.3. "Tilskudssammenligning".

Region Syddanmark fordeler i 2012 i alt 210,1 mio. kroner til de 2 trafikskaber. Sydtrafik modtager 105,9 mio. kroner og FynBus modtager 104,2 mio. kroner.

Regionens forslag indebærer, at rammebeløbet til den regionale busdrift på Fyn bliver beskåret med 7,2 mio. kroner eller 7 % til 97,0 mio. kroner.

Regionens forslag til nye fordelingsprincipper bygger på 2 forhold:

1. Bus- og togservice adskilles. Herved flyttes ca. 4 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.
2. Der etableres en rammemodel for fordeling af tilskuddet til busservice. Herved flyttes ca. 3 mio. kroner fra FynBus til Sydtrafik.

#### Ad 1

Hidtil er Vestbanen blevet finansieret af Sydtrafiks rammebeløb. I den nye model adskilles tog- og busservice. Der reserveres forlods 20,4 mio. kroner til Vestbanen og restbeløbet på 189,7 mio. kroner reserveres til busservice. Dermed bliver udgiften til togdriften fremover et budgetmæssigt fællesanliggende for de 2 trafikskaber.

FynBus er af den opfattelse, at bus- og togdrift supplerer hinanden og derfor tilskudsmæssigt må ses i sammenhæng. FynBus vil ikke afvise, at der kan være gode grunde til alligevel at tildele togdriften sin egen ramme. I givet fald er der tale om en budgetmæssig omplacering i Sydtrafiks andel af det regionale tilskud. Dette bør ikke have indflydelse på FynBus' tilskudsandel.

1. FynBus anbefaler derfor, at tilskuddet til FynBus ikke reduceres begrundet i dette forhold.

#### Ad 2

Rammemodellen er sammensat af et forretningsmæssigt kriterium (2a) og en række demografiske kriterier (2b). Hvert kriterium vægter med en andel af den samlede tilskudsfordeling.

2. FynBus er enig i princippet om bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier.

Kriteriernes sammensætning betyder, at tilskudsfordelingen mellem trafikskaberne kun vil ændre sig langsomt.

3. FynBus finder det hensigtsmæssigt at tilskudsfordelingen ændrer sig langsomt og anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner. Det vil sige hvert 4. år.

#### Ad 2a

Det forretningsmæssige kriterium "indtægter pr. køreplantage" vægter med 25 %. Herved indbygges et konkurrenceelement mellem Sydtrafik og FynBus.

4. FynBus finder ikke dette konkurrenceelement hensigtsmæssigt og anbefaler, at et trafikskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer i stedet udløser et forøget tilskud fra regionens side, som ikke er på bekostning af det andet trafikskab.

Denne anbefaling matcher tillige den økonomiske sammenhæng i den underskudsgivende offentlige trafik, nemlig, at et veltilpasset trafiksystem, der skaber flere passagerer, har stigende udgifter. Det er således ikke realistisk på den ene side at forvente et stigende passagerantal og samtidig fastholde tilskuddets størrelse.

#### Ad 2b

FynBus er enig i de enkelte kriteriers relevans. FynBus er dog uenig i nogle af de enkelte kriteriers vægtandele.

"Befolkningstæthed" vægter med 25 %. Ud fra en trafikfaglig vurdering afspejler dette kriterium potentialet og eksistensberettigelsen for offentlig trafik og bør derfor vægte betydeligt højere end øvrige kriterier.

5. FynBus anbefaler af vægten forøges til 30 %.

"Befolkningsantal" vægter med 20 %. Ud fra en trafikfaglig vurdering tilgodeses herved de tyndt befolkede områder. Det betyder, at kriteriet begunstiger "tynde" ruter på bekostning af ruter med mange passagerer.

6. FynBus anbefaler en reduceret vægt på 15 %.

"Antal biler pr. kilometer vej" vægter med 5 %. Dette kriterium belyser passagerpotentialet og bør vægte højere ud fra Region Syddanmarks principper og ønsker om at overflytte billister til kollektiv trafik.

7. FynBus anbefaler, at vægten forøges til 7,5 %.

"Antal elever på ungdomsuddannelserne" vægter med 5 %. Ud fra en trafikfaglig synsvinkel er dette kriterium af mindre betydning i regional sammenhæng. For lokaltrafik er det dog et betydende kriterium.

8. FynBus anbefaler en reduceret vægt på 2,5 %.

Såfremt FynBus' anbefalinger følges, vil det betyde, at FynBus' tilskudsbeløb, under den givne ramme, ikke ændres ved overgang til den nye ordning.

Det fremgår ikke af høringsforslaget, hvornår fordelingsprincipperne planlægges indfaset.

9. FynBus anbefaler, at implementering af de nye principper i ændret form foretages i forbindelse med den kommende trafikplan i 2017. Det er ikke realistisk, at implementere den nye ordning allerede i forbindelse med trafikplanen for 2013-16.

### **Tilskudssammenligning**

Tilskuddene til Sydtrafik og FynBus er en fortsættelse af bloktilskuddene fra de tidligere amter. Tilskuddet fra Ribe Amt var betydeligt lavere end de øvrige amters tilskud.

I vedlagte notat "Nøgletal for offentlige tilskud til regional og kommunal buskørsel" (bilag 2.1.3.) konkluderer FynBus, at

- Region Syddanmarks tilskud til buskørsel målt pr. indbygger ligger 30 % under de øvrige regioners tilskud
- FynBus' tilskud svarer til de øvrige trafikkselskabers regionale tilskud
- Sydtrafiks tilskud ligger 40 % under de øvrige trafikkselskabers regionale tilskud

10. På den baggrund anbefaler FynBus, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.

### **FynBus' anbefalinger**

Her gives et samlet overblik over FynBus' anbefalinger:

1. FynBus anbefaler, at tilskuddet til FynBus ikke reduceres begrundet i en adskillelse af bus- og togservice.
2. FynBus er enig i bloktilskudstanken, som indgår i anvendelsen af demografiske kriterier.
3. FynBus anbefaler, at justeringer af fordelingsbeløb udmøntes i forbindelse med udarbejdelse af nye trafikplaner som konsekvens af langsom ændring i de demografiske kriterier. Det vil sige hvert 4. år.
4. FynBus anbefaler, at et trafikkselskabs mulige succes med at tiltrække nye passagerer udløser et forøget tilskud fra regionens side, som ikke er på bekostning af det andet trafikkselskab.
5. FynBus anbefaler at vægten "befolkningstæthed" forøges til 30 %.
6. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "befolkningsantal" til 15 %.
7. FynBus anbefaler, at vægten "antal biler pr. kilometer vej" forøges til 7,5 %.
8. FynBus anbefaler en reduktion af vægten "antal elever på ungdomsuddannelserne" til 2,5 %.
9. FynBus anbefaler, at implementering af de nye principper i ændret form foretages i forbindelse med den kommende trafikplan i 2017.
10. FynBus anbefaler, at Region Syddanmark retter op på de historiske skævheder i tilskuddene ved at yde et tilskud til busservice, der svarer til øvrige regioners tilskud til busservice.

## Bilag 2.1.4.

# Notat

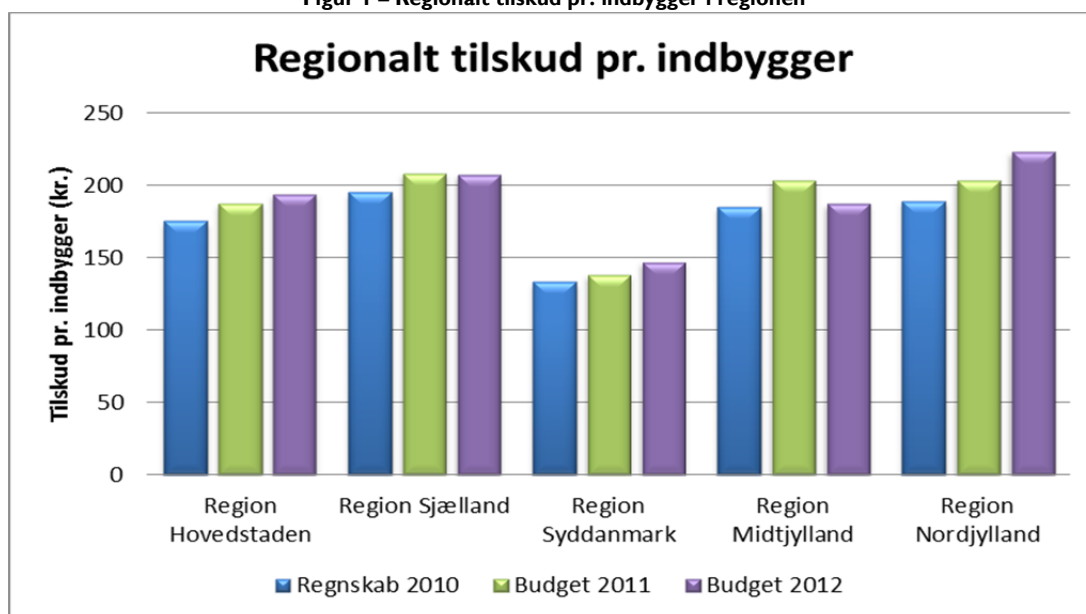
## Nøgletal for offentlige tilskud til regional og kommunal buskørsel

I dette notat sammenlignes regionerne og kommunernes tilskud til trafiksselskaberne i forhold til indbyggertallet i regionen/kommunen<sup>1</sup>.

### Regionale tilskud til offentlig buskørsel

Dette afsnit har til formål, at sammenligne nøgletal for de fem regioner i Danmark. I figur 1 er det regionale tilskud pr. indbygger i regionerne opgjort<sup>2</sup>.

Figur 1 – Regionalt tilskud pr. indbygger i regionen



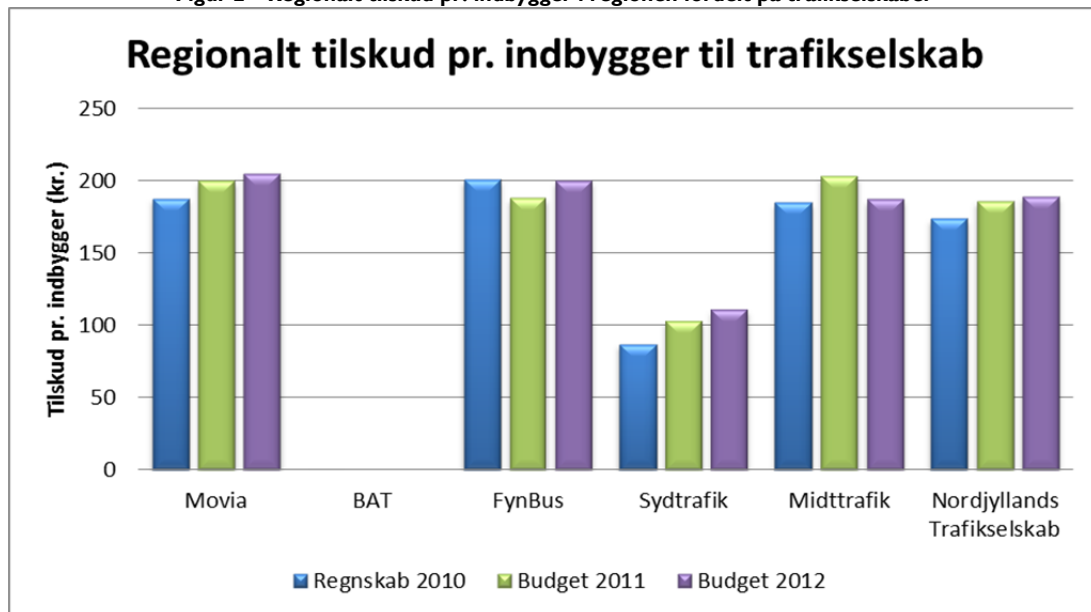
Figuren viser, at tilskuddene fra Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Midtjylland og Region Nordjylland ligger i niveau 200 kroner pr. indbygger. Tilskuddet fra Region Syddanmark ligger i niveau 145 kroner pr. indbygger eller ca. 30 % mindre end de 4 øvrige regioner.

Med henblik på at vurdere tilskuddene til de enkelte trafiksselskaber er tilskuddene herfor opgjort i figur 2.

<sup>1</sup> Tallene i dette notat bygger på trafiksselskabernes årlige indberetninger til Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel for regnskab 2010, budget 2011 og budget 2012.

<sup>2</sup> For yderlige beregninger henvises til bilag 2.1.1.

Figur 2 – Regionalt tilskud pr. indbygger i regionen fordelt på trafiksselskaber

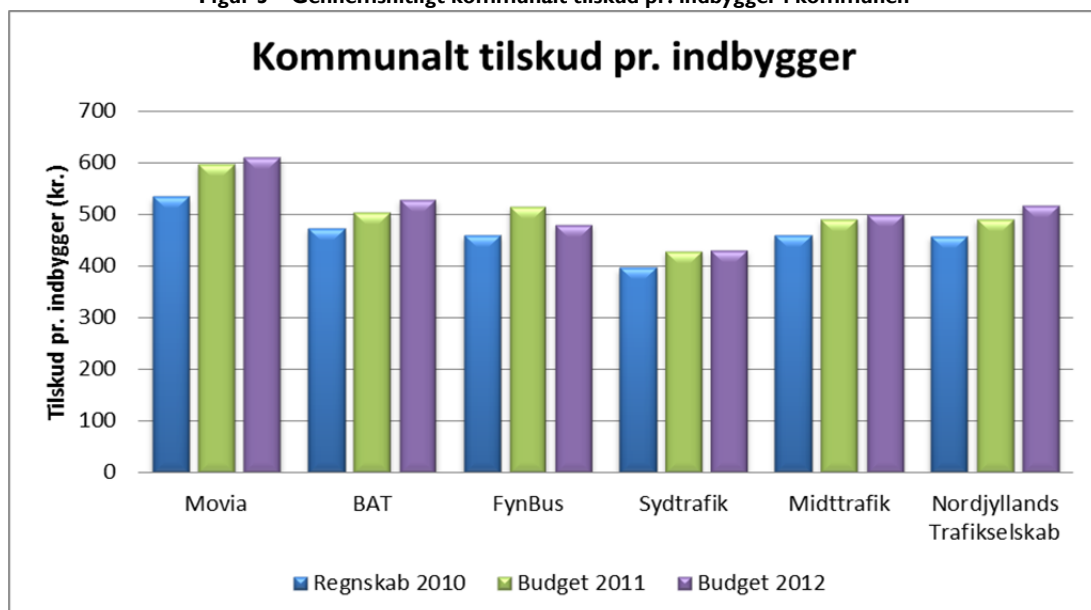


Figuren viser, at de regionale tilskud pr. indbygger til Movia, FynBus, Midttrafik og NT ligger på samme niveau. Gennemsnittet for de 4 selskaber udgør ca. 200 kroner pr. indbygger i 2012. Sydtrafik modtager et mindre regionalt tilskud på 111 kroner pr. indbygger eller ca. 40 % lavere end de 4 øvrige trafiksselskabers regionale tilskud pr. indbygger.

### Kommunale tilskud til offentlig buskørsel

På samme måde som for de regionale tilskud kan de gennemsnitlige kommunale tilskud opgøres pr. trafiksselskab<sup>3</sup>.

Figur 3 – Gennemsnitligt kommunalt tilskud pr. indbygger i kommunen



<sup>3</sup> For yderligere beregninger henvises til bilag 2.1.1.

Figuren viser bl.a., at kommunernes tilskud til FynBus, Midttrafik og NT ligger i samme niveau. Dog er tilskuddet til FynBus marginalt lavere for 2012. Det gennemsnitlige tilskud til de 3 selskaber for 2012 udgør ca. 500 kroner pr. indbygger. De kommunale tilskud til Sydtrafik udgør 431 kroner pr. indbygger i 2012 eller 14 % under gennemsnittet for de 3 andre jyske selskaber.

### **Konklusion**

Region Syddanmarks tilskud til trafikselskaberne ligger ca. 30 % under de øvrige regioners tilskud.

Region Syddanmark fordeler tilskuddet til de 2 trafikselskaber således, at

- FynBus' tilskud svarer til det beløb, som øvrige regioner tildeler trafikselskaberne
- Sydtrafiks tilskud ligger 40 % under de øvrige trafikselskabers regionale tilskud

De kommunale tilskud til Sydtrafik ligger ca. 14 % under de kommunale tilskud til de øvrige trafikselskaber i Jylland og på Fyn.

Område: Regional Udvikling  
Afdeling: Strategi og Analyse  
Journal nr.: 11/7962  
Dato: 12-03-2012  
Udarbejdet af: Erik Ørskov  
E-mail: Erik.Oerskov@regionsyddanmark.dk  
Telefon: 76631989

**Bilag 2.1.5.**

**Notat**

# Regionale principper for busbetjening

## Revurdering af principperne

Udgangspunktet for den regionale bestilling er de eksisterende regionale principper for busservice med nedenstående forslag til justeringer.

1. Det har vist sig, at de regionale principper på visse områder har nogle svagheder. Det gælder fx:
  - a. Et fast skema for hvilken frekvens, der skal køres med, er for ufleksibelt og medfører for høje driftsudgifter i forhold til passagertallet
  - b. Især på de lange stræk er der næppe det tilstrækkelige grundlag til at køre med høj frekvens
  - c. I de tyndt befolkede områder bliver det unødigt omkostningsfuldt at have et regionalt og et lokalt bussystem, der er uafhængigt af hinanden
  - d. På nogle regionale ruter er der på delstrækninger behov for dublering/flere afgang, dvs. forkortede ruter, der løber ind til et større arbejdskraftcenter (gælder som minimum for Odense)
2. Principperne er gennemført på Fyn. I Jylland er implementering delvist gennemført.
  - a. Det giver nogle bindinger på evt. ændringer af principperne, fordi det kan være uhensigtsmæssigt, i det mindste på kort sigt, at rulle ændringerne tilbage
  - b. Der vil derfor være behov for en drøftelse med trafikselskaberne omkring, hvordan allerede gennemførte ændringer som følge af principperne bedst muligt håndteres
3. Overordnet skal planlægning ske således, at der sikres flest mulige passagerkilometer for pengene samtidig med, at alle regionale rejsemål sikres en vis betjening og sammenhæng med det kollektive transportnet. Revurderede regionale principper vurderes at burde bygges op over følgende.
  - a. De overordnede principper fastholdes. Dvs., at der skal fortsat være fokus på at køre mere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.
  - b. Ligeledes fastholdes princippet om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)



- c. Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Højest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grundlæggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte rute) dernæst prioriteres. Dubleringskørsel bør således sigte på den direkte forbindelse.
  - d. Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Integrerede tilgange til busbetjeningen kan derfor finde sted i visse områder eller på bestemte ruter. Der forudsættes konkret aftale med kommuner og trafikselskab.
  - e. Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikselskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.
  - f. Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at køre visse afgange som afkortede ruter.
4. Processen for en revurdering af de regionale principper:
- a. Nærværende modelskitse sendes i høring hos trafikselskaberne.
  - b. En endelig model for revision af de regionale principper færdigformuleres.
  - c. Modellen forelægges Udvalget for Regional Udvikling med henblik på fastlæggelse af den videre proces.
  - d. Modellen besluttet i Regionsrådet.

**Bilag 2.1.6.**

## **Notat**

### **Revurdering af regionale principper for busbetjening, hørings svar**

#### **Indledning.**

Region Syddanmark har besluttet, at principperne for busbetjening skal revurderes. I høringsmateriale af 12. marts 2012 angives de væsentlige grunde:

- Kravene om en given frekvens mellem A, B og C rejsemål er uhensigtsmæssige
- I tyndt befolkede områder er det uhensigtsmæssigt at have uafhængige regionale- og lokale- trafiksystemer
- På nogle ruter (fx omkring Odense) er der behov flere afgang fra det nære pendlingsopland

Region Syddanmark konstaterer, at FynBus har indført et trafiksystem på baggrund af de oprindelige principper

Region Syddanmark fremlægger i høringsoplægget en modelskitse, som efter høringen fremlægges for Udvalget for Regional Udvikling og herefter Regionsrådet.

#### **Modelskitzen.**

Region Syddanmark beskriver modelskitzen således:

*Overordnet skal planlægning ske således, at der sikres flest mulige passagerkilometer for pengene samtidig med, at alle regionale rejsemål sikres en vis betjening og sammenhæng med det kollektive transportnet. Revurderede regionale principper vurderes at burde bygges op over følgende:*

- a. De overordnede principper fastholdes. Dvs., at der skal fortsat være fokus på at køremere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.*
- b. Ligeledes fastholdes princippet om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)*
- c. Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Højest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grundlæggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte rute) dernæst prioriteres. Dubleringskørsel bør således sigte på den direkte forbindelse.*
- d. Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Integrerede tilgange til busbetjeningen kan derfor finde sted i visse områder eller på bestemte ruter. Der forudsættes konkret aftale med kommuner og trafikskab.*
- e. Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.*

- f. *Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at kørevise af-gange som afkortede ruter.*

### **FynBus bemærkninger til principper og modelskitse.**

FynBus byder en forenkling af principperne velkommen, og tilslutter sig Region Syddanmarks ønske om at samarbejdet mellem regionen og trafikselskaberne tager udgangspunkt i en rammesty-ringsmodel og en tildeling af tilskud efter objektive kriterier. Dette giver mulighed for at trafiksy-stemet i højere grad afspejler lokale behov for kollektiv trafikforsyning, og trafikselskaberne vil bedre kunne integrere det regionale og de lokale trafiksystemer finansieret af kommunerne.

FynBus er enig i at udgangspunktet for det regionale trafiksystem er ”mest for flest”. Dette skal forstå således, at regionen har ansvaret for væsentlige pendlingsstrømme mellem hjem, arbejde og videreuddannelse, kommunerne har ansvaret for at skabe sammenhæng i lokalsamfundet og trafik-selskabet har til opgave at sikre størst mulig sammenhæng mellem det regionale og de kommunale trafiksystemer.

Revurderingen af principperne falder tidsmæssigt sammen med at FynBus i 2012 udarbejder en ny 4-årig trafikplan (i henhold til Lov og Trafikselskaber). FynBus anbefaler at en eventuel revision af principperne og tilskudsmodellen sker hver 4. år, forud for udarbejdelsen af trafikplaner.

Ad a) De overordnede principper fastholdes. D.v.s. at der skal fortsat være fokus på at køre mere direkte (færre omveje) med færre stop for på den måde at komme hurtigere frem.

FynBus er enig i at de regionale ruter skal tage udgangspunkt i pendlernes behov for hurtige og hyppige afgange mellem hjem og arbejdssted/uddannelsessted, som det bedste udgangspunkt for at tiltrække flere bilister i den kollektive trafik.

Det er uklart om Region Syddanmarks hidtidige segmentering i basis- pendler og udkantsruter op-retholdes. FynBus anbefaler, at begreberne opgives eller præciseres, da erfaringen er, at det giver anledning til nogen misforståelse.

Ad b) Ligeledes fastholdes princippet om at udpege regionale rejsemål. Det bør overvejes, om en revision af rejsemålene skal ske (især i forhold til funktionelle rejsemål – fx trafikterminaler)

FynBus er enig i, dels at der som udgangspunkt for rammestyningen skal være udpeget regionale rejsemål og dels at de nuværende regionale rejsemål bør revurderes. FynBus foreslår, at uddannel-sessteder indgår som regionale rejsemål, når de uddannelsessøgende pendler over kommune-grænser. Især erhvervsskolerne, kommuner uden gymnasier og Syddansk Universitet kan serviceres bedre med direkte ruter, hvor det er hensigtsmæssigt.

Ad c) Prioriteringen mellem direkte ruter og ruter med nogen omvejskørsel vendes om. Hø-jest prioriteret er ruter, der sikrer at alle potentielle passagerer i rutens nærhed får et grund-læggende transporttilbud. Er transportbehovet så stort, at der er mulighed for det, skal særligt hurtige og direkte ruter (der især er interessante for de passagerer, der er på den direkte ru-te) dernæst prioriteres. Dubleringskørsel bør således sigte på den direkte forbindelse.

FynBus finder at der er behov for en præcisering af principperne i pkt. a. og c. da de, som de er formuleret i høringsoplægget er i indbyrdes modstrid, og åbner for usikkerhed om hvilke mindre bysamfund der har krav på regional busbetjening. FynBus forstår oplægget således, at de regionale

rejsemål som udgangspunkt skal betjenes af direkte ruter med få stop, med mindre at der er konkrete behov for, og økonomisk rationale i at køre en omvej for at betjene bestemte bysamfund eller kunde grupper, samt at ruten kan deles op og afkortes, jf. pkt. f. FynBus praktiserer allerede dette på nogle regionale ruter, hvor der er et mix af lynafgange med få stop og direkte ruteføring, rutevarianter som betjener mindre bysamfund, samt afgang der på visse tidspunkter kun betjener en del af ruten.

Ad d)

Især i de tyndt befolkede dele af regionen skal der dog iagttages en balance i forhold til, at potentielle passagerer får reel mulighed for at bruge bussen. Integrerede tilgange til busbetjeningen kan derfor finde sted i visse områder eller på bestemte ruter. Der forudsættes konkret aftale med kommuner og trafikselskab.

FynBus ønsker en præcisering af punkt d. En rute hvor der indgår både regionalt- og kommunalt finansieret kørsel forudsætter at regionen udformer et sæt retningslinjer for sådanne aftaler. FynBus medvirker gerne til udarbejdelsen heraf.

Ad e) Skemaet med frekvenskrav afhængig af rejsemålstyper udgår. I stedet overlades det til trafikselskaberne at vælge den frekvens, der vurderes som optimal.

FynBus er enig i, at det er optimalt at trafikselskaberne vælger det driftsomfang, der passer til et givent område. Det er FynBus's erfaring med det nye regionale trafiksystem på Fyn, at der er behov for en løbende tilpasning til kundernes behov, således at frekvensen kan varieres betydeligt hen over døgnet i overensstemmelse med kundernes rejsemønster frem for et forudbestemt regelsæt.

Ad f) Trafikselskaberne kan – på ruter mellem udpegede regionale rejsemål – vælge at kørevisse afgang som afkortede ruter.

FynBus støtter muligheden for at have afkortede ruter. Det anvendes i stort omfang i det nuværende fynske trafiksystem, jf. bemærkningerne under pkt. c.

Det foreslås desuden, at trafikselskabet får mulighed for at vælge hvilket trafikmiddel, fx tog, letbane eller teletaxa, et givent regionalt rejsemål eller område skal betjenes med, så der ikke kun tænkes i busser.

Fynbus  
[fynbus@fynbus.dk](mailto:fynbus@fynbus.dk)

MINISTEREN

Dato - 9 MRS. 2012  
J. nr. 2012-890

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

### Forslag til takstnedsættelser

Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti har i marts 2012 i "Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik" besluttet at afsætte 500 mio. kr. årligt til nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik. På denne baggrund mener jeg, at det er relevant at høre hvilke typer takstnedsættelser, som trafikskaberne og togoperatørerne i Danmark vurderer vil have den største effekt.

I rammeaftalen står der, at takstnedsættelsen skal have størst mulig effekt for passagererne. Samtidig skal takstnedsættelserne administreres inden for den eksisterende struktur og ansvarsdeling i den kollektive trafik. Trafikskaber og togoperatører får fuld kompensation for indtægtstab som følge af takstnedsættelserne.

Jeg vil derfor bede Fynbus om at levere et bidrag indeholdende en prioriteret liste over typer af takstnedsættelser, som vurderes at have størst mulig effekt for passagererne. For hvert type skal der også leveres et overslag over det forventede indtægtstab.

Den prioriterede liste bedes sendt til Transportministeriet senest onsdag den 11. april 2012.

Med venlig hilsen



Henrik Dam Kristensen

Transportminister  
Henrik Dam Kristensen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K



Direktion  
ch@fynbus.dk  
Telefon direkte: 6311 2201  
Journalnummer: 201203-6720  
11. april 2012

### Forslag til takstnedsættelser

FynBus hilser med glæde, at regeringen og forligspartierne omkring "Trafikmilliarden" ønsker at styrke den kollektive trafik med et løft på 1 mia. kroner årligt.

FynBus noterer, at halvdelen øremærkes forbedringer i den kollektive trafik generelt, og at den anden halvdel allokeres til nedsættelser af taksterne. FynBus har gjort nogle erfaringer med takstnedsættelser, som gerne deles med transportministeren og forligspartierne.

Fynbus' erfaring er, at passagerer er forskellige og reagerer forskelligt på prisændringer. Som en grov og meget forenklet model ses 3 forskellige segmenter:

1. Passagerer, som kun sjældent rejser med kollektiv trafik og som ikke har den store bevidsthed om den kollektive trafiks muligheder, kvalitet og prisstruktur. Denne gruppe vælger oftest at rejse på enkeltbilletter, som er den dyreste rejsehjemmel i den kollektive trafik. Denne gruppe er meget lidt følsom og påvirkelig i deres adfærd i forhold til takstreduktioner.
2. Passagerer, der rejser lejlighedsvis, men ikke er faste pendlere, vælger ofte produkter med rabat. FynBus indførte i august 2009 det "fynske rejsekort" – KVIKkortet – som giver både børn, voksne og i særdeleshed pensionister, rabat på rejser med FynBus. Rabatten er stigende ved øget brug af KVIKkortet<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> KVIKkortet er et elektronisk, efterbetalt kort, hvor der gives rabat ved øget anvendelse. KVIKkortet er tiltænkt personer, der lejlighedsvis anvender busnettet. Inden for en periode på knap 2 år er der flyttet mange kunder fra enkeltbilletter til KVIKkortet og antallet af udstedte KVIKkort har nu passeret 50.000 - svarende til, at hver 10. fynbo har modtaget et KVIKkort.

3. Kernen i FynBus' kundekreds er de faste pendlere. Denne gruppe omfatter personer, der dagligt skal rejse mellem hjem og arbejdsplads og uddannelsessøgende, som dagligt skal transporteres mellem skole/uddannelsesinstitution og hjemmet. Denne gruppe rummer såvel skolebørn, som uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne. Gruppen er mangfoldig og har adgang til periodekort på forskellige vilkår. Fælles for gruppen er, at prisen er en væsentlig parameter. Man har netop valgt at binde sig for en større aktuel indbetaling for at opnå en betydelig rabat på sine rejser.

FynBus' erfaring er, at anvendelsen af en takstnedsættelse i bestræbelsen på at øge passager-tallet ikke i sig selv har stor effekt. Vores erfaring er, at en takstnedsættelse har en markedsføringsmæssig værdi, hvis den indgår i en "samlet fortælling" om den kollektive trafiks positive muligheder og opbygning af et forbedret image. Samtidig er det vigtigt at holde et rimeligt og stabilt prisniveau og tilstræbe at undgå for store takststigninger på et senere tidspunkt.

FynBus har erfaringer med, at takstnedsættelser hurtigt kan flytte kunder fra én type rejsehjemmel til en anden, men at passager-tallet ikke øges betragteligt. FynBus har generelt reduceret taksterne på KVIKkortet. Prisreduktionen er særlig markant i en forsøgsordning i Odense, hvor Odense-borgerne kan køre "Odense rundt for en 10'er". Dette har flyttet nogle af de mest prisbevidste passagerer fra enkeltbilletter til KVIKkortet – og en del cyklister ind i bussen på regnvejrsdage. Det er dog stadig således, at et stort antal passagerer køber enkeltbilletter (17 %), mens KVIKkort-kunderne udgør 12 %.

### **Takstpolitik i 2012**

FynBus' takstpolitik blev i 2012 udmøntet i forbindelse med takstforhøjelsen på 3,1 % i januar måned.

FynBus reducerede taksten på KVIKkortet til 13,50 kroner (2 zoner), så rabatten i forhold til enkeltbilletten udgør 41 %. FynBus ønskede hermed, at tilgodese de faste kunder som lejlighedsvist anvender busnettet. KVIKkortet bidrog i 2011 med 20 mio. kroner eller 9 % af FynBus' indtægter. 12 % af passagererne anvendte i 2011 KVIKkortet som rejsehjemmel.

Taksten på periodekort blev hævet med 1,1 %. Rabatten i forhold til enkeltbilletten er herefter på 61 %. FynBus vurderer, at dette er et attraktivt og fornuftigt prisniveau for pendlergruppen. Taksten er konkurrencedygtig i forhold til den variable udgift ved alternativ benyttelse af egen bil. Periodekortindtægterne bidrog i 2011 med 90 mio. kroner eller 41 % af indtægterne. 47 % af passagererne anvendte i 2011 et periodekort som rejsehjemmel.

Herudover blev taksten for enkeltbilletter hævet til 23 kroner (2 zoner). Forhøjelsen var et led i en tilpasning til den dengang forventede takst for den landsdækkende enkeltbillet og er med til at finansiere takstnedsættelsen på KVIKkortet. 17 % af passagererne anvendte i 2011 enkeltbilletter som rejsehjemmel.

Oversigt over FynBus' takstrækker pr. januar 2012 er vedlagt i bilag 1.

### **FynBus' anbefaling til en prioriteret liste over typer af takstnedsættelser på nuværende produkter**

I fortsættelse af FynBus' takstpolitik og den forventede takstpolitik for Rejsekortet vil FynBus **anbefale** en yderligere takstreduktion for faste kunder.

En yderligere takstreduktion for KVIKkortet på mellem 18 % og 25 % vil for passagererne medføre en pris på mellem 11 og 10 kroner for 2 zoner og øge rabatten til mellem 52 % og 56 % i forhold til kontantbilletten. Samtidig vil periodekortsprisen stadig være mest attraktiv for pendlergruppen. Det indtægtstab, som i givet fald skal kompenseres, anslås til mellem 10 og 12 mio. kroner på årsbasis. I overslaget indgår, at KVIKkortet i forvejen udgør en stigende andel af FynBus' indtægter og at en yderligere prisreduktion vil øge andelen.

Forudsætningen for at fastholde periodekortbrugerne er, at de stadig opnår en større rabat ved brugen af periodekort. Man skal derfor være opmærksom på, at en nedsættelse alene på KVIKkortet vil indsnævre denne forskel. FynBus vil derfor foreslå en supplerende takstreduktion på periodekort på 10 %, såfremt prisforskellen mellem periodekort og KVIKkortet bliver for snæver. Det vil øge den gennemsnitlige rabat til enkeltbilletten fra 61 til 65 %. Kompensationen hertil anslås til 9 mio. kroner.

Takstrækkerne for KVIKkortet og periodekort ved de prioriterede takstreduktioner fremgår af bilag 2.

Med venlig hilsen



Torben Andersen

Bestyrelsesformand



Carsten Hyldborg Jensen

Direktør



## Bilag I: FynBus' takstrækker pr. januar 2012

Kontant- og SMS-billetter	
Zoner	Voksen
1	22,-
2	23,-
3	31,-
4	41,-
5	51,-
6	61,-
7	71,-
8	81,-
9	91,-
10	100,-

Periodekort	
Zoner	Voksen 30 dage
2	358,-
3	568,-
4	694,-
5	818,-
6	942,-
7	1.066,-
8	1.192,-
9	1.312,-
10	1.432,-
Partoutkort	1.732,-

KVIKkort voksen			
Zoner	1-20 ture*	21-40 ture*	Over 40 ture*
2	13,50,-	12,83,-	12,15,-
3	20,50,-	19,48,-	18,45,-
4	26,00,-	24,70,-	23,40,-
5	32,00,-	30,40,-	28,80,-
6	38,00,-	36,10,-	34,20,-
7	44,00,-	41,80,-	39,60,-
8	50,00,-	47,50,-	45,00,-
9	56,00,-	53,20,-	50,40,-
10	62,00,-	58,90,-	55,80,-

KVIKkort Odense 10 kr.: For borgere i Odense Kommune koster en 2-zoners rejse 10 kr. for voksne og 5 kr. for børn

\* Pris pr. tur.

## Bilag 2: Takstrækker for KVIK- og Periodekort, prioriterede takstreduktioner

KVIKkort voksen									
Zoner	Nuværende pris			Reduceret pris 18 %			Reduceret pris 25 %		
	1-20 ture*	21-40 ture*	Over 40 ture*	Niveau 1*	Niveau 2*	Niveau 3*	Niveau 1*	Niveau 2*	Niveau 3*
2	13,50,-	12,83,-	12,15,-	11,11,-	10,56,-	10,00,-	10,13,-	9,62,-	9,11,-
3	20,50,-	19,48,-	18,45,-	16,87,-	16,03,-	15,19,-	15,38,-	14,61,-	13,84,-
4	26,00,-	24,70,-	23,40,-	21,40,-	20,33,-	19,26,-	19,50,-	18,53,-	17,55,-
5	32,00,-	30,40,-	28,80,-	26,34,-	25,02,-	23,70,-	24,00,-	22,80,-	21,60,-
6	38,00,-	36,10,-	34,20,-	31,28,-	29,71,-	28,15,-	28,50,-	27,08,-	25,65,-
7	44,00,-	41,80,-	39,60,-	36,21,-	34,40,-	32,59,-	33,00,-	31,35,-	29,70,-
8	50,00,-	47,50,-	45,00,-	41,15,-	39,09,-	37,04,-	37,50,-	35,63,-	33,75,-
9	56,00,-	53,20,-	50,40,-	46,09,-	43,79,-	41,48,-	42,00,-	39,90,-	37,80,-
10	62,00,-	58,90,-	55,80,-	51,03,-	48,48,-	45,93,-	46,50,-	44,18,-	41,85,-

Periodekort			
Zoner	Pris pr. tur	30 dage	Ny pris
1			
2	8,52	358	7,67
3	13,52	568	12,17
4	16,52	694	14,87
5	19,48	818	17,53
6	22,43	942	20,19
7	25,38	1.066	22,84
8	28,38	1.192	25,54
9	31,24	1.312	28,11
10	34,10	1.432	30,69