

SAG TIL BESLUTNING:

2 - FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

Resumé:

Passagertallene på de regionale ruter har gennem de senere år fulgt den nationale tendens nedad. Samtidig er omkostningerne steget betragtelig som følge af inflationen og især stigende brændstofpriser. Derfor er det nødvendigt med en ny plan for den regionale bustrafik, der sigter mod lavere omkostninger og flere passagerer. Med denne sag sender bestyrelsen den samlede plan i høring frem mod 4. december. På bestyrelsesmødet i januar 2024 behandler bestyrelsen igen sagen med henblik på implementering 1. august 2024.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Den kollektive trafiksektor i 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 samme omfang som tidligere, og senest er der kommet yderligere udfordringer med voldsomt stigende omkostningsindeks.

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

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

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

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

Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem

FynBus har analyseret mulighederne for at løse både stigende omkostninger og faldende indtægter. Vurderingen ud fra egne erfaringer og valide erfaringer fra andre steder er, at den nødvendige løsning er at investere i serviceforbedringer på de ruter, der har størst passagerpotentiale og dermed indtægtpotentiale i forhold til omkostningerne.

Forslaget tager derfor udgangspunkt i en mere markedsfokuseret model, hvor der er fokus på at styrke busbetjeningen dér, hvor der er størst potentiale. Der hvor potentialet er mere begrænset, indskrænkes kørslen

til myldretiden for at tilgodese pendlere og uddannelsessøgende. Forslaget er udarbejdet med respekt for regionens principper for buskørsel.

FynBus har i 2023 haft møder med kommunerne på både administrativt og politisk niveau, hvor FynBus har præsenteret og drøftet et forslag til nyt regionalt bustrafiksystem med følgende overordnede struktur:

- Et strategisk hovednet, bestående af højfrekvente regionalruter, kaldet strategiske hovedruter, der sammen med togstrækningerne på Fyn skal være rygraden i den regionale trafik
- Et pendlernet, bestående af regionale ruter, kaldet pendlerruter, der som hovedopgave understøtter erhvervspendling og kørsel til uddannelsessteder på hverdage som udgangspunkt i tidsrummene kl. 6-9 og kl. 14-17
- Et uddannelsesnet, bestående af regionale ruter, kaldet uddannelsesruter, der er tilpasset ungdomsuddannelserne og deres ringetider med direkte betjening uden skift, og som alene køres på skoledage
- Flexbusruter, bestående af fleksible regionale ruter udført via flextrafiksystemet, der er tilpasset passagersvage strækninger af regional betydning, fx betjening af færgehavne.

Systemet er i høj grad afhængigt af kommunale plusturskørsler, hvor borgere i tyndt befolkede områder kan køres hen til de regionale busruter.

Løsningen sigter mod at skabe det mest fremtidssikrede regionale kollektive trafiknet ud fra de givne økonomiske rammer og de regionale principper for buskørsel.

Forslaget til det *strategisk hovednet* består af følgende ruter:

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

Ruterne i det strategiske hovednet er de ruter, der i det nuværende trafiksystem har højest selvfinansieringsgrad.

Udgangspunktet for det strategiske hovednet vil være minimum 30 minutters drift både hverdage og weekend med 15 minutters drift i myldretiden morgen og eftermiddag på hverdage. Dog vil ruterne 141 og 191 køre med lettere reduceret frekvens afstemt efter det reelle behov, men med et serviceniveau væsentligt over niveauet i dag.

Forslaget til *pendlernet* består af følgende ruter:

- 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 (Kerteminde-Nyborg)

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

På grund af et ekstra råderum på 3,2 mio. kr. har det været muligt at foreslå serviceudvidelser på udvalgte pendlerruter. I tabel 1 er en række mulige serviceudvidelser præsenteret. Udvidelserne markeret med grønt indgår i høringsoplægget.

Tabel 1: Mulige serviceudvidelser på pendlernet

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

Derudover er der set på muligheden for at afkorte rute 921, så den kun kører mellem Kerteminde og Ullerslev. Turen Ullerslev-Nyborg skal så betjenes af rute 195, hvilket betyder at passagerer mellem Kerteminde og Nyborg skal foretage et skifte i Ullerslev. Afkortningen vil kunne bidrage med en besparelse på 0,2 – 0,4 mio. kr. Afkortningen er ikke en del af høringsoplægget, men kan blive aktuel ved ugunstig udvikling af indtægter eller udgifter.

Høringsoplægget indeholder en reduktion fra 34 *uddannelsesruter* til 30. Reduktionen sker ved at henvise til parallelle ruter, hvilket betyder, at reduktionen ikke medfører væsentlige servicereduktioner.

Sammenfatning

Den samlede finansiering af budgetunderskuddet og det strategiske hovednet sker ved at reducere i omfanget af kørsel på øvrige regionale ruter.

Tabel 2 viser de overordnede årlige konsekvenser det fremtidige trafiksystem årligt vil få i forhold til i dag.

Tabel 2: Konsekvenser af fremtidigt regionalt trafiksystem i forhold til nuværende trafiksystem

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

Som det fremgår, medfører planen samlet set lidt færre køreplanstimer. Da kørselsudbuddet flyttes til ruter med større potentiale, forventes der samlet set flere passagerer.

Der er dog i budgetforudsætningerne indregnet et indsving på to år, da erfaringer viser, at nye kollektive trafiksystemer kræver en vis tilvænning.

Konsekvenserne for de enkelte ruter og kommuner fremgår af høringsmaterialet.

Idéerne bag det fremtidige regionale trafiknet har været præsenteret for de kommunale politiske udvalg. På disse møder har FynBus modtaget en række input, herunder forslag til prioritering af ruteforløb og byer, vigtigheden af retvisende rutebenævnelser, så de ikke opfattes som afgrænsende for kunderne og input til høringsproces.

Høringsproces

Da det fremtidige trafiksystem medfører væsentlige ændringer af den regionale buskørsel, sendes forslag til høring hos kommunerne, interessenter og offentligheden.

FynBus håndterer høringen i forhold til offentligheden. Kommunerne involverer selv relevante kommunale høringsparter.

Forslaget sendes i høring i tidsrummet 11. september 2023 til og med 4. december 2023.

Bestyrelsen forventes at godkende det fremtidige regionale trafiksystem i januar 2024 med implementering august 2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Sender udkast til fremtidigt regionalt trafiksystem i høring.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Høringsmateriale om fremtidigt regionalt rutenet