

FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

HØRINGSMATERIALE

29. august 2023

J.nr.: 202207-39018

JGH

BAGGRUND

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

Samlet betyder det et stort pres på økonomien, og flere 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 de regionalt finansierede ruter i de kommende år vil vokse til et uholdbart niveau

FynBus' bestyrelse har med baggrund i dette igangsat arbejdet med en samlet masterplan for kollektiv trafik med fokus på udviklingen af de regionale busruter frem til udgangen af 2026. Det fremgår af Region Syddanmarks Budgetaftale for 2023, at 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. Selv med en forventet P/L regulering på netto 6 mio. kr. i 2024, betyder det, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for mindst 12,5 mio. kr. årligt.

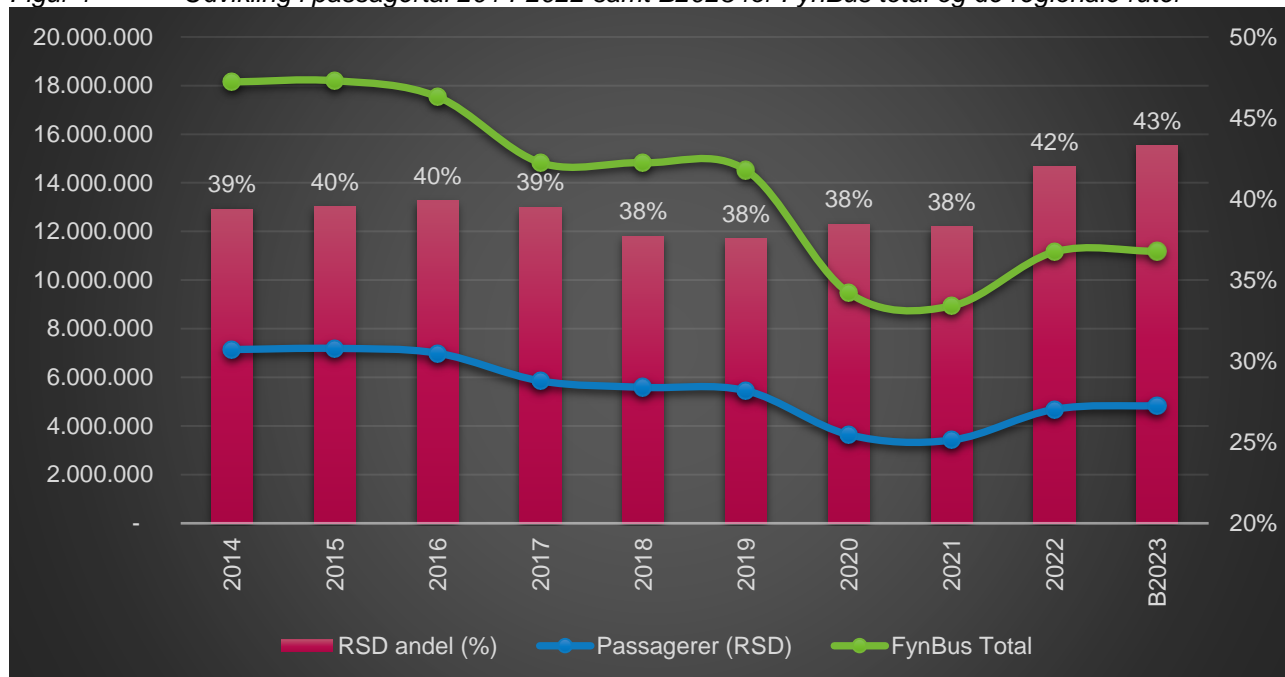
Dette notat beskriver forslag til et fremtidigt regionalt rutenet, der sikrer udvikling, men også tager hånd om den økonomiske udfordring. De afledte servicemæssige og økonomiske konsekvenser for kommunerne indgår i beskrivelsen.

UDVIKLING I PASSAGERER OG ØKONOMI PÅ DE REGIONALE BUSRUTER

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

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

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



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

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

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

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



Tabel 1 viser et samlet overblik over udmøntningen af rammen. Det følger af Region Syddanmarks budgetaftale for 2023, at budgetudligningssaldoen for den regionale 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
Reserveret til usikkerhed		3,5	4,5	4,5
Statstilskud - øget indekser - kun i 2023	-2,9	-	-	-
Øvrige omkostninger	39,3	37,8	37,8	37,8
Målrettet markedsføring		1,0	0,5	
Effekt af Masterplan		-6,0	-12,5	-12,5
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse			-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	131,5	137,0	137,0	137,0
Driftsresultat	-18,0	-10,3	9,3	13,8
Gæld	32,8	43,0	33,8	20,0

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

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

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

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

DE REGIONALE PRINCIPPER FOR BUSKØRSEL

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

De regionale principper for buskørsel beskriver blandt andet følgende:

- Regionale ruter må som udgangspunkt ikke køre parallelt med togbetjente strækninger. Regionale ruter kan dog supplere og øge frekvensen i togforbindelse, fx fra 2-times-frekvens til time-frekvens.
- Regionale ruter skal forbinde byer/mål af regional betydning (over 5.000 indbyggere eller største by i kommunen)
- Betjeningen af de definerede byer/mål skal som hovedregel ske til byens/målets centrale trafikterminal. Større arbejdspladser eller andre delmål med potentielt mange passagerer kan dog betjenes undervejs, men de regionale busser skal som udgangspunkt hurtigt frem til byens trafikterminal.

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

- At betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet.
- At betjeningen sker ud fra et princip om få stop – hurtigt frem.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommunale ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgang, 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), Sønder sø (3.291)
Nyborg	Nyborg (17.900)	
Odense	Odense (182.387)	
Svendborg	Svendborg (27.594)	

DET NUVÆRENDE REGIONALE RUTENET

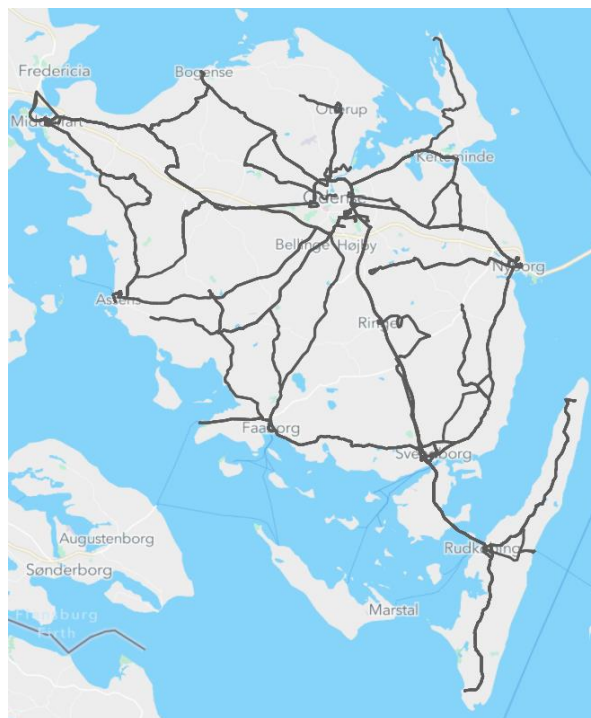
Det nuværende regionale rutenet, se figur 5a og 5b, er baseret på de oprindelige regionale principper for buskørsel fra 2010 og består af følgende rutetyper:

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

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

HVORDAN KOMMER DER FLERE KUNDER I DEN KOLLEKTIVE BUSKØRSEL?

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

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

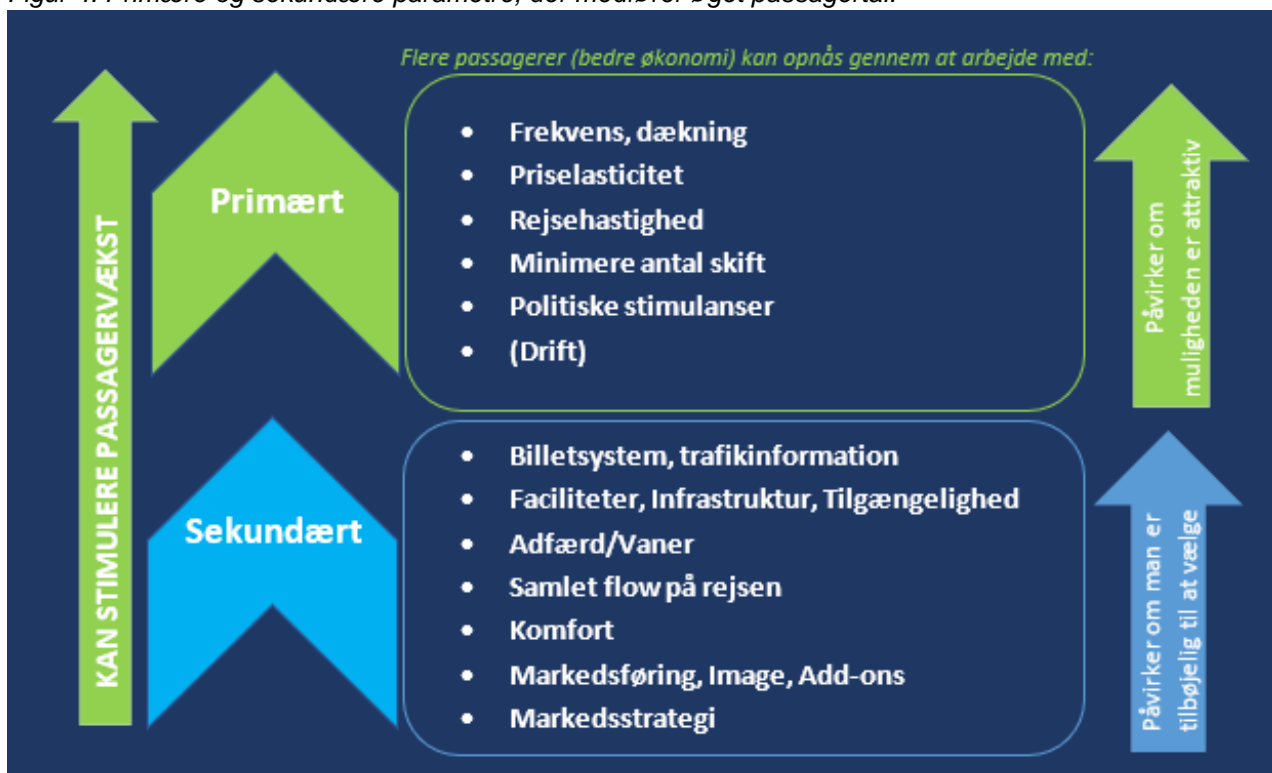
Det er især høj frekvens, høj rejsehastighed og minimering af antal skift, der har betydning for passagertallet. Prissætningen har også betydning, idet en prisenedsættelse medfører flere kunder. Både frekvensforøgelse og prisenedsættelse medfører umiddelbart meromkostninger.

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

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

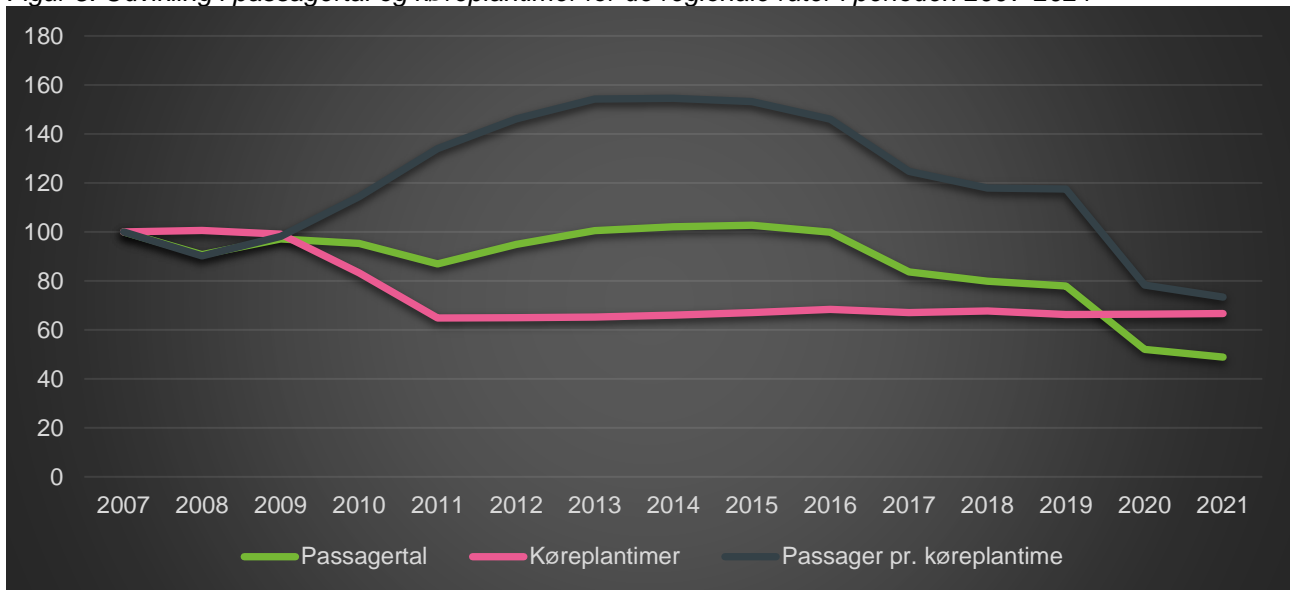
Forudsætningen for passagerforøgelse er tillige at der er en god og stabil drift.

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



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

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



DET FREMTIDIGE REGIONALE BUSSYSTEM

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

Fokus i mobilitetsplanen er at sikre udviklingen af et stærkt strategisk hovednet, gode fleksible 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 i FynBus' flextrafik-system

Strategisk hovednet

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

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

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

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

Tabel 4 Principper for strategisk hovednet

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

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

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

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

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

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

- Rute 140 udvides samlet med 56% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 141 udvides samlet med 55% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 151 udvides samlet med 16% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med flere ture i myldretiden på hverdage og markant flere ture weekend
- Rute 191 udvides samlet med 30% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 930 udvides samlet med 10% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med markant flere ture i myldretiden på hverdage og flere ture weekend

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

Pendlernet

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

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

Ruterne i pendlernet er følgende:

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

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

Tabel 5 viser forskellige relevante nøgletal for pendlerruterne.

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

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

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

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

Bilag 2a - 2f beskriver de enkelte pendlerruter.

Uddannelsesnet

Både de strategiske ruter og pendlerruterne varetager en del af transporten til og fra uddannelsessteder, men som supplement hertil kører der derudover i dag 34 uddannelsesruter i det regionale net, der er tilpasset

ungdomsuddannelsernes ringe- og mødetider. Typisk kører disse ruter med 1 afgang om morgenen og 2 afgang om eftermiddagen i hver retning.

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

I det foreslåede fremtidige regionale busnet vil 4 af de nuværende uddannelsesruter blive nedlagt, idet kørslen integreres i andre ruter i det fremtidige busnet. Nedlæggelsen vil således ikke have væsentlig betydning for 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 Odense-Otterup
 - o kører ikke længere fast sløjfe omkring Åkandevvej i Otterup
 - o kører ikke længere via Stige og Søhus i Odense på 4 ud af 58 udvalgte ture på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,8 mio. kr. netto årligt.
- Rute 151 Assens-Odense-Kerteminde
 - o Kører ikke længere køre over Dærup.
 - o Hovedvarianten vil betjene Glamsbjerg fra Landevejen, mens bi-varianten vil betjene den nordlige del af Glamsbjerg, Tommerup og Brylle direkte på hver 4. afgang
 - o kører ikke længere 1 enkelt morgenafgang via Rasmus Rask Skolen i Odense på hverdage
 - o kører ikke længere 3 afgang via Dyrup i Odense på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,7 mio. kr. netto årligt.
- Rute 191 Odense-Bogense
 - o kører ikke længere 2 tidlige morgenafgange på hverdage via Kirkendrup i Odense
 - o Samlet besparelse maksimalt 20.000 kr. netto årligt
- Rute 930 Nyborg-Svendborg-Rudkøbing/Faaborg
 - o Kører ikke længere 3 daglige afgang omkring Gudme på strækningen Svendborg-Nyborg
 - o Får generelt ændret ruteforløb i Rudkøbing med direkte betjening mellem busterminalen og den nye endestation ved Rudkøbing Færgehavn i hver retning. Betjener således ikke længere rådhuset direkte
 - o Samlet besparelse ca. 40.000 kr. netto årligt
- Rute 110
 - o kører ikke længere 1 enkelt daglig afgang på hverdage over Glamsbjerg
 - o Samlet besparelse maksimalt 10.000 kr. netto årligt

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

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

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

Overvejelser om Rutekategorier og rutenummerering

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

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

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

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

Strategiske hovedruter kunne kaldes

- Stamruter
- Hovedruter
- A-ruter

Pendlerruter kunne kaldes

- Pendlerruter
- B-ruter

Uddannelsesruter kunne kaldes

- Uddannelsesruter
- C-ruter

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

STRATEGISKE KNUDEPUNKTER

For at få sikre bedst mulig kollektiv mobilitet i hele FynBus' område, er det afgørende, at der sikres god opkobling til det strategiske hovednet, men også til 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	Stønder	Fane med navn	Køreplankarte	Skraldespænd	Belægning	Sne- og oprydning	Bænk	Cykel-parkering	Læskærm	Lys (evt. solceller)	Niveaufrihøj. mm.	Samkørselsplads & KP-skilt	Plustur	Realiti: Skærm, beacon...	Kommune-info	Parkering	Toilet-mulighed (evt. cafe)	Opladning	Taxi	Bycykel / Løbbehjul / ...	Indkøb / Snack	Vandpost / Cykelluft / ...	Planter	Lege- & Motionsredskaber	Pakkebox / Bogskab	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)													
Ministop	5	25	112	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)																			
Stønderstop	0	258	447	X	(X)	(X)	(X)																						

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene

Alle udstyrsangivelse er dog vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

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

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

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

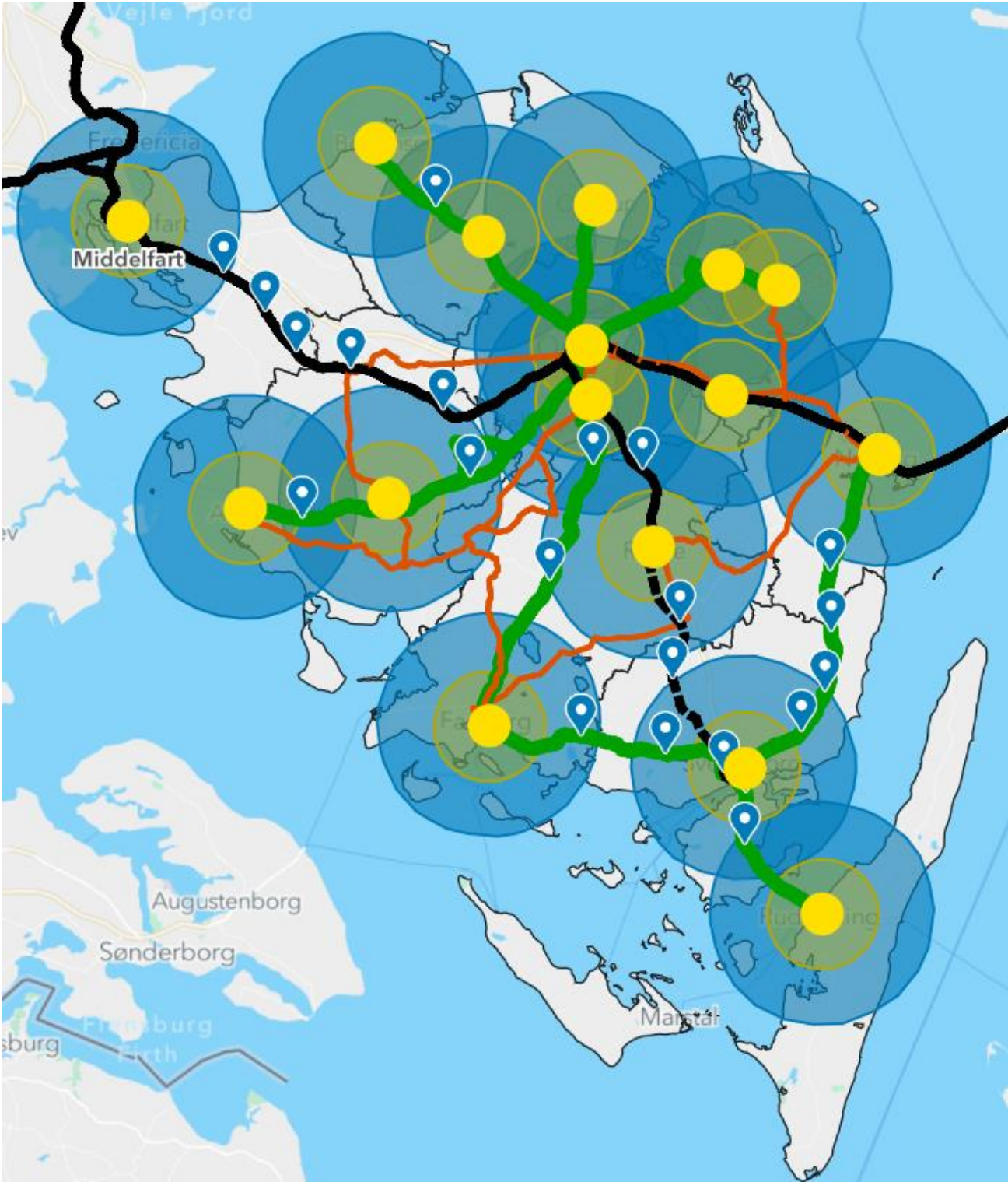
Nogle af stederne har eller er allerede tæt på at have de fornødne faciliteter. En endelig placering knudepunkterne udenfor tognettet skal aftales nærmere med kommunerne, der er vejmyndighed.

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

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

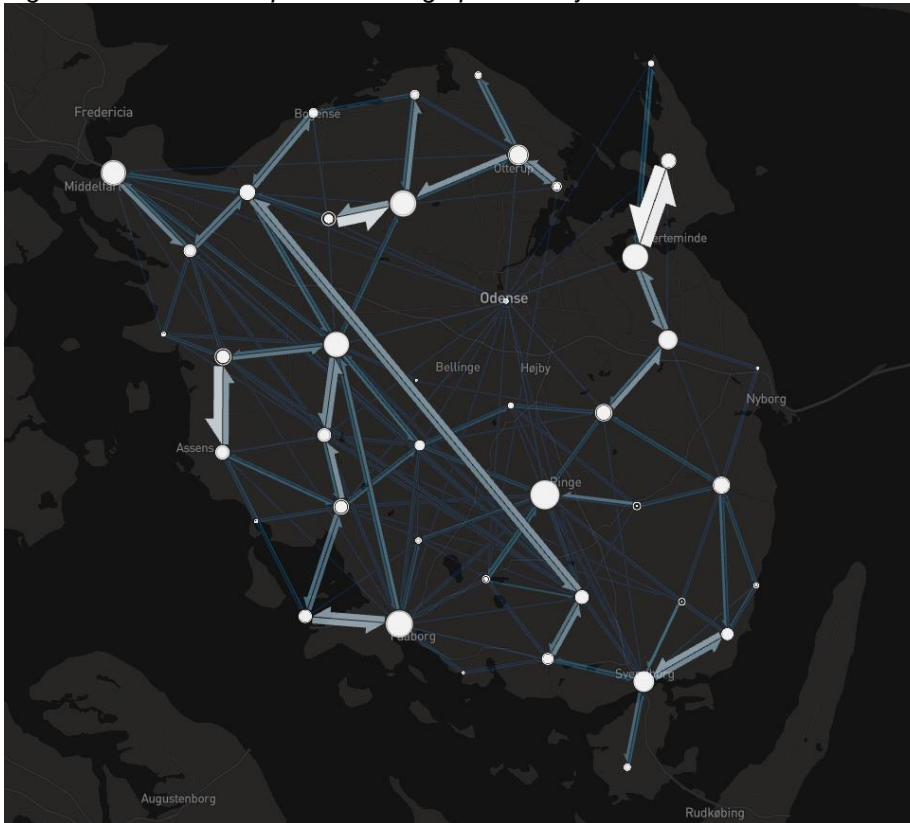
Med oplandsområder 10 km fra de strategiske knudepunkter dækkes 90% af befolkningen i FynBus' område. Med en oplandsradius på 5 km af de strategiske knudepunkter dækkes 67% af befolkningen i FynBus' område. Såfremt der indregnes tilsvarende oplandsområder for de supplerende plusturs stoppesteder, vil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

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



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

Figur 9 Flowmap over samtlige plustursrejser 2022



ØKONOMI OG FINANSIERING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Tabel 7 viser de effekter som forslaget medfører for de enkelte ruter i pendlernet, herunder 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 pendlernet, vurderes for ruter, der betjener Odense, at ca. 20% vil finde alternativ rute eller benytte en af de tilbageværende afgang på ruten. På ruter, der ikke betjener Odense, vurderes kun 10% at finde andre løsninger i bussystemet. Mange kunder på ruterne kører i Odense Kommune, hvor der i mange situationer vil være relativt gode alternativer til de nedlagte afgang. Af de resterende tidligere passagerer vurderes at 15% at gøre brug af de kommunale plustursordninger.

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

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

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

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

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

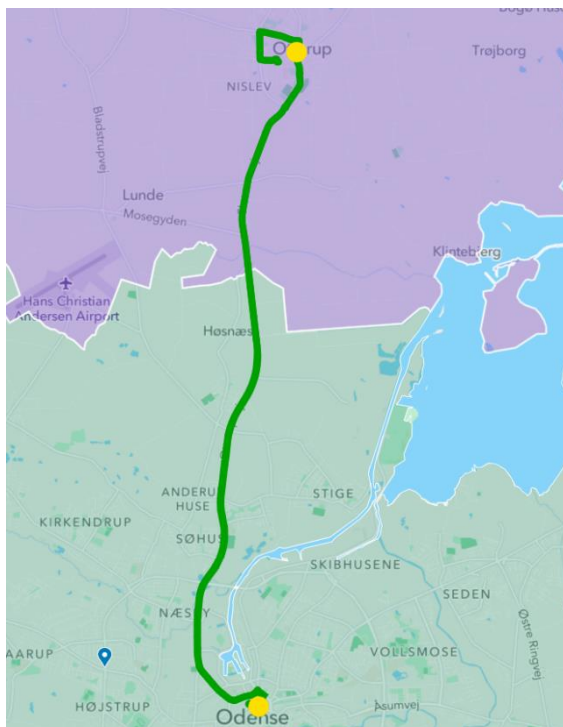
Tabel 8 viser fordelingen af de afledte plusture i de enkelte kommuner inklusive det nettoomkostningerne på kommuner. Det vil være kommunerne Nyborg, Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde, der rammes med ekstraomkostninger fra 0,3 til 0,8 mio. kr. årligt.

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

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

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

BILAG 1A STRATEGISK REGIONALRUTE 140 (ODENSE-OTTERUP)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 56%)

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

Bemærkninger til ruten

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

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

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

Fordeling passagertal (Odense 57%, Nordfyn 43%)

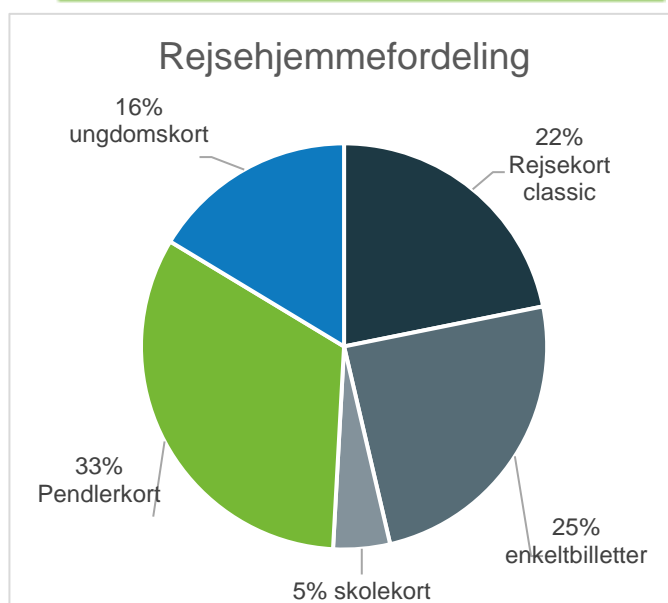
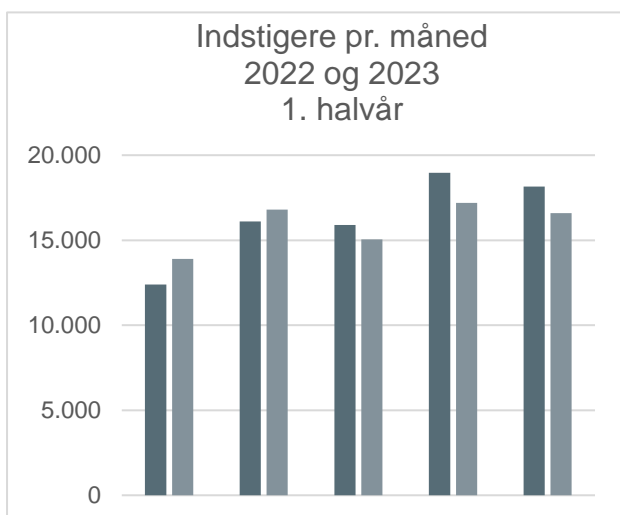
Fordeling køreplantimer (Odense 54%, Nordfyn 46%)

Forslag til strategiske knudepunkter

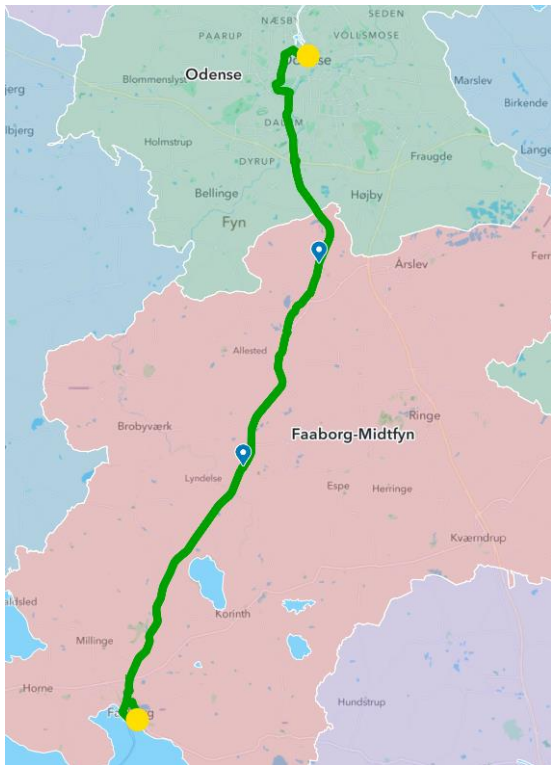
- Odense Banegårdcenter
- Otterup ved biblioteket

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

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



BILAG 1B STRATEGISK REGIONALRUTE 141 (ODENSE-FAABORG)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 55%)

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

Bemærkninger til ruten

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

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

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

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

Forslag til strategiske knudepunkter

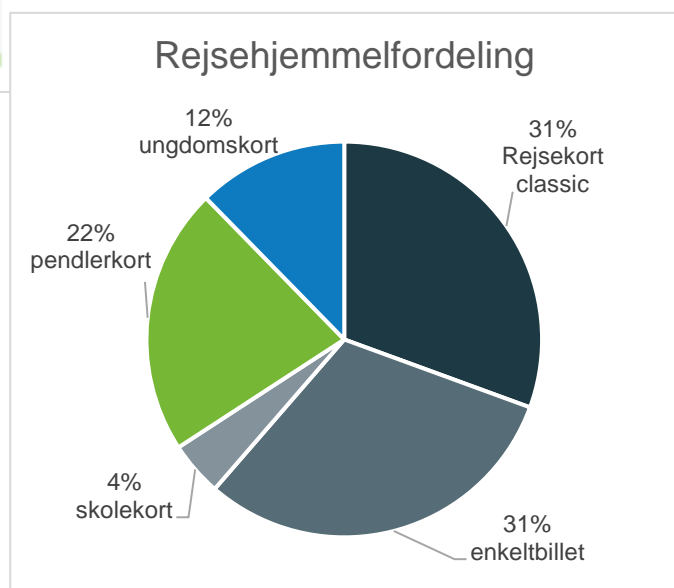
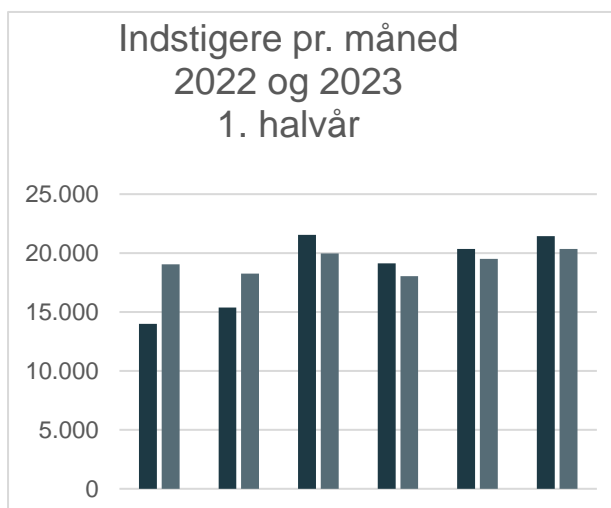
Odense Banegårdcenter
Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plusturs stoppesteder

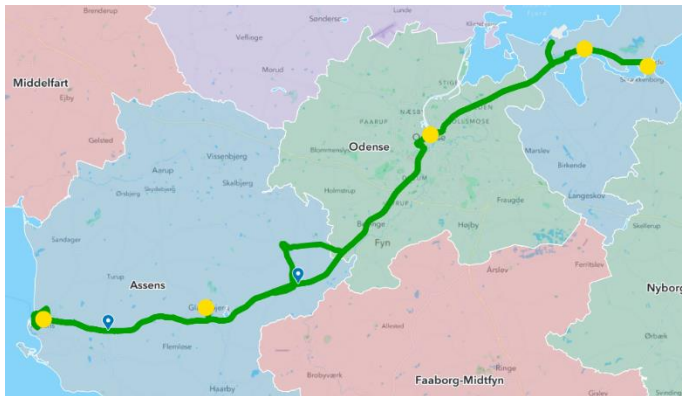
Nr. Lyndelse
Hillerslev ved Landevejen

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

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



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



Fordeling serviceændring (samlet øgning 16%)

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

Bemærkninger til ruten

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

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

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

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

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

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

Forslag til strategiske knudepunkter

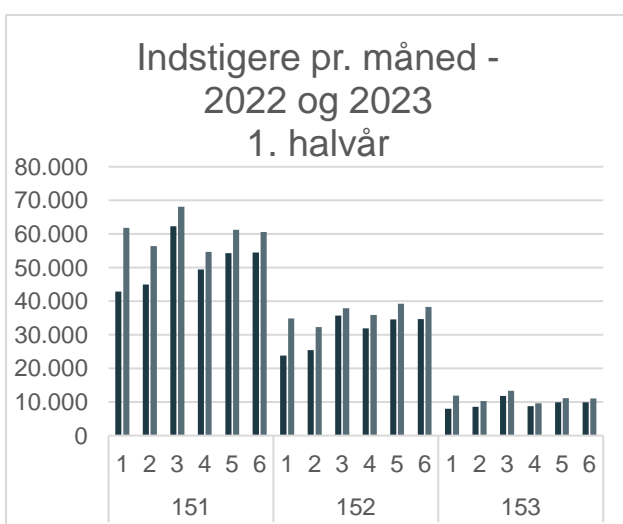
Odense Banegårdcenter Arena Assens
Kerteminde Rutebilstation Munkebo Rasteplads
Glamsbjerg ved landevejen

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

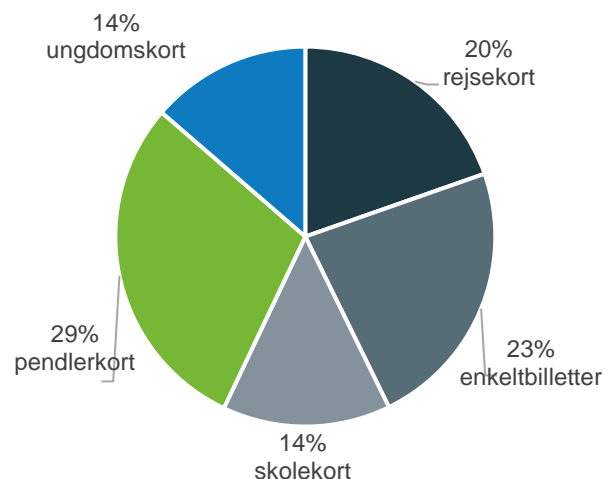
Gamtoftevej
Verninge

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

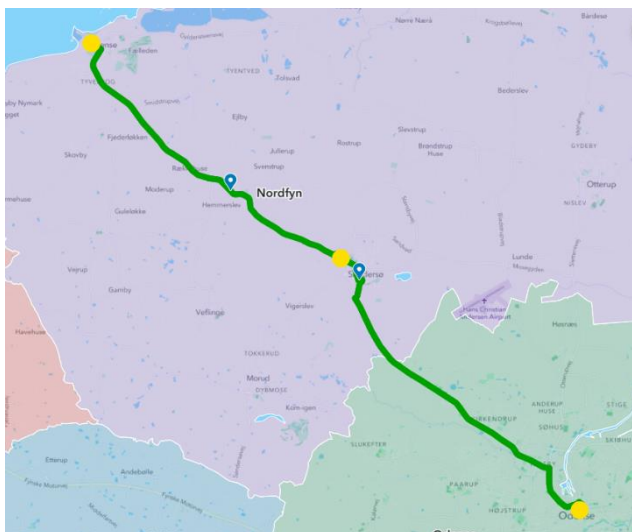
Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	315.000
Kerteminde Rutebilstation	94.000
Ansgar Kirke, Odense	30.500
Bycentret Munkebo	26.800
Kochsgade, Odense	20.400
Borgmester Andersensvej, Kerteminde	20.200



Rejsehjemmelfordeling



BILAG 1D STRATEGISK REGIONALRUTE 191 (BOGENSE-ODENSE)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 30%)

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

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring.

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

Fordeling passagertal (Odense 50%, Nordfyn 50%)

Fordeling køreplantimer (Odense 45%, Nordfyn 55%)

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

Forslag til strategiske knudepunkter

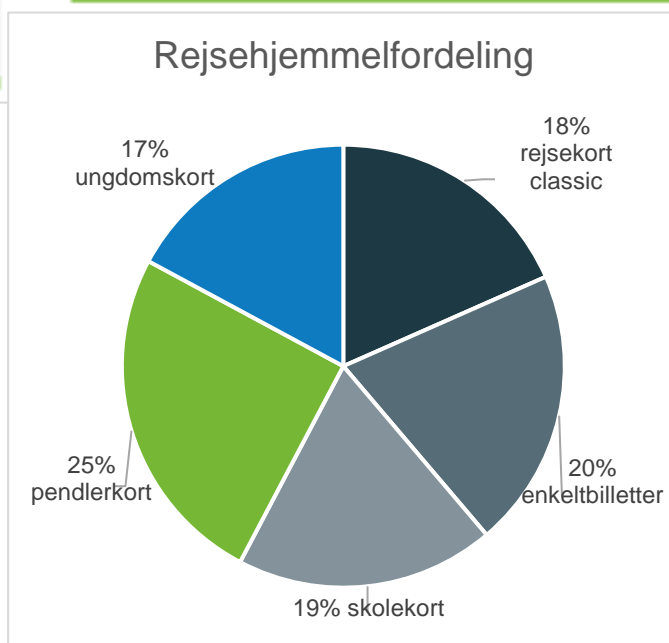
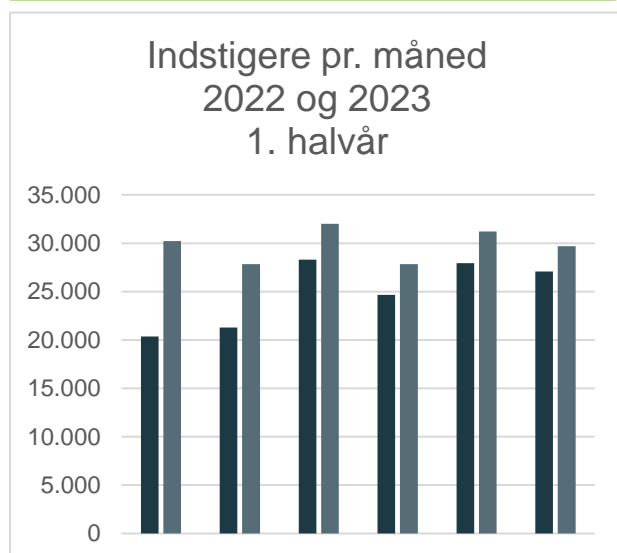
Odense Banegårdcenter Søndersø Bycenter
Bogense Rutebilstation

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

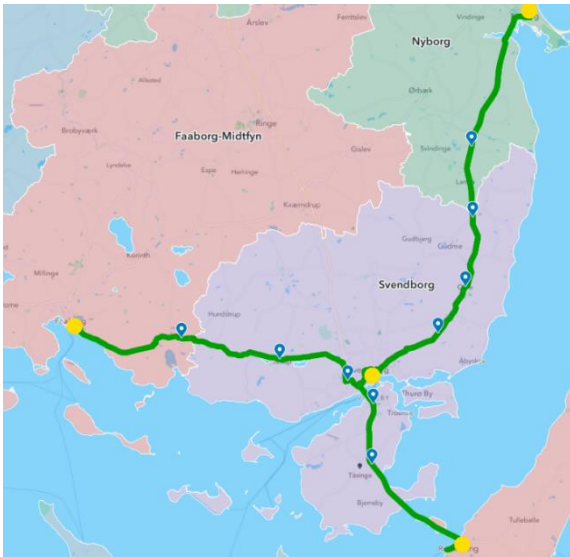
Særslev

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

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



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



Fordeling serviceændring (samlet øgning på 10%)

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

Bemærkninger til ruten

Rute 930-932 vil have stort set uændret ruteforløb.

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

I Rudkøbing køres direkte til færgelejet.

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

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 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

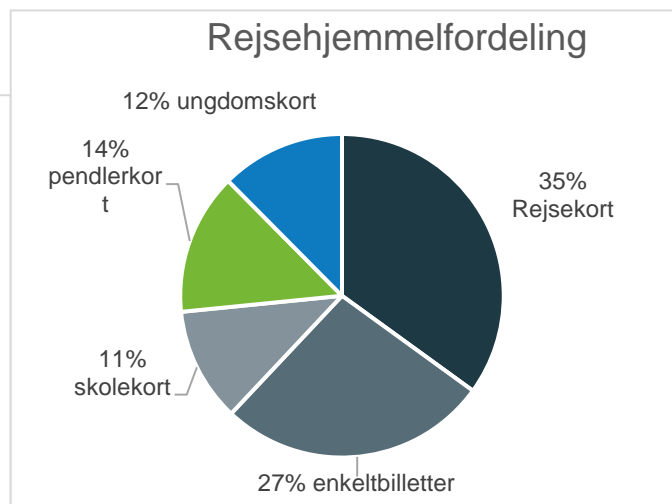
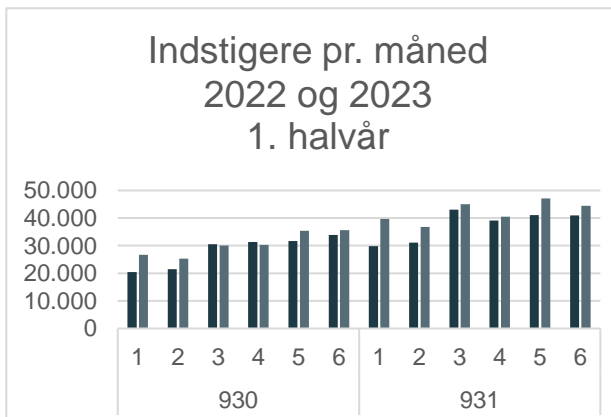
Nyborg Station
Svendborg Station
Faaborg Busterminal
Rudkøbing Færgehavn

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

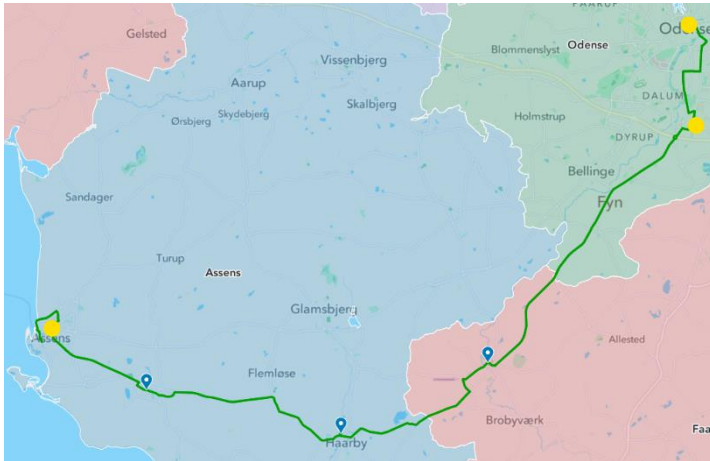
Hesselager Oure Ollerup
Øksendrup Skårup
Vindeby Lundby
Svendborg Vest Station Vester Aaby

Arlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	43.465	47.627
Driftsbusser	12	14
Bruttoudgift	32,6 mio. kr.	36,2 mio. kr.
Passagerer	957.400	1.208.400
Passagerindtægter	18.7 mio. kr.	23,6 mio. kr.
Nettoomkostninger	13,9 mio. kr.	12,6 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	57%	65%

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



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



Bemærkninger til ruten

Rute 110 vil have uændret ruteforløb.

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

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

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

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

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

Strategiske knudepunkter

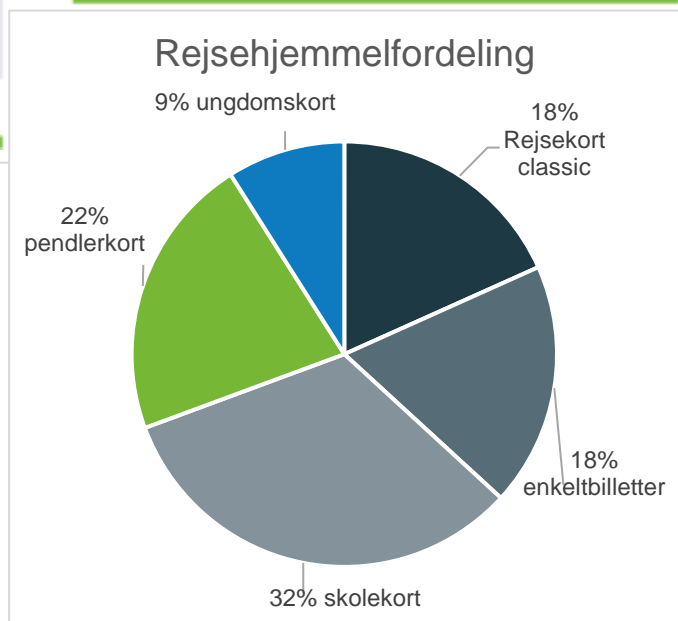
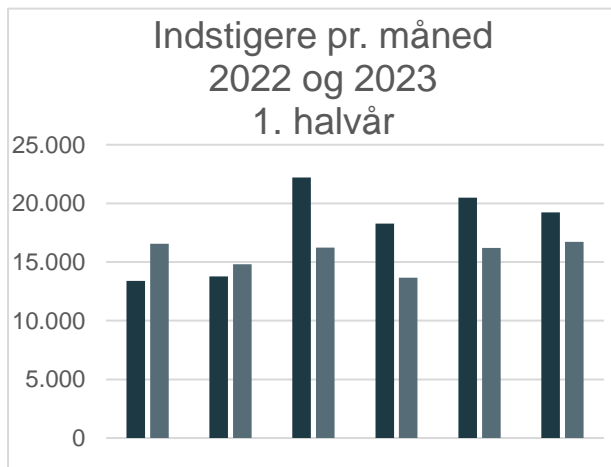
Assens Arena
Odense Banegårdcenter
Hjallese Station

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

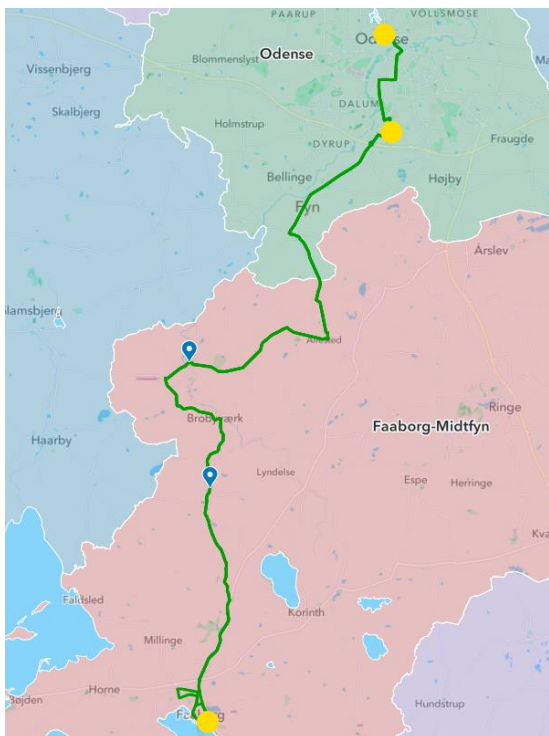
Ebberup
Haarby Rutebilstation
Nr. Broby

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

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



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



Bemærkninger til ruten

Rute 111 vil have uændret ruteforløb.

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

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

Fordeling passagertal (Odense 55%, Faaborg-Midtfyn 45%)
 Fordeling køreplantimer (Odense 42%, Faaborg-Midtfyn 58%)

Strategiske Knudepunkter

Odense Banegårdcenter

Hjallese St.

Faaborg Busterminal

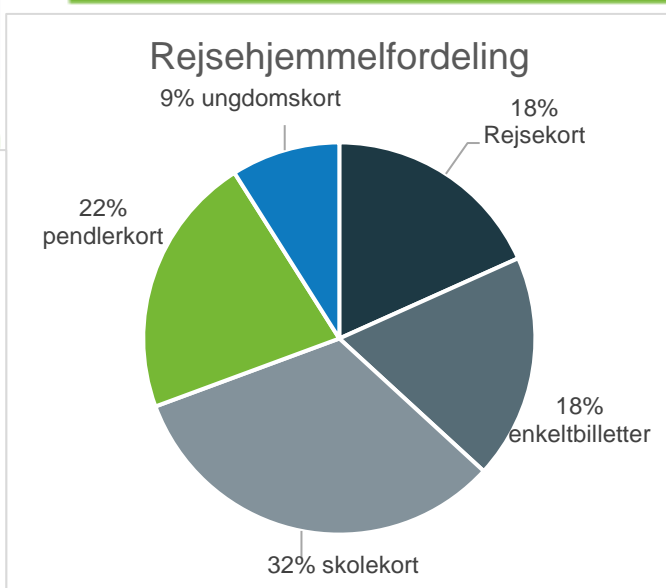
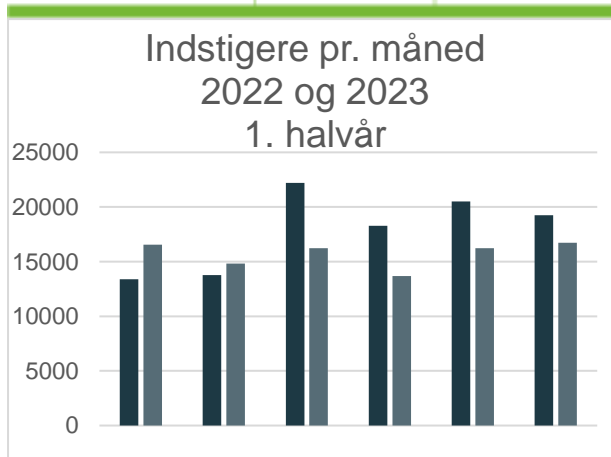
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Vester Hæsing

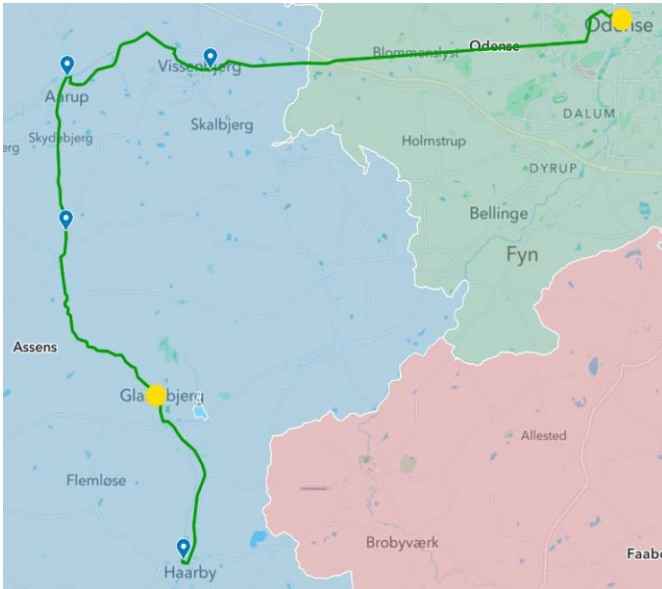
Nr. Broby

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

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



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



Bemærkninger til ruten

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

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

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

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

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

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

Strategiske knudepunkter

Glamsbjerg

Odense Banegårdcenter

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

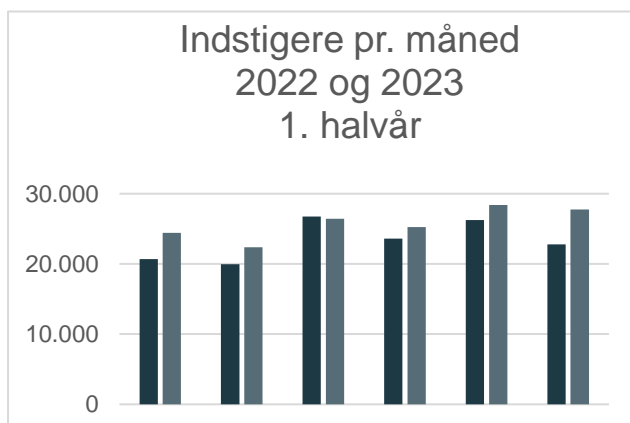
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Haarby Rutebilstation

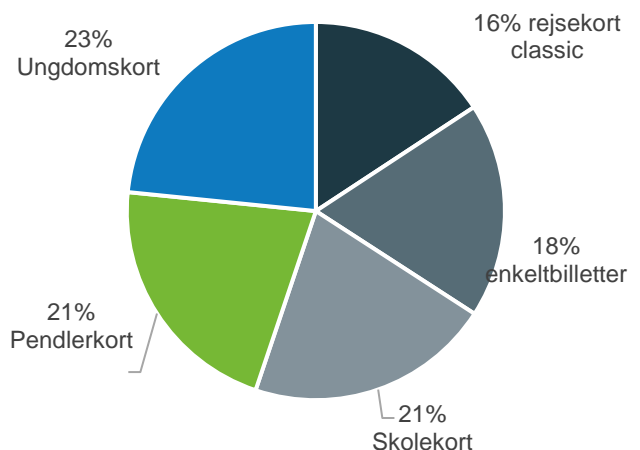
Vissenbjerg

Aarup St.

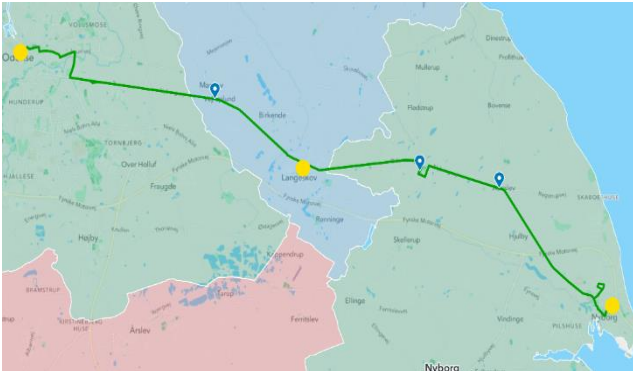
Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	62.100
Elmelundsvej, Odense	18.400
Hauges Plads, Odense	14.900
Stationen Aarup	12.200
Ejlskovsgade, Odense	10.200
Rutebilstationen Haarby	7.500



Rejsehjemmelfordeling



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



Bemærkninger til ruten

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

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

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

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

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

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

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Langeskov Station

Odense Banegårdcenter

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

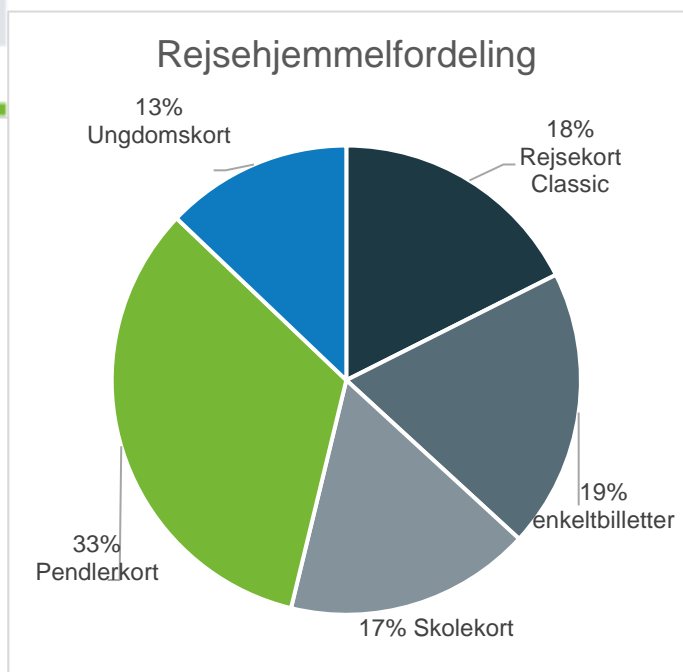
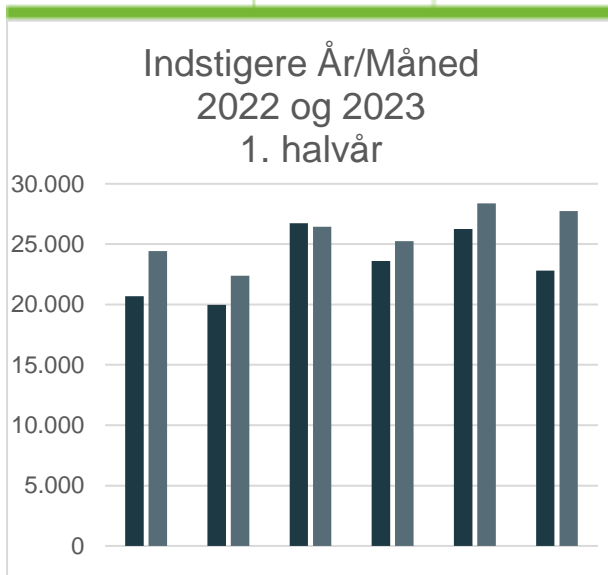
Aunslev

Ullerslev

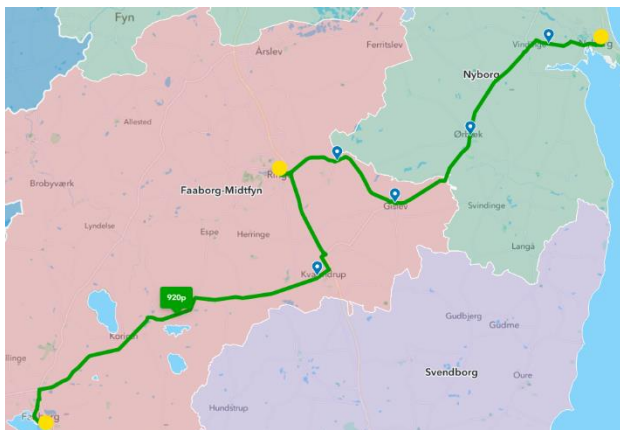
Marslev

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

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



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



Bemærkninger til ruten

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

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

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

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

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

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Ringe Station

Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Vindinge

Ørbæk

Gislev

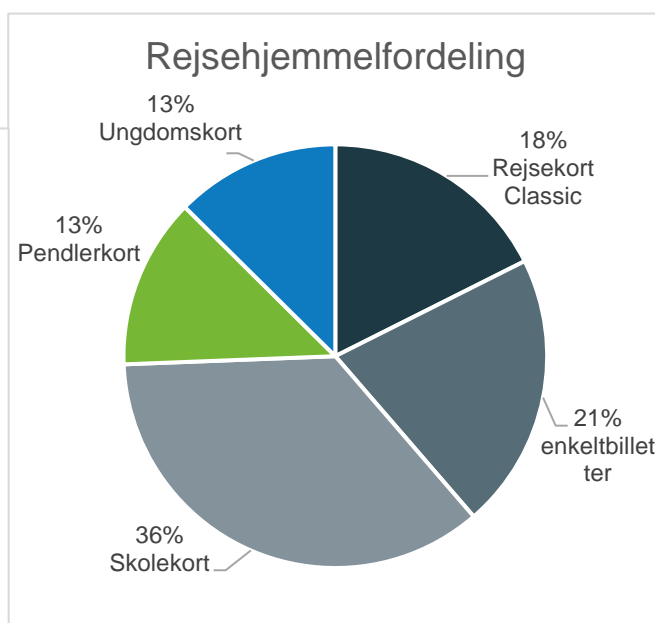
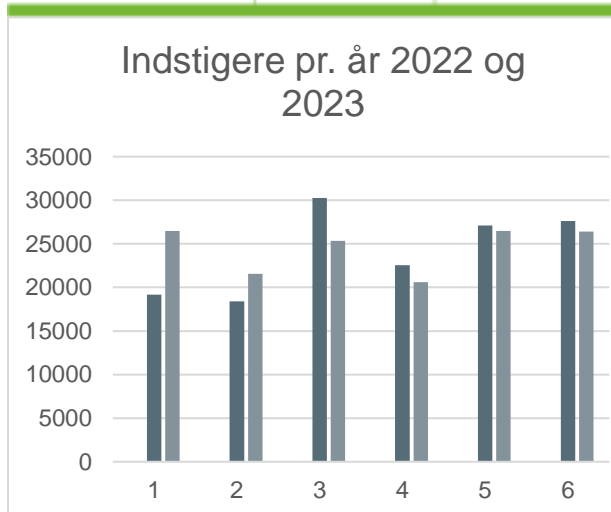
Ryslinge

Kværndrup

Korinth

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

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



BILAG 2F PENDLERRUTE 921 (KERTEMINDE-NYBORG)



Bemærkninger til ruten

Rute 921 vil have uændret ruteforløb.

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

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

Fordeling passagertal (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Fordeling køreplantimer (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Strategiske Knudepunkter

Kerteminde Rutebilstation

Nyborg Station

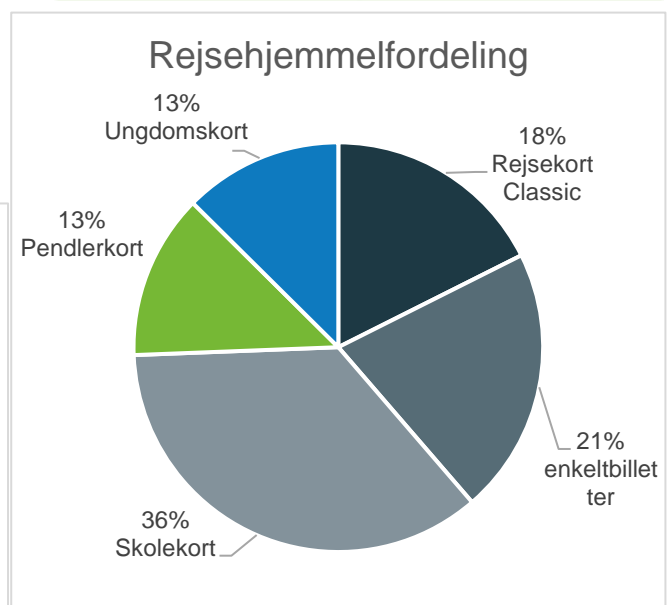
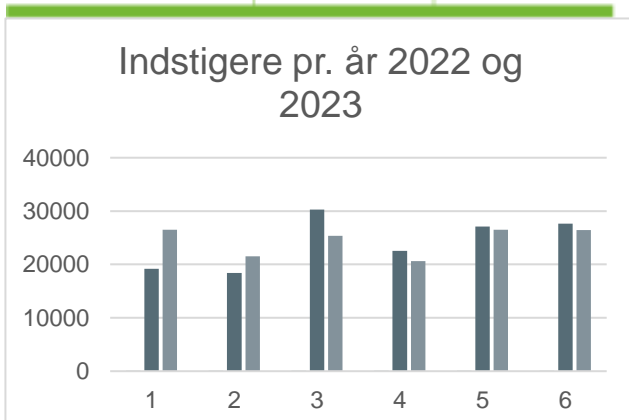
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Aunslev

Ullerslev

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

Største stoppesteder	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

Kørselsomfang udvidet med samlet 16%.

Flere afgange især hverdagsaftener og weekend.

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 17% på hverdage og 100 % i weekenden

Betjeningen af strækningen Assens–Turup–Ørsted nedlægges

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

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

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

Uddannelsesruter

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

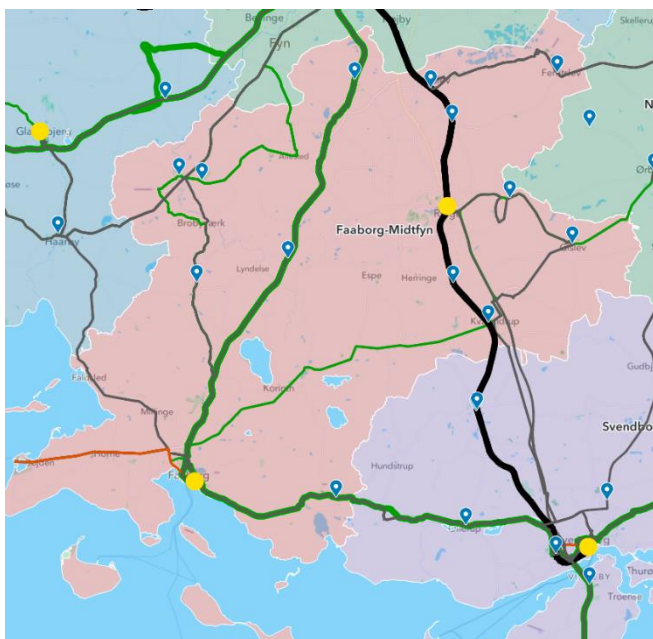
Økonomi

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

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

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

BILAG 5B KONSEKVENSER FOR FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



Strategiske rutenet

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

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

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

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

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

Pendlerruter

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

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

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

Betjeningen af strækningen Faaborg–Kværndrup-Ringe reduceres med 43% på hverdage og 100% i weekenden

Ryslinge vil alene blive betjent fra landevejen som på turene i weekenden i dag.

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

Uddannelsesruter

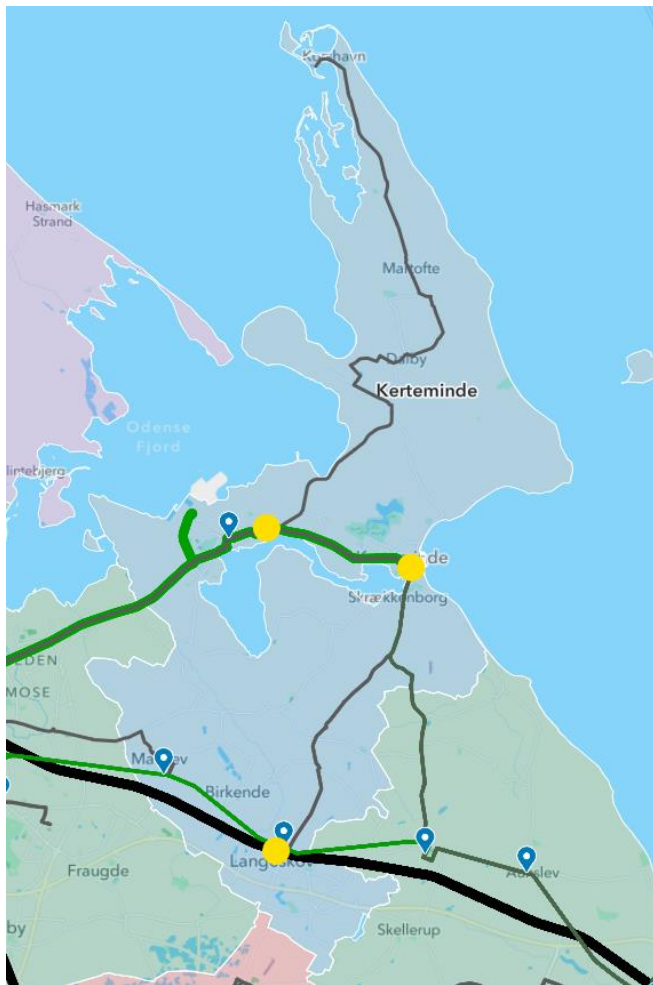
Ingen ændring

Økonomi

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

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

BILAG 5C KONSEKVENSER FOR KERTEMINDE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgangse især udenfor myldretid.

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

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

Pendlerruter

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

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

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

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

Uddannelsesruter

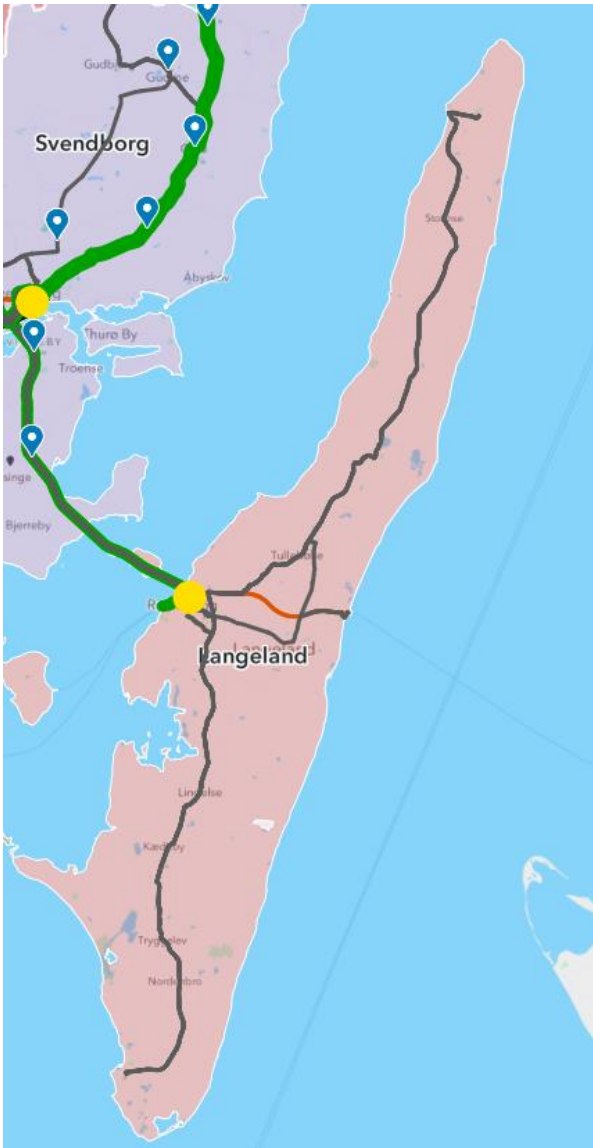
Ingen ændring

Økonomi

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

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

BILAG 5D KONSEKVENSER FOR LANGELAND KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

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

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

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

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

Pendlerruter

Ingen konsekvens, da Langeland Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

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

Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen konsekvenser, da Langeland Kommune ikke tilbyder plustur.

BILAG 5E KONSEKVENSER FOR MIDDELFART KOMMUNE



Strategiske rutenet

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

Pendlerruter

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

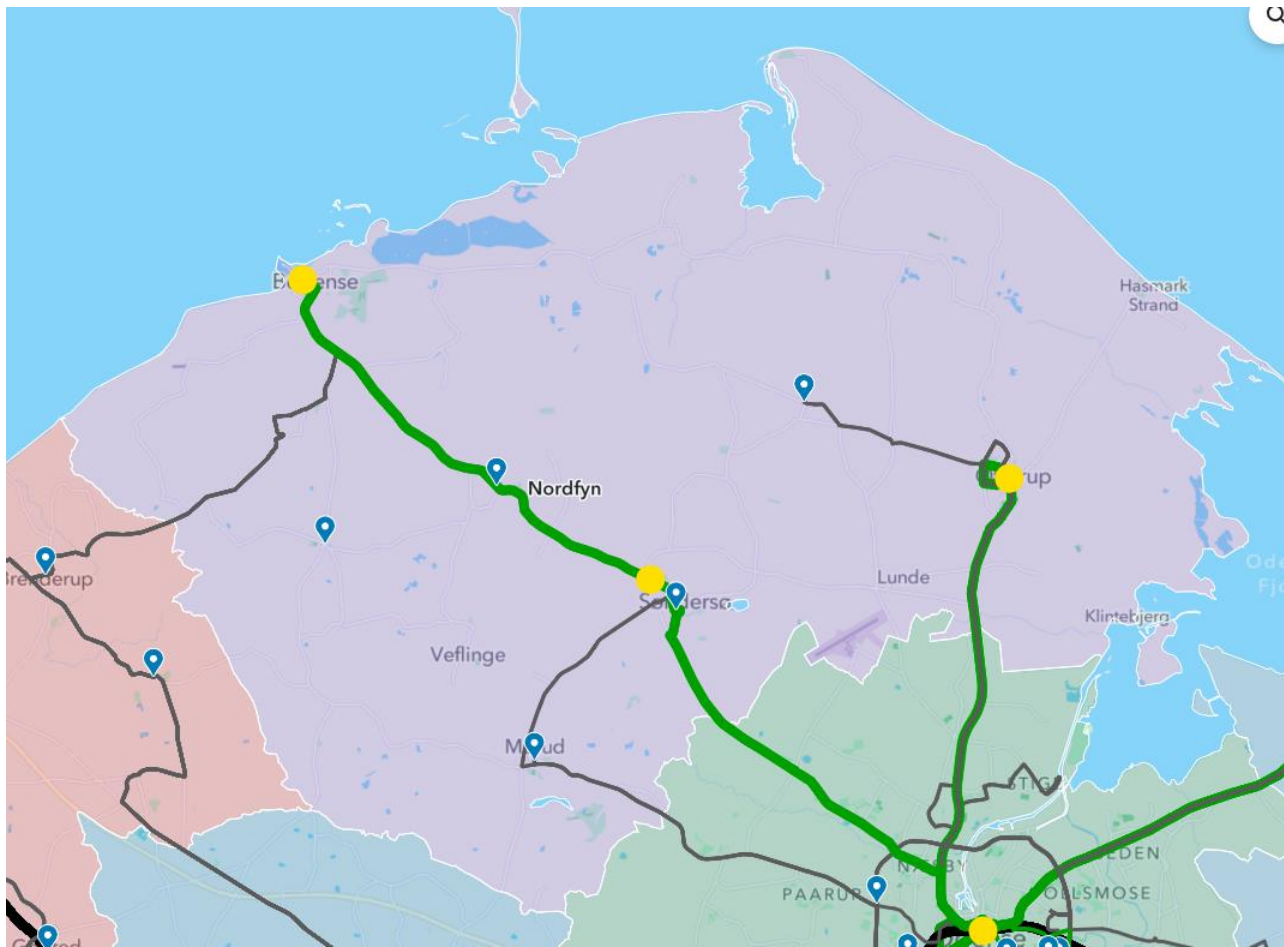
Uddannelsesruter

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

Økonomi

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

BILAG 5F KONSEKVENSER FOR NORDFYNS KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

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

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

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

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

Pendlerruter

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

Uddannelsesruter

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

Økonomi

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

BILAG 5G KONSEKVENSER FOR NYBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.
Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg – Svendborg - Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

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

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

Pendlerruter

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

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

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

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

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

Uddannelsesruter

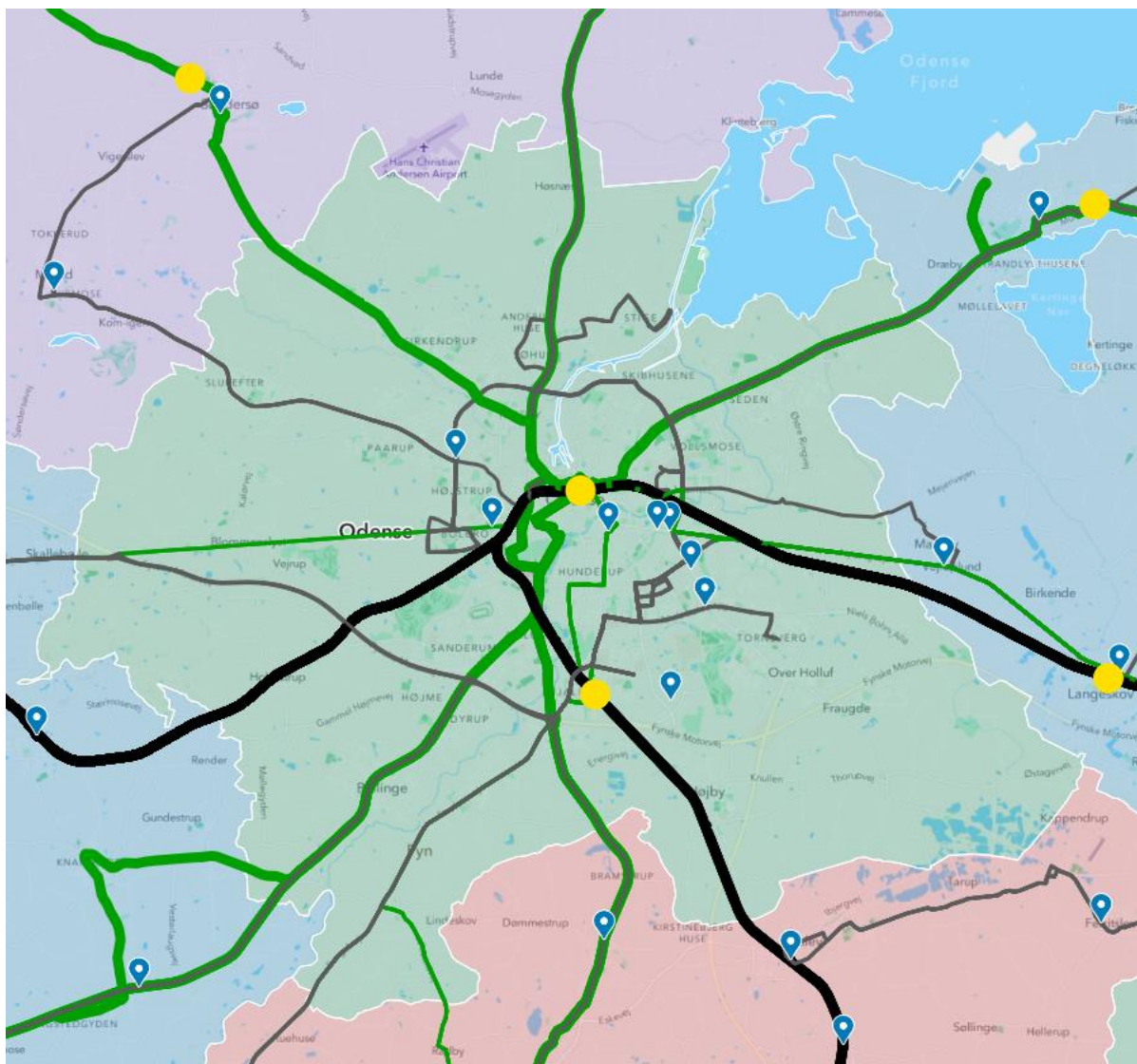
- Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930
- Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Økonomi

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

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

BILAG 5H KONSEKVENSER FOR ODENSE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

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

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

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

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

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

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

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

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

Pendlerruter

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

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

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

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

Uddannelsesruter

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

Økonomi

Umiddelbart ingen konsekvenser, da Odense Kommune ikke tilbyder plustur.

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

BILAG 51 KONSEKVENSER FOR SVENDBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

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

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

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

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

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

Pendlerruter

Ingen ændring, da Svendborg Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

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

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

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

Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen omkostninger som konsekvens af ændrede pendlerruter