

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSE

22. august 2019 kl. 16.00

J.nr.: 201908-26660

### Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark *AFBUD*  
Bo Libergren, Region Syddanmark  
Flemming Madsen, Svendborg  
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Jesper Hempler, Kerteminde  
Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Albert Pedersen, Nyborg  
Anders W. Berthelsen, Odense

### Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart  
Leif Rothe Rasmussen, Assens *AFBUD*

### Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen

## INDHOLD

Indhold .....	2
Sager til beslutning: .....	3
1. Revision af telekørselskonceptet.....	3
2. Handicapkørsel til andre trafikselskaber.....	10
3. Ændring af rejseregler vedr. elektriske kørestole.....	12
Sager til drøftelse:.....	16
Sager til orientering:.....	16
4. Meddelelser .....	17
5. Eventuelt.....	17

**SAGER TIL BESLUTNING:****1. REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET****Resumé:**

Bestyrelsen godkendte på mødet den 23. april 2019 et oplæg til revision af telekørsel (åben flextrafik) til høring hos kommunerne. FynBus har nu modtaget høringssvar fra de fleste kommuner og giver i sagsfremstillingen et overblik. På baggrund af høringssvarene indstilles, at der indføres to nye tilbud, Plustur og Flextur, pr. 1. januar 2020 i stedet for de nuværende tilbud Teletaxi og Telependler.

I indstillingen indgår også forslag til serviceniveau for Plustur og Flextur. De foreslåede serviceniveauer vil blive evalueret efter 12 måneders drift.

Endeligt indstilles det, at der afsættes 150.000 kr. til en informationskampagne om Flextur og Plustur.

**Sagsfremstilling:**Revisionsoplægget

Oplægget til revision af telekørsel indeholder forslag om indførelse af Plustur og Flextur, der erstatter ordningerne Teletaxi og Telependler, se oversigten i bilag 1.1:

Plustur er kollektiv transport, hvor kunden fra hjemadressen kan køres til/fra et knudepunkt (udvalgte stoppesteder) med åben flextrafik. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen og bestilles geovisiteret. Ved geovisitering forstås, at Rejseplanen, med udgangspunkt i fastsatte servicemål for rejsetid og afstand, tilbyder kunden en Plustur til nærmeste relevante knudepunkt, hvis kundens rejsetid bliver for lang uden Plusturen.

Plustur har fast pris på 25 kr., børn rejser til halv pris. Med et Pendlerkort og Ungdomskort betaler kunden ikke ekstra for en Plustur. DSB/Arriva-togbillet er gyldig i omstigningszonen, som det gælder for andre billetter i Takst Vest-samarbejdet.

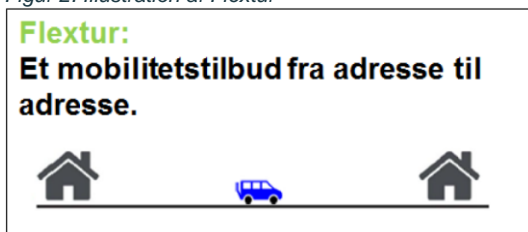
Figur 1: Illustration af Plustur



Flextur er et kollektivt mobilitetstilbud, hvor kunden kan køre fra adresse til adresse med åben flextrafik. Flextur kan bestilles som ikke-geovisiteret kørsel via telefon og app, dvs. at det ikke undersøges, om kunden kunne have valgt en bus, og som geovisiteret via Rejseplanen, dvs. Rejseplanen undersøger, om der er et bustilbud, der er tilstrækkeligt godt til, at kunden ikke skal tilbydes Flextur.

Flextur har tre prismetaller, som kommunen kan vælge imellem – alle beregnes som kilometerpris – medrejsende rejser til halv pris, og der gives selvbetjeningsrabat på ture under 6-8 km afhængigt af prismetaller.

Figur 2: Illustration af Flextur



### Hørings svar

Nedenfor gennemgås i hovedtræk hørings svar fra kommunerne – en samlet oversigt kan ses i bilag 1.2. De enkelte udsagn fra kommunerne er fremhævet nedenfor.

Følgende kommuner har indgivet svar: *Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart (endeligt svar medio oktober 2019), Nordfyns, Nyborg, Odense, Svendborg.*

Det bemærkes, at Middelfart Kommune endnu ikke har foretaget den for kommunen obligatoriske høring hos lokale råd, da kommunen ønsker flere oplysninger fra FynBus.

- *Tilfredshed med:*
  - o *Plustur og Flextur vil være et fint og udvidet mobilitetstilbud til kommunens borgere og besøgende (Middelfart Kommune)*
  - o *At konceptet er ens for Fyn, fælles fynsk løsning (Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Nordfyns Kommune)*
  - o *At konceptet minder om løsninger i resten af landet (Faaborg-Midtfyn Kommune)*
  - o *2 timers bestillingsfrist (Faaborg-Midtfyn Kommune)*
  - o *At der bliver indbygget økonomisk incitament til online bestilling (Faaborg-Midtfyn Kommune)*
  - o *At FynBus tilbyder løbende økonomisk status til kommunerne i forbindelse med implementeringen (Faaborg-Midtfyn Kommune, Assens Kommune)*
  - o *Det nye koncept giver gode muligheder for at opfylde det behov, kommunen har, og samtidig giver det flere håndtag til at regulere omkostningerne med (Assens Kommune, Nordfyns Kommune)*
  - o *Rabat til medrejsende på Flextur (Assens Kommune)*

*Kommentar FynBus:* Ingen

- *Knudepunkter:*
  - o *Usikkerhed om betydningen af knudepunkter/stoppesteder også i nabokommuner (Middelfart Kommune: "Udpeging af, hvor knudepunkter vil være relevant at have i nabokommunerne (...)". Faaborg-Midtfyn Kommune: "(...) placeringen af knudepunkter i alle kommuner kan få stor betydning for den enkelte kommunes økonomi")*

*Kommentar FynBus:* Den enkelte kommune medvirker til valg af knudepunkter i den pågældende kommune. Hvis en kommune har ønsker til knudepunkter i nabokommunen, indgår begge kommuner i en dialog med FynBus. Knudepunktsoversigten revideres efter behov i dialog med kommunerne.

- *Styring og påvirkning af efterspørgsel:*
  - o *Kommunen får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider (Svendborg Kommune)*
  - o *Ønske om ekstra eftermiddagsmodul fx kl. 13-16 Flextur og Plustur (Svendborg Kommune, Assens Kommune)*

*Kommentar FynBus:* Det er korrekt, at kommunens mulighed for geografisk styring af efterspørgsel bliver mindre uden teleområder. Med hensyn til tidsmoduler er der også tidsmoduler i forhold til Teletaxi. Kommunens muligheder for at styre efterspørgsel på Flextur kommer primært til at ligge i muligheden for at fastsætte kundens pris, hvilket efter FynBus' vurdering er et godt håndtag til at styre efterspørgslen på Flextur.

FynBus vil løbende foretage økonomisk opfølgning på brugen af Plustur og Flextur.

- *Mere information om geovisitering og serviceniveau (Middelfart Kommune: "Bestyrelsen for FynBus' fastlæggelse af afstand til stoppested, inden der tilbydes taxi som forbindelse til tog eller bus samt hvor lang ventetid der skal kunne tåles, inden der tilbydes transport (...)", Faaborg-Midtfyn Kommune: "(...) bestyrelsens beslutning for hvornår en Plustur vises i Rejseplanen, har væsentlig betydning for den enkelte kommunes økonomi.")*

*Kommentar FynBus:* FynBus' bestyrelse har i høringsoplægget alene truffet overordnet beslutning om prioritering, således at rene bus-/togrejser er 1. prioritet, Plustur (bus-/togrejse kombineret med telekørsel) er 2. prioritet, og Flextur (alene telekørsel fra dør til dør) er 3. prioritet. Den nærmere fastlæggelse af servicemål foretages af bestyrelsen.

FynBus har leveret et økonomisk estimat til hver kommune.

- *Kortere afstand til knudepunkter frygtes at blive dyrere for kommunen (Svendborg Kommune)*
- *FynBus' bestyrelse bør minimere meromkostninger for kommunen ved at have fokus på, at Plustur ikke er en taxa-ordning, således at ventetider og afstandskrav afspejler dette (Assens Kommune)*

*Kommentar FynBus:* FynBus har leveret et økonomisk estimat til hver kommune.

- *Ikke-visiterede skolebørn og ældre vil i højere grad kunne vælge Plustur og Flextur frem for ren buskørsel og dermed øge efterspørgslen og kommunens udgifter (Faaborg-Midtfyn Kommune, Svendborg Kommune, Assens Kommune: "Det er et problem, hvis en skoleelev kan bruge Plustur til at køre hen til en lokalrute i nærheden af skolen.")*

*Kommentar FynBus:* Flextur geovisiteres ikke, men der kan ikke bruges Pendlerkort. Da prisen for mobilitetstilbudet Flextur er højere end almindelig kollektiv transport, vurderes det ikke, at efterspørgslen fra fx skolebørn bliver markant forhøjet.

Plustur fremvises geovisiteret i Rejseplanen og vil derfor ikke træde i stedet for et brugbart bus-tilbud. Til Plustur kan anvendes Pendlerkort, men ikke fx skolekort. FynBus har leveret et økonomisk estimat på de nye ordninger til hver kommune (hvor 40 % af turene med Plustur betales med Pendlerkort, Ungdomskort eller DSB-billet) og vil i implementeringsperioden levere løbende økonomisk status til kommunerne.

- *Mulighed for geovisitering via telefon (Middelfart Kommune, Svendborg Kommune, Assens Kommune)*

*Kommentar FynBus:* Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen. Flextur skal som udgangspunkt ikke geovisiteres, da kunden altid har mulighed for, at bestille en flextur, uanset om der er en alternativ mulighed for kollektiv trafik. Dette skyldes, at flextur er et mobilitetstilbud, der er dyrere for kunden end en busrejse.

Der er i høringsmaterialet ikke lagt op til, at et ønske om en flextur ved telefonisk henvendelse kan afvises – hvis der indføres geovisitering via telefon, er det en væsentlig ændring af det koncept, der har været i høring.

- *Ønske om en forsøgsperiode (Middelfart Kommune)*

*Kommentar FynBus:* Flextur har eksisteret i flere år i andre trafikselskaber. Plusturs idéen har på Fyn fungeret som en del af telependler og teletaxi (ca. 30 % af kunderne). Som selvstændigt begreb lancerede Nordjyllands Trafikselskab officielt PlusTur i alle kommuner i januar 2018.

FynBus anbefaler derfor, at Plustur og Flextur indføres permanent med en løbende opfølgning på de parametre, der betyder noget for efterspørgslen: afstand til knudepunkt, samlet rejsetid og prisen.

- *Nyborg Kommune kan ikke anbefale konceptet, da der ses med stor bekymring på prisstigningen for kunder, der i dag anvender Pendlerkort (Nyborg Kommune: "(...) Da teletaxi blev indført, var det for at tilbyde offentlig transport der, hvor der ikke var kunder nok, til at holde en bus kørende. Nyborg Kommune ser derfor gerne, at der gives den enkelte kommune mulighed for fortsat at anvende periodekort ved kørsel med Flextur, idet Nyborg Kommune ser det som modstridende "at kunne tilbyde kunderne en høj grad af mobilitet" og så samtidig sætte priserne så højt, så ikke alle nuværende passagerer vil kunne anvende ordningen fremadrettet.")*

*Kommentar FynBus:* Pendlerkort kan anvendes til Plustur. FynBus har estimeret, at ca. 1/3 af alle Teletaxi-ture vil blive kørt som Plusture. Telependler-kunder kan anvende Plustur, da Telependler-kørsel i dag er kørsel til/fra et knudepunkt på samme måde, som det vil foregå med Plustur.

På rejser, hvor Plustur ikke er en mulighed, og der derfor skal bruges Flextur, vil kunden dog opleve en prisstigning, da Pendlerkort ikke kan anvendes til Flextur. Cirka 1/3 af alle Teletaxi-ture betales i dag med Pendlerkort – dvs. ca. 41.000 ture. FynBus' kundeundersøgelse viser, at der i aldersgruppen 70+ er ca. 10 %, der betaler deres Telekørsel med Pendlerkort, 82 % betaler kontant, og 8 % bestiller online – denne aldersgruppe rammes derfor i mindre grad end andre aldersgrupper.

Bestyrelsen kan indføre mulighed for brug af Pendlerkort til Flextur. Konsekvensen vil være, at kommunernes udgifter vil blive højere end i det oplæg, der har været i høring. Det vil derudover være tungere for FynBus at administrere, hvis kommunerne enkeltvis kan vælge, om Pendlerkort kan bruges til Flextur. Den samlede kundekommunikation omkring Flextur bliver mere kompliceret, hvis der er forskel fra kommune til kommune på, om Pendlerkort kan bruges til Flextur.

- *Assens Kommune ønsker, at det skal være muligt at tilbyde rabatter til pensionister og børn*

*Kommentar FynBus:* Bestyrelsen har på mødet den 23. april 2019 truffet beslutning i forhold til rabatter. Der blev for Flextur valgt selvbetjeningsrabat og rabat til medrejsende. På Plustur er der rabat til børn.

- *Der er bekymring i forhold til kommuneoverskridende rejser, hvis serviceniveauet (tid og takst) er forskelligt (Nyborg Kommune)*

*Kommentar FynBus:* Taksten for kommuneoverskridende rejser vil ifølge høringsoplægget altid være niveauet "høj takst", dvs. at serviceniveauet ikke er forskelligt fra kommune til kommune med hensyn til takst. Åbningstiden bliver besluttet af afrejsekommunen. Kunderne vil ved bestilling af udrejse blive opfordret til at undersøge returrejse-muligheder, således at hjemrejsemulighederne er kendt på forhånd.

- *Specielt de ældre borgere føler sig allerede i dag usikre på, hvordan teleordningerne fungerer, og det er derfor vigtigt, at der orienteres rigeligt omkring de nye tiltag. Opfordring til fortsat fokus på enkeltheden og gennemsigtigheden i ordningerne, så borgerne oplever en samlet løsning og en let tilgængelighed til både informationer og bestilling mv. (Nordfyns Kommune)*

*Kommentar FynBus:* FynBus har fokus på, at der skal informeres grundigt om de nye ordninger.

### Høringssvar fra lokale råd

Kommunerne har sendt høringsoplægget i høring hos lokale råd og har derefter behandlet høringsoplægget politisk. FynBus har forholdt sig til de høringssvar, der er kommet fra kommunerne. Enkelte kommuner har refereret eller videresendt høringssvar fra lokale råd og interessenter, og disse svar nævnes i overskrifter her (se evt. bilag 1.2):

- Positivt, hvis alle tidsmoduler åbnes
- Positivt med højere mobilitet fx med kommuneoverskridende kørsel
- Negativt, at Pendlerkort ikke kan bruges til Flextur
- Negativt, at prisen med Flextur bliver højere end med Teletaxi
- Negativt, at ikke-digitale borgere ikke kan få rabat
- Negativt, at Plustur ikke kan bestilles telefonisk
- Forvirrende, at konceptet for åben flextrafik ændres
- Grundig informationskampagne anbefales

### Indstilling vedrørende serviceniveau og geovisitering

Serviceniveauet har betydning for, hvordan og hvornår kunden bliver tilbudt en Plustur eller en Flextur.

Geovisitering betyder, at Rejseplanen vurderer rejsetilbuddet til kunden ud fra afstand mellem afgang- og ankomststed, afstanden til busstop og samlet rejsetid.

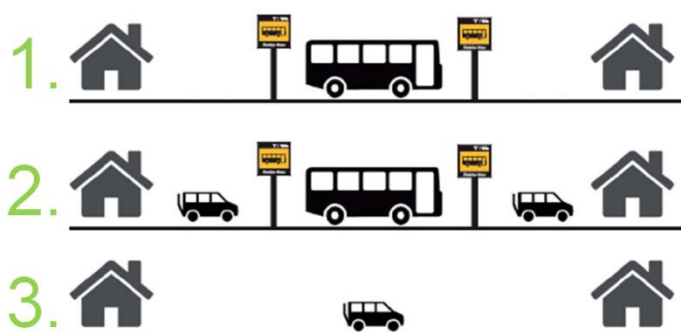
### Hvornår får en kunde tilbudt Plustur/Flextur?

*I Rejseplanen:*

I Rejseplanen vurderes først, om rejsen kan gennemføres alene med bus/tog. Hvis kunden bor tilstrækkeligt langt væk fra et stoppested, ud fra de fastlagte grænser, dvs. serviceniveauet, vil der blive tilbudt en Plustur.

Hvis den samlede rejsetid og rejsevej bliver for lang i en kombination af bus og Plustur, vil kunden blive tilbudt en Flextur:

Figur 3: Geovisitering i Rejseplanen - 1. Ren bus/tog, 2. Plustur, 3. Flextur



Følgende overordnede principper for geovisitering foreslås anvendt:

**Plustur:** Plustur skal altid bestilles via Rejseplanen i kombination med anden kollektiv trafik på valgte knudepunkter. Gå-afstanden måles i tid, 14 minutter, og svarer til ca. 1 km. Hvis der er mere end ca. 1 km til det relevante stoppested, tilbydes en Plustur.

**Flextur:** Flextur er i Rejseplanen et mobilitetstilbud, der skal vises som 3. prioritet. Rejsetiden for en Flextur i Rejseplanen beregnes som tiden for direkte kørsel tillagt tid til omvejskørsel/samkørsel samt en fastlagt tidsfaktor, der skal sikre, at Flextur vises som 3. prioritet (jf. figur 3). Målet er, at Flextur ikke skal vises, hvis

der indenfor ca. 30 minutter er en ren bus-/togforbindelse, som er højest ca. 30 % langsommere end Flexturen med omvejskørsel.

*I telefon og app/web:*

*Plustur:* Plustur kan ikke bestilles via telefon og app/web.

*Flextur:* Flextur kan bestilles via telefon og app/web og geovisiteres ikke. Der opnås selvbetjeningsrabat på ture under 6-8 km. afhængigt af prismodel ved at bestille Flexturen via app.

#### Hvad får kunden tilbudt?

På Plustur og Flextur er der samkørsel, og kunden skal derfor acceptere, at turen kan tage op til 100 % længere tid. Kunden skal samtidig acceptere, at start- og/eller sluttidspunkt for kørslen må afvige fra kundens ønske.

*Rejseplanen:* Det tilstræbes, at Plustur og Flextur vist i Rejseplanen i nogen grad er "worst case" i forhold til den endelige bestilling, som Planet, kørselsplanlægningssystemet, vil tilbyde kunden. Der tillades 100 % omvejskørsel, som det er i dag.

*Telefon:* Indstillingerne i Planet for Flextur bestilt via telefon ønskes i første omgang at være som indstillingerne for Teletaxi bestilt via telefon i dag. Der tillades op til 100 % omvejskørsel, som det er i dag.

*App og web:* Indstillingerne i Planet for Flextur bestilt via app/web ønskes i første omgang at være som indstillingerne for Teletaxi bestilt via app/web i dag. Indstillingerne er de samme som for Teletaxi bestilt via telefon.

FynBus vil efter 12 måneders drift vurdere, om der skal ændres i indstillingerne for Planet, Rejseplanen, telefon og/eller app/web. Det vil i så fald blive indstillet til bestyrelsen.

#### Kommunikation

Flextrafik er erfaringsmæssigt svært at forklare og kommunikere, og det vurderes, at det vil være nødvendigt med en større kommunikationsindsats i forhold til ændringen af konceptet. Det indstilles derfor, at bestyrelsen via markedsføringspuljen bevilger 150.000 kr. til kommunikationsmaterialer og annoncering i bl.a. lokalaviser og lokalradio.

#### Tidsplan

Bestyrelsen godkendte 23. april 2019 følgende tidsplan, der er sendt til kommunerne med høringsoplægget:

- |                    |  |
|--------------------|--|
| - Maj-juli         | Høring i kommuner  |
| - Maj-juli         | FynBus behandler hørings svar  |
| - 22. august       | FynBus bestyrelse træffer beslutning vedrørende revision af telekørselskoncept |
| - September        | Kommunerne træffer beslutning vedrørende åben flextrafik i kommunen            |
| - Oktober-december | FynBus implementerer ændringer   |
| - 1. januar 2020   | De nye ordninger træder i kraft  |



### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til de nye tilbud ”Plustur” og ”Flextur”, der erstatter Teletaxi og Telependler.
- godkender de skitserede indstillinger i forhold til serviceniveau og geovisitering:
  - Plustur og Flextur i Rejseplanen afspejler i nogen grad worst case-bestilling fra Planet
  - Mindste afstanden til nærmeste relevante stoppested for at få en Plustur er 14 minutter på Plustur i Rejseplanen, svarende til en gå-afstand på ca. 1 km.
  - Flextur vises ikke i Rejseplanen, hvis der indenfor ca. 30 minutter er en relevant bus-/togforbindelse, som er højest 30 % langsommere end Flextur med omvejskørsel
  - Kunden skal acceptere en omvejskørsel på op til 100 % ved både Plustur og Flextur.
- bevilger 150.000 kr. til informationsmaterialer og annoncering via markedsføringspuljen

### Vedtagelse:

*Godkendt, dog undersøges mulighed for flere valgfri moduler nærmere med henblik på forelæggelse for bestyrelsen den 18. september 2019.*

*Bilag vedrørende høringsvar fra Kerteminde og Nyborg kommuner medsendes mødereferatet.*

### Bilag:

- Bilag 1.1      Telekørselskoncept: Oversigt over nyt koncept for åben flextrafik  
Bilag 1.2      Telekørselskoncept: Høringsvar fra kommunerne

## 2. HANDICAPKØRSEL TIL ANDRE TRAFIKSELSKABER

### Resumé:

*I FynBus er udgangspunktet for handicapkørsel, at der ved landsdækkende rejser skal indgå tog som en del af rejsen. I Sydtrafik er det muligt for borgere, der er visiteret til handicapkørsel, at rejse med flextrafik (bil/liftbus) hele vejen til/fra Midtjylland og Fyn. Midttrafik har en lignende ordning. På baggrund af en konkret henvendelse beskrives ordningerne i Sydtrafik og Midttrafik, og det fremlægges til beslutning, om sagen skal sendes til kommunerne med henblik på vurdering af konsekvenser ved tilpasning af FynBus' ordning til Sydtrafiks ordning.*

### Sagsfremstilling:

Handicapkørsel er en kørselsordning, hvor kommunerne kan visitere svært bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede borgere over 18 år til en kørselsordning, der administreres af trafiksekskaberne. I FynBus' område kan borgeren få 104 årlige ture med handicapkørslen på Fyn, Langeland og Ærø. Derudover har borgeren mulighed for via FynBus at bestille kørsler til/fra Sjælland og Jylland – de såkaldte landsdækkende rejser.

Den landsdækkende handicapkørselsordning fungerer på nuværende tidspunkt således, at rejser fra/til FynBus' område til/fra Sjælland eller Jylland som hovedregel skal involvere tog. FynBus planlægger en samlet rejse, hvor borgeren bliver kørt til/fra en handicapvenlig togstation, hvor togets personale hjælper borgeren til/fra perronen og ind/ud af toget. Turen til/fra toget betaler borgeren på samme vis, som denne normalt betaler for handicapkørsel, og togbilletten betaler borgeren selv. Borgeren har mulighed for 24 landsdækkende enkeltture pr. år.

Såfremt borgeren er bosiddende i Middelfart Kommune, er der ved rejser til/fra Trekantsområdet dispenseret fra reglen om, at tog skal indgå i rejsen. Denne ordning blev godkendt af FynBus' bestyrelse i november 2014 som en forsøgsordning. Forsøgsordningen blev af bestyrelsen gjort permanent i maj 2017.

I Sydtrafiks område kan borgere, der er visiteret til handicapkørsel, rejse med flextrafik (bil/liftbus) hele vejen på rejser til/fra Midtjylland og Fyn, såfremt rejsen starter eller slutter i Syd- og Sønderjylland.

Midttrafik har en lignende ordning, hvor borgeren ved lange rejser over 100 km og rejser i en anden region kan foretage hele rejsen i taxa/liftvogn mod en merbetaling på 9 kr. pr. km ud over de første 100 km. Denne ordning er gældende for rejser i Jylland og på Fyn.

Foreningen Danske DøvBlinde og Dansk Blindesamfund har i foråret 2019 efterspurgt en lignende ordning for borgere bosiddende i FynBus' område, således at deres medlemmer fra Fyn kan blive kørt med flextrafik (bil/liftbus) hele vejen til Fuglsangcentret – Dansk Blindesamfunds hotel, mødested og konferencecenter i Fredericia.

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på vurdering af, om FynBus' ordning skal tilpasses Sydtrafiks ordning, herunder om sagen skal forelægges kommunerne til vurdering af eventuelle konsekvenser ved tilpasning til Sydtrafiks ordning for landsdækkende handicaprejser før endelig forelæggelse for bestyrelsen.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- sagen forelægges kommunerne til vurdering af eventuelle konsekvenser ved tilpasning til Sydtrafiks ordning for landsdækkende handicaprejser før endelig forelæggelse for bestyrelsen.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

### 3. ÆNDRING AF REJSEREGLER VEDR. ELEKTRISKE KØRESTOLE

#### Resumé:

Administrationen foreslår at justere rejsereglerne, således at medtagning af elektriske kørestole tillades med virkning fra 1. januar 2020. FynBus har i perioden marts-maj 2019 gennemført en test af de elektriske ramper i busserne ved hjælp af tre kørestolsbrugere med elektrisk kørestol. Forsøget, der er evalueret i samarbejde med kørestolsbrugere og entreprenørerne, viser, at der generelt ikke er problemer med medtagning af kørestole, men at der er behov for at få udfærdiget en detaljeret information om mulighederne og begrænsningerne herfor.

#### Sagsfremstilling:

Rejseregler vedrørende kørestole indgår i de landsdækkende rejseregler. Det enkelte trafiksselskab kan dog tilpasse reglerne i eget område under hensyntagen til de lokale forhold.

I forbindelse med nye kontrakter for bybusserne i Odense og de regionale ruter blev kørslen udbudt med krav om elektriske ramper i nye busser for at gøre det lettere for kørestolsbrugere, fysisk handicappede og andre kundegrupper at stige på og af bussen. På de regionale ruter er alle busser udstyret med elektriske ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense, der er i fast drift, er udstyret med elektriske ramper. De resterende busser er udstyret med manuelle ramper.

FynBus' uddannelsesruter er helt uden ramper, da det er højentré busser.

FynBus' erfaringer med ramperne har hidtil været meget begrænsede grundet lille efterspørgsel. En af årsagerne er formodentligt, at FynBus af sikkerhedsmæssige årsager hidtil ikke har tilladt elektriske kørestole i busserne på grund af vægtbegrænsningen på ramperne.

De øvrige trafiksselskaber tillader elektriske kørestole, men dog med begrænsninger i forhold til vægt og bustyper, og alle steder er der krav om brug af fastspændingssele. Der er ligeledes krav om, at kørestolsbrugeren skal være selvhjulpne eller medtage ledsager. De øvrige trafiksselskaber har ikke busser med elektriske ramper.

FynBus har derfor, i samarbejde med en gruppe kørestolsbrugere og det lokale handicapråd, testet ramperne i busserne i praksis. Der blev i testperioden dispenseret i forhold til rejseregler, således at elektriske kørestole kunne indgå i forsøget. Testen blev foretaget af tre kørestolsbrugere, der har benyttet busserne i en periode på tre måneder fra marts til maj 2019.

Evalueringsrapporten, der er udarbejdet i samarbejde med testpersonerne og entreprenørerne, er vedlagt som bilag 3.1. Rapporten beskriver de oplevelser og problemstillinger, som testpersonerne erfarede.

#### Resultater

De væsentligste punkter, hvor testpersonerne synes, det fungerer godt:

- a. Generelt gode stoppestedforhold  
Ved stoppesteder med kantsten fungerer ramperne rigtig godt. Testdeltagerne var positivt overraskede over, hvor nemt det er at komme både på og af bussen.
- b. Hjælpsomme og forstående kunder og chauffører  
Det var helt nyt for testpersonerne at skulle benytte ramperne og pladsen i busserne, men de mødte generelt mange hjælpsomme og forstående medpassagerer.

De væsentligste punkter, hvor testpersonerne synes, det kunne fungere bedre:

- c. Uddannelse af chaufførerne  
På trods af inddragelse af entreprenøren fra projektets start samt information på chaufførportalen "Vores FynBus", oplevede testpersonernes på deres første ture, at mange chauffører ikke vidste, hvordan de skulle betjene den elektriske rampe.
- d. Sænkning af bus ved stoppesteder uden kantsten  
Ved stoppesteder uden kantsten bliver hældningen på rampen meget stejl. Det er her vigtigt, at chaufføren husker at sænke bussen, inden rampen slås ud, da det ellers også vil have indvirkning på rampens hældning.

For de chauffører, der har haft testpersonerne med i bussen, er tilbagemeldingerne følgende:

- e. Generelt få problemer med ramperne  
I forhold til de elektriske ramper oplever chaufførerne 2 ud af 3 gange ingen problemer. 1 ud af 3 gange oplever chaufførerne problemer med betjening af ramperne eller egentlig defekt. Entreprenørerne har ved kontrol af samtlige ramper kun i ét tilfælde konstateret teknisk fejl. På knap 30 % af turene med manuelle ramper opleves problemer med snavs og skidt, der gør ramperne svære at håndtere.
- f. Elektriske kørestole er ikke mere udfordrende end manuelle kørestole  
Chaufførerne vurderer generelt, at der ikke har været større udfordringer med elektriske kørestole fremfor manuelle kørestole.
- g. Brug af ramper har begrænset effekt på køretiden  
På turene, hvor der er medtaget kørestol, vurderes det i over 80 % af tilfældene ikke at have haft eller kun at have haft lille betydning for køreplanen. Knap 20 % mener, at brugen af ramperne har haft markant betydning for køreplanen, herunder situationer, hvor chaufføren ikke kunne betjene rampen.
- h. Chaufførerne har kun delvist følt sig godt instrueret i brugen af de elektroniske ramper  
Kun ca. 50 % af chaufførerne har følt sig tilstrækkelig godt instrueret i brugen af de elektriske ramper. 20 % af chaufførerne føler sig ikke godt instrueret, mens ca. 30 % kun føler sig delvist godt instrueret og nævner blandt andet, at man har fået instruktionen, men at det er længe siden.

#### Konklusioner og anbefalinger

Den overordnede konklusion på forsøgsperioden er, at der ikke længere er begrundelse for at fastholde rejsereglernes bestemmelser om, at der ikke kan medtages elektriske kørestole i busserne. Der er ikke større udfordringer med de elektriske kørestole i forhold til fx de manuelle kørestole. I visse situationer er det nemmere og hurtigere at få en elektrisk kørestol ind i og ud af bussen.

Første anbefaling er derfor:

1. Ændring af rejsereglerne, så elektriske kørestole også kan bruge busserne  
Denne ændring kræver vedtagelse i FynBus' bestyrelse.

Herefter er der en række forhold, der skal tages stilling til:

2. Afklaring af vægtgrænse og ansvarsfordeling  
Det anbefales, at vægtgrænsen på kørestol og bruger tilsammen skal svare til, hvad svageste rampe er dimensioneret til. Aktuelt er det maksimalt 250 kg for de manuelle ramper. Det er kundens eget ansvar, at denne grænse overholdes.
3. Afklaring af krav til fastspænding  
Det anbefales, at der ikke stilles krav om fastspænding. Der er ikke juridisk krav til fastspænding af kørestol, og forsøget har vist, at de fleste ture uden problemer er kørt uden brug af fastspænding. Der skal være mulighed for fastspænding, men det er kundens eget ansvar, om muligheden benyttes. Såfremt dette er skiltet i bussen, er chaufføren fritaget for ansvar herfor.
4. Afklaring af krav til hjælper  
Det anbefales, at der ikke stilles krav om at medbringe hjælper, men at det skal være et krav, at kunden er selvhjulpne. Der kan fortsat ikke forventes hjælp fra chauffører eller andre kunder til ind- og udstigning. Kørestolsbrugere i elektriske kørestole kan være selvhjulpne, hvis busserne har elektrisk rampe.
5. Afklaring af behov for udvidet rejsegaranti  
Testpersonerne blev i testforløbet tilbudt udvidet rejsegaranti, der dog aldrig kom i anvendelse. Det anbefales ikke at lave udvidet rejsegaranti. Kørestolsbrugere ligestilles med øvrige kunder, og den almindelige rejsegaranti gælder ligeledes for kørestolsbrugere.
6. Prioritering af kundegrupper til begrænset plads  
Det anbefales at fastholde princippet "Først til mølle". Kørestolsbrugere ligestilles med kunder med barnevogne, kunder med cykler, rollatorbrugere med flere, der har tilsvarende udfordringer med den begrænsede plads i bussen.

Derudover er der nogle informationsmæssige opgaver, der skal løses i samarbejde med entreprenører og brugere:

- Bedre fysisk markering på bybusserne i Odense og de regionale ruter, som indikerer, om bussen er med manuel eller elektrisk rampe.
- Produktion af videoer, der viser, hvordan ramperne virker og skal bruges af kunderne.
- Tilpasning af tekster på hjemmeside mv., hvor udfordringer og begrænsninger for brug af elektriske kørestol klart beskrives.
- Uddannelse af chaufførerne og fysisk vejledning i busserne samt klistermærke, der markerer, hvor aktiveringsknappen sidder i bussen.
- Eventuelt tilbyde undervisningsdage, hvor kørestolsbrugere kan komme og afprøve ramperne.
- Undervisning af chaufførerne i brug af manuelt håndsving til de elektriske ramper.

Endeligt er de mere langsigtede konklusioner følgende:

- Ved kommende udbud skal sikres elektriske ramper i alle busser og helst med samme betjeningsprincip
- Krav til stoppesteders indretning medtages i FynBus' model for stoppestedsklassificering

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- medtagning af elektriske kørestole i busserne tillades med virkning fra 1. januar 2020,
- elektriske kørestole alene kan medtages i busser med lav indstigning,
- vægtgrænsen for kørestolsbruger og kørestol tilsammen er 250 kg,
- der ikke stilles krav om medhjælper, men at kørestolsbrugeren skal være selvhjulpnen, og
- der ikke stilles krav om fastspænding af kørestol.

**Vedtagelse:**

*Godkendt, idet sikkerhed i forbindelse med ingen fastspænding undersøges nærmere.*

**Bilag:**

3.1            Evalueringsrapport "Test af elektriske ramper".

**SAGER TIL DRØFTELSE:**

Intet.

**SAGER TIL ORIENTERING:**

Intet.



#### 4. MEDDELELSER

- Ansøgning til mobilitetspuljen
- El-løbehjul
- Temamøde om elbusser
- Analyse af samarbejdsmuligheder mellem FynBus og Sydtrafik
- Salg af DSB-billetter i Odense
- Tilbudsindhentning på bankforbindelse
- Arbejdsklausuler

#### 5. EVENTUELT

**Signeret.**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bo Libergren

---

Bestyrelsesmedlem  
Flemming Madsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jakobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Albert Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen