

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 10. december 2015 kl. 16.00-18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens
Repræsentantskabsmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Strategi 2016	3
2. Bus & Tog samarbejdet - aftalekompleks	3
3. Kombinationsprojekt cykler og busser	6
4. SBH takster 2016	10
Sager til drøftelse:	11
Sager til orientering:.....	12
5. Takstharmonisering.....	12
6. Status for Rejsekort	14
7. Meddelelser	15
8. Eventuelt.....	15

Sager til beslutning:**I. Strategi 2016****Sagsnummer:**

201511-13455

Resumé:

FynBus fremlægger forslag til Strategi og handleplan 2016 for bestyrelsen. Strategien skal understøtte det overordnede mål for flere passagerer i busserne, samt angive retningen for FynBus' samarbejde med interessenter og kunder.

Sagsfremstilling:

FynBus fremlægger i lighed med tidligere år forslag til Strategi og handleplan 2016 for bestyrelsen. Strategien er administrationens arbejdsgrundlag og udgangspunkt for prioritering af opgaver.

Forslaget indeholder dels indledning om strategien samt mission, vision og overordnet mål, dels beskrivelse af de strategiske initiativer, der understøtter opnåelsen af det overordnede mål.

Strategien bygger videre på det tidligere besluttede overordnede mål om flere passagerer i busserne, men til forskel fra tidligere år, hvor der primært har været tale om en vækststrategi, er der også i år tale om en strategi for fastholdelse af kunderne, idet FynBus i 2016 forventer passagervæksten udfordret af det fortsatte arbejde med anlæggelse af letbane i Odense, samt implementering af rejsekort.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til FynBus' strategi 2016.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 1.1: FynBus' strategi 2016.

2. Bus & Tog samarbejdet - aftalekompleks**Sagsnummer:**

201511-13456

Resumé:

Bus & Tog er et frivilligt samarbejde mellem udbydere af kollektiv trafik i Danmark og private entreprenører med det formål at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik for at skabe bedre sammenhæng i den offentlige servicetrafik med bus, tog og metro og at sikre, at det

er nemt at være kunde i den kollektive trafik. Samarbejdet er reguleret af en hovedsamarbejdsaftale og et tilhørende antal samarbejdsaftaler.

Efter vedtagelsen af en strategi for Bus & Tog i 2013 er aftalegrundlaget revurderet og nu udmøntet i en hovedaftale og 8 samarbejdsaftaler.

Hovedsamarbejdsaftalen samt samarbejdsaftalerne med bilag forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Bus & Tog er et frivilligt samarbejde mellem udbydere af kollektiv trafik i Danmark og private entreprenører, der har tilladelse til at udføre kollektiv trafik. Formålet er, at opretholde og udbygge samarbejdet i den kollektive trafik for at skabe bedre sammenhæng i den offentlige servicetrafik med bus, tog og metro og at sikre, at der er nemt at være kunde i den kollektive trafik.

Samarbejdet i Bus & Tog er reguleret af en hovedsamarbejdsaftale og et tilhørende antal samarbejdsaftaler med bilag. Aftalekomplekset regulerer Bus & Tog medlemmernes indbyrdes aftaler, produkter og samarbejde, ligesom aftalerne regulerer fordeling af indtægter og udgifter knyttet til fælles produkter, services og projekter.

I 2013 blev der i Bus & Tog regi vedtaget en ny strategi for Bus & Tog. Som en del af den nye strategi blev det besluttet, at Bus & Togs aftalegrundlag skulle revurderes med henblik på at sikre, at aftalegrundlaget mellem parterne er enkelt, transparent og effektivt.

I foråret 2015 blev først hovedsamarbejdsaftalen udarbejdet og efterfølgende er de tilknyttede samarbejdsaftaler med tilknyttede bilag blevet udarbejdet.

Det er i aftalekomplekset fremhævet, at Bus & Tog er et konsensussamarbejde, hvorfor direktørgruppen kun træffer beslutninger ved enstemmighed, dog under betragtning af almindelige inhabilitetsbestemmelser.

Hovedsamarbejdsaftalen (bilag 2.1) regulerer de overordnede forhold i samarbejdet, herunder beslutningskompetence, finansiering, regnskab og budget.

Dertil kommer 8 samarbejdsaftaler (bilag 2.2 – 2.8), der omfatter:

- Samarbejdsaftale vedr. takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet
- Samarbejdsaftale vedr. landsdækkende dør til dør befordring af handicappede
- Samarbejdsaftale vedr. rejsedata
- Samarbejdsaftale vedr. Rejsekort Kundecenter
- Samarbejdsaftale vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik
- Samarbejdsaftale vedr. billettering, salg og kontrol (ikke færdigarbejdet og ikke vedlagt)

Derudover er knyttet et antal bilag til de enkelte samarbejdsaftaler. De væsentligste ændringer af det revurderede aftalegrundlag for Bus & Tog fremgår af bilag 2.10.

Hovedsamarbejdsaftalen samt samarbejdsaftalerne med bilag forelægges bestyrelsen til godkendelse.

Følgende samarbejdsaftale samt bilag er dog ikke færdigudarbejdet og vil blive forelagt bestyrelsen til godkendelse senere.

- Samarbejdsaftale vedr. billettering, salg og kontrol
- Bilag 3.3 til Samarbejdsaftale vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
- Bilag vedr. "Rejsekort Rejseregler" er tilknyttet "Samarbejdsaftale vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik". De nugældende "Rejsekort Rejseregler" var fastlagt før FynBus besluttede at indtræde i Rejsekortet.

En arbejdsgruppe under Bus & Tog, hvori en repræsentant fra FynBus deltager, er pt ved at udarbejde fælles Rejsekort Rejseregler.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Bus & Tog aftalekomplekset

Vedtagelse:

Bilag*:

Bilag 2.1	Bus & Tog Hovedsamarbejdsaftale.
Bilag 2.2	Samarbejdsaftale 1 vedr. takstsamarbejdet.
Bilag 2.3	Samarbejdsaftale 2 vedr. fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
Bilag 2.4	Samarbejdsaftale 3 vedr. afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejdet.
Bilag 2.5	Samarbejdsaftale 4 vedr. rejsedata.
Bilag 2.6	Samarbejdsaftale 5 vedr. rejseregler og sanktions- og misbrugspolitik.
Bilag 2.7	Samarbejdsaftale 6 vedr. Rejsekort Kundecenter.
Bilag 2.8	Samarbejdsaftale 7 vedr. landsdækkende dør til dør befordring af handicappede.
Bilag 2.9	Standardaftalens § 11-15 (billettering, salg og kontrol)

* Bilagsmateriale 2.1 – 2.9 til punkt 2 er vedlagt som ét separat bilag med links til de enkelte del-bilag grundet bilagets samlede størrelse.

Bilag 2.10	Advokatfirmaet Kromann Reumert: Væsentlige ændringer af aftalegrundlaget for Bus & Tog.
------------	---

3. Kombinationsprojekt cykler og busser

Sagsnummer:

201511-13457

Resumé:

FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje. Baggrunden for forsøget var, at FynBus ønskede at vurdere muligheden for at styrke en sammenhængende kollektiv trafik, hvor busser og cykler i kombination leverer en fleksibel og sund transport. Omstigning imellem flere kollektive transportmidler er ikke altid attraktivt i konkurrence med brug af bil, mens en kombination med bus og cykel kunne være en fleksibel mulighed for mange.

Forsøget fik af en række grunde mest fokus på medtagning af cykler i de regionale busser.

Administrationen anbefaler, at der gennemføres et ét-årigt forsøg med cykler i busserne i Odense og Svendborg kommuner, og at der indledes drøftelser med kommunerne og entreprenørerne Keolis og Arriva, der varetager kørslen i hhv. Odense og Svendborg og den regionale kørsel.

Sagsfremstilling:

FynBus har i perioden 2011-2015 gennemført et forsøg med kombinationsrejser med bus og cykel, med tilskud fra Trafikstyrelsen passagerpulje.

Der er afrapporteret til Trafikstyrelsen, som efterfølgende har godkendt udbetaling af det forventede støttebeløb.

Baggrunden for forsøget var, at FynBus ønskede at vurdere muligheden for at styrke en sammenhængende kollektiv trafik, hvor busser og cykler i kombination leverer en fleksibel og sund transport. Omstigning imellem flere kollektive transportmidler er ikke altid attraktivt i konkurrence med brug af bil, mens en kombination med bus og cykel kunne være en fleksibel mulighed for mange. Ventetiden kan næsten helt elimineres, og som cyklist vil man i højere grad føle sig som herre over en del af turens forløb.

Bil og cykel har det til fælles, at der er tale om individuel transport, som tiltaler mange mennesker. Ved at lade cyklen indgå som et led i transportkæden vil nye kundegrupper bedre kunne blive tiltrukket af den kollektive trafik, og de vil med stor sandsynlighed kunne fastholdes i denne vane.

Hvis den kollektive trafik i Danmark skal opnå en væsentlig vækst, er der behov for at styrke kombinationsrejserne. Det samme gælder cykeltrafikken, som med få undtagelser er enten stagnerende eller faldende i de danske byer. Ved at tilbyde bedre muligheder for at kombinere bus og cykel er der et potentiale for vækst.

Den oprindelige projektansøgning til trafikstyrelsen indeholdt 6 aktiviteter:

- Cykler i bussen
- Cykler foran på bussen
- Pladsreservation
- Cykelanhænger
- Sikker cykelparkering ved stoppestederne
- Markedsføring af kombinationsrejser

Undervejs i projektet bortfald nogle af aktiviteterne. En nærmere beskrivelse fremgår af statusrapporten til trafikstyrelsen i bilag 3.1.

I henhold til rejsereglerne er det tilladt at medtage cykler på alle ruter, undtaget bybusser. Dog er der maksimalt plads til to cykler. Med indførelsen af laventre busser er der ikke længere baggagerum i busserne, og cyklen skal derfor tages med ind i bussen i passagerarealet. Her kan der være behov for at dele pladsen med barnevogne, kørestole og stående passagerer. Af samme grund er det i øjeblikket ikke tilladt at medtage cykler i bybusser.

De regionale rutebiler, der som hovedregel kan medtage to cykler uden problemer, fungerer også som bybus i Odense og Svendborg. Medtagning af cykler er derfor i strid med reglerne, hvis en rejsende for eksempel ønsket at have cyklen med fra Kerteminde til Odense centrum.

FynBus ønskede derfor at undersøge andre muligheder for cykelmedtagning.

I Tyskland og Schweiz er det eksempelvis muligt at medtage cykler bag på bussen, og i USA kan cykler de fleste steder anbringes foran på bussen. Som det fremgår af rapporten til Trafikstyrelsen kunne den sidstnævnte løsning ikke gennemføres i Danmark af sikkerhedsmæssige årsager. Forsøget blev derfor væsentligt begrænset, og fokuserede derefter primært på cykler inde i bussen.

Cykler i Bussen:

På alle ruter, undtaget bybusser er det tilladt at medtage cykler, dog aktuelt mod en pris af 25 kr. pr. tur.

Formålet med denne aktivitet var, at sikre en løsning for medtagning af minimum 2 cykler i bybusser, uden chaufførens aktive medvirken.

Inspireret af en løsning på Bornholm blev der lavet en simpel løsning på bussens midterperon, hvor op til 4 cykler samtidigt kan fastgøres med velcrobånd. På den regionale rute mellem Langeland og Svendborg, blev der gjort plads til 4 cykler på midterperronen ved at erstatte et dobbeltsæde med klapstole i de 5 relevante busser.

I Odense kan i øjeblikket medbringes op til 3 cykler ad gangen på forsøgsruterne. Forsøgsruterne i Odense var fra starten rute 81-83, der kørtes af Odense Bybusser. Forsøget blev undervejs udvidet til også at omfatte rute 91-92, der kørtes af Tide Bus.

Forsøget blev gennemført med laventrebusser, uden for myldretiden. Det var på forsøgsruterne gratis at medtage cykel.

På baggrund af antallet af medtagne cykler i forsøgsperioden vurderes der at være et potentiale på 20.000 nye passagerer årligt, idet der er taget højde for et anslået passagerfald fra kunder, der vil føle sig generet af cykelmedtagning. Dette svarer til en merindtægt på ca. 150.000 kr. årligt.

På de øvrige ruter vil der være potentiale på mindst 5.000 nye ture, svarende til en merindtægt på ca. 50.000 kr., idet der medregnes bortfald af indtægter ved at gøre ordningen gratis.

Der er i projektet gennemført både kunde- og chaufførundersøgelser. Kunderne er generelt glade for muligheden for at medtage cykler i bussen, mens chaufførerne har udtrykt lidt større skepsis for ordningen, dog således at chauffører, der har kørt længst tid med ordningen generelt er tilfredse med ordningen, mens chauffører, der ikke har kørt så lang tid med ordningen er mindre tilfredse.

Chauffører påpeger blandt andet konfliktsituationer med andre kunder og prioritering mellem cykler og fx barnevognskunder som potentielle problemområder.

Da forsøget hverken taler klart for, eller klart imod medtagning af cykler i bybusserne foreslås det, at der gennemføres et forsøg. I de seneste udbud af buskørsel på Fyn, er muligheden for cykelmedtagning på midterperronen indskrevet i udbudsmaterialet.

Af hensyn til at minimere konfliktsituationer i bussen og sikre optimal driftsafvikling i myldretiden, bør der på hverdage fastholdes en spærretid, således at der ikke kan medtages cykler i tidsrummet kl. 6.00 til 9.00. Umiddelbart vurderes på baggrund af forsøget ikke behov for lignende specifik spærretid om eftermiddagen. Ved at have spærretid om morgen har man indirekte også en spærretid om eftermiddagen.

I forhold til en evt. spærretid om eftermiddagen, vil det i givet fald skulle dække de passagermæssigt tungeste tidsrum, der er kl. 13-17.

Da der er begrænset plads i busserne, og dermed potentielle konflikter i forhold til medtagning af cykler, barnevogne, kørestole mv., skal der i forhold til både chauffører og kunder sikres klare regler. Princippet vil være "først-til mølle". Som supplement hertil vil der fortløbende være brug for adfærds- og holdningskampagner om at vise hensyn til hinanden.

For at cykelmedtagning skal blive en succes og sikre flere nye passagerer, bør ordningen være gratis.

Cykler foran og bag på bussen:

Denne innovative del af projektet blev begrænset, da FynBus ikke kunne opnå dispensation hos Trafikstyrelsen til montering af et cykelstativ foran på bussen, svarende til løsninger i fx USA.

Som alternativ til denne løsning blev på busserne på Ærø, der er højgulvsbusser, lavet forsøg med specialmonteret cykelstativ bagerst på bussen.

På Langeland havde busserne et supplerende standard cykelstativ til 3 cykler som kunne bruges, hvis pladserne inde i bussen ikke rakte. Disse stativer blev stort set ikke brugt, da kapaciteten i bussen var tilstrækkelig i forhold til efterspørgslen.

En bagmonteret løsning kræver, at chaufføren sikrer, at det sker forsvarligt. Det giver udfordringer i forhold til tidsforbrug samt arbejdsmiljø, ligesom det indvirker på den samlede køretid, hvis der skal medtages cykler på den måde. Specielt på Ærø har der været util-

fredshed blandt chaufførerne, idet ordningen her på grund af højgulvsbusser krævede at chaufførerne skulle hjælpe med montering af cyklen på stativ bag på bussen.

Forsøget på Ærø viste at en sådan løsning vil kunne fungere, hvis cykelmedtagning begrænses til udvalgte stoppesteder, hvor det kan foregå sikkert i forhold til den øvrige trafik. På Ærø var det specifikt endestationerne i Søby og Marstal samt havnen i Ærøskøbing.

Pladsreservation

Denne del af projektet bortfaldt, da FynBus undervejs i projektet koblede sig på trafikselkabernes fælles samarbejde, TITSAM, hvor selskaberne er i gang med at udvikle et fælles gruppe- og reservationssystem, hvor kunderne blandt andet vil få mulighed for at lave pladsreservation til cykler, men også til fx barnevogn og kørestole. Eventuel indførelse af pladsreservation vil medføre forskellige udfordringer, men også give muligheden for at tilbyde pladsgaranti. Dette bør vurderes nærmere når systemet er færdigudviklet.

Udviklingen af denne løsning er dog ikke gået som stærkt som forventet, og der er i øjeblikket ikke en brugbar løsning.

Cykelanhænger:

I projektets første del blev forsøg med stor cykeltrailer på Langeland afprøvet. Efterspørgslen var begrænset i forhold til cykelkapaciteten, og chaufførerne oplevede forskellige praktiske udfordringer med cykeltrailereren.

Kørsel med cykeltrailer betyder maksimal hastighed på 70 km/t, hvilket fører til pres på køretiden, hvis der er længere strækninger med 80 km/t. Ligeledes skal chaufføren hjælpe med på- og aflæsning og der er øget tidsforbrug med af- og påmontering af cykeltrailer i forbindelse med fx vask.

Efter ½ års kørsel med cykeltrailereren, anmodede entreprenøren om at lave en alternativ løsning, hvor cyklerne blev medtaget inde i bussen, suppleret med standard Thule cykelstativ til bag på bussen i de få situationer, hvor der ikke ville være nok kapacitet inde i bussen. Stativet blev stort set aldrig brugt.

Brug af cykeltrailer vurderes ikke anvendelig som generel løsning til cykelmedtagning, men der kunne muligvis være perspektiver i at tilbyde målrettede transportløsninger til fx cykelturismen. FynBus har dog ikke vurderet dette marked nærmere.

Sikker cykelparkering ved stoppestederne:

Denne del af projektet bortfaldt, da leverandøren af de tyverisikre cykelstativer efter projektstart meddelte, at de ikke kunne stå inde for kvaliteten af tyverisikringen alligevel.

FynBus tror fortsat, at der vil være perspektiver i at tilbyde så tyverisikre forhold ved stoppestederne som muligt. Løsningerne skal muligvis tænkes sammen med andre, forbedrede forhold for kunderne ved stoppestederne, hvilket vil kræve investeringer fra de fynske infrastrukturejere; kommunerne.

Markedsføring af kombinationsrejser:

Der er gennemført en række markedsføringstiltag. For alle gennemførte delaktiviteter er lavet specifikke pressemeddelelser og konkret markedsføring i de lokale medier. Forsøget

med både cykeltrailer på Langeland og cykelmedtagning i bussen er blevet kraftigt markedsført via bussernes informationssystem.

Der har været gennemført en målrettet information til campingpladser, turistinformationer, havnefogeder, borgerservice og lignende.

Der har været opslag på samtlige stoppesteder i forsøget i særskilt afgangskassette.

Kundeundersøgelsen viser, at 80 % af kunderne har kendskab til ordningen med cykelmedtagning, og at de har fået deres information via FynBus markedsføring. Informationen har de overvejende fået fra informationen ved stoppestedet og via informationsskærmen i bussen.

Den videre proces

FynBus foreslår, at der indledes drøftelser med Odense Kommune og Svendborg Kommune om at indføre adgang til at medbringe cykler i bybusserne som et et-årigt forsøg. Entreprenørerne Keolis, som har kontrakt på bybuskørslen i Odense og Arriva, som har kontrakt på den regionale kørsel og bybuskørslen i Svendborg deltager i drøftelserne og i forberedelserne af forsøget.

Forsøget foreslås gennemført i tidsrum uden for myldretiden, og som et gratis tilbud. Hvis forsøget igangsættes skal rejsereglerne revideres, og der vil i givet fald blive fremlagt et nyt sæt rejseregler til bestyrelsens godkendelse i første halvår af 2016.

Indstilling:

Direktøren indstiller,

- At bestyrelsen tager orienteringen om forsøget med kombinationsrejser til efterretning
- At FynBus indleder drøftelser med Odense Kommune, Svendborg kommune og entreprenørerne om at igangsætte et ét-årigt forsøgsprojekt med cykelmedtagning i bybusserne.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1: Teknisk slutrapport kombinationsrejser.

4. SBH takster 2016

Sagsnummer:

201511-13458

Resumé:

Det foreslås at fastholde prisstrukturen for kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH) i 2016.

Sagsfremstilling:

Ifølge lov om Trafikselskaber administreres handicapkørslen af trafikselskaberne, men der er forskellig praksis i de enkelte trafikselskaber vedr. prisstruktur, abonnementsordning m.v.

Kunder tilknyttet SBH-kørsel (kørsel for svært bevægelsehæmmede) hos FynBus betaler en fast abonnementspris for at være en del af kørselsordningen. Abonnementsprisen opkræves via girokort én gang årligt.

FynBus opkræver abonnementet forud ved første tilmelding til ordningen, ved udsendelse af et girokort og med anmodning om tilmelding til betalingservice.

Transportministeriet henstiller i brev af 12. marts 2010 til, at trafikselskaberne fastlægger takterne for individuel handicapkørsel således, at prisen ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af et trafikselskab, jf. § 11, stk. 4 i lov om trafikselskaber. Der er på den baggrund fastsat en max. pris på kr. 100 pr. tur. Satsen svarer til taksten for en ti-zoners enkeltbillet voksen.

En enkeltbillet for en og to zoner for voksne koster hhv. 23 kr. og 24 kr., hvilket er uændret. På den baggrund foreslås det at fastholde starttaksen på 25 kr.

Den samlede prisstruktur fremgår af tabel I.

Tabel I. Prisstruktur

	Nuværende prisstruktur
Abonnement p.a.	455
Pris/km	2,5
Mindstepris	25
Maxpris	100

Af hensyn til kommunernes nettoudgifter ønsker vi ikke at reducere egenbetalingen, hverken via abonnement eller pris pr. km.

Mindste- og maxprisen ønskes fastholdt med baggrund i så tæt sammenhæng, som muligt til prisen for kollektiv trafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Priserne for SBH-kørsel i 2016 er uændrede i forhold til 2015.

Vedtagelse:

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

5. Takstharmonisering

Sagsnummer:

201511-13463

Resumé:

De vstdanske trafikkselskaber (FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab), DSB og Arriva har siden 2014 søgt at løse de takstmæssige problemer, der eksisterer, og som forstærkes af overgangen til rejsekortet. Parallelt hermed har FynBus søgt en forhandling med DSB om harmonisering af taksterne. Dette arbejde blev aktualiseret af Rigsrevisionens rapport til Statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik, august 2015, hvor trafikkselskaberne og Transportministeriet kritiseres for, at der ikke er fundet en løsning på takstproblematikken. Transport- og Bygningsministeren har den 5. november 2015 bedt trafikkselskaber og togoperatører om en redegørelse i december 2015. Der vil i mødet blive orienteret om sagen.

Sagsfremstilling:

De vstdanske trafikkselskaber (FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikkselskab), DSB og Arriva igangsatte i 2014 et arbejde med henblik på at løse de takstmæssige problemer, der eksisterer, og som forstærkes af overgangen til rejsekortet.

Parallelt hermed har FynBus søgt en forhandling med DSB om harmonisering af taksterne, jf. sag på bestyrelsesmødet d. 25. marts 2015:

"I forbindelse med FynBus' overgang til Rejsekortet er der bl.a. behov for en harmonisering af DSB's nuværende takster på Rejsekortet og FynBus takster på KVKKortet, samt en harmonisering af priserne på månedskort. DSB og FynBus har tidligere udarbejdet et udkast til harmoniseringsaftale med tilhørende takstsæt. Dette blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 13. marts 2014. Aftaleudkastet indebar, at DSB's og FynBus takster ville ligge på samme niveau i forbindelse med Rejsekortets indførelse på Fyn i 2016.

Grundet uenighed om muligheden for at kompensere for eventuelle tab ifm. harmoniseringerne blev aftalen ikke indgået.

Administrationen lægger nu op til, at forhandlingerne om en fælles aftale mellem DSB og FynBus genoptages, bl.a. med udgangspunkt i nyt forslag til takstaftale, specifikke rabatordninger og betjening af stationerne på Øst- og Vestfyn."

Statsrevisorerne har i rapporten fra august 2015 kritiseret trafikkselskaberne og Transportministeriet for, at der ikke er fundet en løsning på takstproblematikken. (Se evt. rapporten på <http://www.rigsrevisionen.dk/media/2051915/harmonisering-af-taksterne-i-den-kollektive-trafik.pdf>)

De bilaterale forhandlinger mellem FynBus og DSB er som følge heraf udskudt, og erstattet med et fælles forsøg i Vestdanmark på at finde en ny fælles takstmodel.

De væsentligste problemer, som kan gøre takstsystemet svært at forstå for kunderne, er:

- I. Nogle gange er rejsekorttaksten dyrere end kontantbilletter.

2. Delt billetkøb. Det kan i nogle tilfælde betale sig at dele rejsen over, i stedet for kun at købe én billet.
3. Pris for ud- og hjemrejsen kan være forskellige.
4. Forskellig udmøntning af Off-peak-rabat, afhængigt af om der rejses med tog eller bus.
5. Takstgrænser kan være svære at forstå for kunderne.
6. Forskellig pris, selvom rejselængden er ens.
7. Forskellig udmøntning af mængderabat på Rejsekort.
8. Forskellige muligheder for fritidsrejser på Ungdomskort.
9. Forskellige rabatter, f.eks. for pensionister.
10. "Tølløse"- problemet: Det kan i nogle tilfælde betale sig at købe en længere rejse end nødvendigt.

Den største del af disse problemer skyldes, at Danmark er inddelt i takstområder, som er etableret for at beskytte de enkelte trafikskabers kompetence til selv at fastsætte priserne. En ophævelse af takstområderne forudsætter derfor enten, at taksterne harmoniseres eller at bus- og togtaksterne adskilles.

En takstharmonisering vanskeliggøres af især tre forhold:

- a. Togrejser er dyrere end busrejser. En harmonisering vil derfor kunne påføre togoperatørerne et tab.
- b. En harmonisering vil gøre lange busrejser (på Fyn mere end 5 zoner) dyrere, og der kan forventes utilfredshed fra en stor del af buskunderne
- c. En harmonisering fratager selskaberne retten til selv at fastlægge priserne. Dette er en ulempe for togoperatørerne som leverer et dyrere og mere højklasset produkt end trafikskaberne. Det vil også være en ulempe for trafikskaberne som har behov for at kunne sætte priserne relativt lavt, specielt i tyndt befolkede områder, for at kunne tiltrække flere kunder.

På baggrund af Statsrevisorernes rapport afholdt de regionale trafikskaber et møde med Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt den 9. september 2015. Efterfølgende har Ministeren haft møde med DSB og senere med transportordførerne.

Der er tilslutning fra Ministeren til at der arbejdes med forskellige takstmodeller i Øst- og Vestdanmark. De vstdanske trafikskaber havde den 5. oktober 2015 møde med DSB v. direktør Flemming Jensen, hvor DSB præsenterede en model, hvor tog- og bustakster adskilles.

Det er umiddelbart vurderingen, at en adskillelse af taksterne vil løse langt de fleste problemer for kunderne.

Det er aftalt, at takstgruppen, der er nedsat af de vstdanske trafikskaber, skal kvalificere modellen, og konkret vurdere, hvilke problemer modellen løser, og hvilke problemer modellen eventuelt ikke løser. Sideløbende hermed vurderes en harmoniseringsmodel, der jf. ovenstående ikke hidtil har kunnet realiseres.

Transport- og Bygningsministeren har den 5. november 2015 (bilag 5.1) bedt trafikskaber og togoperatører om en redegørelse i december 2015, og han skriver:

”Ordførerne og jeg har samtidigt noteret os, at I i Jylland og på Fyn er gået i gang med i fællesskab at analysere på forskellige modeller for forenkling af taksterne, og vi er enige om at bakke op om dette arbejde.... Vi er ... meget interesserede i at følge fremdriften i jeres drøftelser, og lægger vægt på, at der også i Vestdanmark nås frem til et konkret resultat, der kan gennemføres i praksis.”

Trafikselskaberne har afgivet et fælles svar i brev af 9. november 2015. (Bilag 5.2)

Den 7. december 2015 afholdes et møde blandt direktørerne for trafikselskaber og togooperatører i Vestdanmark. Her vil der blive taget stilling til redegørelsen til Transport- og Bygningsministeren.

Bestyrelsen vil blive givet en aktuel status på bestyrelsesmødet den 10. december 2015.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1	Transportministerens brev til trafikselskaberne m.fl. af 5. november 2015.
Bilag 5.2	TiD's brev til transportministeren af 9. november 2015.

6. Status for Rejsekort

Sagsnummer:

201511-13460

Resumé:

Der orienteres om det pilotprojekt, der gennemføres med Rejsekortet i perioden marts til november 2016 i hhv. Nyborg og Svendborg.

Sagsfremstilling:

For at teste Rejsekortet og iværksætte nye forretningsgange og ny organisering i FynBus, er der planlagt pilottest i 16 af Nyborg Rejsers busser i Nyborg Kommune og Arrivas 11 busser i Svendborg by, ultimo marts 2016. Testen skal primært give erfaring med drift og dataudveksling med Rejsekort og sikre, at forudsætningerne for en fuld udrulning i november 2016 er på plads. Der vil dog helt frem til foråret 2017 være parallel drift af både Rejsekorts og FynBus' nuværende kortprodukter.

Installation af rejsekortudstyret i pilotbusserne starter 20. februar 2016.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

7. Meddelelser

Sagsnummer: 201511-13461

- Arbejdsgruppe vedr. fællesudgifter i FynBus
- Rejsekort version 5.2

8. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen



FYNBUS' STRATEGI FOR
Flere passagerer
2016



Indhold

Om FynBus' strategi for flere passagerer 2016	3
Strategiens grundlag	4
Fra strategi til virkelighed	5
Strategiens indsatsområder	6
Strategi 2016	7
1. Udvikling	
2. Salg og markedsføring	8
3. Strategisk samarbejde	9
4. Drift	10
Øvrige væsentlige projekter	11
Opsamling	12

Om FynBus' strategi for flere passagerer 2016

FynBus har til opgave at sørge for kollektiv trafik til borgerne på Fyn og Langeland, og arbejder løbende med at udvikle trafiktilbuddene, så de passer til flest mulige kunder. Derigennem har FynBus opnået en betydelig passagerfremgang i en lang årrække. Det er i hvert fald den direkte positive konsekvens af de sidste mange års udviklingsarbejde med den kollektive trafik på Fyn.

Målet har været en årlig vækst på 2,5 %, og dette mål er indtil nu blevet opfyldt, men i slutningen af 2014 og i løbet af 2015 har der kunnet spores en stagnation. Passagertallet stiger ikke længere, og der er indarbejdet nulvækst i budgettet for 2016, hvor der i stedet arbejdes på at fastlægge et grundlag for et realistisk fremtidigt mål.

FynBus har imidlertid fortsat ambitioner om at tiltrække flere kunder, hvad enten det gælder kørsel i bus eller teletaxi. Strategien for 2016 har derfor fortsat vækst som mål, og i slutningen af 2015 blev der iværksat en organisationstilpasning, der har til formål at styrke organisationens strategiske fokus på marked og kunder.

Hvor overskriften de tidligere år har været "Hvordan får vi flere kunder?" tilføjes i 2016: "Hvordan sikrer vi, at kunderne bliver i bussen?" Den kollektive busstrafik på Fyn vil nemlig stå overfor flere markante udfordringer i 2016: Letbanearbejdet i Odense og implementeringen af rejsekort. Begge udfordringer skal tages alvorligt og vil kræve organisationens fulde opmærksomhed, så det sikres at kunderne har lyst til at blive i busserne.

Hertil kommer at små personbiler fortsat bliver både bedre og billigere, hvilket er en stor udfordring for både den kollektive trafik, fremkommeligheden på vejene og parkeringsforholdene ved især uddannelsesinstitutionerne.

FynBus har valgt, at der i 2016 skal sættes fokus på fastholdelse af kunder gennem en lang række initiativer:

- Trafiktilbuddet i Odense skal løbende tilpasses, så passagererne generes mindst muligt under letbanebyggeriet. I den forbindelse vil der være særlig fokus på at sikre de regionale kunder ved at indføre mere direkte forbindelser til centrale knudepunkter.
- Der skal sikres god trafikinformation, så passagererne hele tiden er fuldt opdateret på forandringerne.
- Kunderne sikres god og rettidig information om rejsekort, så overgangen bliver så nem og smidig som muligt for kunderne.

Parallelt hermed vil der fortsat være fuldt fokus på vækst og på etablering af samarbejder med relevante eksterne partnere, som kan se en fordel i at samarbejde med FynBus om at reducere biltrafikken.

Den række af initiativer, der understøtter ønsket om væksten i 2016, består således af både fastholdelses- og vækst-tiltag.

Strategiens grundlag

Mission:

Et kollektivt trafiksystem som tilbyder et konkurrencedygtigt alternativ til bilen

Vision:

At den kollektive trafik indgår i de daglige transportvaner,
og at trafikanterne benytter kollektiv trafik, når det giver mening

Mål:

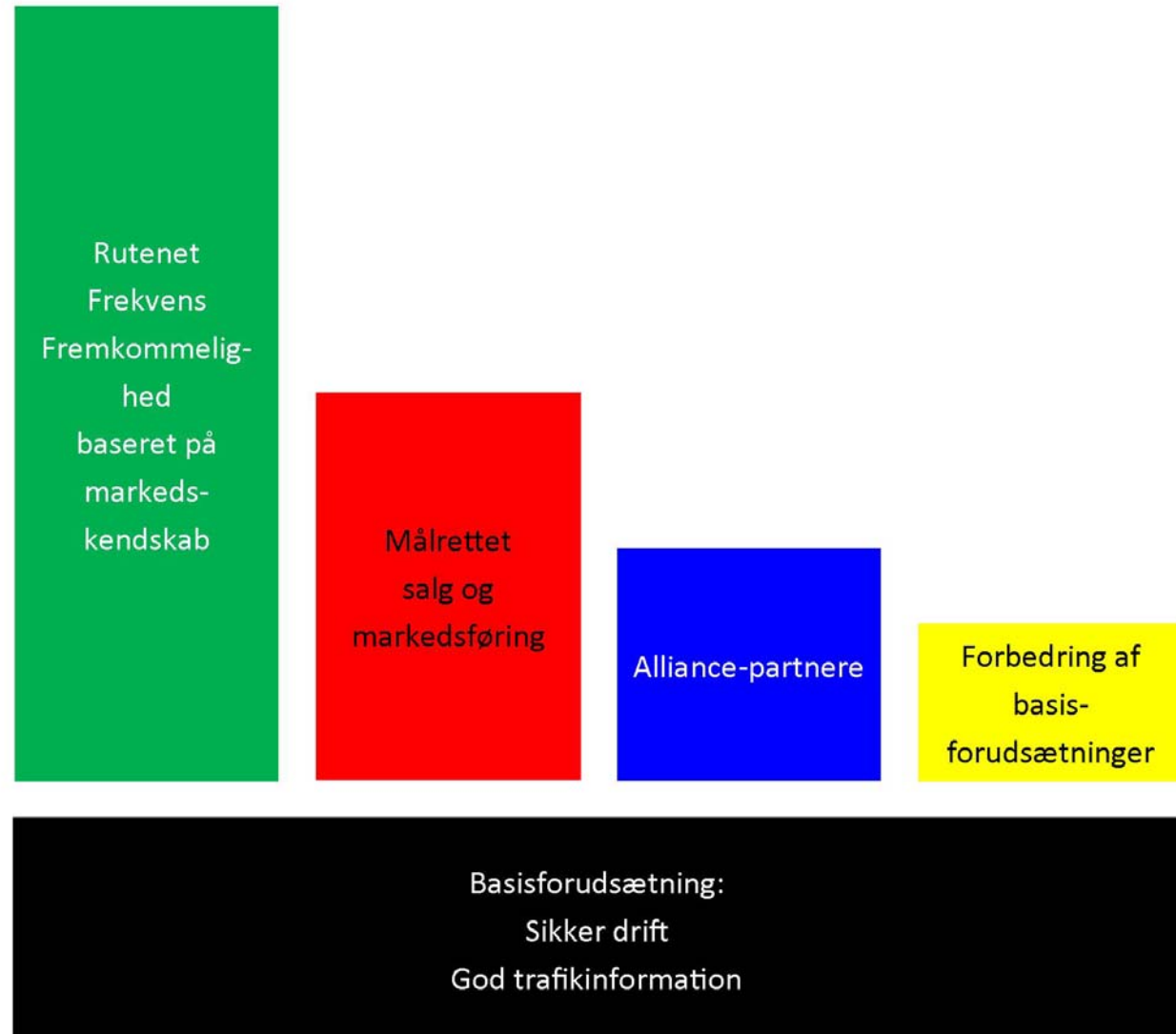
En vækst på 2,5 % om året frem til 2030

Fra strategi til virkelighed

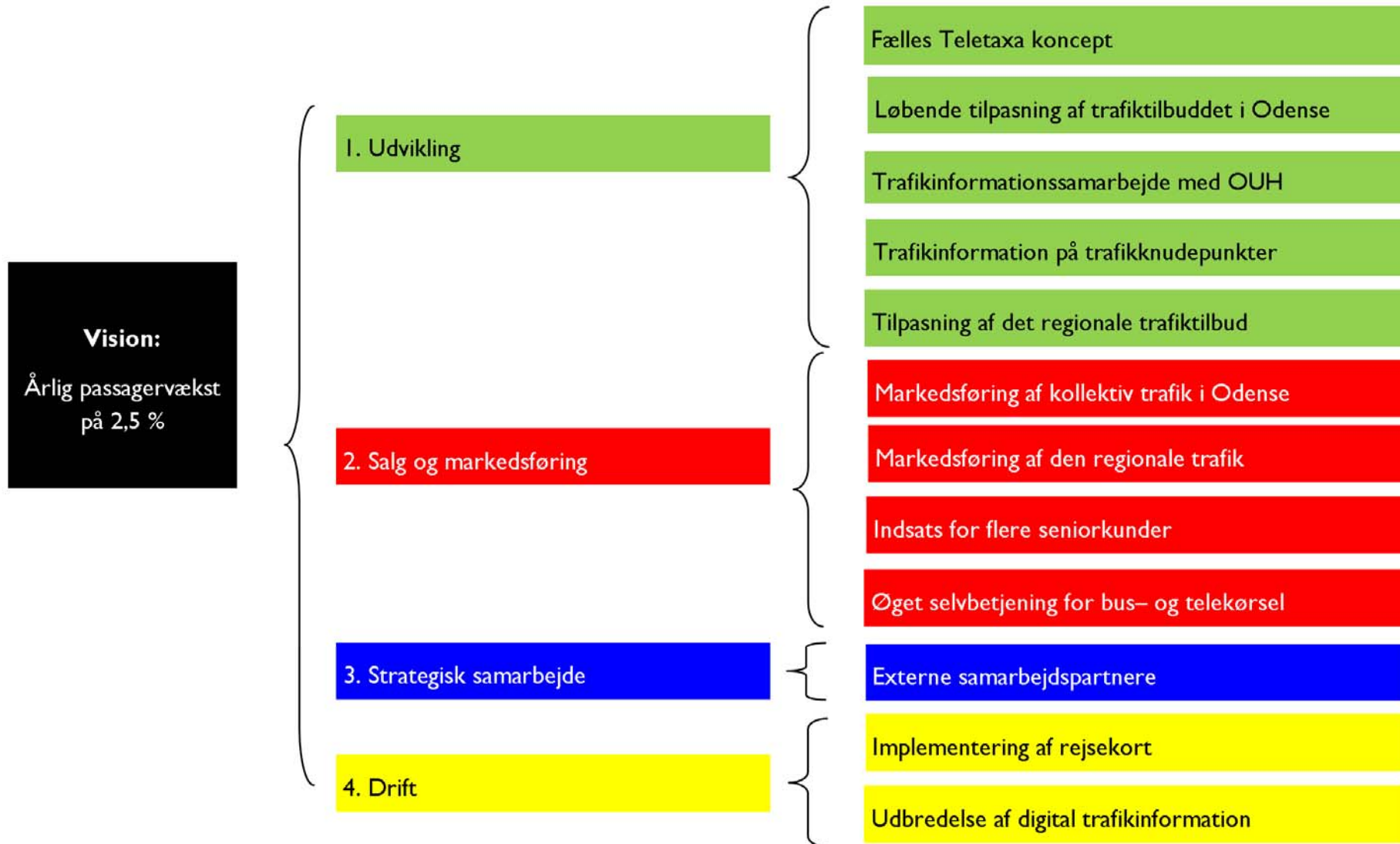
Fra og med 2015 har FynBus' strategi været at komme tættere på markedet og de enkelte kunder i bestræbelserne på at få flere kunder til at benytte bussen og de øvrige kollektive trafiktilbud på Fyn.

Årene før var strategien baseret på sikker drift, bedre information og kvalitet, men fremover tager FynBus nu udgangspunkt i en ny model, som helt overordnet set bygger på et kundeorienteret perspektiv. Herudover tager strategien også sit afsæt i den fælles fynske vision for den kollektive trafik i Syddanmark, der baseres på tre betjeningsprincipper for den kollektive trafik på Fyn og øer:

- Et højfrekvent regionalt bussystem
- Et højfrekvent bybussystem i de største byer
- Et velfungerende kollektivt trafiktilbud i landdistrikterne, der understøtter bosætning, vækst og udvikling.



Strategiens indsatsområder



I. Udvikling

En af de primære opgaver i trafikselskabet er en konstant tilpasning af rutenet, frekvens og fremkommelighed, som er baseret på viden om kundernes behov og rejseønsker, samt udvikling i den trafikale situation.

FynBus vil arbejde på at få et mere præcist billede af markedet, og på den baggrund gennemføre kampagner for at få flere kunder.

Fokuspunkter i 2016:

- Der arbejdes på at udbrede og fortsat udvikle et ensartet teletaxi-koncept i hele trafikselskabets område.
- I forhold til omdannelsen af Odenses bymidte foretages en løbende tilpasning af trafiktilbuddet i tæt dialog med Odense Kommune for at sikre en glidende overgang til et forbedret kollektivt trafiksystem, der kombinerer tog-, letbane, bus- og teletaxi-trafik.
- Udvikle synlig trafikinformation på OUH, så den kollektive trafik bliver mere synlig og nemmere for besøgende og patienter at benytte.
- Øge kendskabet til kollektive trafiktilbud via skiltning på fx trafikknudepunkter.
- Der vil, i det omfang det er muligt, blive indført hurtigbusser og iværksat en øget frekvens på udvalgte regionale ruter.



2. Salg og markedsføring

Viden om det gode tilbud skal udbredes, og det foregår via målrettet salg og markedsføring. Her defineres kundepotentialer, og markedsføringen skræddersys i forhold til kundegrupperne. Der skelnes her mellem markedsføring og salg rettet mod hhv. eksisterende kunder (fastholdelse og mersalg) og nye kunder (salg).

Fokuspunkter i 2016:

- Der iværksættes en ekstraordinær markedsføringsindsats med det formål at medvirke til en yderligere defineret passagerindsats rettet mod flere kunder i busserne i Odense.
- Der følges op på "Pendlerekperimentet" fra 2015, der havde som mål at øge antallet af faste kunder på de regionale ruter.
- Der iværksættes indsats mod senior-kunder, der skal opnå større kendskab til den kollektive trafik og minimere usikkerheden ved de mange ændringer og forandringer.
- Der iværksættes indsats for at få flere kunder til at betjene sig selv via FynBus.dk både inden for bus-, tele- og flex-kørsel.



3. Strategisk samarbejde

Udover en række definerede kundegrupper, som tilgås via præcis viden om målgrupperne, søger FynBus alliancepartnere, der kan hjælpe til at opnå målet om flere passagerer i den kollektive trafik. Målet er her at indgå strategiske samarbejder med partnere, der har adgang til store kundepotentialer, som fx Odense Universitetshospital, Syddansk Universitet m.fl.

Fokuspunkter i 2016:

- Kortlægning af potentielle samarbejdspartnere, indledende dialog og metodeudvikling i forhold til styrket samarbejde med eksterne samarbejdspartnere/alliancepartnere.



4. Drift

Hvert år sker der løbende forbedringer af basisforudsætningerne. Køreplanerne bliver bedre, trafikinformationen forbedres, og trafikskabet arbejder med at optimere kapaciteten af busser i forhold til passagerer.

Fokuspunkter i 2016:

- Implementering af rejsekort i hele FynBus' trafiksystem i efteråret 2016.
 - Fortsat udbygning af trafikinformation på skærme på uddannelsesinstitutioner, offentlige virksomheder, butikcentre og lignende.
- Alle kendetegnet ved kombinationen af mange mennesker og relevans i forhold til aktuelle trafiktilbud.



Øvrige væsentlige projekter

Parallelt med de nævnte aktiviteter, der alle har til formål at understøtte målet om flere passagerer i busserne, foregår en række andre projekter, der er kendetegnet ved, at de er ressourcetunge, og som alle påvirker strategiprojekterne.

- **Udbud af regionalbusserne:** I 2016 starter en ny kontraktperiode for det regionale bussystem. De nye kontrakter betyder blandt andet nye busser og ændret udstyr.
- **Byomdannelse:** Omdannelsen af Odense påvirker al gennemkørende trafik og således også hele arbejdet med planlægningen af den kollektive trafik, ligesom det ikke kan udelukkes af vejarbejde og omkørsler også kan påvirke væksten negativt.



Opsamling

Strategi for flere passagerer i 2016 har til formål at skitsere det overordnede mål for 2016, samt at redegøre for hvilke tiltag der vil blive taget i anvendelse for at nå målet.

Strategien bliver suppleret med konkrete handleplaner, der redegør for de enkelte tiltags konkrete initiativer, tidsplaner, forventede ressourcetræk og effekter. Handleplanerne udarbejdes af de ansvarlige afdelingschefer, der herefter sikrer, at handleplanerne gennemføres.

FynBus, december 2015



VÆSENTLIGE ÆNDRINGER AF AFTALEGRUNDLAGET FOR BUS & TOG

1. INDLEDNING

- 1.1 Bus & Tog har på vegne af trafikvirksomhederne bedt os udarbejde en kort opsummering af væsentlige ændringer i aftalegrundlaget for Bus & Tog-samarbejdet, herunder væsentlige ændringer vedrørende økonomiske forhold, organisatoriske forhold samt ændringer vedrørende parternes takstkompetence.
- 1.2 Baggrunden for revideringen af aftalegrundlaget for Bus & Tog-samarbejdet er et ønske om at sikre et opdateret og ajourført aftalegrundlag samt at søge en større præcisering af aftalegrundlaget for at undgå fremtidige tvister mellem parterne. Det nye aftalegrundlag, som vil bestå af en hovedsamarbejdsaftale samt en række underliggende samarbejdsaftaler med tilhørende bilag, afløser Rameaftalen fra 2008 (med tilhørende Underaftaler) og Standardaftalen fra 2002.

2. VÆSENTLIGE ÆNDRINGER

I følgende aftaler er der væsentlige ændringer eller præciseringer i forhold til det nuværende aftalesæt.

2.1 Hovedsamarbejdsaftalen

- Det øverste beslutningsorgan i Bus & Tog er nu Direktørgruppen (tidligere var det Bus & Tog styregruppen og den var bemandet anderledes). Direktørgruppen består af en repræsentant fra hver part, som udpeges på øverste direktørniveau.
- Det er fastholdt, at der er tale om et konsensussamarbejde (hvilket Direktørgruppen har truffet beslutning om). Det er dog også præciseret i pkt. 3.1.7, at en eventuel inhabil part ikke kan deltage i stemmeafgivningen, hvorfor der i princippet godt kan træffes beslutninger mod en (inhabil) parts indsigelser.
- Det præciseres i pkt. 3.1.10, at arbejdsgrupper træffer beslutning efter samme principper som Direktørgruppen. I det omfang samtlige parter ikke er repræsenteret i en styre- eller arbejdsgruppe, vil beslutninger, der kan få øko-

ADVOKATFIRMA

WWW.KROMANNREUMERT.COM

CVR-NR. DK 62 60 67 11

ADVOKAT

MIKKEL STIG LARSEN

KØBENHAVN

TLF.: +45 38 77 46 90

MOB.: +45 24 86 00 01

MLL@KROMANNREUMERT.COM

ANSVARLIG PARTNER

BENT KEMPLAR

24. NOVEMBER 2015

SAGSNR. 1027746 MLL/MLL

DOK. NR. 23335444-8

nomiske konsekvenser for en ikke-repræsenteret part, tidligst kunne få virkning 14 dage efter beslutningsreferat er tilgået den ikke-repræsenterede part og denne ikke har meddelt indsigelser imod beslutningen.

- Omkostninger i Bus & Tog skal fortsat fordeles mellem parterne efter en fordelingsnøgle. Der er ikke sket ændringer i fordelingsnøglen. I det omfang, at Direktørgruppen træffer beslutning om gennemførelse af tiltag, som ikke omfatter alle parter, skal det i forbindelse hermed særskilt aftales, hvilke parter der bidrager til finansieringen af sådanne tiltag.

2.2 Samarbejdsaftale 1 vedrørende takstsamarbejde

- Forhold vedrørende Den landsdækkende Enkeltbillet udgår.
- Der er ikke ændret på takstkompetencen mellem trafikvirksomhederne.
- En parts opsigelse af samarbejdsaftalen indebærer fremover samtidig opsigelse af partens deltagelse i hovedsamarbejdsaftalen samt alle andre samarbejdsaftaler indgået i henhold til hovedsamarbejdsaftalen. Årsagen til dette er, at denne samarbejdsaftale er grundlæggende for Bus & Tog-samarbejdet.

2.3 Samarbejdsaftale 2 vedrørende fordeling af passagerindtægter fra takstsamarbejde

Aftalen afspejler den samlede løsningsmodel, som blev behandlet på mødet i Direktørgruppen den 6. oktober 2015.

- Forhold vedrørende Den landsdækkende Enkeltbillet udgår.
- Det nuværende princip om tilvejebringelse af økonomisk neutralitet ved indførelse af Rejsekortet (kompensation for lavere indtægt) udgår.
- Samarbejdsaftalen indeholder en ny indtægtsfordelingsmodel, der skal gælde fra 2014 og fremefter. Indtægtsfordelingsmodellen er ændret på følgende punkter:
 - ❖ Indtægtsfordelingsmodellen vil fremover være baseret på et basisrejsetal, som opregnes fra et år til det næste med udviklingen i DSBs KIT-tal og Arrivas automatiske tællinger.
 - ❖ Priserne på rejserne (ekskl. rejsekortrejser og ekskl. fritidsrejser) vil blive opregnet årligt på baggrund af det af Trafik- & Byggestyrelsen udmeldte takststigningsloft.
 - ❖ Indtægtsfordelingsmodellen vil fremover indeholde et princip om afregning frem for forhandling, hvorefter der som udgangspunkt afregnes som resultatet af indtægtsfordelingsanalysen tilsiger. Specifikke, faktuelle og ekstraordinære forhold kan udløse en forhandling, såfremt virkningen af disse forhold skønnes at ville medføre, at det samlede indtægtsfordelingsanalyseresultat for en trafikvirksomhed afviger med mere end 5%+årets takststigning i forhold til det foregående års indtægtsfordelingsanalyseresultat.
 - ❖ Samarbejdsaftalen indeholder en overgangsordning fra 2013-2014.
- En parts opsigelse af samarbejdsaftalen indebærer samtidig opsigelse af partens deltagelse i hovedsamarbejdsaftalen samt alle andre samarbejdsaftaler indgået i henhold til hovedsamarbejdsaftalen. Årsagen til dette er, at denne samarbejdsaftale er grundlæggende for Bus & Tog-samarbejdet.

2.4 Samarbejdsaftale 3 vedrørende afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejde

- Forhold vedrørende Den landsdækkende Enkeltbillet udgår.
- Principperne for afregning af passagerindtægter fra rejser foretaget med andre fælles rejsehjemler end rejsekortet er nyaffattet. Der afregnes fremover som udgangspunkt som resultatet af indtægtsfordelingsanalysen

tilsiger. Specifikke, faktuelle og ekstraordinære forhold kan fremover udløse en forhandling, såfremt det samlede Indtægtsfordelingsanalyseresultat for et trafikselsskab afviger med mere end 5%+årets takststigning i forhold til det foregående års Indtægtsfordelingsanalyseresultat.

- Afregning af fritidsrejsekompensation i tilknytning til Ungdomskort er indarbejdet.
- En parts opsigelse af samarbejdsaftalen indebærer samtidig opsigelse af partens deltagelse i hovedsamarbejdsaftalen samt alle andre samarbejdsaftaler indgået i henhold til hovedsamarbejdsaftalen. Årsagen til dette er, at denne samarbejdsaftale er grundlæggende for Bus & Tog-samarbejdet.

Opdateringen af bilag 3.3., der vedrører en række praktiske og procesmæssige forhold i forhold til bl.a. krav til afregning, udestår pt., men opdateringen vil ikke medføre væsentlige ændringer.

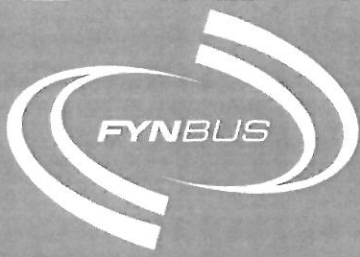
2.5 Andre samarbejdsaftaler

Følgende samarbejdsaftale indeholder efter vores vurdering ikke væsentlige ændringer i forhold til det nuværende aftalegrundlag for Bus & Tog-samarbejdet:

- Samarbejdsaftale 4 vedrørende Rejsedata
- Samarbejdsaftale 5 vedrørende Rejsekort rejseregler,
- Samarbejdsaftale 6 vedrørende Rejsekort kundecenter
- Samarbejdsaftale 7 vedrørende landsdækkende dør til dør-befordring af bevægelseshæmmede (opdateringen af bilag 7.1, der vedrører en række praktiske forhold, udestår pt., men opdateringen vil ikke medføre væsentlige ændringer).

3. KORT OPSUMMERING

- Det er vil fortsat være tale om et konsensussamarbejde mellem trafikvirksomhederne.
- Der er ikke ændret på takstkompetencen mellem trafikvirksomhederne.
- Samarbejdsaftalen vedrørende afregning af passagerindtægter fra takstsamarbejde indeholder en ny indtægtsdelingsmodel.
- En parts opsigelse af visse samarbejdsaftaler indebærer samtidig opsigelse af partens deltagelse i hovedsamarbejdsaftalen mv.



Kombinationsrejser med bus og cykel

Teknisk slutrapport

RESUMÉ

Der er et stort behov for at styrke den kollektive trafik ved at fremme kombinationsrejser med bus og cykel. FynBus ønsker med dette projekt at give kunderne bedre mulighed for at medbringe cykel i bussen.

” Nu kan jeg uden problemer tage min cykel med i bussen. Og når bussen ikke kører længere, så kan jeg hoppe på cyklen og nå mit mål uden at skulle finde andre løsninger. ”



Kombinationsrejser med bus og cykel

Indhold

1	Resumé af ansøgning	3
2	Beskrivelse af de enkelte aktiviteter.....	4
2.1	Cykler inde i bussen	4
2.2	Cykler foran på bussen.....	4
2.3	Pladsreservation	5
2.4	Cykelanhænger	6
2.5	Sikker cykelparkering ved stoppestederne	6
2.6	Markedsføring af kombinationsrejser	7
3	Projektforløb	8
3.1	Oprindelig tidsplan.....	8
3.2	Faktisk forløb	8
4	Resultater	9
4.1	Praktiske erfaringer med cykelanhænger	9
4.2	Passagertal	10
4.3	Chaufførundersøgelser	11
4.4	Passagerundersøgelser	12
5	Evalueringskriterier	12
6	Projektkonometri	13
7	Anbefalinger.....	14

Bilagsfortegnelse

Bilag 1: FynBus' rejseregler for cykelmedtagning (for ruter, der ikke er med i forsøget)

Bilag 2: Kombinationsrejser (spørgeskema til chauffører)

Bilag 3: Kombinationsrejser (spørgeskema til passagerer)

Resumé af ansøgning

FynBus ønsker at styrke en sammenhængende kollektiv trafik, hvor busser og cykler i kombination leverer en fleksibel og sund transport. Omstigning imellem flere kollektive transportmidler er ikke attraktivt i konkurrence med brug af bil, mens en kombination med cyklen vil være en fleksibel mulighed for mange. Ventetiden kan næsten helt elimineres, og som cyklist vil man i højere grad føle sig som herre over en del af turens forløb.

Bil og cykel har det til fælles, at der er tale om individuel transport, som tiltaler mange mennesker. Ved at lade cyklen indgå som et led i transportkæden, vil nye grupper bedre kunne blive tiltrukket af den kollektive trafik, og de vil med stor sandsynlighed kunne fastholdes i denne vane.

Løsningen kan umiddelbart overføres til andre trafikselskaber.

FynBus' økonomi er under pres, og dette projekt vil uden støtte fra Passagerpuljen skulle prioriteres hårdt blandt mange andre projekter.

Hvis den kollektive trafik i Danmark skal opnå en væsentlig vækst, er der behov for at styrke kombinationsrejserne. Det samme gælder cykeltrafikken, som med ganske få undtagelser er enten stagnerende eller faldende i de danske byer. Ved at tilbyde bedre muligheder for at kombinere bus og cykel, er der et potentiale for vækst. Der har hidtil kun været meget få tiltag for at styrke kombinationsrejser med bus og cykel, og projektets resultater vil derfor være af national interesse.

Kombinationen af bus og cykel er god, fordi cyklen på samme tidsforbrug dækker en 12 gange så stor flade som en fodgænger.

Projektet indeholder 6 aktiviteter:

1. Cykler inde i bussen
2. Cykler foran på bussen
3. Pladsreservation
4. Cykelanhænger
5. Sikker cykelparkering ved stoppestederne
6. Markedsføring af kombinationsrejser

Aktiviteterne vil supplere hinanden, men de er dog ikke afhængige af hinanden.

Beskrivelse af de enkelte aktiviteter

2.1 Cykler inde i bussen

FynBus har lavgulvsbusser på hele Fyn og Langeland. Det betyder, at der ikke længere er et bagagerum, som kan indeholde cykler. Cykler placeret bag på bussen vil af sikkerhedshensyn kræve, at chaufføren hver gang skal gå om bagved bussen, når cykler skal på- eller aflæsses. Derfor var tanken med denne del af forsøget, at der skulle skabes plads til mindst 2 cykler på midterperronen inde i hver bus.

Idéen i forsøget var, at cyklerne skulle kunne fastgøres forsvarligt, fx med en rullesele, som det ses i visse togvogne. Det var vigtigt, at håndteringen af cyklerne ikke tog for lang tid, da regionale busser indenfor Odense Kommune fungerer som bybusser.

Projektet skulle belyse, om der var behov for restriktioner på cykelmedtagning, f.eks. om der skulle være en spærretid i myldretiden, eller om det kunne styres igennem takstpolitikken.

Som forsøgsruter blev udvalgt den regionale rute mellem Langeland og Svendborg samt en konkret bybusrute i Odense.

Som en del af forsøget blev det i forsøgsruterne gjort gratis at medtage cyklen samtidig med at cykelmedtagning på hverdage først kunne ske efter kl. 9. På øvrige dagtyper var der ingen spærretid. På de ruter, der ikke var en del af forsøget, var FynBus' almindelige rejseregler for cykler gældende, jf. bilag I.

Eksempel på løsning inde i bussen i Odense:



2.2 Cykler foran på bussen

En af de nytænkende idéer med forsøget var at afprøve cykelmedtagning foran på bussen.

Sportworks NW, Inc. har leveret cykelstativer til 50.000 bybusser i hele USA og til andre lande. I USA estimeres det, at der årligt er 12.000.000 brugere af stativet. Hvert stativ har plads til 3 cykler. Det tager under 10 sekunder for på- eller aflæsning af en cykel, og cyklerne kan på- og aflæsses uafhængigt af hinanden. Stativet er placeret foran på bussen.



3 cykler kan placeres uafhængigt af hinanden foran bussen.

Chaufføren har godt øje med, at cyklen sidder fast, og han sikrer, at cyklisterne når at komme af og på bussen. Kun få cykler er blevet stjålet fra stativerne. Bussen kan køre i vaskehallen med stativet påmonteret.

Denver Regional Transit District har stativet monteret på samtlige 870 busser. 50 % af brugerne af stativet oplyste, at de var helt nye buskunder, og 27 % udtalte, at de ville køre i privatbil, såfremt stativet ikke fandtes.

I projektet var tanken, at cykelstativer skulle monteres på alle de busser, der betjener en af de regionale linjer. Linje 151 var velegnet til formålet, og projektet ville dermed omfatte stativer til 20 busser.

Denne del af forsøget bortfaldt, da der ikke kunne opnås dispensation hos Trafikstyrelsen til forsøg med cykelstativ monteret foran på bussen.

På Ærø var der ikke mulighed for cykelmedtagning i bussen, idet der her køres med højgulvsbusser. Som alternativ til cykler foran på bussen blev der etableret forsøg med specialudviklet cykelstativ bag på bussen til medtagning af 4 cykler.

2.3 Pladsreservation

Uanset om cyklen placeres inden i bussen eller ude på bussen, er det meget vigtigt for brugeren at være sikker på at få en plads til cyklen – en erfaring som er påvist i forbindelse med cykelmedtagning i togene.

Derfor skulle der etableres et reservationssystem, som kunne give adgang til en plads til cyklen samt en siddeplads til cyklisten. I bussen blev der skiltet med, at visse siddepladser skulle forbeholdes kunder med cykel.

Det var tanken med projektet, at pladser skulle kunne reserveres og betales via internettet. Og at billetterne skulle leveres som en låst PDF-fil. Chaufføren skulle kunne tjekke de solgte pladser på en mobil enhed. Samtidig skulle chaufføren kunne blokere de pladser, som blev solgt ved påstigning af bussen, mod senere køb på internettet.

Denne del er udgået af projektet. FynBus har valgt, at dette element løses af den fælles løsning omkring reservations- og gruppebestillingssystem som TITSAM videreudvikler på baggrund af oprindelig løsning hos BAT.

2.4 Cykelanhænger

Der er sammen med Bergholdt busser og firmaet VEKSØ A/S i Fredericia udviklet en anhænger, som blev sat i drift på Langeland på busser med forbindelse til Svendborg. Øvrige busser på strækningen blev forsynet med standard Thule cykelstativ.

Anhænger udviklet af VEKSØ A/S



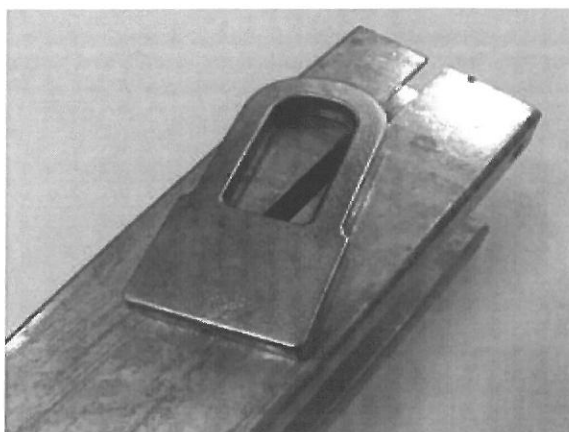
Standard cykelholder



Cyklerne kan placeres uafhængigt af hinanden på anhænger.

2.5 Sikker cykelparkering ved stoppestederne

Cykelparkering findes ikke ved alle stoppestederne. Ved nogle knudepunkter er der imidlertid et godt potentiale for at kombinere bus og cykel. Det kræver dog cykelstativer, som sikrer cykler mod at vælte. Ved parkering over længere tid vil mange også efterlyse en bedre sikkerhed mod tyveri. Til det formål er en ny stativtype meget velegnet, da den indeholder en wire, som kan trækkes ud og sættes i cyklens egen lås. På den måde fikses cyklen til stativet og risikoen for tyveri reduceres markant.



Toppen af cykelstativet med låsen, der er forbundet med en wire.

Stoppestedsfaciliteter er kommunernes opgave, men i denne sammenhæng ønskedes konceptet demonstreret på 1 pilotstrækning til inspiration for kommunernes fremtidige indsats.

Planen var at udvælge 10 strategiske steder på baggrund af observationer af parkerede cykler og data om nærliggende destinationer i rimelig cykelafstand. Det var planen at placere 5 stk. af de nye stativer på hvert sted, mens det ikke var planen at forbedre på belægningen.

Denne del af forsøget blev trukket tilbage, da leverandøren af cykelstativerne ikke kunne stå inde for kvaliteten af dem.

2.6 Markedsføring af kombinationsrejser

FynBus har foretaget en del markedsføringsaktiviteter:

- Pressemeldelse lokalt vedr. cykelanhænger på Langeland
- Markering i køreplanen på Langeland af hvilke ture, der køres med cykelanhænger
- Pressemeldelser lokalt i forbindelse med opstart af alle ordninger
- Information i busserne via informationsskærme og hængeskilte
- Målrettet information til campingpladser, turistinformationer, havnefogeder, borgerservice og lignende
- Opslag på alle de stoppesteder, der indgår på de strækninger, der er med i forsøget
- Opsætning af ekstra afgangskassetter på en række stoppesteder til information
- Udvidelse af forsøget til også at dække rute 91-92 i Odense.
- Løbende opslag til de relevante chauffører

21. august 2012 kl. 20.00
Af: J. Jørgensen

Cykler kommer gratis med bussen efter 9

Artikler i Berlingske Tidende

FynBus laver i samarbejde med Bergholdt, Odense Bybusse og Æro Bus et forsøg, hvor kunderne uden for myldretiden gratis kan tage deres cykler med i busserne.

Forsøget, der startede 15. juli og løber resten af året, skal afprøve nogle forskellige muligheder for at kombinere bussen med cyklen.

- Vi håber, tilbuddet vil tiltrække en ny kundegruppe, der ikke tidligere har set bussen som en attraktiv transportmulighed, siger Carsten Hyldborg, direktør for FynBus.

I første omgang er rute 912-913 på Langeland, rute 790-791 på Æro samt rute 81-83 i Odense udvalgt til projektet. Fælles for alle forsøgsruter er, at cyklen kan tages med gratis efter kl. 9.

På Langeland og i Odense indrettes busserne indvendigt, så cyklerne kan placeres på midterperronen. På Langeland fjernes man nogle af de almindelige sæder og der etableres i stedet kassæder. Der vil være plads til 4 cykler.

På Langeland supplerer man endvidere med et stativ bage på bussen, der kan have op til fire cykler med ad gangen.

På Æro, hvor forsøget starter 5. august, kører bussen rundt med et nyudviklet stativ, der har plads til 4 cykler ad gangen.





Projektforsløb

Som det fremgår af dette afsnit, har der af forskellige årsager været væsentlige ændringer af både projektets tidsplan og indhold.

3.1 Oprindelig tidsplan:

Accept fra Trafikstyrelsen	Juni 2011
Projektopstart (aktivitet 1)	Juni 2011 – august 2011
Udvikling af udstyr og software (aktivitet 2)	Juli 2011 – september 2011
Markedsføring (aktivitet 3)	Oktober 2011 – september 2012
Evaluering og afrapportering (aktivitet 4)	Oktober 2012 – december 2012

3.2 Faktisk forløb

FynBus modtog i brev af 13. maj 2011 tilsagn om støtte på i alt 849.300,- kr. fra Trafikstyrelsen, hvorefter FynBus gik i forhandling med de respektive entreprenører for at få en endelig aftale på plads.

FynBus lavede aftaler om forsøg med cykler følgende steder:

- Hele Ærø (Ærø Bus A/S) – i alt 2 driftsbusser
- Ruterne mellem Langeland og Svendborg (Bergholdt A/S) – i alt 5 driftsbusser
- Bybusruterne 80-82 (Odense Bybusser) – i alt 6 driftsbusser

I december 2012 var indgået følgende aftale:

- Odense Bybusser laver forsøg med cykelmedtagning (4-5 cykler) i bussen efter BAT modellen og sikrer ekstra plads ved at skifte to sæder med klapstole.
- Bergholdt A/S laver forsøg med cykelmedtagning (4-5 cykler) i busserne ved brug af nyudviklet gulvstativ. Bergholdt A/S supplerer med muligheden for yderligere cykler på anhænger bag på bussen.
- Ærø Bus A/S laver forsøg med cykelmedtagning på bagmonteret cykelstativ med plads til 4-5 cykler, der kan håndteres individuelt.

Udgangspunktet for alle løsninger har været, at kunden selv kan fastgøre cyklen.

I sommeren 2012 iværksættes forsøg med cykelanhænger i bus på strækningen Langeland-Svendborg.

I december 2012 anmoder FynBus om ændring af projektet. Ændringen indebærer følgende:

- Cykler foran på bussen ændres til at afsøge andre muligheder for at medtage cykler inde i bussen og bag på bussen, da der ikke kan opnås de fornødne tilladelser til at montere cykelstativer foran på bussen.
- Sikker cykelparkering udgår af projektet, da leverandøren meddeler, at de kvalitetsmæssige udfordringer omkring sikkerheden ikke kan løses.

En væsentlig årsag til den forsinkede tidsplan er, at FynBus har afventet afklaring fra Trafikstyrelsen af, hvorvidt der kunne opnås dispensation til montering af cykelstativ foran på bussen.

I sommeren 2013 iværksættes det fulde forsøg, således at der tilbydes gratis cykelmedtagning i busserne på ruterne mellem Langeland og Svendborg, samt ruterne 81-83 i Odense. På Ærø tilbydes cykelmedtagning i højgulvsbusser ved hjælp af et specialudviklet cykelstativ.

I oktober 2013 anmoder FynBus om ændring af projektet, således at slutdato rykkes til juni 2014 på grund af at indgåelse af aftalerne har taget længere tid end antaget. Trafikstyrelsen accepterer denne anmodning i tillæg af 11. november 2013.

I juni 2014 anmoder FynBus om forlængelse af forsøget til 31. marts 2015, da delelementet med pladsreservation ikke er på plads, men i gang med at blive udviklet under TITSAM. FynBus ønsker ikke at lave parallel udvikling af samme produkt. Budgetposten bortfalder derfor i projektet.

I efteråret 2014 vælger FynBus at udvide forsøget til ruterne 91-92 i Odense.

I juni 2015 anmoder FynBus om udsættelse af afrapportering i 3 måneder for at sikre et tilstrækkeligt grundlag for at lave en passager- og chaufføranalyse.

Resultater

4.1 Praktiske erfaringer med cykelanhænger

Benyttelsen cykelanhænger var meget beskednen, og med maksimalt 3 samtidige cykler.

Kørsel med cykelanhænger betyder maksimal hastighed på 70 km/t, hvilket kan medføre pres på køretiderne, hvis der er længere stræk med 80 km/t.

Cykelanhænger medfører øget tidsforbrug i forbindelse med af- og påmontering ved fx vask af bus. Cykelanhænger kræver, at chaufføren hjælper med på- og aflæsning af cykel, hvilket øger presset på køretiden.

Prisen for den udviklede cykelanhænger har holdt sig inden for de tilskudsmidler, der er stillet til rådighed. Den reelle pris forventes dog noget højere ved anskaffelse af yderligere anhængere.

Der er ingen tekniske eller sikkerhedsmæssige hindringer i at køre med anhænger, men brug af anhænger bør undgås, hvis der på ruten kan være behov for at bakke, hvilket blandt andet kan forekomme i Marstal på Ærø.

Entreprenøren foreslår, at der i stedet for cykelanhænger benyttes den nævnte standardholder, således at cykelanhængerene alene anvendes, hvis der forventes mere end 3 samtidige cykler.

På cykelanhængere kan cykler på- og aflæsses hurtigere end på standardholdere, da cyklerne kan på- og aflæsses uafhængigt af hinanden på cykelanhængere.

Cykelanhænger og standardholder kræver trækkrog og er ikke begrænset til bestemte bustyper.

Kørsel med cykelanhænger stoppede, da det blev muligt at tage cyklerne med ind i bussen. Sammen med standard cykelholderen gav det stort set samme kapacitet.

4.2 Passagertal

Registrerede cykelmedtagninger for perioden jan-maj. (For 2013, dog perioden 19/8-31/12)

Strækning/rute	2012	2013	2014	2015
Langeland-Svendborg (rute 860, 861, 912, 913)	41	-	-	132
Odense, linie 81-83	0	245	402	426
Odense, linie 91-92	0	0	0	210
Cykler – øvrige ruter	1.634	1.805	1.896	2.095
Cykler i alt hos FynBus	1.675	1.805	2.298	2.963

Der har samlet set været en fremgang i antal cykelmedtagninger fra 2012 til 2015 på 77 %. Der har været en generel stigning på 28 % i FynBus' område, men den væsentligste årsag er, at der nu tilbydes cykelmedtagning på de udvalgte ruter i Odense.

På årsniveau er antallet af ture med cykelmedtagning øget med over 3.000 ture.

Ved at gøre cykelmedtagning gratis, vil det kunne øge antallet af ture med passagerer med cykel på de regionale ruter med 100-200 %, svarende til stigningen på Langeland-Svendborg ruterne. Det vil sige, at der på årsbasis kan genereres minimum 5.000 nye ture, svarende til et indtægtpotentiale på mindst 100.000,- kr.

Omvendt vil der være et tilsvarende indtægtsfald ved at gøre cykelmedtagning gratis på de regionale ruter. Der vurderes ikke i væsentligt omfang frafald af andre kundetyper i de regionale busser, da der også før forsøget var tilbud om cykelmedtagning.

Forsøgsruterne i Odense står samlet set for ca. 5 % af passagererne i bybusserne. Såfremt gratis cykelmedtagning gøres mulig i alle bybusser i Odense, vil der være et potentiale på 30.000 nye ture. Omvendt må der på grund af potentielle konfliktsituationer med andre kundegrupper også være et passagerfrafald, der med henvisning til passagerundersøgelsen forventes at være mindst 25 %, svarende til 7.500 kunder. En samlet vurdering vil således være, at der potentielt kan skabes 20.000 nye ture, svarende til et indtægtspotentiale på 150.000 kr.

Passagerfrafald fra andre kundegrupper, som fx barnevognskunder, vil i et vist omfang kunne imødegås, når det bliver muligt via FynBus' kommende reservationssystem at sikre sig plads i bussen.

4.3 Chaufførundersøgelser

FynBus har gennemført en undersøgelse blandt 42 af de chauffører, der kører på ruter, hvor der er mulighed for gratis cykelmedtagning.

På Ærø, hvor der er cykelmedtagning bag på bussen, opfatter chaufførerne cykelmedtagning som problematisk og tidskrævende, specielt hvis det sker ude på ruten.

For de øvrige områder, hvor der er cykelmedtagning inde i bussen, oplever under halvdelen af chauffører, at det er tidskrævende og vanskeligt at have cykel med.

Mindst gene med cykelmedtagning oplever chaufførerne i Langelandsbusserne, som også er de første, der havde cykelmedtagning. Chaufførerne hos Odense Bybusser oplever overvejende, at der ikke er de store problemer. De sidst tilkomne chauffører hos Tide Bus Danmark A/S oplever flest problemer med cykelmedtagning, men er også dem, der i kortest tid har haft cykelmedtagning.

Chaufførerne nævner følgende konkrete problemstillinger som cykelmedtagning kan medføre:

- Ikke plads til kørestole og rollatorer, når der er cykler med.
- Om sommeren kan der være problemer med grupper, hvor ikke alle kan få cyklen med.
- Fastspænding kan tage tid, og det genererer de øvrige passagerer.

Chaufførerne oplever, at kunderne generelt tager godt i mod tilbuddet.

Specielt på Ærø foreslår chauffører, at cykelmedtagning begrænses til udvalgte knudepunkter, som Søby, Ærøskøbing og Marstal.

En nærmere beskrivelse af chaufførundersøgelsen fremgår af bilag 2.

I forhold til udvendigt monteret cykelstativ bag på bussen, peger chaufførerne/entreprenørerne i forsøget generelt på en række udfordringer:

- Det er chaufførens/entreprenørens juridiske og forsikringsmæssige ansvar, at cyklen er monteret forsvarligt efter forholdsreglerne.

- Chaufføren er ansvarlig for bussens pengebeholdning og er derfor nødt til at medtage pengebeholdningen, hvis han skal forlade sin plads.
- Det er sikkerhedsmæssigt farligt at arbejde bag en bus, især hvis det er steder med stærk trafik eller trafik med høj hastighed.
- Ikke alle bustyper er teknisk forberedt til at kunne få eftermonteret cykelstativer. Højgulvsbusser har generelt de bedste forudsætninger for at kunne få eftermonteret cykelstativer.
- Nogle laventrebuser har indgang til motorrummet bag på bussen.
- Cykelstativer bag på bussen øger bussens længde og bagendeudsving med øget risiko for skader til følge.
- Cyklerne vil dække for reklamepladsen bag på bussen.
- Presset på køretiden vil øges.

4.4 Passagerundersøgelser

Af de 119 adspurgte kunder på ruterne med gratis cykelmedtagning, var 85 % af kunderne bekendt med, at cykelmedtagning var gratis. Blot 17 % havde benyttet tilbuddet. Flest kunder med cykelmedtagning var på rute 81-83. De fleste af disse kunder har dog kun haft cyklen med få gange. Årsagen til, at kunderne har valgt at tage cykel med, er fordi det er gratis og på grund af øget fleksibilitet på fx hjemturen. Kunder, der har haft cyklen med, synes ordningen er god.

57 % af de kunder, der har haft cyklen med oplyser, at de brugte bussen mere på grund af ordningen.

Ca. 10 % af alle kunder oplyser således, at de bruger bussen mere på grund af cykelordningen. Vi har ikke i undersøgelsens datagrundlag kunne kvantificere, hvor mange nye ture, der bliver genereret.

Næste alle, der har haft cyklen med, oplever det som nemt at medtage cyklen. Dog har 24 % af disse kunder oplevet andre problemstillinger som manglende plads på grund af kørestole/barnevogn, afvisning ved stoppested og kommentarer fra andre kunder.

82 % af de adspurgte synes, at cykelmedtagning er en god idé, og 67 % har ikke oplevet problemer med ordningen.

I forhold til FynBus' information om ordningen, har 79 % af kunderne været opmærksom på ordningen. Informationen er primært set ved stoppestedet og på infoskærmene i bussen.

Kunderne mener, det er vigtigt, at det fastholdes, at ordningen er gratis, svarende til, at det også er gratis at medtage fx barnevogne.

Detaljerne omkring passagerundersøgelsen fremgår af bilag 3.

Evaluering af succeskriterier

Der var opsat følgende succeskriterier for projektet:

- Det forventes, at projektet efter 1 år vil kunne øge antallet af påstigere med cykelbillet med 200 %.

På den regionale del af forsøget (Svendborg-Langeland), hvor der også før forsøget har været cykelmedtagning, er antallet af cykelmedtagninger fra 2012 til 2015 steget med 220 %. Da udviklingen er sket ud fra et meget lavt niveau, er det yderst usikkert om den stigning vil kunne være generel på de regionale ruter. Vurderingen hos FynBus er dog, at der som minimum kan forventes en vækst i antal cykelmedtagninger på de regionale ruter på 100 %.

I Odense har der ikke tidligere været cykelmedtagning, men det skønnes, at der samlet set er et potentiale, der ligger noget over niveauet for ruterne udenfor Odense.

- Det forventes, at der vil ske en fordobling af cyklister på stoppesteder, som får etableret cykelstativer.

Da denne del projektet er udgået, er ikke foretaget en evaluering af succeskriterierne.

Projektøkonomi

Aktivitet	Oprindeligt budget	Revideret budget	Regnskab
Medtagning af cykler inde i og bag på busser			
Fastspænding af cykler i busserne	91.800	91.800	5.750
20 cykelstativer	240.000	240.000	45.625
Montering (ombygning)	20.000	20.000	62.500
Pladsreservation			
Softwareudvikling	180.000	0	0
Cykelanhænger			
1 cykelanhænger	45.000	45.000	45.000
Anhængertræk til bus	10.000	10.000	28.875
Kørekort anhænger (inkl. afgift)	8.000	8.000	317
Markedsføring			
Introduktionskampagne	150.000	150.000	143.980
Egne timer	60.000	60.000	131.019
Projektstyring, evaluering og afrapportering			
Medarbejder hos FynBus	45.000	45.000	96.807
I alt	849.800	669.800	559.873

Det endelig regnskab viser en væsentlig lavere udgift end budgetteret. Det skyldes primært de elementer, som sikring af cykelstativer og pladsreservation, der er udgået af projektet.

Dertil har omkostningerne til cykelmedtagning samlet set været lavere end de forventede omkostninger i det oprindelige projekt, idet medtagning af cykler inde i bussen har vist sig billigere end løsninger med cykelmedtagning uden på busserne.

Anbefalinger

Der er et samlet potentiale på 25.000 nye ture samlet i FynBus' system.

Kunderne er generelt glade og positive for ordningen. Chaufførerne er ved indførelsen generelt skeptiske, men bliver generelt mere positive overfor cykelmedtagning jo længere tid, de har været en del af ordningen.

Der har ikke i forsøget været voldsomme problemstillinger, og FynBus' administrative indstilling er at gøre cykelmedtagning permanent i alle busser. I de seneste udbud af buskørsel på Fyn er krav til cykelmedtagning på midterperronen indtænkt i udbudsmaterialet.

Af hensyn til at minimere konfliktsituationer i bussen, og til at sikre optimal driftsafvikling i myldretiden, bør der på hverdage fastholdes en spærretid, således at der ikke kan medtages cykler før kl. 9.00. Umiddelbart vurderes ikke behov for lignende specifik spærretid om eftermiddagen. Ved at have spærretid om morgenen har man indirekte også en spærretid om eftermiddagen, idet rejsende i morgenmyldretiden typisk også rejser i myldretiden om eftermiddagen..

Der skal sikres klare regler i forhold til konflikt med barnevogne, kørestole og rollatorer. Dette kan løses med det reservationssystem som FynBus er i gang med at videreudvikle sammen med TITSAM, hvor kunderne får mulighed for at lave pladsreservation til cykler, men også til fx barnevogne og kørestole. Ligeledes vil der fortløbende være brug for adfærds- og holdningskampagner om at vise hensyn til hinanden.

For at cykelmedtagning skal blive en succes og sikre flere nye passagerer, skal ordningen være gratis.

Cykelmedtagning på Ærø bør - så længe der ikke kan ske cykelmedtagning i bussen - begrænses til at der kun kan tages cykler med mellem følgende destinationer; Marstal-Ærøskøbing-Søby.

Ved kørsel med cykelanhænger bør der laves specifik køreplan, gerne som en del af en almindelig rute køreplan med angivelse af hvilke ture, der køres med anhænger. FynBus har ikke aktuelt planer om at køre med cykelanhænger.

Alternativet til cykelanhænger er cykelstativ bag på bussen kombineret med cykler i bussen, hvorved cykelkapaciteten i bussen vil være 7-8 cykler.

Bilag 1: FynBus rejseregler for cykelmedtagning (for ruter, der ikke er med i forsøget)

I FynBus' rejseregler står følgende vedr. cykelmedtagning

Cykler

Du kan tage din cykel med i det omfang pladsforholdene tillader det - dog maksimalt to cykler pr. bus. Det gælder dog ikke i bybusser. (Se længere nede i dette afsnit.) Det er chaufføren, der afgør, om der er plads til en cykel. Du skal betale for at få din cykel med bussen, hvilket koster 25 kroner. Betalingen gælder for hele rejsen (inklusive omstigninger), hvis du har købt en gyldig billet til hele rejsen.

FynBus cykelbilletter gælder kun til brug i bussen, og DSB's cykelbilletter gælder kun til toget.

Du er ikke garanteret plads til din cykel ved omstigning til korresponderende bus. Ved returrejse eller ved køb af ny billet betaler du på ny for cykeltransporten.

Sammenklapelige cykler anbragt i lukket taske, pose eller lignende medtages gratis svarende til rejsegods.

Cykler skal være fastspændt og under opsyn på hele turen. Det er dit ansvar, at den er fastspændt. Chaufføren har dog ansvar for, at det sker forsvarligt, og du skal derfor altid følge chaufførens anvisninger, herunder vedrørende fastspænding.

Bybusser medtager ikke cykler. For lokalruter er bustypen afgørende for, om du kan få din cykel med.

Reglerne gælder ligeledes for cykelanhængere, der er under opsyn. Anhængerens hjul skal kunne låses.

Se i øvrigt rejseregler om rejsegods.

Rejsereglerne har været gældende for alle de ruter, der ikke har været en del af forsøget med kombinationsrejser.

I forhold til forsøget startede FynBus med også at opkræve 25 kr. for brug af cykelanhænger. Efter indførelse af cykelmedtagning inde i bussen på de udvalgte ruter, blev det i forsøgsruterne gjort gratis at medtage cyklen, og at cykelmedtagning kunne ske efter kl. 9 på hverdage og uden tidsbegrænsning på øvrige dage.

Cykelbilletter til 25 kr. sælges og registreres på FynBus' elektroniske udstyr.

Bilag 2: Kombinationsrejser (spørgeskema til chauffører)

Der er modtaget besvarelser fra 42 respondenter/chauffører.

Det har med spørgeskema til chauffører været søgt at indhente holdninger og erfaringer fra de personer, som er i kontakt og berøring med kunder og cykler.

For at danne et fyldestgørende billede er chaufførerne inddelt efter entreprenør. Det er sket for at kunne differentiere mellem de forskellige linjer som deltager i forsøget. Bergholdt A/S kører på Langeland, Jesper Bus kører på Ærø, Odense Bybusser og Tide Bus Danmark A/S deler ruterne 80 og 90 i Odense.

Tabel 1

Entreprenør	Er du opmærksom på muligheden for at tage cykel med i bussen?	
	Ja	Nej
Bergholdt	5	
Jesper Bus	10	
Odense Bybusser	16	
Tide Bus	11	
I alt	42	0

Konklusion: Alle chauffører er bekendte med muligheden for at tage cyklen med i bussen.

Tabel 2

Entreprenør	Har du medtaget en cykel i bussen?	
	Ja	Nej
Bergholdt	5	
Jesper Bus	10	
Odense Bybusser	15	1
Tide Bus	9	2
I alt	39	3

Konklusion: Størstedelen af chauffører har oplevet at medtage en cykel i bussen. 7 % ($3/42=0,07$) har endnu ikke medbragt en cykel.

Spørgsmålet er stillet for at se på, hvor tilbuddet synes at skabe den største glæde. Det er tydeligt at i busserne 912/913, som kører på Langeland, ser vi den største glæde. Det kan skyldes, at Langeland ikke har den store busdrift, og at tilbuddet giver mulighed for at forlænge ruten og giver passagerer muligheden for at rejse uden for, eller til steder uden for, køreplanen.

Tabel 3 – Ingen glæde (1), stor glæde (5)

Entreprenør	Hvordan oplever du kundernes modtagelse af tilbuddet?
Bergholdt	4,4
Jesper Bus	3,2
Odense Bybusser	3,7
Tide Bus	2,5
I alt	3,3

Tabel 4

Entreprenør	Påvirker ordningen dit arbejder som chauffør?	
	Ja	Nej
Bergholdt		5
Jesper Bus	9	1
Odense Bybusser	6	10
Tide Bus	6	5
I alt	21	21

Konklusion: 50 % af chaufførerne giver udtryk for, at ordningen påvirker deres arbejde som chauffør (påvirker negativt, da det er ekstra arbejde).

Tabel 5

Entreprenør	Er det tidskrævende at tage cykler med i bussen?	
	Ja	Nej
Bergholdt		5
Jesper Bus	9	1
Odense Bybusser	6	10
Tide Bus	7	4
I alt	22	20

Konklusion: Et lille flertal af chaufførerne mener, at det er tidskrævende at tage cykler med i bussen.

Det er tankevækkende, hvordan de ovenstående svar fordeler sig ift. entreprenøren. Ved Bergholdt oplever man ingen problemer med tilbuddet, mens man på ruterne i Odense ser en større påvirkning. I Tabel 4 og 5 må man derfor også have med i sin overvejelse, at busserne er forskelligt indrettet, men også at busserne i Odense oplever et større passagergrundlag (og en større kamp mellem cykler og barnevogne).

Tabel 6

Entreprenør	Er det vanskeligt at have cykler med i bussen?	
	Ja	Nej
Bergholdt	3	2
Jesper Bus	10	
Odense Bybusser	5	11
Tide Bus	7	4
I alt	25	17

Konklusion: Et flertal af chaufførerne mener, at det er vanskeligt at have cyklen med i bussen. Her mangler en uddybning af, hvad der er vanskeligt, men man ser et lille udslag. Chaufførerne ved Bergholdt vurderede, at cykler ikke er tidskrævende for hverken drift eller chauffør. På trods heraf ser nogle chauffører stadig en problematik i cyklerne. Som det ses af nedenstående kommentar, svarer man altså på, om der kommer nogle gnidninger eller anden problematik ved tilbuddet.

Yderligere kommentarer fra chaufførerne til tabel 6:

Pladsmangel, hvis der i forvejen er barnevogne eller rollatorer med. Folk har svært ved at finde ud af stropperne, som cyklerne skal spændes fast med.

Tabel 7

Entreprenør	Følger folk dine instrukser om placering af cykel?	
	Ja	Nej
Bergholdt	5	
Jesper Bus	10	
Odense Bybusser	15	1
Tide Bus	7	4
I alt	37	5

Konklusion: Som regel følger passagererne de instrukser chaufføren giver om placering af cykel.

Yderligere kommentarer fra chaufførerne til tabel 7:

Intet velegnet sted til at anbringe cyklen. De staves i kuffertrummene, hvilket er besværligt (vedrører kun busser, der kører på Ærø).

Yderligere spørgsmål chaufførerne er blevet stillet:

En generalisering af svar fra chaufførerne kan læses i de følgende kommentarer.

1) Nævn en fordel ved at tage cyklen med:

- Når cyklen har et fladt dæk.
- Undgår regnvejr.
- Kan komme ud til destinationer, hvor der efterfølgende kan cykles rundt og se lokalområdet.

2) Nævn en ulempe ved at tage cyklen med:

- Ikke plads til barnevogne og rollatorer.
- Medtager kun 2 cykler – om sommeren kan der være flere, der vil have cyklen med, og folk bliver sure, når de ikke kan få deres cykel med.
- Tager lang tid med fastspænding, og andre passagerer ser ikke særlige positive ud.
- Farligt at holde på landeveje med åbent kuffertrum (Ærø) - Hvis cykler kun kunne medtages til og fra de 3 "omdrejningspunkter", og cyklerne kunne anbringes på en sikker og nem måde – så ville det være ok.

Bilag 3: Kombinationsrejser (spørgeskema til passagerer)

Der har været indsamlet svar fra 119 respondenter. Spørgsmålene har været medtaget i et elektronisk spørgeskema som en kundeambassadør har formidlet til passagerer i bussen. Ambassadørerne har kørt på alle ruter for at få en bred besvarelse, men også for at kunne fange lokale trends og forskelle mellem entreprenørerne.

Spørgsmålene er delt op, således at spørgsmålene kan have en fælles interesse, en interesse i passagerer som har haft cykler med, og sidst passagerer som ikke har haft cykler med. Som afslutning spørges alle respondenter om, hvad der kan være afgørende for, at de benytter tilbuddet i fremtiden.

Et fokus ved kombinationsrejser har været en øget markedsføring, og som indikator for opmærksomhed er alle respondenter spurgt til, hvor de har fundet deres oplysninger – i så fald de kender til ordningen med gratis cykel i bussen. Resultatet er, at oplysning ved stoppesteder og i bussen er at foretrække.

Tabel 8

Rute nummer	Er du opmærksom på at du må tage cyklen med på denne rute?	
	Ja	Nej
81-83	50	4
91/92	36	10
912/913	15	4
Hovedtotal	101	18

Konklusion: De fleste passagerer er opmærksomme på, at cyklen må tages med i bussen. Tallene viser, at tilbuddet er mindre kendt på 90 linjen, men at der generelt er en stor ja-andel.

Tabel 9

Rute nummer	Har du haft cykel med i bussen?	
	Ja	Nej
81-83	14	40
91/92	5	41
912/913	2	17
Hovedtotal	21	98

Konklusion: 18 % af de adspurgte har haft cykel med i bussen. Af de passagerer, der har haft cykel med bussen, har de fleste kun haft cyklen med nogle få gange. Årsagen til, at passagererne har haft cykel med i bussen er overvejende pga. fleksibel rejsetid (evt. på hjemturen) og fordi det er gratis.

Tabel 10

Rute nummer	Har du set kommunikation i forbindelse med ordningen?	
	Ja	Nej
81-83	44	10
91/92	36	10
912/913	14	5
Hovedtotal	94	25

Konklusion: 79 % af de adspurgte har set kommunikationen i forbindelse med ordningen.

Kommentarer: De fleste passagerer er blevet informeret om ordningen via inforskærme i bussen og informationen ved stoppestedet.

Nedenstående fire tabeller er besvaret af respondenter, der har svaret ”ja” i tabel 2 (haft cykel med).

Tabel 11

Rute nummer	Synes du at det er en god ordning?	
	Ja	Nej
81-83	14	
91/92	4	1
912/913	2	
Hovedtotal	20	1

Konklusion: Af passagerer, der har haft cykel med, synes næsten alle, at det er en god ide.

Tabel 12

Rute nummer	Har du brugt bussen mere?	
	Ja	Nej
81-83	10	4
91/92	2	3
912/913		2
Hovedtotal	12	9

Konklusion: Et lille flertal af de passagerer, der har haft cykel med, har også benyttet bussen mere. (Besvarelsesantallet er dog for lille til at kunne sige noget generelt). På Langeland har oplevelsen været, at bussen er blevet brugt mere. Andre steder har udmeldingen været, at tilbuddet har været en godt. Passagerne har i forvejen skulle rejse, men har nu haft muligheden for en mere fleksibel rejse, hvor cyklen kan indgå i planlægningen.

Tabel 13

Rute nummer	Er det nemt at få cyklen ind i bussen?	
	Ja	Nej
81-83	13	1
91/92	5	
912/913	1	1
Hovedtotal	19	2

Konklusion: Ja, det er nemt at få cyklen ind i bussen.

Tabel 14

Rute nummer	Har du haft gener ved at tage cyklen med?	
	Ja	Nej
81-83	2	12
91/92	1	4
912/913	2	
Hovedtotal	5	16

Konklusion: Kun få har haft gener ved at tage cyklen med. Her har respondenterne været spurgt til, om der har været gener fra chauffør, medpassagerer (barnevogne) eller andre problemer. Altså ikke

problemer med at få cyklen ind i bussen (se tidligere spørgsmål), men andre problemstillinger. Her har kommentarerne været at omgivelserne har været positive, og meget få har oplevet gener ved at have cyklen med. Der har været få med dårlige oplevelser af tilbuddet. Det har været kampen om plads (barnevogne), men også oplevelsen af at blive afvist ved stoppestedet pga. kapacitetsbegrænsninger.

Nedenstående to tabeller er besvaret af respondenter, der har svaret ”nej” i tabel 2 (ikke haft cykel med).

Tabel 15

Rute nummer	Synes du det er en god ide?	
	Ja	Nej
81-83	29	11
91/92	36	5
912/913	16	1
Hovedtotal	81	17

Konklusion: 68 % af de adspurgte synes, det er en god ide med cykler i busserne. Blandt de negative syn er det pladsmangel som oftest trækker ned i vurderingen af ideen. Mange er positivt stemt for at kunne tage cyklen med, men er samtidigt også opmærksomme på pladsproblematikken.

Tabel 16

Rute nummer	Oplever du problemer med ordningen?	
	Ja	Nej
81-83	18	22
91/92	12	29
912/913	3	14
Hovedtotal	33	65

Konklusion: 1/3 af de adspurgte har oplevet problemer med ordningen.

Kommentarer til tabel 8 og 9:

- Problem hvis der i forvejen er barnevogne eller rollatorer.
- Afskærmning og pladsmangel (især om eftermiddagen).

Det sidste spørgsmål har været henvendt til alle respondenter. Det har været et ønske at vide hvilken fokus en permanent ordning skal have. Alle respondenter er spurgt, hvad der skulle til for, at de ville benytte tilbuddet. De fik en hypotese, at fx alle bybusser ville medtage cykler, og hvad ville så give grund til at tage cyklen med i bussen.

Her var svarerne en sikker blanding af dårligt vejr, defekt cykel, forlænge ruten og kunne rejse fleksibelt. Men af svarerne var der også en efterspørgsel på gratis eller billigt. Som nogen argumenterede, koster det ikke at tage barnevogn med, og derfor vil det ikke være rimeligt at skulle betale for cykler. En anden var også imod betaling for hunde, da det jo ikke koster noget at tage cykel eller barnevogn med. Her er altså en problemstilling, som skal overvejes ved en fast løsning.

Konklusion

Af indsamlingen kan det ses, at kommunikation om ordningen er kommet fint igennem, og at størstedelen af de adspurgte har kendskab til projektet. Der kan aflæses lokale forventninger til tilbuddet, men generelt kan det afgøres, at tilbuddet er blevet godt modtaget. Passagererne er hurtigt

blevet opmærksomme på problematik og gener ift. plads og ”konkurrerende” medpassagerer. Det er ikke nemt at finde en perfekt løsning på problemet med barnevogne, men mange respondenter har vist et ønske om en anden placering af cykler – fx udendørs på bussen. Eller at udvide pladsen i bussen således, at der kan være både barnevogne og cykler.

Af de adspurgte har omkring 50 respondenter fundet oplysning om tilbuddet ved bussens stoppesteder. Man må altså antage at køreplan og stoppesteder stadig anvendes i en voksende digital verden, og at man kan anvende denne fysiske platform til andre informationer.

Der har ikke været mange negative oplevelser fra respondenterne, men spørgsmålet om plads har ofte været til diskussion blandt deltagerne. Og med spørgsmålet om plads følger også usikkerheden omkring barnevogne. Det er altså to sider af samme sag, om der bliver meldt ud, at pladsen ikke eksisterer eller at der står en barnevogn. Nogle er blevet afvist – både cykler og barnevogne - og den oplevelse skaber naturligvis en irritation, idet folk gerne vil med bussen hver gang.

Mange har også udtrykt glæde ved ordningen, men stadig med en viden om, at pladsen er begrænset. Der bliver kommenteret en smule på løsningerne ift. fastspænding i busserne. Her ses også lokale forskelle i busserne, men det kan aflæses, at de fleste kommentarer fra passagererne er fra busser med seler. Her er det ikke altid, at selerne har fået den nødvendige service, og de kan derfor være defekte. Men som en generel udmelding er passagererne godt tilfreds med løsningerne, især den sorte sele.

På Langeland og Ærø kan besvarelser fra hhv. passager og chauffør sammenlignes og give et resultat af en fastspænding, som ikke helt er holdbar. På Langeland fortæller respondenterne, at det ikke altid er lige let og skulle stå med sin cykel, og på Ærø fortæller chaufførerne om nogle sikkerhedsproblemer med at placere cyklerne i bagagerummet, og samtidigt ses det også på Ærø som en tidskrævende ordning.

MINISTEREN

Til
NT, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, DSB og Arriva

Dato 5. november 2015
J. nr. 2015 – 2252

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære trafikskaber og togoperatører i Vestdanmark

Som I ved, rettede Statsrevisorerne for nylig en alvorlig kritik af den manglende takstharmonisering inden for den kollektive trafik i Danmark.

Jeg har som bekendt holdt en række møder om sagen, hvor jeg – også over for de fleste af jer – har givet udtryk for, at vi har nogle fundamentale problemer, som ikke er blevet løst, og som kunderne lider under. Statsrevisorerne peger på to mulige løsninger: At takstkompetencen ændres – eller at trafikskaberne udfolder seriøse bestræbelser på at løse problemerne selv.

Som opfølgning på disse møder har Movia, for så vidt angår løsninger på Sjælland, meldt tilbage, at de finder, at en ansvarlig sektor løser egne problemer, og at Movia er klar til at realisere en takstharmonisering på Sjælland med udgangspunkt i det forslag, som blev drøftet, men opgivet i foråret 2014 ('Takst Sjælland').

Jeg har drøftet sagen med kredsens af transportordførere, og der var her enighed om at give Movia mulighed for at arbejde videre med Takst Sjælland-modellen med henblik på at en reform på Sjælland kan træde i kraft pr. 1. juni 2016.

Ordførerne og jeg har samtidig noteret os, at I i Jylland og på Fyn er gået i gang med i fællesskab at analysere på forskellige modeller for forenkling af taksterne, og vi er enige om at bakke op om dette arbejde. Desuden har Transport- og Bygningsministeriet som bekendt stillet Trafik- og Byggestyrelsens kompetencer til rådighed for dette forløb.

Vi er fra ordførernes og min side meget interesserede i at følge fremdriften i jeres drøftelser, og lægger vægt på, at der også i Vestdanmark nås frem til et konkret resultat, der kan gennemføres i praksis.

Jeg kan forstå at I arbejder frem mod en milepæl i jeres arbejde i december 2015 og vil derfor anmode om, at I på dette tidspunkt også præsenterer en status for resultaterne af jeres arbejde for mig.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt

Transport- og bygningsminister
Hans Christian Schmidt
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

9. november 2015

Kære Hans Christian Schmidt

Tak for dit brev af 5. november 2015.

Trafikvirksomhederne i Vestdanmark; Arriva, DSB, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus sætter stor pris på Ministerens og ordførernes opbakning til vores fælles bestræbelser på at nå frem til en ny takstmodel, som kan løse de fundamentale udfordringer, der blev bragt frem i Statsrevisorernes rapport.

De regionale trafikelskaber i Vestdanmark nedsatte i 2014 en arbejdsgruppe, der skulle belyse forskellige muligheder for at løse de takstmæssige problemer, som alle er enige i er utilfredsstillende for kunderne. DSB og Arriva deltog også i de indledende forberedelser i 2014.

Trafikvirksomhederne er enige om, at den største udfordring for en takstharmonisering er de store prisforskelle, der i dag eksisterer mellem bus og tog på Fyn og Jylland. Problemet eksisterer dog ikke i Nordjylland, hvor der er foretaget en takstharmonisering mellem bus og tog, og hvor der, som konsekvens heraf, kun er et takstområde. Alle de øvrige trafikvirksomheder vil opleve store prisændringer og/eller store provenumæssige konsekvenser ved en harmonisering af taksterne på det nuværende grundlag.

Trafikvirksomhederne er derfor gået i gang med at belyse en model, som kan adressere disse udfordringer og er i rigtig god gænge med at få modellen belyst og gennemregnet. Der er god og fælles opbakning til arbejdet hermed. Analysen ledes af Trafik- og Byggestyrelsen og sekretariatsbetjenes af Bus & Tog med direktørerne for Trafikvirksomhederne som styregruppe.

Trafikvirksomhederne forventer at være kommet et godt stykke videre i løbet af november måned 2015, og vil se frem til at præsentere de foreløbige vurderinger for Ministeren.

Hvis det, mod forventning, skulle vise sig, at modellen ikke på tilfredsstillende løser problemerne, vil trafikvirksomhederne gå videre med andre muligheder.

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe
Adm. direktør Arriva

Flemming Jensen
Adm. direktør DSB

Jens Otto Størup
Direktør Nordjyllands Trafikselskab

Jens Erik Sørensen
Direktør Midttrafik

Lars Berg
Direktør Sydtrafik

Carsten Hyldborg
Direktør FynBus