

# DAGSORDEN

## FYNBUS BESTYRELSE

22. august 2019 kl. 16.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 201908-26660

### Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
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

### 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 .....	11
Sager til drøftelse:.....	15
Sager til orientering:.....	15
4. Meddelelser .....	16
5. Eventuelt.....	16

**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: "Udpegning 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 mobilitetstilbuddet 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.

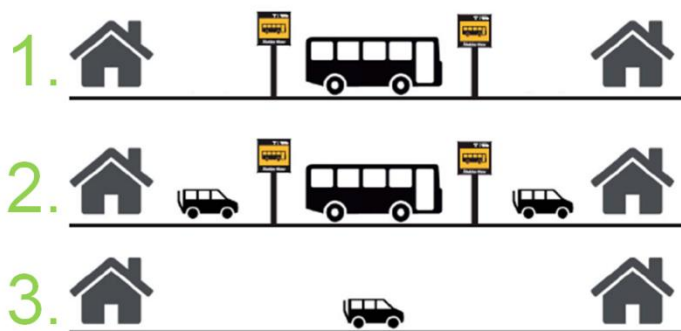
### Hvornår får en kunde tilbudt Plustur/Flextur?

*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:**

#### **Bilag:**

- Bilag 1.1      Telekørselskoncept: Oversigt over nyt koncept for åben flextrafik  
Bilag 1.2      Telekørselskoncept: Høringssvar 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:

### 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 trafikselskab 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 trafikselskaber 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 trafikselskaber 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 selvhjulpen, og
- der ikke stilles krav om fastspænding af kørestol.

**Vedtagelse:**

**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



---

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

---

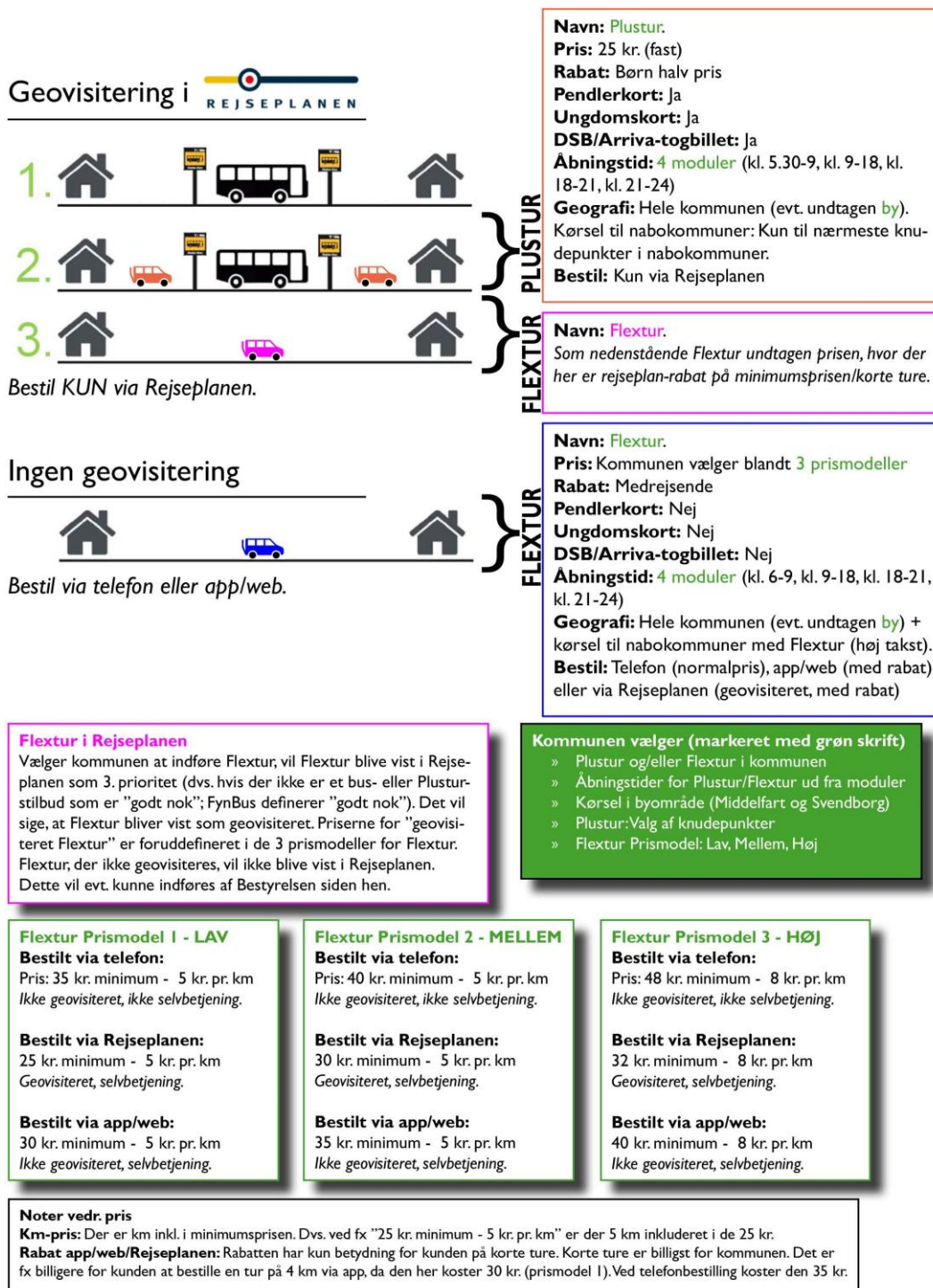
Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

## BILAG 1.1


## TELEKØRSELSKONCEPT: OVERSICHT OVER NYT KONCEPT FOR ÅBEN FLEXTURTRAFIK



## BILAG 1.2

### TELEKØRSELSKONCEPT: HØRINGSSVAR FRA KOMMUNERNE

Høringsvar fra **Assens**:



**Høringsvar fra Assens Kommune ang. revision af telekørselskonceptet**

**Indledning**  
Assens Kommune ser både fordele og ulemper ved det nye koncept. Det nye koncept giver gode muligheder for at opfylde det behov kommunen har, og samtidig giver det flere håndtag til at regulere omkostningerne med. Der er dog en bekymring for, at Plustur-konceptet kan blive dyrt, og at det kan blive en ny telependlerordning, som er den Assens Kommune har været nødsaget til at spare væk.  
Assens Kommune er positivt indstillet over for en samlet fælles fynsk løsning.

**Servicemål**  
Det er vigtigt, at der findes et tilpas serviceniveau. Det er især tidsrummet, indtil der afgår en alternativ busrute, samt hvor langt der må være til et busstoppested, før man får tilbudt en plustur, der har stor betydning. Assens Kommune anbefaler, at der vedtages et serviceniveau, som understøtter at Plustur er en del af den kollektive trafik og ikke et taxatilbud.

**Geovisitering**  
Det er et stort problem, at der ikke bliver geovisiteret i Fynbus, når der bliver bestilt en flextur over telefonen. Det vil være økonomisk u hensigtsmæssigt, hvis der kører en flextur lige bag efter en busrute. Flextur er ikke en taxaordning, så derfor skal det ikke være muligt at kunne bestille en tur, hvis der er tale om en strækning med gode busforbindelser. Dette uanset om der bestilles via hjemmeside eller telefon. For eksempel er der i dag god busforbindelse mellem Assens og Glamsbjerg, og derfor ikke en strækning, der bør være mulig at køre med Plustur.

**Risiko for udnyttelse af Plustur som skolekørsel**  
Det er et problem, hvis en skoleelev kan bruge Plustur til at køre hen til en lokalrute i nærheden af skolen. Teletaxiordningen begynder i dag først kl 9.00 for at undgå dette, og telependlerordningen kræver at man er fyldt 16 år.

Det kan blive uforholdsmæssigt dyrt for kommunen, hvis overnævnte blot køber et pendlerkort. Dette kan især blive dyrt, hvis eleven ikke går på sin distriktsskole, og derfor ofte har en lang vej til skole. Har eleven valgt en anden folkeskole, går der højst sandsynlig en lokalrute til denne, og derfor kan eleven med Plustur blive kørt hen til et stoppested udpeget som knudepunkt på lokalruten.

Problemet er endnu større, hvis stoppestedet ved en skole bliver et knudepunkt, eller skolen er beliggende tæt på et. Så kan eleverne blive kørt direkte i taxa til skole hver morgen på et pendlerkort. Der er ikke noget der forhindrer eleven i at stoppe sin rejse tidligere end hvad der er skrevet ind i rejseplanen.

Eksempel hvor Assens busstation er et knudepunkt: Der ligger en privatskole lige ved siden af busstationen (Strandmølleskolen). Eleverne på denne skole er ikke kørselsberettigede, da det er en privatskole. Mange af eleverne bor uden for Assens by. Forældrene køber et pendlerkort til deres barn, som man kan købe til 2 zoner for 187,50 kr. for et barn. De taster ind i rejseplanen, at de skal til Glamsbjerg og får henvist, at de så kan få en Plustur fra deres adresse til Assens busstation (deres skole). Eleven lader blot være med at tage bussen videre, og bliver på den måde kørt i skole og hjem i taxa for 187,50 kr. om måneden. Det kan øge kommunens omkostninger, hvis der er mange, der benytter sig af denne løsning.

Assens kommune nedlagde telependlerordningen for at spare penge.

Telependlerordningen var til for at støtte unge som ønskede en ungdomsuddannelse, men i tilfælde som ovenstående, er det skoleelever, der ikke er berettigede til kørsel, som kommunen også kan komme til at køre.

#### **Samkørselsrabat**

Assens kommune er positivt indstillet over for at give rabat til medrejsende, idet dette vil gavne områder som Helnæs, hvor der kører få busser. Dog bør der stilles krav om samme påstigningssted for at udløse rabatten.

#### **Pensionistrabat**

Assens kommune ønsker, at det skal være muligt at tilbyde rabatter til pensionister – men også, at det skal kunne være et parameter i den enkelte kommunes serviceniveau.

#### **Børnerabat**

Assens kommune ønsker at give rabat til børn, da det styrker incitamentet for at børn bruger ordningen. Det giver børnene en vigtig læring om at bruge kollektiv transport.

#### **Hypig økonomisk opfølging på kørsel**

Assens Kommune ønsker en månedlig opfølging af kommunernes økonomi på kørsel. Det er vigtig, at der bliver fulgt op på, hvor meget der bliver kørt for i kommunerne, så man har mulighed for at se hvis budgettet skrider.

#### **Tidsbånd**

Tidsbåndet 9.00-18.00, er et meget langt tidsbånd, hvis kommunen f.eks. ønsker at lukke for kørsel midt på dagen, for at udgå misbrug af ungdomskortet og generelt regulere udgift til kørsel.

#### **Kørsel over kommunegrænser**

Det har været et stort ønske fra borgere tæt ved kommunegrænserne, at kunne benytte ordningen til at komme til nabokommunen. Assens Kommune ser derfor positivt på, at man kan køre over kommunegrænser, men ønsker kun, at man skal kunne køre til kommunens egne nabokommuner.


#### **Overordnet**

Assens Kommune er positive over for en vedtagelse af det nye koncept. Der skal dog ses grundigt på, hvordan man undgår, at Plustur ikke bliver misbrugt, da det kan blive dyrt for kommunen.

Assens Kommune anbefaler, at man minimere mulige meromkostninger som ovenfor beskrevet. Fynbus' bestyrelse bør have fokus på, at dette er et alternativ til kollektiv trafik i områder uden mulighed for at benytte ordinær kollektiv trafik samt fokus på at dette ikke en taxa-ordning, således at ventetider og afstandskrav afspejler dette.

den 8. august 2019  
Jimmy Rahbek Christensen

Høringssvar fra **Faaborg-Midtfyn**:

  
**FAABORG-MIDTFYN  
KOMMUNE**

FynBus  
Tolderundsvej 9  
5000 Odense C

**Natur og Teknik**  
Mellemgade 15,  
5600 Faaborg,  
  
Tlf. 72 530 530  
Fax 72 530 531  
fmk@fmk.dk  
www.fmk.dk

**Høringssvar Evaluering og oplæg til revision af telekørselskonceptet**

FynBus har udsendt Evaluering og oplæg til revision af telekørselskonceptet til høring.

I den forbindelse har Faaborg-Midtfyn Kommune følgende bemærkninger.

- Vi ser med tilfredshed:
  - At FynBus ønsker et koncept, der er ens for hele Fyn og som minder om den løsning der findes i resten af Danmark.
  - At både Plustur og Flextur kan bestilles med to timers varsel.
  - At der bliver indbygget et økonomisk incitament for borgerne til at bestille deres transport via Rejseplanen / web og App's
  - At FynBus er opmærksom på at implementeringen kræver tæt økonomisk opfølgning fra FynBus side.
- Det bemærkes:
  - At placeringen af knudepunkterne i alle kommuner kan få stor betydning for den enkelte kommunes økonomi, idet borgerne på Flextur og Plustur kan køre over kommunegrænsen, og frem til nærmeste knudepunkt i nabokommunen, mens hele udgift påhviler afsender kommunen.
  - At bestyrelsens beslutning for hvornår en Plustur vises i Rejseplanen, har væsentlig betydning for den enkelte kommunes økonomi. Antallet af ture vil naturligt øge kommunens udgift, udgiften vil være bestemt af turens længde, hvornår turen tilbydes grundet ventetid eller omvejskørsel, disse parametre er derfor afgørende for den enkelte kommune.
  - At ikke visiterede skolebørn kan drage nytte af det nye koncept, hvilket kan give en ekstra udgift til kommunen.

Med venlig hilsen

Hans Stavnsager Rasmussen                      Helene Bækmark  
Borgmester    Kommunaldirektør

28-05-2019  
Sagsid. 13.05.00-102-1-19  
Kontakt  
Planlægger  
Eisebeth Gedde (elsge)  
Dir. tlf. +4572532211  
mail:  
elsge@fmk.dk

Side 1



Bilag fra Faaborg-Midtfyn:

## UDVIKLINGSRÅDET - HAASTRUP

v/Talsmand - Mikael Kristensen  
Faldsledvej 10 / 5600 Fåborg / +45 2021 1959  
mikael041259@gmail.com

29. maj 2019

Faaborg-Midtfyn kommune

v/Jens Peter Jacobsen  
jepja@fmk.dk  
(sendt pr. mail)

### Høringssvar til mulig ændring af flextrafikken

Udviklingsrådet har modtaget kopi af nedenstående høringssvar fra Ældrerådet i Faaborg-Midtfyn kommune med en opfordring til, at lokalrådene bakker op om dette, hvis de vel at mærke er enige i det anførte.

"Hvis Faaborg -Midtfyn kommune vælger at ændre den offentlige trafik, anbefaler Ældrerådet, at der indføres både plustur og flextur.

Vi anbefaler samtidig, at der vælges de laveste takster.

For at opnå den bedste mobilitet anbefaler vi, at ordningen dækker hele kommunen og på så bredt et tidspunkt som muligt.

Når og hvis ændringerne indføres, rådgiver vi på kraftigste vis kommunen til at afsætte tid, for at "forklare" de nye regler, f.eks. ved borgermøder på relevante steder, og eller udpeger Fyn Bus's "ambassadører", der kan forklare ændringerne i fællesskaber, hvor ældre mødes.

Ældrerådet tilkendegiver også kritik af den meget korte høringsfrist."

Udviklingsrådet i Haastrup er helt enig i det i citatet anførte, og skal derudover anbefale, at man også gør ordningen tidssvarende ved at muliggøre betaling med andre betalingsmidler end kontanter i bilen ved kørsel med Flextur - eksempelvis MobilePay.

Med venlig hilsen

Mikael Kristensen  
Talsmand  
Haastrup Udviklingsråd

Bilag fra **Faaborg-Midtfyn**:

**Høringssvar om ændringer i Flextrafikordningen, Lokalråd Ryslinge**

LR Ryslinge hilser alle initiativer velkomne, der for lokalområdet borgere øger muligheden for at blive transporteret med offentlige tilbud.

Ryslinge bliver betjent af diverse skolebusruter og Fynbus rute 920 Kerteminde – Faaborg.

For at komme til Fyns største byer med mange uddannelser og arbejdspladser Odense og Svendborg går transporten oftest med skift til Svendborgbanen i Ringe.

I den forbindelse ligger LR på sinde at gøre opmærksom på to barrierer for anvendelse af togtrafikken:

For omstigningsforbindelser er busankomst og togafgang eller omvendt kun delvis koordineret. Især om weekenden og i aftentimerne kan der opstå store huller.

Det sidste tog afgår alle dage fra Odense 23.13 og kan ikke nås, hvis man fx arbejder til kl 23 og i en afstand på over fem - ti minutter fra stationen eller Sygehus. Mange koncerter og andre oplevelser kan nemt vare længere end til kl 23.00.

En udvidelse af tilbuddene af telekørsel til kl. 24.00 er påtrængt men burde tænke Svendborgbanen eller anden transport fra banens endepunkter til Ryslinge ind.

Telekørsel udenfor skolebussernes køretider og på tværs af de eksisterende ruter kan være essentiel for borgere uden køretøj.

Derfor plæderer vi kraftig for de bedst mulige løsninger, således at det bliver meget bedre muligheder for borgere uden bil, især unge mennesker, at bo i Ryslinge og deltage i det omkringliggende samfunds liv.

Hilderslev Sogn's Lokalråd har indhentet høringssvar fra Hjemly Friskole, og skal ses som et samlet høringssvar.



Bilag fra **Faaborg-Midtfyn**:

Til FYNBUS	Sallinge den 27 Maj 2019
	
Hillerslev, Sallinge, Nybølle & Hørup.	
<p>Vi har læst om jeres nye forslag om Plustur og Flextur som er sat til høring. Vi har læst samtlige af jeres nye forslag til hvordan i fremover havde tænkt jer at vi kan benytte Plustur og Flextur. Desuden har Hillerslev lokalråd fremlagt jeres planer på de sociale medier. Følgende besvarelser er kommet:</p> <p>"Det giver væsentlige forringelser for os der bor i yderområdet, når de laver kilometer takst i stedet for zoner. Min pris pt. for en tur fra Højrup til Ringe er 25 kr.</p> <p>Den vil stige til 8 kr. x 11 km = 88 kr. ifølge det forslag der er i høring.</p> <p>Det er voldsom serviceforringelse for landdistrikterne".</p> <p>"Vi er bekymret for både børn, unge og ældre som ønsker at komme til læge, indkøb eller sociale arrangementer osv. Det bliver i nogle tilfælde besværligere, tidsmæssigt mere krævende at komme frem og i nogen tilfælde, er det økonomiske en hindring, da der er en Prisstigning på op til 250%. Vi forstår ikke at i vil være bekendt at foreslå så store pristigninger, da det især rammer de borgere som ikke har så stor en indtægt! I har jo forvejen skåret kraftigt ned på bus turene i vores område. Vi ønsker jo at de unge og ældre skal blive boende i landsbyerne på Fyn."</p> <p>Håber i ser Positivt på vores Høringsvar.</p> <p>Venlig Hilsen Pia Knæhus Autzen Formand for Hillerslev Sogn Lokalråd.</p>	

Bilag fra Faaborg-Midtfyn:

Hørringsvar på revision af telekørsleskonceptet fra Hjemly Friskole.

Forældrene vil få en betydelig højere udgift til transport med stigning på op til flere hundrede procent, hvis de fortsat vil bruge teletaxa ordningen i samme omfang, med de varslet ændringer!

Vi kan som skole være bekymret for både nuværende og kommende børns mulighed for det frie skolevalg, hvis de bebudet ændringer i teletaxa ordningen bliver som varslet.

Som det fremgår af nedstående udsnit af svarene fra forældrene, er flextaxa ordningen som vi kender den i dag, væsentlig eller meget væsentlig for mange familier.

Som det fremgår af høringsmaterialet, er teletaxa ordningen primært en ordning der bruges af landkommunerne, hvor den offentlige transport er mangelfuld.

Hjemly ligger på landet midt mellem Fåborg og Ringe, med generelt dårlige busforbindelser og på trods af skolen har egen skolebusordning, er der mange børn på Hjemly Friskole, der mangler adgang til transport for at kunne passe deres skolegang.

Hjemly har haft en meget kort høringsfrist, men har skrevet ud til alle forældre. Der er afgivet svar på vejene af ca. 20 % af eleverne. Dette tal ville have været betydeligt højere hvis svarfristen havde været længere.

Derfor kan tallene kun tages som vejledende og bestemt ikke retvisende.

Vi er som skole også bekymret for elevernes almene trivsel og brugen af fritidsinteresser. Som det fremgår af svarene fra forældrene, kan den voldsomt varslet prisstigning være en hindring børnenes mulighed for at dyrke sport og kammeratskab, med heraf forværring af den sociale trivsel for børnene.

Hjemly Friskole har stor fokus på bevægelse og idræt i skoledagen, vi tilskøder børnene til at komme til sport i fritiden, da motion og indlæring hænger sammen, hvilket al forskning underbygger. Med de varslet ændringer af teletaxa ordningen, og den mangelfulde offentlige transport, er vi som skole bekymret for børnenes fortsatte mulighed for at dyrke sunde fritidsinteresser.

Med så voldsomme stigning som revision af telekørsleskonceptet beskriver er vi bekymret for børnenes almen trivsel.

Med venlig hilsen

Anne Tingager

Klaus Ellegaard

Friskoleleder

Bestyrelsesmedlem

Høringssvar fra forældre på Hjemly friskole

Vi er ret afhængig af den ordning. Simone og Jannik har ikke andre muligheder for at komme hjem.  
Det vil sige to børn dagligt

Emma bruger ordningen næsten hver dag.

Louise bruger flextaxi torsdag og fredag i hver uge. God dag.

Vi bruger teletaxa ordning , når der er planlagte anderledes skoledage hvor skolebussen ikke kører. Terminsprøver, turer med valgfag m.v .Det var desuden planen at Sofie skulle til at tage den hjem om tirsdagen efter skoleband . Ordningen er en vigtig elastik i en stram tidsplan

Emma bruger teletaxa hver dag fra hjemly til Faaborg.

Emma bruger teletaxa 1 gang om ugen.

Vi har brugt Teletaxa nogen få gange i forbindelse med eksamen m.m.  
Det er dejligt at kunne benytte når ungerne har fri på tidspunkter hvor skolebussen ikke kører.

Vi bruger teletaxa hver eneste dag og det er en kæmpe hjælp for ikke at sige uundværligt.

Vi bruger flex-/tele taxa jævnligt.  
Nogle uger 2 gange om ugen, andre 1 eller ingen, det variere lidt.  
Men for os er det en smart transport løsning, typisk fra Hjemly til Fåborg

Emma og Victor benytter teletaxa hver dag til ringe og det er meget vigtigt for os at det fungerer ellers kan de blive nød til at flytte så vi håber da meget at de ikke ændrer ordningen.

Vi bruger det ca. 1-2 gange om ugen.  
Når Camilla skal på arbejde i Faaborg eller Casper skal til sport i Espe, så det bliver ikke brugt i stedet for " skolebus", men som transport, hvor der ikke er offentlig buskørsel.  
Vi har også brugt teletaxa, hvis de har fri kl. 12 eller på et tidspunkt før skolebussen kører.

Vi bruger teletaxa i forskellige sammenhænge hvor der opstår et behov som vi ikke ellers lige umiddelbart kan løse med bussen eller afhentning. Typisk er det transport til/fra fritidsaktiviteter eller ved spontane legeaftaler.  
Det sker ca. 1-2 gange om måneden og vi er bestemt glade for at muligheden er der.

Malthe bliver hentet af teletaxa hver dag.

Jeg bruger ordningen for begge mine børn 7 ud af 10 hverdage. Mvh, Lena

Vi bruger ordningen ca. 1-2 gange om ugen og er meget tilfredse med ordningen.

Vi bruger dagligt teletaxa til pigeme hjem fra skole.  
Og faktisk også til fritidsaktiviteter når vi ikke kan nå at køre.

Jeg ved ikke om flex ruten går ind under teletaxi ordningen. Magnus tager flex ruten fra Espe til Broby hver dag når han skal fra skole, og vi bruger teletaxi de dage hvor de får fri klokken 13 og når børnene skal hjem til kammerater i Korinth.

Hver anden uge hvor jeg har børnene bruger jeg teletaxa hver dag, både når de skal køres hjem, men også når de skal fra skole til deres fritidsinteresser. Så for mig er det en kæmpe hjælp.

Min søn Rasmus bruger teletaxa hver dag for at komme hjem fra skolen.

-----  
Vi bruger teletaxa hver dag til både Marie og Laurits.

Det er vores eneste mulighed for at de kan komme til Vester Hæsing.

Håber ikke at disse ændringer betyder at vi ikke har muligheden mere. Hjemly bussen kører jo ikke

-----  
Clara og Celine bruger engang i mellem taxaen der køre fra Hjemly til Espe - jeg har ikke sat mig ind i taxa og bus-kørsel, men kan forstå på pigerne, at de tager taxaen da den køre før bussen. Det er i vinterhalvåret og ved dårligt vejr, de bruger tilbuddet ellers er de på cykel.

-----  
Det er lidt forskelligt, hvor meget vi bruger ordningen, men under normale forhold omkring 5 gange pr. måned x 2 børn. I tilfælde af brækkede arme eller ødelagte knæ, eller i perioder med dårligt vejr bruger vi den dagligt til begge børn.

-----  
Vi (Anne) bruger ordningen ca 2 - 3 gange i måneden på nuværende tidspunkt, men jeg er sikker på at det vil være oftere des ældre Anne bliver. Vi vil nødigt undvære ordningen med så dårlige forbindelser der er fra vores hjem.

-----  
Karoline bruger ordningen både til skole - ved ændrede mødetider- og i fritiden.

-----  
Ok men så har vi stadig brug for den, med mindre de laver bustiderne om efter sommerferien så de to busser passer sammen.

Men tror det desværre ikke da jeg selv har kæmpet en kamp med fynbus også

-----  
Er i tvivl om det også gælder den taxa der er sat ind fra Hjemly til espe skole for at de kunne nå videre med fynbus helt hjem.

Bilag fra Faaborg-Midtfyn:



Faaborg-Midtfyn kommune  
Trafik, transport og veje  
Att. Søren Kristensen

Horneland lokalråd har følgende høringsvar til en mulig ændring af flextrafikken.

Hele Horne land har en minimal dækning af offentlig trafik. Der er skolekørsel og uddannelsesbussen fra Bøjden via Faaborg til Svendborg morgen og eftermiddag. Ingen af disse busser kører i weekender og i sommerferien. Den øvrige tid bliver udelukkende dækket af teletaxi. Det er et stort problem for mange borgere, såvel børn, unge som ældre. Derfor har lokalrådet et stort ønske om bedre offentlig transport.

For børn og unge handler det om mobilitet f.eks. i f.t. at kunne deltage i fritidsaktiviteter i Faaborg efter skoletid, om aftenen og i weekender.

Samtidig opfordrer vi til, at der bliver en mere sammenhængende offentlig trafik mellem Alsfergen i Bøjden og Faaborg.

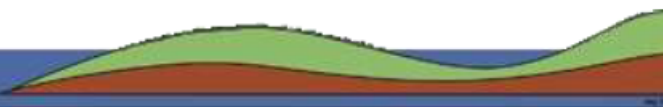
Hvis Faaborg -Midtfyn kommune vælger at ændre den offentlige trafik, anbefaler lokalrådet, at der indføres både plustur og flextur. Vi anbefaler samtidig, at der vælges de laveste takster.

For at opnå den bedste mobilitet anbefaler vi, at ordningen dækker hele kommunen og på så bredt et tidspunkt som muligt. Samtidig opfordre vi til at gøre ordningerne så brugervenlige som mulige.

Med venlig hilsen

Elna Johansen,  
lokalrådsformand

Lokalrådet  
Horne Land



Bilag fra **Faaborg-Midtfyn**:

**Høringssvar fra Ældrerådet**

**Nyt koncept for flextrafik**

23.5.2019

Hvis Faaborg -Midtfyn kommune vælger at ændre den offentlige trafik, anbefaler Ældrerådet at der indføres både plustur og flextur.

Vi anbefaler samtidig at der vælges de laveste takster.

For at opnå den bedste mobilitet anbefaler vi at ordningen dækker hele kommunen og på så bredt et tidspunkt som muligt.

Når og hvis ændringerne indføres, rådgiver vi på kraftigste vis kommunen til at afsætte tid, for at "forklare" de nye regler, f.eks. ved borgermøder på relevante steder, og eller udpeger Fyn Bus's "ambassadører" der kan forklare ændringerne i fællesskaber hvor ældre mødes.

Ældrerådet tilkendegiver også kritik af den meget korte høringsfrist.

På vegne Ældrerådets trafikudvalg

Henning Spangsberg  
Formand



Udvalgs punkt **Kerteminde:**

**Miljø-, Natur- og Teknikudvalget\_04-06-2019**

**Punkt 241: Godkendelse af dagsorden**

23000072017-318090720389118

**Sagsfremstilling**

.

**Beslutning**

Godkendt  
Afbud fra Claus Mairram Jensen

**Punkt 242: Beslutning for MNT-udvalget for telekørselskonceptet, priser, tidsvinduer og trafikknudepunkter**

23000072019-60065803008645

**Sagsfremstilling**

Den nye Telekørsel i Kerteminde, der af FynBus ønskes implementeret 1. januar 2020.

Kerteminde Kommune har i dag 2 telekørselsordninger: Teletaxi og Telependler.

Teletaxi med 12.701 ture i 2018, kan benyttes af alle borgere i følgende tidsrum: På skoledage kl. 09.00–13.00 og fra kl. 17.00–21.30. I skoleferier, weekender og helligdage kl. 09.00–21.30.

Telependler med 893 ture i 2018, er målrettet skoleelever på ungdomsuddannelserne og erhvervsaktive, der om morgenen, før den almindelige lokaltrafik, kan blive kørt til et stoppested eller trafikknudepunkt. Telependler kan benyttes alle dage fra kl. 5.30–23.00.

Prisen for Teletaxi er i dag baseret på, om der køres i 1, 2 eller 3 teleområder, prisen er henholdsvis 25, 40 og 50 kr. Kunden kan køre gratis med Pendlerkort og DSB-billet.

Kørsel med Telependler-ordningen forudsætter, at kunden har et Pendlerkort eller Ungdomskort – der er ikke yderligere egenbetaling for Telependler-kunden.

Telekørslen benyttes i dagtimerne af fortrinsvis ældre der skal til indkøb, lege eller træning/aktiviteter. Om eftermiddagen er det unge og voksne der skal hjem fra uddannelse, arbejde og om aftenen er det fritidsaktiviteter, musikskole, kultur eller sport der køres til og fra.

Den nye telekørsel efter 1/1-2020

Der er fra kommunerne på Fyn ønsket en mere ensartet og sammenhængende Telekørsel. Dette er taget op af FynBus' bestyrelse og mundet ud i følgende muligheder:

- Plustur: Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog.

Pris: kr. 25 pr. tur. Børn halv pris. Pendler- og Ungdomskort kan benyttes. Kan kun bestilles via Rejseplanen.dk eller tilsvarende apps.

- Flextur: Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse.

Nyt er, at der med Plustur kan køres til nærliggende trafikknudepunkter i nabokommunerne og at man med Flextur kan blive kørt til adresser i nabokommunerne. Dog til en takst på 8 kr./km.

Der er for Flextur lagt op til ikke at give nogle rabatter, udover selvbetjenings- og/eller samløbsrabat.

Udvalget skal inden offentlig høring have besluttet:

1. Plustur:

- Skal der være Plustur i kommunen? (Forvaltningen bemærker: Dette findes i dag i form af Telependler og er et tilbud der gavner i yderområderne med langt til et almindeligt stoppested. Plustur bør være en mulighed.)

- Skal der være kørsel i byområde? (Forvaltningen bemærker: Spærring af Telekørsel i byområder har ikke relevans i Kerteminde kommune.

Bruges kun i Svendborg og Middelfart)

- Valg af knudepunkter/stoppesteder. (Forvaltningen bemærker: Den nævnerende rutebilstation i Kerteminde, Togstationen i Langeskov og Bycenteret og Rastepladsen i Munkebo vil være oplagte trafikknudepunkter. FynBus er ved at undersøge om der kan oprettes et trafikknudepunkt i Tietgenbyen i Odense for dermed at tilgodese de mange arbejdspladser der.)

- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24 (Forvaltningen bemærker: Telependler findes i dag fra kl. 5.30 til kl. 23.00. Derved kan de fleste mødetider på arbejdspladserne tilgodeses. For fortsat at kunne tilgodeses alle mødetider bør hele paletten vælges.)

2. Flextur:

- Skal der være Flextur i kommunen? (Forvaltningen bemærker: Flextur skal erstatte Teletaxi i Kerteminde; tilbuddet bliver bedre for borgerne, men også lidt dyrere.)

- Skal der være kørsel i byområde? (Forvaltningen bemærker: Som ved Plustur, ikke relevant at spørre.)

- Skal prisen være lav, mellem eller høj? (Forvaltningen bemærker: Prismodel 1 LAV: kr. 35 som minimum, 5 kr./km. Første 7 km indeholdt i starttakst. Prismodel 2 MELLEME: kr. 40 som minimum, 5 kr./km. Første 8 km indeholdt i starttakst. Prismodel 3 HØJ: kr. 48 som minimum, 8

kr./km. Første 6 km indeholdt i starttakst. LAV og MELLEME koster det samme ved en længere tur, men MELLEME giver en lidt højere "grundindtægt". PrismoDEL HØJ vil fra Martofte til Kerteminde koste 112,- hver vej og må siges at være i den høje ende. Der motiveres til selvbetjening som vil give lidt rabat, 10-16 kr. Mange af de ældre borgere, der kører til lege eller træning har lovmæssigt krav på befordringsgodtgørelse, hvorfor en HØJ takst vil medføre en tilsvarende høj godtgørelse. Ved at vælge MELLEME kan der bremses eller løses op måtte antallet af brugere enten stige eller falde mere end forventet.)

- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24 (Forvaltningen bemærker: I dag er der åben kørsel fra 9-13 og 17-21.30. Som minimum bør intervallerne 9-18 og 18-21 vælges. Ved at tilvælge de sene aftentider kan fx sene skolearrangementer eller biografopstillinger eller hjemkørsel fra selskabeligt samvær tilgodeses.

Hvad betyder ændringerne for borgerne?

Hvis Kerteminde vælger at tilbyde både Plusur og Flexur, vil det samlede tilbud om kørsel i kommunen være på niveau med eller bedre end dagens tilbud med Teletaxi og Telependler, da visse af begrænsningerne fra Teletaxi og Telependler fjernes. Fx kan Plusur anvendes af den pendler, der kun lejlighedsvis bruger kollektiv transport, hvor man i Telependler-ordningen skal have et fast kørselsbehov. Og med Flexur kan borgerne rejse i hele kommunen og over en kommunegrænse, og dermed få højere mobilitet.

Hvad betyder ændringerne for kommunen?

Dubleringskørsel, samtidig kørsel med rute eller lokaltrafik, ikke forebygges, når der ikke sker Geovisitering (hvad og hvornår kører der ellers noget i området) Bestilles der via Rejseplanen vil der være Geovisitering, men bestilles der kørsel telefonisk vil denne visitering ikke ske. Kørsel med Plusur på tværs af skoledistrikter kan vælges og kan medføre en stor tilgang af skolelever i Telekørslen.

Tidsplan:

23. maj: Foreløbig høring udsendes til relevante parter.

4. juni: MNTU tager stillingen til priser, tidsplan og trafikknudepunkter

5. juni: Høring hos relevante parter (landsbyråd, ældreråd m.fl.)

21. juni: Høringsfrist

27. juni: Hørings svar behandles på ekstraordinært MNTU-møde.

28. juni: Kerteminde's endelige svar sendes til FynBus.

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: Nyt koncept for åben flextrafik træder i kraft

#### **Økonomiske konsekvenser/finansiering**

De økonomiske konsekvenser vil afhænge af 2 faktorer. Dels hvor mange bruger ordningen efter 1/1-2020, hvor der åbnes op for nye kørselsmuligheder.

Og dels hvilke valg Kerteminde Kommune træffer med hensyn til åbningstider og priser.

FynBus har estimeret, at Kerteminde Kommune vil kunne få uændrede eller lavere udgifter til Telekørsel med det nye koncept.

ERFA-gruppen har spurgt til områder og økonomiske konsekvenser, der i oplægget ikke er videre belyst.

Der er d. 14/5 kommet svar fra FynBus, som stadig ikke giver flere justeringshåndtag for kommunerne, måtte udgifterne vise sig større end først antaget.

Se bilag: [Svar på Spørgsmål til revision af telekørselskoncept fra de fynske kommuner\_ver2]

#### **Lovgrundlag**

Lov om trafiksekskaber

#### **Høring**

34 sideres materiale fra FynBus er modtaget. Dette udsendes til foreløbig høring ved Landsbyråd, Ældreråd m.fl.

FynBus er spurgt om en mere "borgervenlig" udgave, der kan udsendes til en endelig høring.

#### **Politikker og strategier**

Børne- og ungepolitik, Erhvervs politik, Handicap politik, Inklusionsstrategi, Kultur- og fritidspolitik, Landsby politik, Politik for nærdemokrati, Sundhedspolitik, Turisme politik, Voksen politik, Integrations politik, Inklusionsstrategi, Folkeoplysnings politik.

#### **Punktet afgøres i**

Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

#### **Indstilling: Direktionen indstiller at**

1. Plusur tilvælges med fuld åbning i alle tidsperioder, med kørsel i alle områder. Som trafikknudepunkter vælges: Den nuværende rutebilstation i Kerteminde, Togstationen i Langeskov og Bycenteret og Rastepladsen i Munkebo.

2. Flexur med kørsel i alle områder tilvælges med i tidsperioderne som minimum i perioderne 9-18, 18-21. Perioderne fra 6-9 og 21-24 kan forsøgsvis tilvælges. Ved at vælge Prisniveau MELLEME kan der bremses eller løses op måtte antallet af brugere enten stige eller falde mere end



forventet.

**Beslutning**

1. Plusur vælges med fuld åbning i alle tidsperioder, med kørsel i alle områder. Som trafikknudepunkter vælges: Den nuværende rutebilstation i Kerteminde, Togstationen i Langeskov og Bycenteret og Rastepladsen i Munkebo.
2. Flexur med kørsel i alle områder i perioden kl. 9 til kl. 24.
3. Der vælges prisniveau mellem

Hørings svar fra **Kerteminde**:

## Miljø-, Natur- og Teknikudvalget\_27-06-2019

### **Punkt 257: Indkommende høringssvar. Den nye Telekørsel i Kerteminde. Trafikknudepunkt i Tietgenbyen.**

23000072019-60065803008645

#### **Sagsfremstilling**

Den nye Telekørsel i Kerteminde, der af FynBus ønskes implementeret 1. januar 2020.

Kerteminde Kommune har fra den 5. juni 2019 haft en høring ude.

Handicap-, Senior- og Landsbyrådet har været indbudt til et orienterende møde onsdag den 12. juni 2019 kl. 14-15 om de af FynBus planlagte ændringer af Telekørslen.

Der har været høringsfrist fredag den 21. juni 2019, hvorefter indkommende svar med FynBus' kommentarer vil blive lagt til denne sag som bilag.

#### **Den nye telekørsel efter 1/1-2020**

Der er fra kommunerne på Fyn ønsket en mere ensartet og sammenhængende Telekørsel. Dette er taget op af FynBus' bestyrelse og mundet ud i følgende muligheder:

- Plustur: Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog.

Pris: kr. 25 pr. tur. Børn halv pris. Pendler- og Ungdomskort kan benyttes. Kan kun bestilles via Rejseplanen.dk eller tilsvarende apps.

- Flextur: Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse. Kerteminde har valgt Prismodel 2 – MELLEM med en startpris på kr. 40 og en km-pris på 5 kr. / km. Der er 8 km inkluderet i startprisen. Der sker en reduktion i prisen ved selvbetjening via Rejseplanen eller ved brug af app/web bestilling. Ligeledes kan der ske en reduktion i prisen ved flere borgere fra samme adresse på den samme bestilling. Der kan ikke benyttes periodekort ved Flextur, da dette fratager kommunerne et pris-styringshåndtag, måtte ordningen blive en overmåde succes og dermed en væsentligt øget omkostning.

Nyt er, at der med Plustur kan køres til nærliggende trafikknudepunkter i nabokommunerne.

Man kan med Flextur blive kørt til adresser i nabokommunerne. Dog til en takst på 8 kr./km.

Der er for Flextur lagt op til ikke at give nogle rabatter, udover selvbetjenings- og/eller samkørselsrabat.

**Eventuelt endnu et knudepunkt i Tietgenbyen:** Med Telekørslen på Fyn er der lagt op til, at turen kan overskride kommunegrænserne og en borger fra Sjællandsiden vil kunne spare en masse tid og privat kørsel ved at kunne stå af toget ved Langeskov Station og fortsætte med en såkaldt Plustur videre ud til Tietgenbyen. Det kan, som ordningen er tænkt skruet sammen lige nu, godt lade sig gøre med udkørslen til Tietgenbyen, da det er afgangskommunen der betaler omkostningerne til FynBus. Men Odense Kommune er ikke med i den almindelige Telekørsel, hvorfor pendlernes hjemkørsel ikke kan lade sig gøre på samme vis.

Tidsmæssigt vil en Plusturs løsning fra og til Langeskov Station spare pendlere ca. en times transport ved ikke at skulle indover Odense Banegård.

Fra Langeskov Station er der timedrift i begge retninger med ankomst hhv. 13 minutter over timen fra Jylland/Odense siden og 34 minutter over timen fra Sjælland/Nyborg siden.

Der arbejdes lige nu på, at Odense og Kerteminde kommuner finder en løsning, der kan tilgodese de mange pendlere og AMU-kursister der skal til og fra Tietgenbyen. Der forventes pt. besked fra Odense kommune og Erhvervsnetværket i Tietgenbyen.

Måtte Odense Kommune ikke være interesseret i et samarbejde om Telekørslen, kan Kerteminde Kommune vælge at oprette et trafikknudepunkt i Tietgenbyen, hvor Kerteminde Kommune også betaler for kørslen fra Tietgenbyen til Langeskov Station. Udgiften og volumen af kørsler kendes ikke på det foreliggende grundlag.

#### **Økonomiske konsekvenser/finansiering**

De økonomiske konsekvenser vil afhænge af 2 faktorer. Dels hvor mange bruger ordningen efter 1/1-2020, hvor der åbnes op for nye kørselsmuligheder.

Og endeligt hvilke valg Kerteminde Kommune endeligt beslutter med hensyn til åbningstider og priser.

FynBus har estimeret, at Kerteminde Kommune vil kunne få uændrede eller lavere udgifter til Telekørsel med det nye koncept.

Et trafikknudepunkt i Tietgenbyen, hvor Kerteminde også betaler for kørslen fra Tietgenbyen til Langeskov Station, kan der på det foreliggende grundlag ikke siges noget om volumen eller antallet af kørsler / mængden af udgifter.

#### **Lovgrundlag**

Lov om trafiksekskaber

#### **Høring**

FynBus' materiale har været i høring og den 21. juni 2019 eller kort derefter vil indkommende høringssvar blive vedlagt denne sag.

Af 3 inviterede råd, Handicap-, Senior- og Landsbyrådet, er der kommet 2 høringssvar fra hhv. Landsbyrådet og Seniorrådet, herefter benævnt LR og SR:

- LR glæder sig over de udvidet tidsrammer for de to ordninger.

- LR mener ændringerne vil være med til at forbedre forholdene for borgere i landsbyerne.
- SR ser positivt på en udvidelse af tidsvinduet, hvor Flextur kan benyttes.
- SR gør opmærksom på at ordningen bliver dyrere for den enkelte borger og ønsker at muligheden for at benytte periodekort bevares, hvorfor SR anbefaler, at Kerteminde og de øvrige fynske kommuner i samråd henvender sig til FynBus og søger at bevare en mulighed for periodekort.
- SR skriver: "*Ordningen må ikke hindre de gode hensigter med at øge mobiliteten, således at mange af de nuværende brugere bliver nødt til at fravælge de nye tilbud pga. det høje prisniveau.*"
- SR gør opmærksom på, at deres målgruppe ikke i udtalt grad benytter elektroniske løsninger, såsom Smartphone eller tablets, hvorfor gruppen ikke kan opnå den rabat, der gives ved selvbetjening. Derfor anbefales Kerteminde Kommune, at borgernes betaling for Flextur skal være prismodel 1 – lav takst.
- SR foreslår muligheden for et bemærkningsfelt ved bestillingen, så det fremgår hvis den bestilte tur har forbindelse med en bus- eller togetogang og derfor skal være fremme til et bestemt tidspunkt. *Dette forslag er bragt videre til FynBus.*
- SR spørger om der er Flexkørsel den 24/12 og 31/12, hvortil der i kvitteringsmailen den 14/6 er svaret: ". at kørsel den 24. december og den 31. december, på det foreliggende grundlag, ikke er muligt. Disse dage, er det den visiteret kørsel, Handicap-kørslen også kaldet SBH-kørslen) der prioriteres at få kørt. Det er ofte borgere, der slet ikke har andre muligheder for transport pga. kørestol eller udtalt gangbesvær. Næsten al anden offentlig trafik herunder rutebiler og togene lukkes ned den 24. december i en periode fra om eftermiddagen til henunder aftenen. Ca. fra kl. 16.00 til 22.00."

#### **Politikker og strategier**

Børne- og ungepolitik, Erhvervspolitik, Handicappolitik, Inklusionsstrategi, Kultur- og fritidspolitik, Landsbypolitik, Politik for nærdemokrati, Sundhedspolitik, Turismpolitik, Voksenpolitik, Integrationspolitik, Inklusionsstrategi, Folkeoplysningspolitik.

#### **Punktet afgøres i**

Miljø-, Natur- og Teknikudvalget

#### **Indstilling: Direktionen indstiller at**

Eventuelle indkommende høringssvar tages op til overvejelse og måtte det ønskes politisk, at imødekomme rådernes svar, foretager en ændring af beslutningen af 4. juni 2019.

Endvidere indstilles der til at søge at indgå en aftale med Odense Kommune om et trafikknudepunkt i Tietgenbyen.


#### **Beslutning**

Godkendt.

Høringssvar fra **Langeland**:

Langeland Kommune benytter kun telekørsel til Spodsbjerg, og det vurderes sammen med en evt. udbygning, at kunne rummes i de nye principper.

Hørings svar fra **Middelfart**:



**Middelfart**  
KOMMUNE

**Trafik- og Vejafdelingen**  
Middelfart Kommune  
Nytorv 9  
5500 Middelfart  
www.middelfart.dk

Telefon +45 8888 5500  
Direkte +45 8888 4803  
Cvr.: 29189684

tina.karstensen@middelfart.dk

FynBus  
Tolderlundsvej 9  
5000 Odense C

Dato: 18. juni 2019  
Sagsnr.: 2018-017493-40

**Hørings svar på revision af telekørselskonceptet**

Middelfart Kommune har i mail af 14. maj 2019 modtaget høringsmateriale til evaluering af telekørselskonceptet, hvori kommunen bedes tilkendegive en holdning til konceptet samt foretage høring i relevante råd.

Teknisk Udvalg har på deres møde den 11. juni 2019 behandlet det fremsendte materiale, og har følgende bemærkninger.

Et nyt koncept for telekørsel indebærer plustur og flextur, som udvalget finder, vil være et fint og udvidet mobilitetstilbud til kommunens borgere og besøgende.

Udvalget kan dog ikke forholde sig konkret til det fremsendte materiale, og derved heller ikke foretage høring i relevante råd, da udvalget har brug for flere konkrete oplysninger.

Nedenstående vil Teknisk Udvalg gerne have tilsendt uddybende materiale på senest den 23. august 2019.

- Udpegning af, hvor knudepunkter vil være relevant at have i nabokommunerne, set i forhold til, hvor det er muligt at opnå forbindelse med anden kollektiv trafik i f.eks. Assens og Nordfyns Kommuner.
- 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  
Teknisk udvalg drøftede afstand og ventetid på mødet, og anbefaler 1,5-2 km. ved afstand for plustur, og en ventetid på 30 min., inden der tilbydes transport, for både plustur og flextur.
- Udvalget ønsker desuden, at tilkendegive, at man ikke synes det er hensigtsmæssigt, at der udføres parallelkørsel langs jernbane og med bus.
- I forbindelse med bestilling af transport pr. telefon, ønsker udvalget at kende udgiften til, at der også sker geovisitering på denne bestillingsform.
- Udvalget udtrykte desuden ønske om, at der køres en forsøgsperiode.
- For budgetdelens vedkommende ønsker Middelfart Kommune yderligere økonomiberegninger, i forhold til, at der nu kan åbnes op for kørsel til og fra Middelfart fra hele kommunen. I beregninger bedes der tages udgangspunkt i høj og mellem takst.

1 af 2

- Derudover er der behov for forskellige prisberegninger for kørsel rundt i kommunen. Ønsker til beregninger fremsendes i særskilt mail til planafdelingen.

Middelfart Kommune forventer efterfølgende en sagsbehandling i Teknisk Udvalg i september, hvorefter der vil blive foretaget høring i relevante råd og udvalg. På udvalgets møde i oktober, forventes de indkomne høringssvar at kunne behandles. Der forventes herefter at kunne gives en tilbagemelding til FynBus medio oktober 2019.

Venlig hilsen

Regitze Tilma  
Formand for Teknisk Udvalg

Thorbjørn Sørensen  
Direktør for Teknik- og miljøforvaltningen

Hørings svar fra Nordfyns:



**nordfyns**  
kommune

Teknik, Erhverv & Kultur

Driftsafdelingen

14. august 2019

Sagsnummer  
S2018-17795

Dokument nr.  
D2019-154895

Cpr./CVR-nr./Ejd.nr.  
Teletaxi

Nordfyns Kommune  
Østergade 23  
5400 Bogense  
Tlf. 6482 8282

Kontaktadresse  
Rådhuspladsen 2  
5450 Otterup

Åbningstid

Mandag	kl. 09.00 - 15.00
Tirsdag	kl. 09.00 - 15.00
Onsdag	kl. 09.00 - 15.00
Torsdag	kl. 09.00 - 17.00
Fredag	kl. 09.00 - 13.00

Hvis du ønsker at sende sikker  
post, skal du sende fra  
"Borger.dk" eller "Virk.dk".

[www.nordfynskommune.dk](http://www.nordfynskommune.dk)

Kommunens dataskytsleder:  
Tina Wiebel  
Tlf. 64828192  
E-mail: [spo@nordfynskommune.dk](mailto:spo@nordfynskommune.dk)

**Hørings svar vedrørende ændring af telekørselskoncepterne.**

Teknik og Miljøudvalget har behandlet forslaget til ændring af teletaxaordningerne og ser med tilfredshed på de reguleringsmuligheder, der er for tilpasning af ordningen.

Det er positivt, at der tages hensyn til de lokale geografiske og strukturelle forskelligheder, der er imellem FynBus' ejerkommuner.

Det er vigtigt for Nordfyns Kommune fortsat, både via rejseplanen.dk og personlig henvendelse til FynBus, at betjeningen ikke forringes, da en stor del af specielt de ældre borgerne allerede i dag, føler sig usikker på hvorledes teleordningerne fungerer og derfor er det vigtigt, at der orienteres rigeligt omkring de nye tiltag.

Teknik- og Miljøudvalget ser gode effektiviseringsmuligheder i et mere ensartet telekoncept, som samtidigt gør det mere overskueligt for borgerne. Samtidig opfordre vi til et 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 vil i forbindelse med vedtagelsen af budget 2020, som sker senest 5. november 2019, give en tilbagemelding omkring hvilket service- og takstniveau, Nordfyns Kommune vælger.


Venlig hilsen

Anders Thingholm  
Formand Teknik- og Miljøudvalget

Henrik G. Boesen  
Direktør



Høringssvar fra **Nyborg**:

	<b>Teknik- og Miljøudvalget</b>
FynBus Tolderlundsvej 9 5000 Odense C	Rådhuset, Torvet 1 5800 Nyborg
br@fynbus.dk	Betjen dig selv på <a href="http://www.nyborg.dk">www.nyborg.dk</a>
	Sagsansvarlig: Lone H. Larsen
	Telefon: 6333 7945
	Email:
	Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på <a href="mailto:borger.dk">borger.dk</a>
	Sagsnr. 450-2019-2219
	12-06-2019
<b>Høringssvar på nyt telekørselskoncept pr. 01.01.2020</b>	
<p>Nyborg Kommune har tidligere anbefalet, at FynBus kunne arbejde videre med de foreslåede ændringer i det nye kørselskoncept. Nyborg Kommune gjorde dog samtidig opmærksom på at det ikke var det samme som at kommunen var enig i ændringerne, men det ville komme til at fremgå af høringssvaret.</p>	
<p>Telekørselskonceptet er nu blevet gennemgået, og Nyborg Kommune kan ikke anbefale det i den nuværende form.</p>	
<p>Et af hovedformålene med det nye koncept er at sikre kommunerne mulighed for at kunne tilbyde kunderne en høj grad af mobilitet. Et andet hovedformål er at give kommunerne bedre mulighed for at styre udgifterne hertil.</p>	
<p>Nyborg Kommune ser med meget stor bekymring på den voldsomme prisstigning der kommer for de borgere, der i dag anvender periodekort i teletaxien, også selvom der vælges Prismodel 1 – den lave takst.</p>	
<p>Da teletaxi blev indført, var det for at tilbyde offentlig transport der, hvor der ikke var kunder nok, til at holde en bus kørende.</p>	
<p>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.</p>	
<p>Nyborg Kommune har en bekymring i forhold til de borgere, der kører over kommunegrænsen, hvis serviceniveauet er forskelligt de to kommuner imellem. Der tænkes på tids- og takstmoduler.</p>	
Venlig hilsen	
Søren Svendsen næstformand	Søren Møllegård vicekommunaldirektør



Bilag fra **Nyborg**:

**Emne:** Høringssvar vedr. nyt telekørselskoncept hos FynBus

På vegne af Handicaprådet i Nyborg Kommune sendes hermed høringssvar:

Nyt telekørselskoncept for FynBus har været til behandling på handicaprådsmødet i Nyborg Kommune 6. juni 2019. Handicaporganisationerne finder materialet meget teknisk og kompliceret. En forenkling af systemet er ønskelig.

Venlig hilsen  
**Grith Langer**  
Chefsekretær



Høringssvar fra **Odense**:

Odense har ingen bemærkninger til høringen.

Høringssvar fra **Svendborg**:



Svendborg  
Kommune

FynBus  
Toldertundsvej 9  
5100 Odense C

Miljø, Erhverv og Teknik  
Trafik og Infrastruktur  
Svendborgvej 135  
5782 Vester Skerninge

3. juli 2019

Afdeling: Trafik og Infrastruktur

### Høringssvar vedr. "Revision af Telekørselskonceptet"

På baggrund af høringsmaterialet "Evaluering og oplæg til revision af Telekørselskonceptet" udsendt d. 13. maj 2019 har FynBus udbedt sig høringssvar vedr. det overordnede koncept. Høringssvaret skal være FynBus i hænde senest d. 1. august 2019.

Svendborg Kommune har sendt materialet til høring i Ældrerådet og Handicaprådet – men grundet sen tilsendelse af materialet fra FynBus, har det ikke været muligt at modtage disse høringssvar inden tidsfrist for dagsordenspunkt til udvalgsbehandling. Kommer der høringssvar tilbage fra Ældrerådet og Handicaprådet, vil disse selvfølgelig blive en del af Svendborg Kommunes samlede høringssvar til FynBus.

Svendborg kommune har følgende kommentarer/høringssvar:

Konceptet indeholder **Plustur og Flextur**, som skal erstatte de eksisterende kørselsordninger Teletaxi og Telependler.

I forhold til **Plustur** er Svendborg Kommunes kommentar, at vi opfordrer til, at Fynbus' bestyrelse forholder sig til de nuværende afstandskrav til busstoppesteder og stationer, når de fastsætter servicemålene for Plustur. Da kortere afstandskrav til busstoppesteder og stationer må formodes at blive fordyrende for kommunen.

I forhold til **Flextur** vil Svendborg kommune gerne udtrykke bekymring for at kommunen ved det nye koncept får begrænsede muligheder for at styre efterspørgslen via geografi og åbningstider.

Svendborg kommune er bekymrede for at en revision af ordningen og derved øget opmærksomhed kan betyde en øget efterspørgsel – især for bla. skolebørn der får afslag på kørsel, ældre der får afslag på kørsel til læge grundet at de kan tage offentlige transportmidler m.fl.

Dette især fordi det nu vil være muligt at bestille en teletaxi til trods for at der kører en bus tæt ved. Her kan vi godt tænke at komforten i at blive

Svendborg Kommune opfordrer alle til at skrive sikkert via Digital post. Derfor bør du aldrig sende fortrolige personhenførbare oplysninger (CPRnr. helbreds- og økonomiske oplysninger) i en almindelig mail. Læs mere: <https://www.svendborg.dk/om-kommunen/digital-post-og-selvbetjening>



Side 1 af 2

kørt fra dør til dør, vil veje højere end prisen på turen. Selvom prisen er højere for borgeren, må man fortsat forvente en merudgift for kommunen, at der kan køre en teletaxi og en bus samtidig.

Spændet fra kl. 9-18 er meget langt, derfor ønsker Svendborg Kommune at FynBus' bestyrelse tager stilling til at indføre et ekstra modul om eftermiddagen eks. fra kl. 13-16. Dette for at kommunen får muligheden for at lukke ned for kørslen eks. mellem kl. 13 og 16, hvor mange børn får fri fra skole og derved sikre, at de benytter de eksisterende busser i kommunen.

Svendborg kommune vil ligeledes anbefale, at der kigges på at alle ture geovisiteres – også når man bestiller Flextur via telefon og app. Herved sikres at borgeren altid først tilbydes eksisterende kollektive transport muligheder.

Høringssvaret er godkendt af Teknik- og Erhvervsudvalget ved udvalgs-møde d. 6. juni 2019.

Bilag fra **Svendborg**:

Til Fynbus



**Ældrerådet  
Svendborg Kommune**

Formand  
Bent Aa. Rasmussen

Telefon: 62 21 71 25  
Mobil: 22 83 36 87

Mail:  
[bent.rasmussen@mail.dk](mailto:bent.rasmussen@mail.dk)

[www.aeldreraad.dk](http://www.aeldreraad.dk)

**Høringssvar Plustur og Flexstur.**

Ældrerådet har på sit møde 03.06.19 drøftet oplægget til Plustur og Flexstur.

Ældrerådet er som udgangspunkt positive i forhold til løsningen med Plustur og Flexstur - Magtpåbyggende for Ældrerådet at sikre, at ordningerne kan rekvireres via telefon, så det ikke kun er digitale borgere der kan benytte løsningen.

Med venlig hilsen

Bent Aa. Rasmussen  
Formand

03-06-2019

**FYNBUS**

# Evalueringsrapport ”Test af de elektriske ramper”



Krestina Lauridsen/Jan Gudmann Hansen

Fynbus

10-07-2019

# Evalueringsrapport

---

*Projekt "Test af de elektriske ramper i bussen"*

## Indholdsfortegnelse

0. Resumé .....	2
1. Konklusion og anbefaling.....	3
2. Baggrund og formål .....	4
3. Resultaterne .....	5
3.1 Busture med elektrisk rampe: .....	5
3.2 Busture med manuel rampe:.....	6
3.3 Stoppestedsforhold: .....	6
3.4 Fastspænding af kørestol .....	7
3.5 Pladsen i bussen .....	7
3.6 Tilbagemeldinger fra chaufførerne .....	7
4. Om projektet: .....	8
4.1 Fakta om ramperne: .....	8
4.2 Testpersonerne.....	8
4.3 Dataindsamling:.....	9
4.4 Introduktionsdag hos Keolis .....	9
Bilag 1: Benyttede stoppesteder .....	11
Bilag 2: Spørgeskema til chaufførerne .....	12
Bilag 3: Eksempel på feedback skema til testpersonerne.....	14



## 0. Resumé

I forbindelse med nye kontrakter for bybusserne i Odense og de regionale ruter, blev der implementeret elektriske ramper i busserne 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 er udstyret med manuelle ramper

FynBus erfaringer med ramperne har været meget begrænsede. Derfor ønskede FynBus at få testet rampernes brugervenlighed af i praksis.

Formålet med testen er at finde og beskrive relevante problemstillinger i forbindelse med brugen af de elektriske ramper, samt at sikre relevant information om ramperne overfor FynBus kunder.

Testen er foretaget af 3 kørestolsbrugere, der har benyttet busserne i en periode på 3 måneder. Denne rapport beskriver de positive oplevelser og de problemstillinger som testpersonerne er stødt på.

De væsentlige punkter hvor testpersonerne synes det fungerer godt:

- **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.
- **Hjælpomme og forstående kunder og chauffører**  
Det var helt nyt for kørestolsbrugere at skulle benytte ramperne og pladsen i busserne. Testpersonerne melder tilbage, at de generelt har mødt mange hjælpsomme og forstående kunder.

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

- **Uddannelse af chaufførerne**  
På trods af inddragelse af entreprenøren fra projektets start og information på chaufførportalen Vores FynBus, oplevede testpersonernes på deres første ture, at mange chauffører ikke vidste hvordan de skulle betjene den elektriske rampe.
- **Sænkning af bus ved stoppesteder uden kantsten**  
Ved stoppesteder uden kantsten bliver hældningen på rampen meget stejl. Det er her også 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:

- **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 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.

- **Elektriske kørestole ikke mere udfordrende end manuelle kørestole**  
Chaufførerne vurderer generelt ikke at der har været større udfordringer med elektriske kørestole fremfor manuelle kørestole.
- **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 have haft lidt betydning for køreplan. Knap 20 % mener at brugen af ramperne har haft markant betydning for køreplanen, heraf situationer hvor chaufføren ikke kunne betjene rampen.
- **Chaufførerne har kun delvist følt sig godt instrueret i brugen af de elektroniske ramper**  
Kun godt 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 der er længe siden.

## 1. Konklusion og anbefaling

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:

- 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

- Hvordan sikres bedre fysisk markering på bybusserne i Odense og de regionale ruter som indikerer om bussen er med manuel eller elektrisk rampe.  
Det anbefales at nedsætte en mindre projektgruppe med entreprenører og brugere til at komme med konkret forslag.
- Afklaring af vægtgrænse og ansvarsfordeling  
Det anbefales at vægtgrænsen på kørestolen 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.
- Afklaring af krav til fastspænding  
Det anbefales ikke at stille 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.

- Afklaring af krav til hjælper  
Det anbefales ikke at stille krav om at medbringe hjælper, men det skal være et krav at kunden er selvhjulpne. Der kan fortsat ikke forventes hjælp fra chauffører eller andre kunder til ind- og udstigning.
- Afklaring af behov for udvidet rejsegaranti  
Det anbefales ikke at lave udvidet rejsegaranti. Kørestolsbrugere ligestilles med øvrige med kunder og det er den almindelige rejsegaranti, der også gælder for kørestolsbrugere.
- Prioritering af kundegrupper til begrænset plads  
Det anbefales at fastholde princippet "Først til mølle". Kørestolsbrugere ligestilles med kunder med barnevogne, kunder med cykler, rollatorbrugere mv, 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:

- Produktion af videoer, der viser hvordan ramperne virker og skal bruges af kunderne.
- Tilpasning af tekster på hjemmeside mv, hvor udfordringerne 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.
- Undervise chaufførerne i brug af manuelt håndsving til de elektriske ramper

Endeligt er de mere langsigtede konklusioner

- Ved kommende udbud sikre elektriske ramper i alle busser og helst med samme betjeningsprincip
- At ramperne af sikkerhedsmæssige hensyn udstyres med både lys og lyd
- Krav til stoppesteders indretning medtages i FynBus' model for stoppestedsklassificering

## 2. Baggrund og formål

I forbindelse med nye kontrakter for bybusserne Odense i 2015 og de regionale ruter i 2016 blev der implementeret elektriske ramper i alle nye busser for at gøre det lettere for kørestolsbrugere, fysisk handicappede og andre kundegrupper at stige på og af bussen.

FynBus erfaringer med ramperne har dog været meget begrænsede grundet en lille efterspørgsel. Årsagen til den lille efterspørgsel skyldes formodentligt, at FynBus af sikkerhedsmæssige årsager ikke har tilladt elektriske kørestole på grund af vægtbegrænsningen på ramperne. Derfor var der brug for, i samarbejde med en gruppe kørestolsbrugere, at få testet ramperne i busserne af i praksis. Der blev i testperioden dispenseret i forhold til rejseregler, således at elektriske kørestole kunne indgå i forsøget.

Projektet har haft til formål:

- At lade 2-3 aktive kørestolsbrugere få gratis adgang til busserne for at teste, hvordan ramperne virker og hvor udfordringerne er.
- At sikre information om hvilke informationer om ramper mv, der efterspørges af de respektive kunder
- At lave videoer i brugen af ramperne

### 3. Resultaterne

Testperioden foregik i perioden 1. marts – 31.maj 2019. Alle ture er foregået med elektrisk kørestol. Der blev i alt kørt 61 ture som fordeler sig med 45 ture på busser med elektrisk rampe og 16 ture på busser med manuel rampe.

43 af turene blev kørt af Keolis, der udfører bybuskørslen i Odense, mens i alt 18 ture er udført af Tide Bus, der udfører den regionale kørsel. På turene med elektriske ramper, mislykkedes knapt 30 % af turene, mens det for ture med manuelle ramper var ca. 12 %, der mislykkedes.

Ved de mislykkedes ture, har testpersonerne så typisk taget en af de efterfølgende afgange.

Elektrisk rampe			
	Lykkedes	Mislykkedes	I alt
Keolis	21	7	28
Tidebus	11	6	17
I alt	32	13	45

Manuel rampe			
	Lykkedes	Mislykkedes	I alt
Keolis	13	2	15
Tidebus	1	0	1
I alt	14	2	16

#### 3.1 Busture med elektrisk rampe:

Testpersonerne havde generelt en rigtig god oplevelse med de elektriske ramper. Ved stoppesteder med kantsten går det fint med at køre op af rampen. Rampen bliver dog noget stejl, når der ikke forefindes en kantsten. Samtidig tegner der sig hurtigt i testperioden et billede af, at chaufførerne mangler erfaring i hvordan de betjener rampen.

*"Generelt for hele turen var mit indtryk at chaufførerne manglede lidt erfaring i betjeningen af el-ramperne. I tre ud af fire tilfælde måtte de forlade deres plads, og i to ud af tre kunne el-rampen ikke betjenes fra chaufførens plads men vha. den drejekontakt der sidder til venstre ved indgangen."*

*(John, Testperson)*

Samtidig er der forskel på hvordan el-rampen skal betjenes i de forskellige bustyper.

*"Nogen problemer med at kombinere sænkning af bussen, åbning af dørene og udkørslen af rampen. Det skal åbenbart foregå i den rigtige rækkefølge"*

*(John, testperson)*

Der tegner sig et billede af, at testpersonerne møder følgende udfordringer:

- Chaufførerne mangler erfaring i betjeningen af ramperne.
- Chaufføren ved ikke hvordan rampen skal betjenes og henviser til at kunden betjener rampen manuelt med håndtag ved døren.
- Chaufføren glemmer at sænke bussen, hvilket medvirker, at rampen bliver meget stejl.

I første halvdel af forsøgsperioden var der fra chaufførside en del fejlindmeldinger af ramperne hos Keolis. Alle ramper i busserne på alle mislykkede ture blev kontrolleret, men ingen tekniske fejl blev fundet. De mislykkede ture skyldes derfor betjeningsfejl. Der blev derfor udsendt en ny brugervejledning til chaufførerne, hvorefter der ikke har været nogen fejlbetjening.

Hos Tide Bus gør stort set det samme sig gældende. Her har man dog haft et tilfælde, hvor rampen var defekt.

### 3.2 Busture med manuel rampe:

Testpersonerne har også generelt en god oplevelse med de manuelle ramper. Den manuelle rampe bliver dog også, ligesom den elektriske rampe, meget stejl når der ikke forefindes en kantsten. Derudover kan der samle sig skidt og snavs ved gulvet, hvor den manuelle rampe skal slås ud.

*"Chaufføren var rigtig glad for at få os med, da han aldrig havde prøvet at have en kørestolsbruger med, eller slået rampen ud. Rampen sad lidt fast, men da det var endestationen, sprang chaufføren til med kost og kræfter, så rampen var ok at få ud ved endestationen i Odense."*

*(Nina, testperson)*

Testpersonerne møder følgende udfordringer med de manuelle ramper:

- Der skal en ledsager med, for at kunne trække rampen ud.
- Der samler sig hurtigt skidt og snavs så rampens håndtag bliver beskidt.

### 3.3 Stoppestedforhold:

Testpersonerne synes generelt at stoppestedforholdene har været fine. Der blev i alt testet 36 stoppesteder hvoraf kun 7 stoppesteder blev oplevet som havende dårlige forhold for rampen, se bilag 1. To af disse stoppesteder var OBC Syd Plads C og D, som under testperioden var rykket ud på vejbanen på grund af klargøring af nye holdepladser. Fra medio juni er disse stoppesteder færdiganlagte med fine forhold.

De dårlige forhold skyldes manglende kantsten, som gør at rampen får en meget stejl hældning. Tilmed er det vigtigt, at chaufføren husker at sænke bussen. Herudover nævner testpersonerne, at det er dejligt med

læskure/venterum, hvor der også er plads til kørestolen. Der hvor rampen skyder lige ud på cykelstierne skal man dog være opmærksom på cyklisterne.

*"Rampen går her lige ud på en cykelsti, så man skal være opmærksom på at der ikke kommer cykler. Der var glidende overgang fra cykelsti til fortov."*

*(Nina, testeperson, om stoppestedet ved Hans Mules Gade)*

### **3.4 Fastspænding af kørestol**

Der forefindes en sele til fastspænding af kørestolen. Testpersonerne har dog i langt de fleste tilfælde ikke benyttet sig af denne sele, da de har vurderet at deres kørestol har stået godt fast selv.

FynBus har foretaget juridisk vurdering i forhold til brug af fastspændingsselen. Det er ikke et krav at kørestolsbrugeren bruger fastspændingssele under kørslen. Ansvar er derfor alene hos kørestolsbrugeren.

### **3.5 Pladsen i bussen**

Pladsen bliver trang i bussen når der fx også skal cykler med. Chauffører, der ikke har haft testpersoner med udtrykker bekymring i forhold til hvordan der skal prioriteres mellem kørestole, cykler, barnevogne mv. når der er begrænset plads.

Denne problematik er allerede kendt og følger "først til mølle" princippet, ligesom for alle øvrige kunder. Er der plads, kan man komme med, er der fyldt må man vente til næste afgang.

### **3.6 Tilbagemeldinger fra chaufførerne**

Der blev efter forsøgsperioden gennemført en spørgeskema undersøgelse blandt de chauffører, der havde haft en tur med testpersonerne. Eksempel på spørgeskema er vist i bilag 2

Der var svar fra 18 fra chauffører ansat hos Keolis og 6 chauffører ansat hos TideBus. Det har ikke været muligt for entreprenørerne at få besvarelser fra alle chauffører, hvilket blandt andet skyldtes at nogle chauffører har afviklet ferie i svarperioden.

I forhold til de manuelle ramper i bybusserne er der på over 70 % af turene ingen problemer. På ture med problemer skyldt det snavs og skidt, der gør ramperne svære at håndtere.

I forhold til de elektriske ramper oplever chaufførerne 2 ud af 3 gange ingen problemer. 1 ud af 3 gange er der problemer med betjening af ramperne eller egentlig defekt.

Over 80 % af chaufførerne vurderer ikke at der har været større udfordringer med elektriske kørestole fremfor manuelle kørestole. De få udfordringer der er udtrykt, går på fastspænding, vægtgrænser og stoppesteder uden kantsten.

På turene, hvor der er medtaget kørestol, vurderes det i over 80 % af tilfældene ikke at have haft eller kun have haft lidt betydning for køreplan. Knap 20 % mener at brugen af ramperne har haft markant betydning

for køreplanen. I halvdelen af de situationer, hvor bruge af ramperne vurderes at have markant betydning for køreplanen, har været hvor chaufføren ikke kunne betjene rampen.

Kun godt 50 % af chaufførerne har følt sig tilstrækkelig godt instrueret i bruge 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 der er længe siden.

## 4. Om projektet:

### 4.1 Fakta om ramperne:

I den regionale kørsel er alle 93 laventrebusser udstyret med elektriske ramper. Af de i alt 95 bybusser i Odense, er 39 udstyret med elektriske ramper og 56 udstyret med manuelle ramper. Det er i Odense typisk busser med manuelle ramper, der er ældst og som bruges som dublerings- og reservebusser, og som dermed udfører mindst kørsel. Maxbelastningen på de manuelle ramper er på 250 kg, mens den for de elektriske ramper er op til 350 kg. Det er ikke på forhånd muligt at vide, hvilken bustype der er sat ind på de enkelte afgang i bybuskørslen. Der er ikke ramper i de regionale uddannelsesbusser, da det er højentrébusser.

De elektriske ramper kan buschaufføren betjene fra sin plads. Udvendig til højre for bussens midterdør, findes en knap med logo, som kunderne kan trykke på, hvis de ønsker at gøre opmærksom på, at de gerne vil have rampen kørt ud (se billede til højre).

I busser med manuelle ramper skal kørestolsbrugeren have en ledsager med, der kan hjælpe med at slå rampen ud. Der kan ikke forventes chaufførens hjælp med dette.



### 4.2 Testpersonerne

I alt 3 aktive kørestolsbrugere har været med som testpersoner i projektet. Testpersonerne har været udstyret med et rejsekort fra FynBus og har derefter haft fri kørsel med FynBus' busser i Odense og resten af Fyn i testperioden 1. marts - 31. maj 2019.

To af kørestolsbrugerne havde elektrisk kørestol og én havde både en elektrisk og en manuel kørestol.

For at give testpersonerne den største sikkerhed og tryghed under projektet var kravet at holde sig under vægtgrænse på i alt 250 kg (Kørestolsvægt + egen vægt). I busser med manuelle ramper skal man selv slå rampen, derfor har det også været vores anbefaling, at man har haft mulighed for, at have en hjælper med til dette. Derudover blev testpersonerne opfordret til at undgå at benytte bussen i myldretiden dvs. 7-9 og 13-16.

I tilfælde af at testpersonerne af den ene eller anden årsag ikke kunne komme med bussen som planlagt f.eks. ved pladsmangel eller teknisk fejl ved rampen, tilbød vi testpersonerne at kunne rekvirere en taxi betalt af FynBus som en udvidet rejsegaranti. Der har ikke i testperioden været gjort brug af ordningen.



### 4.3 Dataindsamling:

Dataindsamlingen på busturene er foregået ved hjælp af spørgeskemaer, se bilag 3, som testpersonerne løbende har udfyldt og sendt ind, så der var mulighed for hurtigt at reagere på eventuelle fejl på ramperne og lignende. Derudover har projektlederen stået til rådighed for spørgsmål undervejs og løbende givet feedback på skemaerne samt sendt relevant information videre til afdelingen for drift og kvalitet. Midt i projektet er der afholdt et midtvejsevalueringsmøde, hvor testpersonerne havde mulighed for at udveksle erfaringer og oplevelser med hinanden, og med FynBus.

### 4.4 Introduktionsdag hos Keolis

Før testperiodens start blev testpersonerne inviteret til en introduktionsdag hos Keolis, der varetager bybuskørslen i Odense. Dette var for at sikre, at de var klædt godt på til at afprøve ramperne i testperioden. Her blev de præsenteret for de forskellige typer af ramper, såvel elektriske som manuelle. De fik prøvet ramperne både med el-kørestol og manuel kørestol samt med og uden kantsten. Endvidere blev de instrueret i, hvordan kørestolen placeres bedst i bussen og hvordan selen benyttes til fastspænding af kørestolen. Da flere af testpersonerne aldrig, eller kun enkelte gange, har prøvet bussen før, blev der også givet en instruks i, hvordan man bruger rejsekortet som betalingsmiddel.

Introduktionsdagen forløb rigtig fint og testpersonerne var meget tilfredse med oplevelsen. De følte sig efter dagen trygge i at skulle begive sig ud på deres egne busture.



#### Testpersonerne havde følgende observationer på dagen:

- **Kantsten og sænkning af bus**

Der er meget stor forskel på rampens hældning når rampen er slået ud på en kantsten og uden en kantsten. Med kantsten og sænkning af bussen var der ingen problemer for kørestolsbrugerne at komme på og af bussen. Uden kantsten, blev rampen stejl, og hvis bussen tilmed ikke blev sænket var det for farligt for kørestolsbrugerne at komme ombord.

- **Nemmere med el-kørestole end manuelle kørestole**

De elektriske kørestole kom hurtigere og nemmere op af rampen end den manuelle kørestol. Det krævede mange kræfter og øvelse, at skubbe den manuelle kørestol op af rampen, specielt når rampen gik lige ned på asfalten. Når rampen blev slået ud på en kantsten var det ikke noget problem med en manuel kørestol. Dog er der ved nogle ramper kanter, der skal forceres.

- **Stor forskel på el-kørestole**

Der var stor forskel på de forskellige typer af elkørestole og de funktioner der følger med. Kørestole med et ryglæn med justerbar vinkel kan med fordel tippe ryglænet bagud når de skal ned af rampen. Svingbare benstøtter bør fjernes så de ikke støder mod kanten af bussen. Ved en baghjulstruktet kørestol kan det være en fordel at køre baglæns op og ned af rampen.

- **Svært at identificere bus med elektriske ramper**

Testpersonerne havde svært ved at kende forskel på de forskellige bustyper i forhold til om den var med elektrisk eller manuel rampe. De ønskede billeder af de forskellige bustyper forfra med angivelse af om det er en bus med manuel eller elektrisk rampe. Det kan overvejes om man i fremtiden skal sætte et klistermærke på bussen, så man på afstand kan se om det er en bus med manuel eller elektrisk rampe.

Testpersonerne blev præsenteret for nedenstående bustyper i bybuskørslen i Odense med følgende bemærkninger:

Bustype	Hybrid Ledbus, Volvo	Volvo Vest 13,7	Iveco	Scania Hybrid
<b>Rampetype</b>	Elektrisk rampe	Manuel rampe	Elektrisk rampe	Elektrisk rampe
<b>Rampens maxbelastning</b>	300 kg.	250 kg.	350 kg.	350 kg.
<b>Selen</b>	Selen var kort og stram at hive ud i denne bus.	Selen var ikke lang nok til kørestolen	Selen havde en fin længde.	Fin lang sele, men placeret langt nede og svær at nå.
<b>Med Kantsten</b>	Fin hældning på rampen Nem at køre op af	Ingen problemer med at komme på og af bussen	Projektdeltagerne kommer fint op af rampen med en elektrisk kørestol.	Fin hældning på rampen.
<b>Uden kantsten</b>	Uden kantsten blev rampen meget stejl og kørestolen var ved at tippe bagover. Fødderne på kørestolen støder på rampen når de vil køre op. Nogle støder på kanten af bussen og kan ikke komme op over den. Med en manuel kørestol er den for stejl.	De små hak fra rampen der er slået ud gør det besværligt med en manuel kørestol at komme ind. Rampen bliver meget stejl.	Projektdeltagerne kommer fint op af rampen med en elektrisk kørestol. Med den manuelle kørestol kræver det lidt kræfter.	Hjulene skrider på den elektriske kørestol når de skal op af rampen. Kører de baglæns op går det lidt bedre.

## Bilag 1: Benyttede stoppesteder

Busstoppested	Bemærkninger
Landbrugsvej:	Ok forhold, hældning på manuel rampe ok.
Hans Mules Gade:	Ok forhold, hældning på rampe ok. Plads til kørestol i læskur. Fint stoppested. Rigtig fine.
OBC Syd Plads A:	Fint.
OBC Syd Plads B:	Fine med kantsten
OBC Syd Plads C:	Dårlige forhold. Elendige oversigtsforhold. Kan ikke benytte læskure. Der var ingen planromikantsten, så rampen var meget stejl. Rartigt, idet roik faktisk står lige udenfor. Ekstrem høj stigning.
OBC Syd Plads D:	
OBC Nord Plads H:	Fine forhold
Toldbodgade:	De var helt ok.
Seniorhuset:	De var ganske ok.
Langeskov Rådhus:	Ok forhold.
Langeskov st.:	Ok forhold
Den Fynske Landsby:	Fint. Der var bænk med armlæn ved stoppestedet og plads til el-kørestol.
Sankt Annas Plads:	Ok forhold.
Nørregade:	OK forhold
Kerteminde:	Kunne fint komme op på af- og påstignings øen. Fik ikke undersøgt venterummet.
Th. B. Thriges Gade ud af byen:	Forholdene var ok. For en manuel stol føles hældningen dog lidt stejl.
Th. B. Thriges Gade ind mod byen:	Forholdene var gode. Meget lidt hældning på rampen. Kantstenen var på cm.
Gammelsø ud af byen:	Forholdene var nogenlunde. El-kørestolen måtte dog køre nogle meter hen af cykelsti for at komme ind på fortovet.
Gammelsø ind mod byen:	Forholdene var ok. Rampen var helt ok.
Tarup Center:	Gode forhold
Smedebakken:	Dårlige, idet stoppestedet er meget smalt, og vi står af lige ud på en smal cykelsti.
Ørbækvej v. Rosengårdcentre:	Det var lige ud på cykelstien, men ellers ok.
Nyborgvej/Frederiksgade:	Der manglede en fortovs kant til rampen.
Frederiksgade:	De var gode
TV2/Rugårdsvej:	Høj stigning pga. manglende kantsten
Åløkke Allé:	lidt høj stigning ved stoppestedet, men bussen blev heller ikke sænket.
Syvhøjevej v/Netto:	Udmærket.
Ubberød Skole ud af byen:	Fint. Mangler læskur.
Ubberød skole ind mod byen:	Fint.
Højbyvej:	Kom på bussen uden problemer da der er en kantsten.
Fuglebakken (Tarup Center):	Fint med kantsten.
Tarup Centret:	Fint med kantsten.
Assens rutebilstation:	OK.
Fåborg rutebilstation:	Ok.
Bogense rutebilstation:	Ok, men rampen er stejl, da den går ned på asfalten.
Kerteminde rutebilstation:	Ok.

## Bilag 2: Spørgeskema til chaufførerne



### RAMPER I BUSSEN

I busserne findes der manuelle og elektriske ramper for at gøre det lettere for bl.a. kørestolsbrugere at stige på og af bussen. Vi har dog ikke haft mange erfaringer med, hvordan ramperne fungerer i praksis. Derfor har FynBus i perioden 1. marts - 31. maj, haft tre kørestolsbrugere ude for at afprøve ramperne.

Vi skal nu i gang med at evaluere projektet, og da vi kan se, at en af kørestolsbrugerne har været med netop din bus, modtager du dette spørgeskema. Når du har svaret på spørgsmålene beder vi dig aflevere skemaet til din driftschef senest fredag d. 28. juni.

Tusind tak for hjælpen!



1: Hvor mange gange indenfor testperioden har du haft en kørestolsbruger med bussen?

---

2. Ved manuel rampe:

Hvordan har betjeningen af rampen fungeret - har der været nogle udfordringer og/eller gode oplevelser under på/afstigning?

---

---

---

---

3. Ved elektrisk rampe:

Hvordan har betjeningen af rampen fungeret - har der været nogle udfordringer og/eller gode oplevelser under på/afstigning?

---

---

---

---

**VEND →**



4. Har der været nogle udfordringer ved at have en elektrisk kørestol på bussen i forhold til en manuel kørestol?

---

---

---

5. Har det at skulle have en kørestolsbruger med bussen påvirket din mulighed for at overholde køreplanen markant?

---

6. Føler du, at du har været godt instrueret til at betjene den elektriske rampe?

---

7. Har du yderligere kommentarer?

---

---

---

---

---

Dato:

Rute:

Turnummers:

---

Nedenstående udfyldes, hvis vi må kontakte dig, hvis vi har brug for at få uddybet nogle af dine ovenstående svar.

Navn:

Tlf:

Email:

---

**TUSIND TAK FOR HJÆLPEN! VENLIG HILSEN FYNBUS**

### Bilag 3: Eksempel på feedback skema til testpersonerne



## FEEDBACK PÅ BUSTUR

Projekt: "Test af ramperne i bussen"

Navn:

Turoplysninger:

Route:	Busnr.:
Fra stoppested:	Til stoppested:
Dato:	Klokkeslæt:
Manuel rampe:	Elektrisk rampe:

Hvordan var forholdene for en kørestolsbruger ved det stoppested, hvor du steg på?

Hvordan var forholdene for en kørestolsbruger ved det stoppested, hvor du steg af?

Var der nogle udfordringer/god oplevelser undervejs på din bustur?

Huskede du at checke ind: Ja \_\_\_ Nej \_\_\_

Huskede du at checke ud: Ja \_\_\_ Nej \_\_\_