

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

2. september 2021

FynBus

J.nr.: 202106-36349

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
Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Anders W. Berthelsen, Odense

Deltagere:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Forudsætninger for Budget 2022.....	3
2. Fjernelse af spærretid for cykler i bybusserne i Odense	6
3. Opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler.....	7
4. Udbuds- og Indkøbspolitik	8
5. Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling.....	10
Sager til drøftelse:.....	14
6. Frit Flow	14
Sager til orientering:.....	17
7. Salg af Rejsekort anonymt	17
8. Status for digital trafikinformation	19
9. Meddelelser	21
10. Eventuelt.....	21

SAGER TIL BESLUTNING:

1. FORUDSÆTNINGER FOR BUDGET 2022

Resumé:

Budget 2022 behandles på bestyrelsesmøde den 14. oktober 2021. For at sikre den bedst mulige budgetproces, fremlægges forudsætningerne for budgettet til beslutning allerede nu.

Der fremlægges beslutning om uændret takstniveau, både i den kollektive trafik og på handicapkørsel. Der ansøges om anlægsprojekter for 4,0 mio. kroner fordelt på følgende projekter: "Nyt økonomisystem 1,0 mio. kr.", "Digital trafikinformation 1,0 mio. kr." samt "Ny mobilapp 2,0 mio. kr.". Derudover søges om overførsel af anlægsprojekt "FynBusbestilling i fremtiden" med 0,5 mio. kroner fra 2021 til 2022.

Finansieringen af NOP-projektet sker via FynBus' likviditet og opkræves, når systemet tages i anvendelse ud fra de normale turbaserede fordelingsnøgler for fællesudgifter i flexkørslen.

Sagsfremstilling:

Budget 2022 skal vedtages på bestyrelsesmøde 14. oktober 2021. For at sikre den bedst mulige budgetproces, fremlægges forudsætningerne for budgettet til beslutning allerede nu.

Takster i 2022:

Kollektive Trafik:

Trafikstyrelsen har orienteret trafikvirksomhederne om, at det omkostningsbaserede indeks for 2022 er -0,3 %, hvorfor takststigningsloftet sættes til 0 %. FynBus har ingen opsparede takststigninger fra tidligere år.

Trafikvirksomhederne har herudover aftalt, at eventuelle takst- og provenumæssige konsekvenser af det nye produkt "Pendter20" først søges indregnet i forbindelse med takstprocessen for 2023.

Dette betyder, at taksterne foreslås uændrede fra 2021 til 2022.

Handicapkørsel:

Taksten for handicapkørsel foreslås uændret.

FynBus vil nærmere undersøge om øget brug af selvbetjening kan skabes ved nedsættelse af taksten, ligesom ordningen vedr. flex- og plustur, herunder takster, skal evalueres. På grund af COVID-19 situationen i 2020 og 2021 er opgaverne dog ikke iværksat endnu.

Sagerne forventes forelagt bestyrelsen ultimo 2021.

Anlægsprojekter:

Der ansøges om følgende anlægsprojekter i 2022:

- Nyt økonomisystem 1,0 mio. kr.
- Digital trafikinformation 1,0 mio. kr.
- Ny mobilapp 2,0 mio. kr.

Samt overførsel af anlægsprojekt "FynBusbestilling i fremtiden" på 0,5 mio. kr.

Nyt økonomisystem:

FynBus har siden opstarten i 2007 købt sig ind i Region Syddanmarks økonomisystem. I maj 2019 implementerede Region Syddanmark et nyt økonomisystem, SYDAX.

Efter implementeringen har FynBus konstateret, at SYDAX ikke lever op til de forventninger, der stilles til et moderne og effektivt økonomisystem. Der er lange svartider, funktionaliteter der ikke matcher FynBus behov og udviklingsmulighederne er begrænset. Det hindrer en fortsat udvikling og optimering af FynBus økonomiafdeling.

Sammen med de øvrige Tidsam selskaber (Trafikselskabernes IT-samarbejde), er mulighederne for et fælles udbud af et nyt økonomisystem undersøgt. Udbuddet forventes gennemført ultimo 2021, med ibrugtagning i løbet af 2022.

Med et tidssvarende økonomisystem, som matcher FynBus' behov som trafikselskab, forventes det i henhold til FynBus Strategi for perioden 2018 – 2020, at kunne opfylde de strategiske projekter om øget mulighed for digitalisering af processer i økonomiafdelingen, bedre og hurtigere afrapportering af økonomiske nøgletal til ejerkredsen, samt en ny og nemmere budgetopfølgingsproces. Implementeringen af SYDAX har ikke muliggjort gennemførelsen af disse projekter.

Med udgangspunkt i et standardsystem og snitfladeintegrationer til eksisterende systemer og ny snitflade til Gældsstyrelsens inddrivelsessystem, søges der om 1,0 mio. kr.

Digital trafikinformation:

På bestyrelsens møde den 5. november 2020 vedtog bestyrelsen at afsætte en ny anlægsramme på 1 mio. kr. i 2021 til udbygning af digital trafikinformation med baggrund i de beskrevne planer for 2021.

Status for den digitale trafikinformation og vurdering af det fremtidige behov for udbygning af digital trafikinformation uddybes i orienteringssagen, dagsordenspunkt nr. 9, på nærværende bestyrelsesmøde.

FynBus har vurderet fremtidige behov for udbygning af den digitale trafikinformation og har udpeget 12 relevante steder jf. ovennævnte orienteringssag. Anlæg af skærme disse steder forventes at medføre en udgift for FynBus i 2022 på 0,8 mio. kr. Den afledte drift vil fremadrettet øges fra 0,6 mio. kr. årligt til 0,7 mio. kr. årligt. Hertil kommer fremadrettet et behov for at udskifte de ældste skærme. De kommende år forventes der at skulle bruges ca. 0,2 mio. kr. til dette.

Med baggrund i ovennævnte søges der om 1,0 mio. kr. til anlægsprojekt i 2022.

Ny mobil-app/webshop:

Der ansøges om 2,0 mio. kr. til udvikling og implementering af FynBus' nye mobilapp. Mobilappen udvikles i samarbejde med Sydtrafik og eventuelt også andre parter.

Mobilappen skal som minimum indeholde:

- Enkeltbilletter
- Pendlerprodukter som pendlerkort, ungdomskort og pendler20
- Mulighed for fleksible kommercielle produkter
- Straksgruppebilletter

Mobilappen skal være modulopbygget så der er plads til fremtidig videreudvikling. Det kan fx være moduler, der omfatter forbedret kommunikation eller et loyalitetsprogram, der sigter mod de unge kunder.

FynBusbestilling i fremtiden:

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektet "FynBusbestilling i Fremtiden" på 0,5 mio. kr. (2019-projekt) fra 2021 til 2022. Projektet skal anvendes til at foretage en systemmæssig sammenlægning af FynBus' to systemer til håndtering af grupperejser. Dette skal dels sikre en forenkling administrativt og kundemæssigt, men dels også sikre en driftsmæssig billigere løsning for FynBus. "FynBusbestilling i Fremtiden" betragtes i

budget 2022 som et særskilt anlægsprojekt, og ikke som en integreret løsning i FynBus' nye mobilapp. Der skal gennemføres en nærmere analyse i forbindelse med udviklingen af FynBus' nye mobilapp, om en integration af "FynBusbestilling i Fremtiden" vil være den bedste løsning.

Finansiering af Ny optimeringsplatform i Flextrafik (NOP)

Trafikselskabernes fællesejede IT-organisation, FlexDanmark, skal have nyt planlægnings- og afviklingssystem, idet det nuværende system er mere end 25 år gammelt, og den underliggende IT-platform er nær udfasning. FlexDanmark og Trafikselskaberne har siden 2016 forberedt udbud af nyt planlægningsystem, kaldet Ny OptimeringsPlatform (NOP). Bestyrelsen i FynBus gav 12. marts 2020 FlexDanmarks bestyrelse mandat til at indgå kontrakt med vindende leverandør.

Resultatet af første del af udbuddet kaldet NOP-kerne er nu offentliggjort, og de afledte omkostninger til trafikselskaberne realiseres de kommende år. FynBus' andel af seneste budget for NOP ser således ud:

NOP BUDGET OPKRÆVNING V2	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
FynBus	452	625	846	1.969	1.666	713	275	6.545
Budgetreserve	113	156	212	492	416	178	69	1.636
Implementeringsomkostninger	138	190	257	599	507	217	84	1.991
I alt	703	971	1.315	3.059	2.589	1.108	427	10.173

Finansieringen af NOP-projektet sker via FynBus' likviditet og opkræves, når systemet tages i anvendelse ud fra de normale turbaserede fordelingsnøgler for fællesudgifter i flexkørslen. På den måde belastes den nuværende aktivitet ikke af omkostninger til understøttelse af fremtidig aktivitet. Opkrævningen vil ske over systemets levetid fra driftsstart.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender:

- At der ikke foretages takstændringer i den kollektive trafik og handicapkørslen i 2022.
- Følgende nye anlægsprojekter:
 - Nyt økonomisystem 1,0 mio. kr.
 - Digital trafikinformation 1,0 mio. kr.
 - Ny mobilapp 2,0 mio. kr.
- At følgende anlægsprojekt overføres fra 2021 til 2022
 - FynBusbestilling i fremtiden 0,5 mio. kr.
- Finansieringsmodel vedrørende NOP i Flextrafik

Vedtagelse:

2. FJERNELSE AF SPÆRRETID FOR CYKLER I BYBUSSENE I ODENSE

Resumé:

I 2018 vedtog bestyrelsen at permanentgøre gratis medtagning af cykler i de regionale busser samt bybusserne i Odense og Svendborg med en spærretid mellem kl. 07.00 - 09.00 på hverdage.

I 2020 blev spærretiden ophævet på de regionale ruter samt i bybusserne i Svendborg, uden at det har givet anledning til, at flere ønsker at medtage cykler, end der er plads til i bussen.

Spærretiden foreslås ophævet i bybusserne i Odense. Det vil fortsat være gratis at medtage cykler.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsens møde den 24. maj 2018 vedtog bestyrelsen at permanentgøre gratis medtagning af cykler i de regionale busser samt bybusserne i Odense og Svendborg med en spærretid mellem kl. 07.00 - 09.00 på hverdage.

Efterfølgende har FynBus efter aftale med entreprenøren på de regionale ruter, Tide Bus, og bybusserne i Svendborg, Arriva, aftalt at ophæve spærretiden for cykelmedtagning i de regionale busser og i bybusserne i Svendborg. Ophævelsen skete i tæt dialog med chaufførerne.

Da chaufførerne ikke oplevede problemer med at flere cykler/barnevogne ville med, end der var plads til i bussen, var der ikke behov for at fastholde spærretiden. Dette blev meddelt bestyrelsen på mødet den 19. juni 2020 og implementeret i forlængelse heraf. Det har ikke efterfølgende givet anledning til problemer.

FynBus har nu haft den samme dialog med entreprenøren for bybusserne i Odense, Keolis, der er klar til også at ophæve spærretiden. Oplevelsen af spærretiden i Odense fra chaufførerne er den samme som den regionale kørsel har oplevet, og der er ikke udfordringer med at medtage de cykler, som kunderne ønsker at medtage på de forskellige afgange.

Odense Kommune har administrativt tilkendegivet, at de positivt indstillet i forhold, til at ophæve spærretiden i bybusserne i Odense.

Cykelmedtagning er fortsat ikke tilladt i uddannelsesruterne, hvilket udelukkende skyldes at der på disse ruter køres med andet busmateriel med høj indstigning, der ikke fysisk muliggør cykelmedtagning.

Cykelmedtagningen vil fortsat være gratis.

Det vil fortsat ikke være muligt at foretage registrering af omfanget af cykelmedtagning, da der ikke sker en digital registrering så længe cykelmedtagningen er gratis.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender at ophæve spærretiden kl. 07.00-09.00 for cykelmedtagning i bybusserne i Odense snarest muligt.

Vedtagelse:

3. OPDATERING AF DE FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

Resumé:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres årligt. Ved væsentlige ændringer skal disse godkendes af bestyrelsen før offentliggørelse. I den foreslåede opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig. De væsentligste ændringer fremhæves i sagsfremstillingen og omfatter, at Odense Letbane indarbejdes i de fælles landsdækkende rejseregler samt ændring i afsnittet "Regler og priser".

Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres årligt og ved væsentlige ændringer skal disse godkendes i bestyrelsen før offentliggørelsen. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafiksselskaberne og deres bestyrelse.

De fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft 1. december 2021 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft 1. januar 2021.

Væsentligste ændringer

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafiksselskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafiksselskaberne kører med forskelligt materiel. Af denne grund henvises der til trafiksselskabernes hjemmeside ved selskabsspecifikke regler.

I den foreslåede udgave er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig.

Odense Letbane er indarbejdet i de fælles landsdækkende rejseregler

Med Odense Letbanes opstart, er rejsereglerne blevet opdateret, så det tydelig fremgår, at rejsereglerne også dækker rejser med Odense Letbane.

Afsnit 2.1 "Regler og priser"

Afsnit 2.1 er blevet omskrevet for at gøre afsnittet mere læsevenligt, herunder er der lavet flere afsnit og underoverskrifter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslaget til de fælles rejseregler med ikrafttræden den 1. december 2021.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 3.1 Fælles landsdækkende rejseregler gyldig fra 1. december 2021 med ændringsmarkeringer

4. UDBUDS- OG INDKØBSPOLITIK

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog i juni 2007 udbudspolitik for FynBus. Udbudslovgivningen er ændret siden 2007, hvilket betyder at politikken skal revideres.

I forslag til udbuds- og indkøbspolitik ændres arbejdsgangen omkring kommunerne, Region Syddanmark og bestyrelsens involvering i udbud af bus og flexkørsel.

Administrationen fremlægger revideret udbuds- og indkøbspolitik.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse vedtog i juni 2007 udbudspolitik for FynBus.

Efter den nuværende udbudspolitik træffer bestyrelsen beslutning om rammer for udbuddet, fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau, samt tildeling af kontrakten.

Udbudslovgivningen er ændret siden 2007, hvilket betyder at politikken skal revideres. I forbindelse med revision af politikken har FynBus revurderet de beskrevne procedurer.

Den foreslåede udbuds- og indkøbspolitik fastlægger de overordnede retningslinjer for udbud og indkøb i FynBus og sikre, at gældende lovgivning samt principper på området overholdes.

I forslag til udbuds- og indkøbspolitik ændres arbejdsgangen omkring kommunerne, Region Syddanmark og bestyrelsens involvering i udbud af bus og flexkørsel.

Administrationen indstiller, at kommunerne og Region Syddanmark involveres undervejs i udbudsprocessen i forhold til følgende beslutningstemaer:

Udbud af buskørsel:

- Ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

Udbud af flexkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbud ift. til kørselsomfang og serviceniveau

Udbud af specialkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbuddet, så ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau bliver synliggjort.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

FynBus' bestyrelse træffer beslutning om:

- De overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel.

FynBus' bestyrelse orienteres om:

- Tildeling af kontrakt

FynBus foretager altid tilbudsevaluering og udpeger på den baggrund vinderen af udbuddet.

Hermed ændres bestyrelsens arbejdsgang, så FynBus bestyrelse i fremtiden træffer beslutning om rammerne for udbud, og efterfølgende bliver orienteret om tildeling af kontrakten.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender udbuds- og indkøbspolitikken.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1 *Udbuds- og indkøbspolitik for FynBus*

5. STATUS PÅ FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL MED GRØN OMSTILLING

Resumé:

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling blev påbegyndt i 2019, hvor FynBus forelagde bestyrelsen muligheden for et fælles udbud fra 2023-2024. Et fælles udbud ville samtidigt kunne omfatte omstilling til grønne drivmidler.

Rammerne for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling er forelagt bestyrelsen ad flere omgange samt løbende drøftet med kommunerne, Region Syddanmark og busbranchen. Den endelige rammer for udbuddet blev godkendt af bestyrelsen den 16. marts 2021 og efterfølgende forelagt de politiske udvalg på Fyn og Langeland.

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på godkendelse af pakkeopdeling, samt orienteres om tilbagemelding fra de politiske udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud.

Sagsfremstilling:

Den endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling har i april til juni 2021 været fremsendt til politisk beslutning i kommunerne på Fyn og Langeland.

Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling er opdelt i følgende emner:

- Tilbage meldinger fra de politisk udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud
- Pakkeopdeling – juridiske ramme for fælles udbud
- Tids- og procesplan - revideret

Tilbage meldinger fra de politisk udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud

Notatet "Rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling" har været forelagt de politisk udvalg i kommunerne med henblik på tilbagemelding på:

- Om kommunen ønsker at deltage i et fælles udbud fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024
- Om kommunen har særlige ønsker til drivmidler, eller om kommunen følger FynBus' oplæg om at tildelingen sker efter "mest miljø- og klimæffekt for pengene".
- Om kommunen har særlige ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Odense Kommune og Region Syddanmark har forlænget deres kontrakt til henholdsvis august 2027 og december 2026, og deltager derfor ikke i fælles udbud med kontraktstart august 2024.

I nedenstående tabel ses en oversigt over kommunernes beslutninger vedrørende fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling.

Tabel 1: Deltagelse i fælles udbud og valg af drivmiddel

Kommune	Deltagelse i fælles udbud	Drivmiddel
Assens	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Faaborg-Midtfyn	Nej	Sideordnet tilbud på el og gas
Kerteminde	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Langeland	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Middelfart	Ja	El
Nordfyns	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Nyborg	Ja	El
Svendborg	Ja	El

Tre kommuner; Nyborg, Svendborg og Middelfart har tilkendegivet at de ønsker el-busser.

Fire kommuner; Nordfyn, Kerteminde, Langeland og Assens har tilkendegivet at de ønsker ”mest muligt miljø- og klimaeffekt for pengene”, hvilket betyder at det vil være op vognmændene at tage stilling til hvilke drivmidler der bydes ind med.

Assens, Kerteminde og Nordfyns Kommune har ikke taget stilling til spørgsmålet om placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Nyborg Kommune afventer med stillingtagen af placering af ladeanlæg.

De øvrige kommuner overlader det til udbudsvinder at varetage placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Middelfart Kommune har et forbehold, idet andet drivmiddel ønskes, hvis omkostningerne ved el som drivmiddel medfører væsentlige meromkostninger. Dette vil i givet fald medføre, at pakken falder og de individuelle delaftaler træder i stedet for.

Nyborg Kommune tilkendegiver endelig stillingtagen til deltagelse i fælles udbud, når pakkeopdelingen er besluttet.

Pakkeopdeling

På baggrund af tilbagemeldinger fra kommunerne vedrørende deltagelse i fælles udbud, foreslås det at opdele udbuddet i to pakker. Det er tidligere besluttet, at der under hver pakke skal være en delaftale pr. kommune.

Det foreslås at udbyde følgende to pakker:

Pakke 1:

Svendborg Kommune
Middelfart Kommune
Nyborg Kommune

Pakke 1 udbydes med el som drivmiddel. Pakke 1 består af både lokalruter og bybusser.

Pakke 2:

Assens Kommune
Nordfyns Kommune
Kerteminde Kommune
Langeland Kommune

Pakke 2 udbydes med funktionskrav om mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Pakke 2 består af lokalruter.

Der gennemføres et selvstændigt udbud for Faaborg-Midtfyn Kommune med sideordnet tilbud på gas og el.

Tids- og procesplan

Tids- og procesplanen for beslutning af fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling er ændret siden bestyrelsessagen den 16. marts 2021 og fremgår nedenfor:

- 2. september 2021: Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling forelægges FynBus' bestyrelse til godkendelse.
- September 2021 – april 2022: Udbudsmateriale udarbejdes.
- Februar 2022: Tildelingskriterier godkendes af bestyrelsen.
- April 2022: Frist for kommunernes fastlæggelse af rutenet og krav til busstørrelser til brug for færdiggørelse af udbudsgrundlaget (udbudskøreplan er færdig).
- Maj 2022: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.
- December 2022: Tilbudsfrist.
- Februar/marts 2023: Tilbudsvurdering forelægges kommuner på Fyn og Langeland til godkendelse.
- April/maj 2023: Kontraktunderskrivelse
 - 15 måneder til levering af busserne
 - 15 måneder at etablerer ladeanlæg/tankningsanlæg m.m.
- August 2024: Kontraktstart.

Bilag 7.1 "Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling" giver en status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling med følgende emner:

- Tilbagemeldinger fra de politisk udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud
- Pakkeopdeling – juridisk ramme for fælles udbud
- Tids- og procesplan - revideret

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- 2 pakker med følgende sammensætning:
 - Pakke 1 bestående af Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune
 - Pakke 2 bestående af Assens, Nordfyns, Kerteminde og Langeland Kommune
- Udbud for Faaborg-Midtfyn Kommune med sideordnet tilbud på gas og el
- samt tager status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 5.1 *Status for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*

SAGER TIL DRØFTELSE:

6. FRIT FLOW

Resumé:

Med Frit Flow i Bussen kan passagerer bruge alle døre i bussen til ind- og udgang med Check ind og Check ud på rejsekortet. I januar 2019 startede ordningen med Frit Flow i Odense Kommunes og Region Syddanmarks busser. I forbindelse med Frit Flow er set en stigning i snydeprocenten.

Snydeprocenten lå på sit højeste niveau under første nedlukning som følge af COVID-19 restriktionerne. Sidenhen er den faldet, men ligger fortsat i 2021 på et højt niveau, 4,9 %.

Siden implementeringen af Frit Flow og som konsekvens af øget snydeprocent er der ansat 4 kontrollører. Senest blev ansat 2 kontrollører i foråret 2021, og der er nu en tendens til faldende snydeprocent.

Administrationen fremlægger oplæg til drøftelse af Frit Flow.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Bestyrelsen besluttede på mødet 22. juni 2018 at indføre Frit Flow i Odense Kommunes og Region Syddanmarks busser. Ordningen blev implementeret januar 2019. Formålet med Frit Flow er, at kunder skal kunne gå ud og ind ad alle døre. Derved mindskes den tid, det tager at billettere. Rejsekortudstyret i busser muliggør, at kunderne kan tjekke ind og ud ved alle døre. Denne mulighed udnyttes ved Frit Flow, så der opnås en tidsbesparelse.

Efter indførelse af Frit Flow i busserne steg snydeprocenten, og FynBus ansatte derfor i november 2019 to ekstra kontrollører.

I forbindelse med første nedlukning i 2020, som følge af COVID-19-restriktioner, steg snydeprocenten til 10,3 % samlet for hele Fyn, herunder 12,6 % for Odense og 6 % for resten af Fyn.

I begyndelsen af 2021 lå snydeprocenten på 5 – 6 %, og bestyrelsen besluttede på mødet 16. marts 2021, at der skulle ansættes yderligere to kontrollører med henblik på at reducere snydeprocenten yderligere. De to kontrollører tiltrådte i maj 2021.

I tabel 1 fremgår snydeprocenten opgjort samlet for Fyn. I de første 8 måneder af 2021 er snydeprocenten samlet set på 4,9 %, herunder 4,9 % for Odense og 4,8 % for resten af Fyn.

Tabel 1: Snydeprocenter 2018 – 2021 samlet for Fyn

	2018	2019	2020	2021
Snydeprocent	0,4%	1,5%	3,4%	4,9%

FynBus har i dag ansat 12 kontrollører, hvoraf de to er flexjob-stillinger på 20 timer, en er ansat på deltid på 25 timer, og de resterende ni er på fuld tid.

Kontrollørerne står for kontrol af billetter og kundeservice/kvalitetskontrol i busserne, observationer og kundeservice på bl.a. Odense Banegård Center, køretidsanalyser, køreplanskorrektur samt diverse ad hoc-opgaver.

I tabel 2 ses udviklingen i snydeprocenten i 2021. Efter ansættelse af de to kontrollører i maj har snydeprocenten været faldende.

Tabel 2: Udvikling i snydeprocent 2021

Snydeprocent, 2021	Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August*
Odense	6,2%	5,6%	6,2%	5,2%	4,6%	3,8%	4,4%	4,0%
Rest	4,7%	7,9%	5,5%	4,2%	3,5%	5,2%	4,3%	3,7%
Samlet	5,9%	6,0%	6,0%	4,9%	4,3%	4,2%	4,3%	3,9%

* Data omfatter perioden 1/8-24/8

Hvis afgiftsniveauet fortsætter, forventes det, at der samlet i 2021 vil blive udstedt ca. 9.000 kontrolafgifter.

Økonomiske effekter ved ophævelse af Frit Flow

Opgørelsen af de økonomiske effekter ved ophævelse af Frit Flow tager udgangspunkt i implementeringen af Bynet 2021 og en målsætning om at opnå en snydeprocent på højst 1 %.

Ved indførelsen af Frit Flow i 2019 blev der beregnet en besparelse på driftsudgifterne i Odense Kommune på ca. 5,2 mio.kr., som følge af reduktion i køreplanstimer.

Med Bynet 2021 vil omkostninger til buskørslen i Odense blive reduceret med ca. 17 % i forhold til 2019. Det betyder, at den årlige besparelse i driftsudgifter ved at have Frit Flow bliver reduceret fra ca. 5,2 mio. kr. til ca. 4,3 mio. kr.

Andre forhold som fx anlægsarbejder og øget trængsel har dog gjort, at der reelt ikke har været den forventede reduktion i driftsudgifterne.

Ophør af Frit Flow vil dermed som minimum resultere i øgede driftsudgifter på ca. 4,3 mio. kr. Dertil kommer, at en øget køretid på ruterne vil øge risikoen for, at der bliver behov for indsættelse af flere driftsbusser for at overholde køreplanen.

Normalvis er der indtægter i bybusserne og de regionale ruter i Odense svarende til ca. 11 mio. kr. For hvert procentpoint snydeprocenten reduceres opnås en merindtægt på ca. 0,9 mio. kr. Reduceres den aktuelle snydeprocent fra 4,9% til 1%, svarer det til årlige merindtægter på ca. 3,6 mio. kr.

Ophør af Frit Flow forventes at reducere antallet af kontrolafgifter som følge af, at alle passagerer, når de går ind i bussen, skal forbi chaufføren og checke ind eller fremvise billet. Derfor forventes, at antallet af kontrolafgifter årligt falder med ca. 7.200, svarende til ca. 5,2 mio. kr.

Ved ophør af Frit Flow er det forventningen, at antallet af personer, der snyder, vil falde. Dermed vil ophør af Frit Flow medføre, at der kan reduceres i antallet af kontrollører. Det forventes antallet af kontrollører kan reduceres med 4 årsværk, svarende til ca. 2,1 mio. kr. inkl. afledte udgifter til administrativ sagsbehandling.

I tabel 3 ses den samlede økonomiske årseffekt ved ophør af Frit Flow med en målsætning om at nå en snydeprocent på højst 1 %.

Tabel 3: Årseffekt ved ophør af Frit Flow

Samlet økonomisk årseffekt ved ophør af Frit Flow	
Øgede driftsudgifter (kpt.)	kr. -4.300.000
Merindtægt som følge af lavere snydeprocent	kr. 3.600.000
Fald i kontrolafgifter	kr. -5.200.000
Reducerede lønudgifter til kontrol	kr. 2.100.000
Årseffekt	kr. -3.800.000

Tabellen viser, at ophør af Frit Flow vil have en årlig negativ økonomisk effekt på ca. 3,8 mio. kr.

Hvis passagertallet falder, som følge af afskaffelsen af Frit Flow, så vil et fald på 2 % svare til ca. 1,5 mio. kr.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

Vedtagelse:

SAGER TIL ORIENTERING:

7. SALG AF REJSEKORT ANONYMT

Resumé:

Der findes tre forskellige typer for rejsekort, som kan anvendes til sporadiske rejsemønstre; Rejsekort Personligt, Rejsekort Flex og Rejsekort anonymt.

Rejsekort personligt og rejsekort flex kan købes via rejsekortets hjemmeside, mens Rejsekort anonymt kun kan købes på 19 udvalgte salgssteder på Fyn og Langeland. Ønsker kunden et indestående beløb refunderet kan det imidlertid kun ske på et "stort betjent salgssted", som fx FynBus Kundeservice, eller ved at indsende sit Rejsekort anonymt til Rejsekort Kundeservice. Forbrugerombudsmanden har meddelt, at udbetaling af indestående skal kunne ske på alle de salgssteder, hvor man kan købe et Rejsekort anonymt.

FynBus har derfor besluttet, at FynBus' salgssteder senest med virkning fra 1. december 2021 ikke længere vil sælge Rejsekort anonymt, og dermed heller ikke skal tilbagebetale indestående. Det vil kun være muligt at købe eller få refunderet et indestående på Rejsekort anonymt hos Kundecentret i Odense. Kunder, der allerede har et Rejsekort anonymt kan fortsat benytte rejsekortet og få det tanket op på salgsstederne.

Administrationen orienterer om beslutningen.

Sagsfremstilling:

Der findes i dag tre forskellige typer for rejsekort, som kan anvendes til sporadiske rejsemønstre; Rejsekort Personligt, Rejsekort Flex og Rejsekort anonymt.

Et Rejsekort anonymt koster 80 kr. i anskaffelse, og kræver at der er mindst 70 kr. på kortets saldo. Skal kunden rejse udenfor Fyn skal der være mindst 600 kr. på rejsekortet for at være gyldigt. Ved et Rejsekort anonymt skal en kunde ikke oplyse navn, adresse og CPR-nr., som det er tilfældet ved køb af et Rejsekort Personligt og Rejsekort Flex.

I august 2020 kontaktede Forbrugerombudsmanden Rejsekort Rejseplanen A/S på baggrund af en klage fra 3 udenlandske turister, der ved deres hjemrejse i Københavns Lufthavn ikke kunne få deres indestående på Rejsekort anonymt udbetalt. Udbetaling af indestående på Rejsekort anonymt kan i dag ske på et stort betjent salgssted, som fx FynBus Kundeservice, eller ved at indsende sit Rejsekort anonymt til Rejsekort Kundeservice.

Forbrugerombudsmanden har efterfølgende meddelt Rejsekort/Rejseplan A/S, at trafikskaberne skal tilpasse sig de services, der tilbydes på et rejsekort salgssted. Det betyder i dette tilfælde, at hvis en kunde har købt et Rejsekort anonymt på et salgssted, skal kunden også kunne få tilbagebetalt indestående på salgsstedet. Forbrugerombudsmanden lægger §96 stk.2 i Lov om betalinger til grund for denne fortolkning.

Siden januar 2020 har FynBus' 18 salgssteder solgt ca. 20 Rejsekort anonymt pr. måned.

Implementeringen medfører at kontrakterne med salgsstederne skal opdateres, da vil være en væsentlig ændring af deres hidtidige opgaver. FynBus vurderer ikke at det er hensigtsmæssigt at de mindre salgssteder skal kunne håndtere udbetalingen, da de har en stor udskiftning af personale, og rejsekort-opgaven er en bi-opgave. Forventningen er, at der vil være få kunder, der ønsker en tilbagebetaling og det vil derfor være svært for salgsstederne at opretholde viden om, hvordan det skal gøres, når det sker sjældent. Risikoen for fejl er derfor stor og kundeoplevelsen vil blive dårlig.

FynBus har derfor besluttet, at FynBus' salgssteder senest med virkning fra 1. december 2021 ikke længere vil sælge Rejsekort anonymt, og dermed heller ikke skal tilbagebetale indestående. Kunderne vil dog fortsat kunne købe et Rejsekort anonymt, hvis de møder op hos Kundecentret i Odense, der også vil kunne håndtere eventuelt tilbagebetaling som krævet af Forbrugerombudsmanden.

Kunder, der allerede har et Rejsekort anonymt kan fortsat benytte rejsekortet og få det tanket op på salgsstederne. Endvidere kan kunderne få tilbagebetalt deres indestående på rejsekort anonymt hos FynBus' Kundecenter eller via Rejsekort Kundecenter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. STATUS FOR DIGITAL TRAFIKINFORMATION

Resumé:

Der høre i 2021 været afsat en anlægsramme på 1 mio. kr. til udbygning af den digitale trafikinformation. Ved udgangen af 2021 vil der være opsat ca. 80 digitale trafikskærme i FynBus' område. Det fremtidige behov for udbygningen af den digitale trafikinformation er blevet vurderet, og 12 nye steder er blevet udpeget til at få opsat digitale trafikskærme.

Administrationen orienterer om status for digital trafikinformation.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsens møde den 5. november 2020 vedtog bestyrelsen at afsætte en ny anlægsramme på 1 mio. kr. i 2021 til udbygning af digital trafikinformation med baggrund i de beskrevne planer for 2021

FynBus har nu disponeret alle midler for 2021, hvor der på følgende 13 steder er eller snarest blive opsat digitale trafikskærme:

- Kerteminde busterminal
- Munkebo bycenter
- Langeskov Station, 2 stk.
- Rudkøbing Busterminal, 2 stk.
- Ørbæk Kro
- Nyborg, Havn
- Tarup Center (udgang til letbanen)
- Glamsbjerg
- Haarby Station
- Aarup Station
- Assens by
- Svendborg Idrætscenter
- Syddansk Universitet, 3 stk. (ved letbanen, ved hovedindgang, i vandrehal/kantinen)

Med udgangen af 2021 er således opsat ca. 80 digitale trafikskærme i FynBus' område.

FynBus har vurderet fremtidige behov for udbygningen af den digitale trafikinformation og har udpeget følgende relevante steder

- Munkebo Rasteplads (Supplement til Region Syddanmark projekt om knudepunkter)
- Gislev by (Supplement til Region Syddanmark projekt om knudepunkter)
- Morud
- Vissenbjerg
- Dalum Center
- Nr. Lyndelse
- Årslev Station
- Kværndrup
- Nyborg Sygehus
- Hesselager
- Oure
- Skårup

Anlæg af skærme disse steder forventes at medføre en udgift for FynBus i 2022 på 0,8 mio. kr. Den afledte drift vil så fremadrettet øges fra 0,6 mio. kr. årligt til 0,7 mio. kr. årligt

Med ovennævnte installation af skærme, vil der ved udgangen af 2022 være opsat mindst 92 skærme i FynBus' område.

Hertil kommer fremadrettet et behov for at udskifte de ældste skærme. De kommende år forventes der at skulle bruges ca. 0,2 mio. kr. til dette.

FynBus er ved at undersøge mulighederne for at øge tilgængeligheden for svagtseende ved at få en trykknop på skærmene med mulighed for oplæsning af afgangstider. Økonomien herfor kendes ikke, men vil i givet fald holdes inden for den samlede budgetramme.

Med baggrund i ovennævnte vil der igen i budget 2022 blive indarbejdet anlægsmidler til digital trafikinformation på 1,0 mio. kr. jf. sag vedr. godkendelse af budgetforudsætninger, ligesom den løbende drift fremadrettet vil blive justeret til 0,7 mio. kr. årligt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orientering til efterretning.

Vedtagelse:

9. MEDDELELSER

- Undersøgelse af forurening på Gammelsø
- Gratis kørsel i forbindelse med kommunal og regionsrådsvalg
- Grøn omstilling af flexområdet
- Retssag – flextrafik
- Bodycams - kontrollørkorps
- Kontanter i bus og flexbiler

10. 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
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

**Fælles landsdækkende
rejseregler**
**Gyldig fra 1. ~~januar~~ decem-
ber 2021**

1. Generelt	4
1.1. Anvendelsesområde	4
1.2. Serviceydelser	5
2. Rejsehjemmel.....	5
2.1. Regler og priser	5
2.2. Kundetyper	7
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	8
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	9
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder.....	10
2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app).....	11
2.4.3. Brug af rejsekort.....	11
2.5. Refusion og ombytning	14
2.6. Kontrol af rejsehjemmel.....	15
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	15
2.7. Kontrolafgift.....	16
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel	16
2.7.2. Afgift	17
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed.....	17
2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år.....	17
2.7.4. Identifikation	18
2.7.5. Pendlere	18
2.7.6. Betaling	18
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	18
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap	19
3.1. Assistance	19
3.2. Ledsagerordning.....	20
3.3. Medtagning af hjælpemidler	21
4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande.....	21
4.1. Generelt	21
4.2. Personlig bagage.....	21
4.3. Cykler.....	22
4.4. Barne- og klapvogne.....	23
4.5. Særlig bagage	23
5. Dyr	23
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	24
6. Mad og drikke	24
7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	24
7.1. Særligt om stillezoner	24

8. Standsning	25
8.1. Behovsstandsning i tog.....	25
8.2. Standsning mellem busstoppesteder	25
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer	26
10. Forbud mod rygning	26
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	26
12. Afvisning og bortvisning	26
13. Erstatning	27
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	27
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel	27
14. Driftsforstyrrelser	28
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	28
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner)	29
14.3. Begrænsning af ansvar.....	29
15. Hittegods	29
16. Klager	30
17. Kundeservice	30
18. Ændring af rejseregler	32
19. Ikrafttræden	33
20. Lovgivning	33
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser	33
22. Bilag	33
23. Tidligere versioner	36

Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (1. januar ~~2020~~2021)

- [Odense Letbane er indarbejdet i dokumentet](#)
- [Præcisering af aldersgrænse for pensionister, særligt for DOT \(afsnit 2.2\)](#)
- [Ændring af sats for kontrolafgift for togrejser med Arriva Tog \(afsnit 2.7.2.\)](#)
- [Tilføjet regler for skifte check ind i valideringsskemaet \(afsnit 2.4.2\)](#)
- Præcisering/omskrivning af afsnit 4.3”2.1. [om cykler Regler og priser”](#)
- Præcisering af tekster generelt i dokumentet

1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab i henhold til "Jernbaneloven" og "Lov om trafikselskaber".

1.1. Anvendelsesområde

De fælles rejseregler gælder for rejser med ovenstående selskaber i Danmark. Det vil sige rejser med busser, havnebusser, metro, lokalbanetog, letbaner samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner (herefter kaldet bus, tog og metro).

Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport. Ved dubleringstransport forstås ekstra transport for at øge kapaciteten.

Sjælland: Med lokalbanetog forstås tog, der køres af Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er opdelt i:

- Lokaltog Region Hovedstaden, som driver Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, og
- Lokaltog Region Sjælland, der driver Lollandsbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsheredsbanen.

Jylland: Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen, [og](#) Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen

For rejser med tog mellem Danmark og udlandet gælder "General Conditions of Carriage" (Almindelige Rejsevilkår) og de transporterende selskabers vilkår.

For rejser med tog udelukkende i udlandet gælder det transporterende selskabs vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskaber for disses regler/betingelser.

Rejsehjemlen er kundens dokumentation for retten til at blive transporteret. Rejsereglerne udgør sammen med gyldig rejsehjemmel aftalen mellem kunden og det benyttede selskab. Der kan dog for visse typer rejsehjemmel være fastsat specielle regler, som også udgør en del af aftalen. Dette vil fremgå i forbindelse med købet.

Rejser med bus, tog og metro er i øvrigt omfattet af den til enhver tid gældende lovgivning, herunder EU-regulering om passagerrettigheder, jævnfør afsnit 20.

1.2. Serviceydelse

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på www.rejseplanen.dk, på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier.

Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder. Sådanne ændringer vil hurtigst muligt fremgå af blandt andet Rejseplanen.

Det er kundens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen. Selskaberne bestræber sig på at overholde de oplyste ankomst- og afgangstider og oplyse om hændelser, der kan afbryde eller forsinke rejsen.

Kunden er selv ansvarlig for valg af afgang og skal ved tilrettelæggelse af sin rejse beregne rimelig tid til at kunne nå frem til sit bestemmelsessted eller forbindelsessted. Forsinkelser kan medføre, at skift til andet transportmiddel ikke nås. Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af reglerne i afsnit 14.

2. Rejsehjemmel

Ved rejsehjemmel forstås den billet eller det kort, som rejsen foretages på, herunder rejsekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

2.1. Regler og priser

[Rejser med tog](#)

[For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor trafikelskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSBs og Arriva Togs billetter og kort, jævnfør \[www.dsb.dk\]\(http://www.dsb.dk\) og \[www.arriva.dk\]\(http://www.arriva.dk\).](#)

[For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikselskabs takstområde gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør \[www.nordjyllandstrafikselskab.dk\]\(http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk\)](#)

[Rejser over Storebælt og over Øresund](#)

[For rejser med DSB over Storebælt gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort, jævnfør \[www.dsb.dk\]\(http://www.dsb.dk\).](#)

[For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund, jævnfør \[www.dsb.dk\]\(http://www.dsb.dk\).](#)

[For rejser til og fra Bornholm gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort, jævnfør \[www.dsb.dk\]\(http://www.dsb.dk\)](#)

[Rejser med bus vest for Storebælt](#)

For rejser med bus vest for Storebælt med FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks eller Nordjyllands Trafikselskabs busser og letbaner gælder priser og produktbeskrivelser for FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks og Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort, se www.fynbus.dk, www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk og www.nordjyllandstrafikselskab.dk.

Rejser med bus, tog og metro i ASP11øst for Storebælt

For rejser på Sjælland, Lolland, Falster og Møn gælder priser og produktbeskrivelser for billetter og kort for DOT (Din Offentlige Transport), jævnfør www.dinoffentligetransport.dk samt www.dsb.dk.

For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor trafikelskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSBs og Arriva Togs billetter og kort jævnfør www.dsb.dk og www.arriva.dk. For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikselskab gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør www.NordjyllandsTrafikselskab.dk.

For rejser med bus vest for Storebælt med FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks eller Nordjyllands Trafikselskab busser gælder priser og produktbeskrivelser for FynBus', Sydtrafiks, Midttrafiks og Nordjyllands Trafikselskabs billetter og kort jævnfør www.fynbus.dk, www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk og www.NordjyllandsTrafikselskab.dk.

For rejser med bus på Bornholm gælder priser og produktbeskrivelser for BATs billetter og kort jævnfør www.bat.dk.

For rejser med DSB over Storebælt gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jævnfør www.dsb.dk.

For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund jævnfør www.dsb.dk.

Rejser på Bornholm

For rejser med bus på Bornholm gælder priser og produktbeskrivelser for BATs billetter og kort, se www.bat.dk.

Øvrige informationer

Der kan være enkelte produkter, hvor reglerne afviger fra ovenstående. Der henvises til de enkelte selskabers hjemmesider jævnfør ovenfor.

For links til hjemmesider henvises til afsnit 17.

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

På www.rejseplanen.dk er det muligt at beregne prisen for de fleste rejser. For mere information om priser og produkter henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.2. Kundetyper

Det er kundens ansvar at have en gyldig rejsehjemmel udstedt til korrekt kundetype.

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med betalende voksen (maks. to børn til og med 11 år) eller ifølge med betalende barn (ét barn til og med 11 år)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Ung (personer i alderen fra 16 år til og med 25 år, personer med Ungdomskort og personer, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse og kan fremvise studiekort)
- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 65 år med undtagelse i DOT, hvor grænsen for pensionistalderen i en overgangsfase i 2021 ændres gradvist afhængig af produkttype. Se på DOTs hjemmeside for mere information)
- Førtidspensionister [med flere. \(For dokumentation henvises til de enkelte selskabers hjemmeside, se afsnit 17\)](#)
- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refsnæs)
- Hund (stor hund (til barnepris) eller hund i taske (gratis))
- Cykel

Når kunden rejser på aldersbetinget eller statusbetinget rejsehjemmel, skal kunden på forlangende kunne fremvise dokumentation for, at de opfylder betingelserne for at kunne rejse med den pågældende rejsehjemmel.

Herudover findes der yderligere en række kundetyper, som er specifikke for de enkelte selskaber. Der henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort:

Når kunden køber sit rejsekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og hvilket serviceniveau, rejsekortet skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på kortet.

[Permanente ændringer kan kunden få foretaget ved at kontakte Rejsekort Kundecenter eller på udvalgte salgssteder \(se rejsekort.dk\). I begge tilfælde kan der kræves dokumentation.](#)

[Midlertidige ændringer kan ske på eksempelvis Check ind ekstra standere eller på rejsekortautomaten.](#)

Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Rejsekort anonymt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Hvis kunden vil rejse på DSB 1', skal kunden indstille sit rejsekort til første klasse. Enten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en rejsekortautomat, eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på www.rejsekort.dk. Se mere om priser for rejser på DSB 1' på www.dsb.dk

Efter check ind med skift af transportmiddel, hvor kunden har opgraderet til DSB 1', skal kunden være opmærksom på opgraderingen forsvinder. Kunden skal foretage check ud, opgradér til DSB 1' og foretage check ind igen. Rejsen bliver kædet sammen som én rejse, og kunden betaler kun ét tillæg.

2.3. Køb af rejsehjemmel

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

Der er mulighed for at købe rejsehjemmel på følgende måder:

- Ved rejser med bus kan enkeltbillet købes kontant ved påstigning. Visse [trafikselskaber](#)/buslinjer kan undtages herfra jævnfør [selskabernes hjemmesider \(se afsnit 21\)](#) nærmere oplysning på www.dinoffentligetransport.dk. Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner.
- Billet ~~kan kun~~ skal købes før påstigning ved rejser med DSB's, Arrivas og Nordjyske Jernbaners tog, med metro, med Nærumbanen, med Lokaltog Region Sjælland, med Vestbanen, [med Midtjyske Jernbaner](#) samt med ~~letbanerne~~ [Letbanen ved Aarhus](#).
- Billet kan købes efter påstigning i Lokaltog Region Hovedstaden (bortset fra Nærumbanen).
- Der er selvbillettering i Lemvigbanen og bybusser i Aarhus med billetautomat i tog/bus. Biletautomaten tager kun mønter, og billet skal købes straks efter påstigning, før kunden sætter sig.
- Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, Arriva Togs, [Nordjyske Jernbaners](#), [Letbanen ved Aarhus](#), og [Metroselskabets](#) [metroens](#) stationer [samt udvalgte stationer på Nordjyske Jernbaner \(se \[www.nj.dk\]\(http://www.nj.dk\)\)](#).
- Der kan derudover købes billetter i automater på de større stationer ved Lokaltog Region Sjælland og ved Vestbanen.

Ikke alle billetter og kort kan købes i alle automater. Automater modtager mønter og/eller betalingskort. Automater på stationer, der udelukkende er togbetjent af Arriva og Nordjyske Jernbaner, modtager kun betalingskort.

- Der er også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden samt via selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).
- De fleste selskaber tilbyder også rejsehjemmel via mobile enheder (f.eks. mobiltelefon, smartphone og tablet).

Denne service kan ikke tilgås hos alle teleselskaber, og på visse steder og tidspunkter har ikke alle teleselskaber den nødvendige dækning.

Nærmere information, om hvordan og hvor der kan købes rejsehjemmel, findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

2.4. Brug af rejsehjemmel

Den offentlige transport er et åbent system med udbredt selvbetjening, og det er derfor altid kundens ansvar at have gyldig rejsehjemmel [ved indstigning, herunder sikre sig at rejsekortet er korrekt checket ind](#). Kunden skal ved modtagelse af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

~~Kunden skal have gyldig rejsehjemmel ved indstigning herunder sikre sig, at rejsekortet er korrekt checket ind.~~ Kunden kan forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner/[ny billet til den ordinære rejsehjemmel](#). Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. [Regler for køb og brug af tilkøbsbillet/ny billet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.](#)

[I DOT kan kunden forlænge rejsen ved at købe en en-zones tilkøbsbillet til pendlerkort, skal kunden rejse længere end én zone, eller rejser kunden på anden rejsehjemmel kan rejsen forlænges ved køb af ny billet.](#)

~~til den ordinære rejsehjemmel. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Regler for køb og brug af tilkøbsbillet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.~~

Chaufføren udfører ikke systematisk billetkontrol. Ved forespørgsel kan chaufføren vejlede om rejsehjemmel.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, [og der garanteres ikke en siddeplads, medmindre dette fremgår af rejsehjemlen, og der garanteres ikke en siddeplads.](#) [Visse særlige billettyper og togtyper har krav om bestemte afgange og pladsreservation, som fremgår i købsflowet og i købsbetingelserne.](#) For visse busser og tog kan der opkræves særlige tillæg, f.eks. nattillæg. Dette vil fremgå af køreplanerne.

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed, og denne udløber under rejsen og har rejsehjemlen en påtrykt slutdestination, gælder rejsehjemlen ikke længere end til den påtrykte slutdestination. [En zonebillet gælder til rejse i hele gyldighedsområdet, såfremt sidste påstigning sker indenfor billetens tidsgyldighed.](#)

-
Undtaget er rejser med bybus i Aarhus kommune og med Letbanen ved Aarhus, hvor kunden skal stige af senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk). Og i metroen skal kunden stige af senest 30 minutter efter udløb af tidsgyldigheden.

Dog gælder en zonebillet til rejse i hele gyldighedsområdet, såfremt sidste påstigning sker indenfor billetens tidsgyldighed.

Information om særlige regler vedrørende tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21). For rejsekort gælder særlige regler (se www.rejse-kort.dk/kortbestemmelser).

For rejser med bybus i Aarhus kommune og med Letbanen ved Aarhus gælder, at kunden skal stige af senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk). For rejser med metroen gælder, at kunden skal stige af senest 30 minutter efter udløb af tidsgyldigheden.

2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på [pap](#), [papir](#) eller [mobile enheder](#)

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (f.eks. [P](#)ensionistkort) er korrekt udfyldt og gælder for hele rejsen og det område, der skal rejses i.

Billetter eller kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som er påtrykt billetten eller kortet.

Midttrafik mobilklippekort er gyldige i den periode, og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

Billetter [og mobilklippekort](#) skal også være gyldige i den fjerneste (dyreste) zone, som rejsen går igennem.

Pendlerkort og periodekort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkort/periodekort skal være gyldigt til alle de zoner, som rejsen går igennem. Det fremgår af pendlerkort med gyldighed til zone 1-4 i DOT, om kortet er gyldigt i metroen eller ej. Kunder, der rejser i metroen med pendlerkort uden gyldighed til metroen, har ikke gyldig rejsehjemmel.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen.

Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget.

Transportmidlet skal forlades ved førstkommende endestation eller i metroen senest 30 minutter efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed.

2.4.2. Særligt Brug af for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)^[ASP2]

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påstigning. Det er ikke tilstrækkeligt, at bestillingen er påbegyndt.

Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale. Dette sker ved scanning. Skærmen skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes og/eller deles. Dog kan en kundeprofil på DSB-app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 2 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail. **Der må ikke rettes i rejsehjemlen.**^[ASP3]

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 17).

Midttrafik mobilklippekort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

2.4.2.2.4.3. Brug af rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort [Rejseplanen](#) A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og mindre øer.

Rejsekort skal være checket ind ([Jævnfør](#). oversigt over valideringsregler nedenfor) inden rejsens start. For alle transportmidler, hvor check ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden uden unødigt ophold skal checke ind straks efter påstigning, og inden kunden finder sin plads. Rejsekort skal også checkes ind, hver gang, der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning.

Et rejsekort anonymt skal indstilles til "rejse mellem landsdelene" for at være gyldigt til rejser mellem landsdele.

Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet, dvs. korrekt kundetype, antal rejsende samt hunde og cykler~~mm~~. Ved rejser i metroen skal check ind (også ved skift fra tog og bus) ske på rejsekortstander tilhørende metroen.

Definition af en rejse:

En kunde, der rejser fra A til B, skal checke ind i A og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men, behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus samt at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

Rejse med skift:

En kunde, der rejser fra A til B med skift undervejs (f.eks. skift fra bus til tog eller bus til bus), skal checke ind i A, skal checke ind ved skift og skal checke ud i B.

En kunde, der rejser med pendlerkort [skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men](#), behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus, behøver ikke at checke ind ved skift i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

Returrejse:

En kunde, der rejser fra A til B og derefter fra B i retning mod A ad samme trafikale strækning, skal checke ind i A og skal checke ud i B. Og kunden skal checke ind i B og skal checke ud i A.

En kunde, der rejser med pendlerkort [skal altid checke ind i bus og i Odense Letbane, men](#), behøver ikke at checke ind i tog, metro og Letbanen ved Aarhus og behøver ikke at checke ud i tog, bus, metro og Letbanen ved Aarhus.

Valideringsregler:

Rejsekort type	Check Ind	Check Ud	Check Ind Ekstra	Skifte check ind
Rejsekort personligt	JaJa	JaA	Muligt	JaA
Pendlerkort	JaA i bus og i Odense Letbane JaA ved aktivering af en periode <ul style="list-style-type: none">• i tog• i metro• i Letbanen ved Aarhus – ellers ikke nødvendigt	Valgfrit	NEJ Nej – ikke muligt	JaA , i bus og i Odense Letbane
Rejsekort med pendler kombi	JaA	JaA	Muligt	JaA
Rejsekort flex	JaA	JaA	Muligt	JaA
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JaA	JaA	Muligt	JaA

Check ind ekstra:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander, [rejsekortautomat](#) eller ved at bede buschaufføren omstille rejsekortudstyret til check ind for at lave et check ind. Dette gælder ikke for Pendlerkort.

[Det er kundens eget ansvar at sikre sig at medrejsende, cykler og hunde er checket korrekt ind.](#)

[Såfremt kunden ikke følger ovenstående regler for check ind, betragtes kunden som værende uden gyldig billet, hvilket udløser en kontrolafgift.](#)

I bybusser i Aarhus kan kunden ikke checke cykel og store hunde ind på sit rejsekort.

[Såfremt kunden ikke følger ovenstående regler for check ind, betragtes kunden som værende uden gyldig billet, hvilket udløser en kontrolafgift.](#)

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

I bybusser i Aarhus er der fri ind- og udstigning af alle døre, og der er placeret Check Ind- og Check Ud-standere ved alle døre.

I Lemvigbanen er der placeret Check Ind- og Check Ud-stander i den ene ende af toget. Det er markeret udvendigt på toget. ~~For alle transportmidler, hvor Check Ind foregår inde i transportmidlet, gælder, at kunden skal checke ind straks efter påstigning, og inden kunde finder sin plads.~~

Transittid^[ASP4]

[Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter \(kaldet transittiden\) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen \(sammenkædning\). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser.](#)

[Midlertidige ændringer \(f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind\) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse \(uden sammenkædning\).](#)

[Hvis der ikke er foretaget check ud, kan kunden fortsætte sin rejse \(sammenkædning\) med de midlertidige ændringer ved at foretage skifte check ind inden for samme zone og inden for 30 minutter.](#)

[Hvis der er foretaget check ud kan de midlertidige ændringer gentages på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.](#)

Maksimumtid^[ASP5]

Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på www.rejsekort.dk.

Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til rejsekortet. Desuden er rejsekortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete.

For rejser med rejsekort gælder desuden reglerne i rejsekort kortbestemmelser, jævnfør www.rejsekort.dk.

2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påtigning. Det er ikke tilstrækkeligt, at bestillingen er påbegyndt. Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale – det kan f.eks. ske ved scanning. Skærmen skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes og/eller deles. Dog kan en kundeprofil på DSB app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 2 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail. Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 17).

2.5. Refusion og ombytning

Kunden kan kun få refunderet eller ombyttet sin rejsehjemmel, hvis dette udtrykkeligt er fastsat for det enkelte produkt.

Kunden skal ved evt.eventuel refusion eller ombytning forevise den originale rejsehjemmel. Selskaberne kan opkræve gebyr.

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

Læs mere om refusion og ombytning på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

For så vidt angår indløsning af saldo på rejsekort henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på www.rejsekort.dk.

2.6. Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også umiddelbart efter, at kunden har forladt bussen eller er steget af toget og indtil perronen eller [metroens Metroselskabets](#) område forlades. Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt. Se evt. punkt 2.7.4 om identifikation.

Nogle billettyper kan købes som Print-Selv-billet. Print-Selv-billet på papir eller skærm skal sammen med det valgte ID vises ved billetkontrol. Billetten skal vises i sin helhed, og det skal være muligt at scanne koden på billetten.

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved, at der kan scrolles eller bladres efter behov, eller ved, at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved, at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet hører. Skærmen på den digitale enhed skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt.

Kun originale billetter og kort accepteres som gyldig rejsehjemmel. Kopier og billeder af billetter og kort (~~Print-Selv billetter undtaget~~) accepteres således ikke, [undtagen kopi af Print Selv-billet](#).

Hvis kunden rejser på sit rejsekort med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, kan kunden få en kontrolafgift.

Hvis kunden f.eks. rejser med kundetyper barn på et rejsekort anonymt eller et rejsekort flex, kan kontrolpersonalet kræve dokumentation for, at kunden er berettiget til at rejse med kundetyper barn. På samme måde skal en kunde med et rejsekort personligt legitimere sig, hvis kontrolpersonalet beder om det, [jfævnfør](#) afsnit 2.7.4.

Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende [i kontrolsituationen](#), vil en efterfølgende visning ikke blive accepteret, [jfævnfør](#) dog afsnit 2.7.5 om rejse uden pendlerkort.

2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar

I tilfælde af at myndighederne i Danmark indfører transportøransvar, vil Arriva Tog og DSB pålægges et krav om id-kontrol af alle rejsende fra udlandet til Danmark. Det betyder, at alle rejsende fra udlandet til Danmark i tillæg til gyldig rejsehjemmel skal fremvise gyldigt pas eller id-kort til indrejse i Danmark, og hvis påkrævet et gyldigt indrejsevisum. Rejsende uden gyldigt pas eller id-kort samt [eventuelt](#) indrejsevisum kan nægtes adgang til toget.

2.7. Kontrolafgift

2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, f.eks. hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre transportmiddel- eller rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. manglende tillæg til DSB 1' eller til metroen samt cykelmedtagning på tidspunkter, hvor cykler ikke må medtages).

Kunder, der rejser alene på andres rejsekort personligt eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser uden gyldig rejsehjemmel.

Kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et rejsekort personligt benyttes. Rejsekortet må endvidere ikke være så slidt/tildækket, at navnet ikke kan læses.

[Hvis maksimumtiden på rejsekortet overskrides, er rejsekortet ikke længere gyldig som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift. \[ASP6\]](#)

Transittid

~~Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter (kaldet transittiden) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen (sammenkædning). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser.~~

~~Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning).~~

~~Ved skifte check ind, hvor kunden har opgraderet til DSB 1', skal kunden være opmærksom på opgraderingen forsvinder. Kunden skal foretage check ud, opgradér til DSB 1' og foretage check ind igen. Rejsen bliver kædet sammen som en rejse, og kunden betaler kun ét tillæg.~~

~~Hvis der ikke er foretaget check ud, kan kunden fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at foretage skifte check ind inden for samme zone og inden for 30 minutter. Hvis der er foretaget check ud kan de midlertidige ændringer gentages på en Check Ind Ekstrastander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.~~

Maksimumtid

Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på www.rejsekort.dk.

Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til rejsekortet. Desuden er rejsekortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete.

2.7.2. Afgift

Kontrolafgiften udgør 750 DKK for voksne og unge [og samt](#) 375 DKK for børn og hunde. For cykler er afgiften 100 DKK.

Med undtagelse af kontrolafgiften for togrejser med Arriva Tog. Denne udgør 1.000 DKK for voksne og unge, og 500 DKK for børn og hunde. For cykler er afgiften 250 DKK.

~~Kontrolafgifter ved rejser over Øresund med DSB kan også betales i SEK og udgør da 1.000 SEK (voksne), 450 SEK (børn og hunde) og 150 SEK (cykler).~~

~~Kunder, som har checket korrekt ind ved rejsens begyndelse, men som ikke har checket rejsekortet ind ved skift af transportmiddel, — og/eller ved rejse i metroen ikke har checket ind på rejsekortet tilhørende metroen rejser også uden gyldig rejsehjemmel. I denne situation udgør kontrolafgiften 10 DKK.~~

~~Trafikselskaberne har mulighed for at hæve priserne på kontrolafgifterne i en periode. Dette vil blive varslet med én måneds frist og fremgå af det pågældende trafikselskabs hjemmeside (se afsnit 17).~~

2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed

Kontrolafgiften udgør i ovennævnte tilfælde rejsehjemmel til en uafbrudt rejse til den station, som kunden oplyser, og kun med det selskab, der har udstedt afgiften. I busser udgør kontrolafgiften rejsehjemmel til bussens endestation.

Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

2.7.3.1. Særligt for børn under 12 år

Voksne, der rejser med børn ud over de to gratis børn under 12 år, er ansvarlige for, at alle øvrige børn har gyldig rejsehjemmel. Kontrolafgift for [ét barnets](#) manglende rejsehjemmel pålægges i dette tilfælde den voksne, som rejser med barnet. Kontrolafgiften udstedes til børnetakst. [Hvis et barn under 16 år rejser med mere end 1 barn under 12 år, vil kontrolafgiften blive udstedt til det betalende barn til børnetakst. Det samme gælder, hvis et barn under 16 år rejser med mere end 1](#)

[gratis barn under 12 år](#). Hvis børn rejser alene uden rejsehjemmel, vil kontrolafgiften blive udstedt til barnet.

2.7.4. Identifikation

[I kontrolsituationen skal](#) Kunden [skal](#) legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Der kan foretages opslag i CPR-registret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger. Kunden skal på forlangende kvittere for modtagelse af kontrolafgift. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet. Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort, men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften nedskrevet til 125 DKK. Der kræves herfor at kopi af pendlerkortet/periodekortet eller rejsekortnummeret fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glem-t kort ordningen og ved kontrol i DSB's tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

2.7.6. Betaling

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og nedskrivning af kontrolafgifter.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betalingspåmindelse kan [hos visse selskaber](#) sendes via e-Boks til modtageren af kontrolafgiften. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse hos Gældsstyrelsen. Ved overtagelse af gælden beregner Gældsstyrelsen sig et gebyr, der tillægges gælden.

Enhver indbetaling på kontrolafgiften anvendes først til dækning af eventuelle påløbne, ikke-betalte renter og gebyrer og dernæst til afdrag på selve hovedstolen.

2.8. Misbrug af rejsehjemmel

Rejsehjemmel må ikke misbruges. Det betragtes eksempelvis som misbrug, hvis

- der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer,
- nummeret på pendlerkortets stamkort og værdiindlæg ikke er ens,
- rejsehjemlen er forfalsket, delt eller videresendt,
- billede på pendlerkort ikke er fastgjort med ubrudt nitte (pariserring) eller lamineringslomme er åben,
- kunden rejser på en anden kundetype, end kunden er berettiget til,

- kunden rejser alene på en andens rejsekort personligt, kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et rejsekort personligt benyttes.
- [kunden](#) Ggentagende [gange fremviser fremvisning-af-et](#) udløbet pendlerkort

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug kan medføre, at rejsehjemlen inddrages, at forholdet anmeldes til politiet, og at selskabet foruden almindelig kontrolafgift kan fremsætte erstatningskrav.

Ved misbrug af mobilbilletter gælder, at ved begrundet mistanke om misbrug eller overtrædelse af reglerne kan både afsender og modtager af rejsehjemlen blive retsforfulgt og/eller spærret for køb af mobilbilletter/-kort.

Læs mere om regler for spærring hos de enkelte selskaber på selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

3.1. Assistance

Kørestolsbrugere og personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få assistance til at stige på og af toget og til medtagning af kørestol efter det enkelte selskabs nærmere vilkår jævnfør nedenfor.

S-tog, lokalbanetog og Øresundstog

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog, lokalbanetog og Øresundstog. [Dette gælder ikke Vestbanen. Hos Vestbanen skal assistance bestilles i forvejen.](#)

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

Tilkald af personale sker ved tegn til lokomotivføreren ved indkørsel til perron eller på visse lokalbaner ved tryk på kørestolsknap udvendig på toget. Udstigning aftales med lokomotivføreren, eller der trykkes på kørestolsknap i toget.

Nærmere information om handicapservice i lokalbanetog kan fås ved kontakt til selskabernes kundecentre (se afsnit 17).

Metro

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med metro.

Ved brug for hjælp eller for ekstra tid ved af- og påstigning, kan kunden kontakte [Metroselskabets metroens](#) stewards eller kontrolrummet ved brug af de gule opkaldspunkter i metrotogene og på perronerne (grøn INFO-knap og ved akut fare, rød ALARM-knap).

DSB, Arriva Tog og Nordjyske Jernbaner

Information om DSB's, Arriva Togs og Nordjyske Jernbaners tilbud findes på selskabernes hjemmesider og i brochuren "Handicapservice".

Her findes oplysning om mulighed for spontanrejser, assistance, ledsagerordninger, tidsfrister og bestilling af assistance, maksimal størrelse på kørestole og hjælpemidler og om mulighederne på internationale rejser med tog.

Busser og letbaner

Ved rejse med bus skal kørestolsbrugeren som hovedregel selv sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen. Køres ruten af en bus med lift, skal kunden have hjælp af chaufføren ved ind- og udstigning. Tjek selskabernes hjemmesider for information om mulighederne for at medtage kørestole.

[Ved rejser med letbanerne er det ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen, da der er niveau-fri indstigning. Vær opmærksom på, at der kan være vandret afstand mellem letbanetoget og perronen på Aarhus Letbane. Adgangsforholdene for de enkelte standsningssteder er beskrevet her: <https://www.midttrafik.dk/koreplaner/letbanen/standsningsteder>](https://www.midttrafik.dk/koreplaner/letbanen/standsningsteder)

Kørestolsbrugeren skal placere kørestolen som anvist i bussen [og letbane](#). Manuelle kørestole skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen. Elektriske kørestole skal være slukket under kørslen, og det anbefales, at sikkerhedssele anvendes, hvis der er en sele i bussen.

Specifikationer for vægt og mål fremgår af selskabernes hjemmesider, [jævnfør](#) afsnit 17.

3.2. Ledsagerordning

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan rejse til nedsat pris mod forevisning af enten Ledsagerkort Danmark, medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscenter Refnæs.

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan desuden få en ledsager med på rejsen til nedsat pris. Både indehaver af Ledsagerkort/medlemskort og en eventuel ledsager kan rejse på hver sin enkeltbillet til børnepris.

Personer med kundetypen handicap kan medbringe en ledsager, der rejser til børnepris, på sin rejsekortrejse. Kunden skal checke sin ledsager ind på sit rejsekort som kundetypen barn. Dette gælder dog ikke bybusser i Aarhus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

Det er ikke muligt at benytte et barne-pendlerkort som betaling i ledsagerordningen.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet "manden med den hvide stok", "hundehoved og hånd", id-vest eller tilsvarende officielt skilt (forudsat, at kunden kan fremvise særligt id-kort).

3.3. Medtagning af hjælpemidler

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder, medmindre andet er angivet i bussen.

I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse.

-En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cykel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

EI-scooter (mini crosser) kan kun medtages i DSB's [og Arrivas og Lokaltog](#) tog, i metro, [i letbaner- nei Letbanen ved Aarhus](#), i Movias havnebusser samt i Midttrafiks bybusser.

Den maksimalt tilladte størrelse og vægt samt eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande

4.1. Generelt

Selskaberne transporterer kun den bagage, den enkelte kunde selv kan medtage. Kunden har ansvaret for bagage, cykler og andre medbragte genstande under rejsen og for eventuel skade, disse forvolder i forhold til selskaberne, personale eller andre kunder (se afsnit 13 vedrørende erstatning).

Kunden skal selv sørge for ind- og udlæsning af personlig bagage, cykler og andre medbragte genstande, [uden at det forsinker driften. og disse Bagagen mm.](#) skal placeres, så de ikke er til gene eller fare.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og om bagagen er til gene eller tilsmudser.

4.2. Personlig bagage

Personlig bagage som kufferter, rygsække, tasker eller lignende kan medtages gratis som håndbagage i det omfang, der er plads.

Som bagage kan sammenklappede cykler og (el)løbehjul også medtages. Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

Desuden kan effekter, der ikke overholder målene, medtages, hvis personalet vurderer, at de ikke generer driften og de øvrige passagerer.

Personalet kan give nærmere anvisninger om placering af den medbragte bagage.

4.3. Cykler

Tog, metro, havnebusser og [letbaner](#)**Aarhus-Letbane**

Cykler kan medtages i tog, herunder lokalbanetog, samt metro, havnebusser, [og](#) Letbanen ved Aarhus [og Odense Letbane](#). Vær opmærksom på, at der kan være lokale regler, der vedrører cykler, blandt andet spærreleder og priser for medtagning af cykler. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17)

Busser

Cykler kan medtages i en række busser. Se mere information på selskabernes hjemmeside (afsnit 17)

Cykler medtaget inde i bussen skal være under opsyn på hele turen, og hvis muligt fastspændt og fastholdt under kørslen.

4.3.1 Generelt

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre rejsen med cyklen, selv om rejsen er påbegyndt, inden tidsbegrænsningen startede (se nærmere om tidsbegrænsninger på selskabernes hjemmeside, [jævnfør](#). afsnit 21)

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde. Det er personalet, som vurderer, om der er plads.

Der kan kun medbringes almindelige to-hjulede cykler, og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lignende. Der er dog enkelte undtagelser for påhængsvogne, tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.2 og afsnit 4.3.2.

Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må ikke medtages. Børnecykler og børneløbehjul betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage. Disse kan derfor medtages gratis.

Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

For priser og nærmere bestemmelser henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

4.3.2. Særligt om ladcykler, (el)løbehjul og tandemcykler

Ladcykler kan alene medtages i DSB's tog over Øresund mellem stationerne Tårnby og Hyllie.

(El)løbehjul, der ikke overholder kravene for bagage [jf. jævnfør](#) afsnit 4.2, skal overholde øvrige regler for cykelmedtagning [jf. jævnfør](#) afsnit 4.3.1. DSB kan have særlige regler for medtagning af (el)løbehjul i Inter-citytog, ~~og~~ IntercityLyn~~tog og~~ [IntercityLyn+](#). Se venligst DSBs hjemmeside (se afsnit 17).

[Hos Arriva Tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads.](#)

[Handicappede har mulighed for at medtage en tandemcykel i DSBs tog.](#)

~~I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arriva Tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads.~~

I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages. For priser og vilkår, se selskabernes hjemmeside (se afsnit 17).

4.4. Barne- og klapvogne

Barne- og klapvogne, herunder løbevogne, der anvendes til transport af børn, kan medtages gratis i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I InterCityLyn, [IntercityLyn+](#) og InterCity skal der altid reserveres plads. I disse tog er det nødvendigt at sammenklappe barnevogne med bredde på over 76 cm.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges.

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen, være bremsset og hvis muligt fastholdes under kørslen. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5. Særlig bagage

Våben, fyrværkeri og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til almindeligt husholdningsbrug, og kun når de opbevares i original salgsemballage til detailhandelsbrug og i øvrigt håndteres forsvarligt under rejsen.

5. Dyr

Mindre dyr, herunder små hunde, må medbringes gratis i bus, tog og metro efter reglerne for håndbagage i afsnit 4.2, forudsat at de under hele rejsen er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse.

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende. For større hunde og hunde i "hundevogn" betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor eller i "hundevogn" pr. kunde. Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges. Se dog afsnit 5.1.

Kunder med dyr skal vise særligt hensyn over for øvrige kunder og følge personalets anvisninger. Dyr må ikke være på sæderne.

5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde ikke medbringes i bybusser. [Større hunde i hundevogn må gerne medbringes i bybusser hos Nordjyllands Trafikselskab \(se afsnit 5\).](#)

I Midttrafik kan større hunde ikke medbringes i Letbanen ved Aarhus på strækningen Skolebakken-Universitetshospitalet på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.00 og 17.00.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A- og C-busser (med undtagelse af A-busserne i Køge, Roskilde, Næstved, Holbæk og Helsingør).

I Trafikselskabet Movia kan større hunde derudover ikke medbringes [i andre busser](#) på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 og mellem kl. 15.30 og 17.30 [busser](#) i zone 1-4, 30-33 og 40-44.

Af hensyn til øvrige kunder er særlige pladser i bussen, i metro og afdelinger i toget friholdt for dyr. Der henvises til skiltning i bus og tog. For yderligere retningslinjer henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

6. Mad og drikke

I tog og i metro er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang, tilladt.

I alle busser [og letbaner](#) er indtagelse af alkohol forbudt. Mad og drikkevarer må ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is og popcorn. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

7. Mobiltelefoner, computere med videre

Det er tilladt at bruge mobiltelefoner, computere med videre, hvis der tages hensyn til øvrige kunder og personalet. I stillezoner skal alt udstyr være på lydløs.

Hvis der afspilles musik, film og lignende, skal der bruges høretelefoner. Personalet kan bede kunden om ikke at benytte sådanne enheder, hvis det efter personalets vurdering er til gene.

7.1. Særligt om stillezoner

Stillezoner findes udelukkende i tog. Stillezonerne er forbeholdt kunder, der ønsker fred og ro på rejsen. Der må derfor ikke tales i stillezonen. Det er tilladt at spille musik mv., hvis der benyttes høretelefoner, og andre kunder ikke kan høre musikken. Tastaturtoner og lyde på mobiltelefoner og computere skal slås fra. Mobiltelefoner må ikke benyttes til samtaler.

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arriva Togs, Nordjyske Jernbaners og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser kun på disse stationer, hvis der er kunder, der skal af eller på toget.

Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"- knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning, skal aktivere passagersignal på perronen, hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne.

Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden på de fleste almindelige buslinjer stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. Vinkestrækningerne kan fremgå, når kunden søger i Rejseplanen. Specielle linjetyper (f.eks. X-busser, R-busser, S-busser, U-busser mm.) standser KUN ved de anførte stoppesteder.

Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt, bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

Når kunden ønsker at stige af bussen på en vinkestrækning, skal kunden i god tid bede chaufføren om at stoppe. Der stoppes kun på steder, hvor det er lovligt at standse ifølge færdselsloven. Det er chaufføren, der afgør, om det er lovligt og forsvarligt at standse bussen.

Check ind og check ud på rejsekort på vinkestrækninger øst for Storebælt

En kunde, der rejser med rejsekort på en vinkestrækning øst for Storebælt, kan vente med at checke ind til det første stoppested, efter kunden er steget på bussen, og check ud kan ske ved sidste stoppested inden afstigningen på vinkestrækningen.

Check ind og check ud på rejsekort på vinkestrækninger vest for Storebælt

Se særlige regler for check ind og check ud på selskabernes hjemmesider (afsnit 17).

Rejser på rejsekort i busser med check ind mini terminaler eller selvbillettering

Læs mere på www.NordjyllandsTrafikselskab.dk og www.midttrafik.dk.

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

Det er forbudt at forhindre tog-døre og tunnelstationernes perrondøre i at lukke. Overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde samt eventuelt et erstatningskrav for forstyrrelse og standsning af driften.

Misbrug af nødbremser anmeldes til politiet og straffes med bøde, samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

I toget forefindes nøddøråbnere. Toget må ikke forlades uden for stationerne, undtagen efter ordre fra personalet. Misbrug af nøddøråbnere anmeldes til politiet og straffes med bøde.

10. Forbud mod rygning

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog og metro, uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer, på-metrostationer, og på Arriva Togs stationer, [Odense Letbanes stationer](#) samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.

Alle, der ønsker at indsamle underskrifter, lave optagelser, uddele/sælge materiale, optræde og lignende i transportmidlet eller inden for selskabernes områder, skal have skriftlig tilladelse af selskaberne.

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber (se afsnit 17 for kontaktinformation).

12. Afvisning og bortvisning

Personalet har ret til at afvise eller bortvise kunder fra transportmidler eller stationsområder, hvis de efter personalets vurdering er til gene. Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise kunder, der:

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko (f.eks. x kunder med rulleskøjter på)
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde
- opfører sig støjende, opfører sig voldeligt eller øver hærværk
- tilsmudser sæder, afgiver kraftige lugte mv.
- har medbragt dyr, som er til gene
- opholder sig på stationsområder uden berettiget ærinde.

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

Afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde medfører ikke krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet billet eller kort.

13. Erstatning

13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro

Selskabernes ansvar for skade på kunder og håndbagage er reguleret i Jernbaneloven og forordning om jernbanepassagerers rettigheder [1], jævnfør afsnit 20, der også finder anvendelse ved indsættelse af erstatningstransport.

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten. Erstatning for håndbagage kan ikke overstige ~~17.600~~18.000 DKK (~~2020~~2021) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Hvis en kunde kommer til skade eller bliver dræbt, skal selskabet udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade, jævnfør reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

[2] Erstatningsbeløbet reguleres automatisk hvert år pr. 1. januar i henhold til Jernbaneloven.

13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvar for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen. Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere. Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet, se afsnit 17 for kontaktoplysninger.

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forårsager ved færdselsuheld eller eksplosion eller brand, der stammer fra brændstofanlæg i køretøjet.

Hvis skaden sker på anden måde, betales erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Ved beskadigelse af kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger ydes altid erstatning, der svarer til omkostningen ved erstatning eller reparation af udstyret.

Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva, Nordjyske Jernbaner og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus [samt Odense Letbane](#)) eller
- Rejsegaranti for rejser med Metro eller
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jævnfør nedenfor afsnit 14.2)

14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved rejsetidsgaranti forstås: en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse.

Der tilbydes ikke refusion af udgifter til alternativ befordring på egen foranledning (f.eks. taxa).

Rejsetidsgaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på [rejsekort-rejser](#) med Arriva Tog, Nordjyske Jernbaner og DSB.

Ved rejsegaranti forstås: en refusion af udgifter til alternativ befordring (f.eks. taxa), når forsinkelse eller forbikørsel forårsager ventetid. [Kunden får ikke sin billet refunderet.](#) Rejsegaranti kan søges af kunder, der har oplevet forsinkelser på rejser med bus, lokaltoget, metro og Aarhus Letbane [samt Odense Letbane](#).

Kunden skal søge yderligere information hos det selskab, der er blevet benyttet, da forsinkelsen skete:

[Kunden skal søge information hos det selskab, der er benyttet på rejsen:](#)

- DSB rejsetidsgaranti

- Arriva rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs rejsegaranti
- BAT rejsegaranti

14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner)

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, lokalbaner og [Letbanen/letbaner](#)). Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber. Ved rejse med tog gælder forordningens regler om godtgørelse også i tilfælde af force majeure (se afsnit 22 for bilag).

14.3. Begrænsning af ansvar

Ud over rejse(tids)garantierne, jævnfør afsnit 14.1 og reglerne i afsnit 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

Det gælder dog ikke, hvis selskaberne er erstatningsansvarlige efter dansk rets almindelige regler.

Selskaberne er aldrig erstatningsansvarlige, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for selskabernes kontrol, så som forhold hos tredjemand, ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

Selskaberne er ikke ansvarlige for manglende plads i bus, tog eller metro.

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. [Dokumenter med personfølsomme oplysninger, mobiltelefoner, tablets, penge, værdifulde smykker og lignende afleveres](#) ~~Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres~~ snarest herefter til politiet, [jævnfør lov om hittegods](#). ~~Andre glemte genstande bliver bortskaffet efter 30 dage, jævnfør lov om hittegods, opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet.~~

I busser kan andre glemte genstande opbevares hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til det selskab, som kunden har rejst med.

Klager over kontrolafgifter rettes altid til det selskab, der har udstedt afgiften.

Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter.

Alle klager [kan med fordel fremsendes skal ske](#) skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen.

Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet.

For henvendelser vedrørende rejse(tids)garanti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes.

Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende.

Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage skriftligt til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), Automatikvej 1, 2860 Søborg, tlf. [88-88-82-4622 62 65 00](tel:8888824622).

Kunder, der har modtaget en skriftlig afgørelse fra DSB, har også mulighed for at klage videre til DSB's Kundeambassadør ([DSB Kundeambassadør kundeambassadoeren.dk](http://DSB.Kundeambassadør.kundeambassadoeren.dk)).

17. Kundeservice

Information om bus, tog og metro kan findes på selskabernes hjemmesider eller ved henvendelse til kundecentrene.

For information og henvendelser vedrørende rejsekort:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For informationer og henvendelser vedrørende regionale og nationale rejser med tog

DSB Kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: kundehenv@dsb.dk
www.dsb.dk

Arriva Tog Kundecenter
Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: kundeservice@Arriva.dk
www.arriva.dk

NT Kundecenter
Tlf. 98 11 11 11
www.NordjyllandsTrafikselskab.dk

For information og henvendelser vedrørende Sjælland

DOT Kundecenter
Tlf.: 70 15 70 00
www.dinoffentligetransport.dk

For information og henvendelser vedrørende Bornholm

BAT-din bus på Bornholm Kundecenter
Tlf.: 56 95 21 21, e-mail: post@bat.dk
www.bat.dk

For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland

Arriva Tog Kundecenter
Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: kundeservice@Arriva.dk
www.arriva.dk

DSB Kundecenter
Tlf. 70 13 14 15, e-mail: kundehenv@dsb.dk
www.dsb.dk

FynBus Kundecenter
Tlf.: 63 11 22 00, e-mail til: fynbus@fynbus.dk
www.fynbus.dk

Midttrafik Kundecenter
Tlf. 70 21 02 30
www.Midttrafik.dk

NT Kundecenter
Tlf. 98 11 11 11

www.NordjyllandsTrafikselskab.dk

Sydtrafik Kundecenter

Tlf.: 70104410, e-mail til: post@sydtrafik.dk

www.sydtrafik.dk

Øvrige adresser

Lokaltog A/S

Jættevej 50

4100 Ringsted

www.lokaltog.dk

E-mail til: post@lokaltog.dk

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation

for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19

www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner A/S

Skydebanevej 1 B

9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

Vestbanen A/S

Østergade 17

6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge, før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned, før de træder i kraft.

Ændringer som følge af ny lovgivning eller myndighedskrav, der sættes i kraft med kort varsel, kan medføre at de angivne varsler, i helt særlige tilfælde, ikke kan overholdes.

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. [december januar](#) 2021.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - 1. januar 2020](#) [ASP7]

Rejsereglerne kan findes på selskabernes hjemmesider eller fås gratis ved henvendelse til selskabene.

20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er:

Lov om trafiksselskaber, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015.

Færdselsloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 2018-11-21 nr. 1324.

Jernbaneloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015.

Lov 2017-12-26 nr. 1666 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. 1125 af 10. september 2017.

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, 2017-10-09 nr. 1125.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

DSB: www.dsb.dk/find-produkter-og-services/

Metro: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

Movia: <https://dinoffentligetransport.dk/find-og-koeb-billet/>

BAT: bat.dk/billetter-takster/

Arriva: arriva.dk/kort-og-billetter

FynBus: www.fynbus.dk/find-den-rigtige-billet

Midtjyske jernbaner: www.mjba.dk/produkter.html

Midttrafik: www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx

NT: www.NordjyllandsTrafiksselskab.dk/Billetter---priser/Priser

Sydtrafik: www.sydtrafik.dk/billetter-og-priser/billetter-og-kort

22. Bilag

Særligt uddrag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

KAPITEL IV FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

Artikel 15

Erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomhedens erstatningsansvar med hensyn til

forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning omfattet af bestemmelserne i bilag I, kapitel IV, afsnit II.

Artikel 16

Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem:

- a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gjaldt ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller
- b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste retten til befording kræve erstatning af jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det på billetten anførte afgangs- og ankomststed, som ikke har medført billetrefusion i henhold til artikel 16. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse er fastsat til:

- a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter.
- b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.

Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning.

Erstatningen for forsinkelse beregnes i forhold til den pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste.

Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en

forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

Ved beregningen af forsinkelsen skal der ikke tages hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise er opstået uden for områder, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse.

2. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). Erstatningen udbetales kontant på passagerens anmodning.

3. Erstatningen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

4. Passageren har ikke ret til erstatning, hvis han eller hun blev underrettet om forsinkelsen før køb af billetten, eller hvis forsinkelsen på grund af fortsættelse på en anden forbindelse eller omlægning af rejsen fortsat er på mindre end 60 minutter.

Artikel 18

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Ved forsinkelser som nævnt i stk. 1 på mere end 60 minutter skal passagererne gratis tilbydes

a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen

b) hotel- eller anden indkvartering og befording mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, hvor og når det er fysisk muligt, og/eller

c) transport fra toget til jernbanestationen, til et andet afgangssted eller til rejsens endelige bestemmelsessted, hvor og når det er fysisk muligt, hvis toget er blokeret på sporet.

3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.

4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

5. Når stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på handicappede og bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov.

Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen

Afsnit II Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner

Artikel 32

Ansvar i tilfælde af aflysning af tog, forsinkelse eller svigtende forbindelse

1. Operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, forsinkelse eller svigtende forbindelse, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, eller ikke er fornuftig at gennemføre den samme dag på grund af de givne omstændigheder. Erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi samt udgifter til underretning af personer, som venter på passageren.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, når aflysningen, forsinkelsen eller svigtende forbindelse skyldes:

a) uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge,

b) en fejl fra passagerens side eller

c) tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbanevirksomhed, der benytter den samme infrastruktur betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. National ret afgør, om og i hvilket omfang operatøren skal betale skadeserstatning for andre tab end dem, der er omtalt i stk. 1. Denne bestemmelse gør ikke indgreb i artikel 44

23. Tidligere versioner

Klik [her](#), for at finde tidligere versioner af Fælles rejseregler gældende for hele landet.

UDBUDS- OG INDKØBSPOLITIK FOR FYNBUS

10. august 2021

J.nr.: 202108-37246

HSH

FORMÅL

Udbuds- og indkøbspolitikken har til formål at fastlægge de overordnede retningslinjer for indkøb i FynBus samt at sikre, at lovgivningen på området overholdes.

For at sikre den bedst mulige opgaveløsning vil der være fokus på, at hvert udbud betragtes som en unik opgave, og at der ud fra et konkurrencehensyn søges opnået:

- den bedst mulige pris,
- et konstruktivt og dynamisk samarbejde med leverandørerne,
- at produkter, serviceydelser og lignende fremstilles på en etisk forsvarlig måde,
- en miljømæssig og bæredygtig udvikling ved planlægningen af indkøb og
- det bedst mulige arbejdsmiljø samt løn og ansættelsesvilkår hos leverandørens medarbejdere,

FynBus vil løbende udarbejde en samlet udbudsplan indeholdende en oversigt over samtlige udbud af bus- og flexkørsel over en årrække. Udbudsplanen vil være tilgængelig på FynBus' hjemmeside.

GÆLDENDE LOVGIVNING OG PRINCIPPER

Alle indkøb af varer og tjenesteydelser skal ske i henhold til gældende lovgivning.

Det betyder, at alle indkøb med en samlet kontraktværdi over udbudslovens og forsyningsvirksomhedsdirektivets tærskelværdier, konkurrenceudsættes efter reglerne heri.

Konkurrenceudsætning af indkøb med en kontraktværdi under tærskelværdierne vil ske via annoncering eller tilbudsindhentning blandt minimum 3 tilbudsgivere.

SÆRLIGT OM UDBUD AF BUS- OG FLE XKØRSEL

Kommunerne og Region Syddanmark involveres undervejs i udbudsprocessen i forhold følgende beslutningstemaer:

Udbud af buskørsel:

- Ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau.

- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

Udbud af flexkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbud ift. til kørselsomfang og serviceniveau

Udbud af specialkørsel:

- Tilrettelæggelse af rammer for udbuddet, så ønsker til fx kørselsomfang, kørselsmateriel, drivmiddel, kontraktlængde og serviceniveau bliver synliggjort.
- Afgørelse af udbuddet i forhold til budgetoverholdelse.

FynBus' bestyrelse træffer beslutning om:

- De overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel.

FynBus' bestyrelse orienteres om:

- Tildeling af kontrakt

FynBus foretager altid tilbudsevaluering og udpeger på den baggrund vinderen af udbuddet.

UDBUDSPROCESSEN

I det følgende gennemgås processen ved udbud i FynBus.

UDBUDSFORM

FynBus kan anvende forskellige udbudsformer:

- Offentligt udbud
- Begrænset udbud
- Udbud med forhandling

Ved "offentligt udbud" kan alle interesseret afgive tilbud på den udbudte kørsel.

Et "begrænset udbud" er kendetegnet ved, at udbudsproceduren er opdelt i to faser. En ansøgningsfase og en tilbudsfase. Alle interesserede kan deltage i ansøgningsfasen, men kun de tilbudsgivere, der modtager en opfordring til at afgive tilbud, kan afgive tilbud. FynBus kan begrænse antallet af tilbudsgivere.

Et "Udbud med forhandling" er en fleksibel udbudsform. Udbuddet gennemføres som et begrænset udbud, hvor alle interesserede kan deltage i ansøgningsfasen, men kun de tilbudsgivere, der modtager en opfordring til at afgive tilbud, kan afgive tilbud. På baggrund af et indledende tilbud, har FynBus mulighed for, at gennemføre forhandlinger eller drøftelser med tilbudsgiverne med henblik på at forbedre indholdet af tilbuddet.

Afhængigt af arten af den udbudte kørsel træffer FynBus beslutning om hvilken udbudsform, der vurderes mest hensigtsmæssig at anvende.

TILDELINGSKRITERIUM

FynBus anvender tildelingskriterierne:

- Pris
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Valg af tildelingskriterium afhænger af indholdet af den udbudte opgave.

Når tildelingskriteriet "pris" anvendes, konkurreres der udelukkende på pris. Der vil i udbudsmaterialet og kontrakten være fastsat specifikke krav til fx arbejdsmiljø, miljø og samarbejde.

Hvis tildelingskriteriet "Det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes, skal entreprenørerne konkurrere på forhold udover den tilbudte pris. Disse forhold kan variere fra udbud til udbud, men kan fx være kvalitative kriterier, miljømæssige kriterier, sociale aspekter eller lignende.

ENTREPRISEOPDELING

FynBus vil ved hvert udbud overveje den mest hensigtsmæssige entrepriseopdeling.

Overvejelserne vil bl.a. omfatte både store og mindre tilbudsgiveres muligheder for at byde på opgaven.

Afhængig af fx omfanget af den udbudte opgave, forventninger til markedssituationen, udbuddets kompleksitet mv. vil der i nogle udbud være mulighed for at byde på dele af den udbudte opgave, mens der i andre udbud alene vil være mulighed for at byde på den samlede opgave.

UDBUDSMATERIALET

Udarbejdelse af krav til fx kørselsomfang, og serviceniveau sker i samarbejde med kommuner og region.

I udbudsmaterialet fastlægges bl.a.:

- Beskrivelse af den udbudte opgave
- Omfang
- Krav til materiel
- Krav til kvalitet og service
- Krav til samarbejde i kontraktperioden

FynBus tilstræber at sikre fleksibilitet i udbudsmaterialet, så nødvendige ændringer i kontraktperioden af fx kørselsomfang, kan reguleres hensigtsmæssigt, med hensyntagen til økonomien.

I alle udbud vil der i stigende grad blive benyttet funktionskrav. Når det vurderes hensigtsmæssigt, vil entreprenører eller andre eksperter blive hørt via markedsdialog. Det kan fx være ift. viden om drivmidler, kapacitet og opbygning af vogne.

KONTRAKTLÆNGDE

FynBus vil ved ethvert udbud overveje den hensigtsmæssige kontraktlængde.

Den hensigtsmæssige kontraktlængde bestemmes af en række faktorer, herunder forventede investeringer, eventuelle overvejelser om væsentlige ændringer i trafikplan, markedssituationen mv.

INDKØB UNDER TÆRSEKLVÆRDIEN

Konkurrenceudsætning af indkøb med en kontraktværdi under tærskelværdierne vil ske via annoncering, hvis kontrakten har en klar grænseoverskridende interesse.

Hvis indkøbet ikke har en klar grænseoverskridende interesse, vil konkurrenceudsætningen ske ved tilbudsindhentning blandt minimum 3 tilbudsgivere.

FynBus vil i forbindelse med tilbudsindhentningen altid sikre, at gældende forvaltningsretlige og konkurrence-retlige principper bliver overholdt, herunder:

- Ligebehandling, hvilket betyder, at alle tilbudsgivere behandles ens, for at sikre fri konkurrence.
- Gennemsigtighed, hvilket betyder, at konkurrenceudsætningen sker på en sådan måde, at tilbudsgivere kan gennemskue det reelle indhold i opgaven.
- Proportionalitet, hvilket betyder, at FynBus ikke opstiller krav til en leverandør, som går ud over det, der er nødvendigt og passende i forhold til det fastsatte mål.
- Forbud mod diskrimination, hvilket betyder, at udenlandske og danske virksomheder gives samme muligheder for at deltage i udbudsforretninger og udføre opgaver for FynBus.

STATUS PÅ FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL MED GRØN OMSTILLING

FÆLLES UDBUD

12. august 2021

J.nr.: 201904-24725

JEG

INDLEDNING

Den endelig ramme for fælles udbud med grøn omstilling har i april til juni 2021 været fremsendt til politisk beslutning i kommunerne på Fyn og Langeland.

- Om kommunen ønsker at deltage i et fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024
- Om kommunen har særlige ønsker til drivmidler, eller om kommunen følger FynBus' oplæg om at tildelingen sker efter "mest miljø- og klimaeffekt for pengene".
- Om kommunen har særlige ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Odense Kommune og Region Syddanmark har forlænget deres kontrakt til henholdsvis august 2027 og december 2026, og deltager derfor ikke i fælles udbud med kontraktstart august 2024.

Efter beslutning om deltagelse i fælles udbud fastlægges et antal pakker, der vil afspejle, hvorvidt der er ønsker om et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, eller om der er valgt et konkret drivmiddel.

Dette notat giver en status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling på følgende emner:

- Tilbagemeldinger fra de politisk udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud
- Pakkeopdeling – juridiske ramme for fælles udbud
- Tids- og procesplan - revideret

FynBus har siden 2019 arbejdet med et fælles udbud med grøn omstilling af buskørsel i dialog med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark. Målet med et fælles udbud er at fremme den grønne omstilling af buskørsel på Fyn og Langeland, og at leve op til målsætning om at reducere udledningen af CO₂ med 70 % i 2030.

Ultimo juni 2020 sendte FynBus notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" til politisk drøftelse hos kommunerne og Region Syddanmark med henblik på stillingtagen til deltagelse i det videre arbejde.

Notatet har derefter været forelagt de politiske udvalg i kommunerne og regionen i perioden august til oktober 2020. Alle kommuner på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark støttede, at FynBus fortsætter det videre arbejde med fælles udbud med grøn omstilling af buskørsel.

På den baggrund udarbejdede FynBus "Beslutningsoplæg om grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel", som beskrev rammerne for et fælles udbud med grøn omstilling. Rammerne blev vedtaget af FynBus' bestyrelse den 1. oktober 2020 med følgende hovedpunkter:

- Kontraktstart august 2024
 - Ved forlængelsen indhentes tilbud på biodiesel, således at den grønne omstilling af buskørsel kan påbegyndes
- Resultater for mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget
- Funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene
- Udbuddet består af delaftaler, der sikrer fleksibilitet for den enkelt kommune/region
- Der indhentes tilbud på en 8-årig kontraktperiode med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år

I vinteren 2020/2021 har FynBus afholdt administrative møder med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark med henblik på bemærkninger til rammerne.

Den endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling blev godkendt af FynBus' bestyrelse den 16. marts 2021.

Den endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling er:

- Kontraktstart i august 2024 eller august 2025,
 - option på forlængelse af nuværende kontrakter til august 2024 eller august 2025 udnyttes
 - ved forlængelsen af kontrakten indhentes tilbud på biodiesel til drift i forlængelsesperioden
- Der gennemføres et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, medmindre konkret drivmiddel er valgt af den enkelte kommune
- Der udbydes en 8-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år, og
 - der indhentes særskilt tilbud på kørsel i de 2 X 2 års forlængelsesperioder
- Mulighed for, at samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget
- Der udbydes to – tre pakker
 - der udfærdiges delaftaler for alle kommuner for at sikre fleksibilitet for den enkelt kommune
 - tilbudsgiver skal afgive tilbud på den samlede pakke
 - tilbudsgiver skal samtidig afgive individuelle tilbud på alle kommuner, der er en del af en pakke
 - en kommune kan trække sig fra tilbuddet på en pakke, hvis tilbuddet på buskørsel i kommunen ligger over det fastlagte budget for buskørsel, hvilket de andre kommuner i pakkefællesskabet skal acceptere. Pakken vil blive annulleret og de individuelle tilbud træde i kraft
 - en kommune kan trække sig fra det individuelle tilbud, hvis det ligger over det fastlagte budget for buskørsel i kommunen.

Rammerne for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling har i april til juni 2021 været fremsendt til politisk beslutning i kommunerne på Fyn og Langeland.

Efter beslutning om deltagelse i fælles udbud fastlægges et antal pakker, der vil afspejle, hvorvidt der er ønsker om et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, eller om der er valgt et konkret drivmiddel.

Dette notat giver en status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling på følgende emner:

- Tilbage meldinger fra de politisk udvalg vedr. deltagelse i fælles udbud
- Pakkeopdeling – juridiske ramme for fælles udbud
- Tids- og procesplan - revideret

TILBAGEMELDINGER FRA DE POLITISK UDVALG

På bestyrelsesmødet den 16. marts 2021 blev notatet godkendt. Sagen blev derefter sendt til de politiske udvalg i kommunerne med henblik på tilbagemelding på nedenstående:

- Deltagelse i det fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024
- Valg af drivmiddel, hvis tildeling efter "mest miljø- og klimaeffekt for pengene" ikke ønskes
- Eventuelle ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Odense Kommune og Region Syddanmark har forlænget deres kontrakt til henholdsvis august 2027 og december 2026, og deltager derfor ikke i det fælles udbud med kontraktstart august 2024.

Assens Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Assens Kommune deltager i FynBus' fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*
- *Drivmidler bliver tildelt efter mest miljø og klimaeffekt for pengene.*

Udvalget har ikke tilkendegivet ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Faaborg-Midtfyn Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Faaborg-Midtfyn Kommune deltager ikke i et fælles udbud, men beder FynBus gennemføre et sideordnet udbud med grøn omstilling, hvor:*
 - *Der gennemføres et udbud hvor Faaborg-Midtfyn Kommune modtager tilbud på brug af kombination af to drivmidler – Gas og el*
 - *Den nuværende kontrakt forlænges, indtil den nye kontrakt foreligger*
 - *Der i forbindelse med kontrakten forlænges, indhentes tilbud på HVO-diesel i forlængelsesperioden.*

Kerteminde Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Kerteminde Kommune deltager i FynBus' fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*
- *Den nuværende kontrakt for buskørsel forlænges, indtil den nye kontrakt foreligger*
- *I forbindelse med at kontrakten forlænges, indhentes tilbud på HVO eller RME-diesel i forlængelsesperioden*
- *Drivmidlet bliver tildelt efter mest miljø og klimaeffekt for pengene.*

Udvalget har ikke tilkendegivet ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Langeland Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Langeland Kommune deltager i FynBus' fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*
- *Drivmidlet bliver tildelt efter mest miljø og klimaeffekt for pengene*
- *Langeland Kommune overlader det til udbudsvinder at varetage eventuelt placering og opsætning af ladeanlæg.*

Middelfart Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Middelfart Kommune deltager i det fælles fynske udbud ud fra FynBus' rammer med kontraktstart august 2024*
- *Drivmidlet er el, dog ønsker Middelfart Kommune andet drivmiddel hvis omkostningerne ved el som drivmiddel medfører væsentlige meromkostninger*
- *Middelfart Kommune overlader det til udbudsvinder at varetage placering af et anlæg for drivmiddel.*

Nordfyns Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Nordfyns Kommune deltager i FynBus' fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*
- *Den nuværende kontrakt for buskørsel forlænges, indtil den nye kontrakt foreligger*
- *Drivmidlet bliver tildelt efter mest miljø og klimaeffekt for pengene.*

Udvalget har ikke tilkendegivet ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Nyborg Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Nyborg Kommune deltager i det fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart 2024*
- *Nyborg Kommune vælger el-busser*
- *Nyborg Kommune afventer med stillingtagen med placering af ladeanlæg*
- *Nyborg Kommune kommer med endelig tilbagemelding, når FynBus har besluttet, hvilken pakke kommunen kommer i.*

Svendborg Kommune

Udvalget besluttede at:

- *Svendborg Kommune deltager i det fælles fynske udbud ud fra FynBus' rammer med kontraktstart august 2024*
- *Drivmidlet for bybusser bliver el*
- *Drivmidlet for lokalruter bliver, at mindst 80 % af lokalruterne skal betjenes med el frem til 2030 og derefter 100 % el. Såfremt et sådan udbud ikke kan lade sig gøre, skal drivmidlet være 100 % el i hele perioden.*
- *Svendborg Kommune overlader det til udbudsvinder at varetage placering og opsætning af ladeanlæg.*

I nedenstående tabel ses en oversigt over beslutningerne fra de politiske udvalg.

Tabel 1: Deltagelse i fælles udbud og valg af drivmiddel

Kommune	Deltagelse i fælles udbud	Drivmiddel
Assens	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Faaborg-Midtfyn	Nej	Sideordnet tilbud på el og gas
Kerteminde	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Langeland	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Middelfart	Ja	El
Nordfyns	Ja	Mest miljø- og klimaeffekt for pengene
Nyborg	Ja	El
Svendborg	Ja	El

PAKKEOPDELING - JURIDSKE RAMME FOR FÆLLES UDBUD

På baggrund af tilbagemeldinger fra kommunerne vedrørende deltagelse i fælles udbud, foreslås det at opdele fælles udbud i to pakker. Det er tidligere besluttet at pakkerne består af delaftaler, der omfatter én kommune,

En af fordelene ved et fælles udbud er at der opnås en stordriftsfordel ved afskaffelse af fx busmateriel, ladestandere og drivmiddel ved en mængderabat. En anden fordel er fx fælles ledelse og fælles værkstedsfaciliteter.

Der forventes stordriftsfordele ved at opdele pakkerne efter valg af drivmiddel eller mest miljø- og klimaeffekt for pengene, på grund af mulighed for anskaffelse af ensartet busmateriel, ladestandere og drivmiddel.

Da tre kommuner har valgt el som drivmiddel og fire kommuner har valgt mest miljø- og klimaeffekt for pengene, foreslås en pakkeopdeling efter funktionskrav/valg af drivmiddel.

Følgende pakkeopdeling foreslås på den baggrund:

Pakke 1:

Svendborg Kommune
Middelfart Kommune
Nyborg Kommune

Pakke 1 udbydes med el som drivmiddel. Pakke 1 består af både lokalruter og bybusser.

Pakke 2:

Assens Kommune
Nordfyns Kommune
Kerteminde Kommune
Langeland Kommune

Pakke 2 udbydes med funktionskrav om mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Pakke 2 består af lokalruter.

TIDS- OG PROCESPLAN

Tidsplanen er revideret idet busbranchen har oplyst via dialogmøde i april 2021, at tiden mellem kontraktunderskrivelse og kontraktstart kan reduceres, da leveringstid på nyt busmateriel og ladeinfrastruktur er reduceret til under 1 år.

Nedenfor skitseres en revideret tids- og procesplan for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel:

- 2. september 2021: Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling forelægges FynBus' bestyrelse til godkendelse.
- September 2021 – april 2022: Udbudsmateriale udarbejdes.
- Februar 2022: Tildelingskriterier godkendes af bestyrelsen.
- April 2022: Frist for kommunernes fastlæggelse af rutenet og krav til busstørrelser til brug for færdiggørelse af udbudsgrundlaget (udbudskøreplan er færdig).
- Maj 2022: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.
- December 2022: Tilbudsfrist.
- Februar/marts 2023: Tilbudsvurdering forelægges kommuner på Fyn og Langeland til godkendelse.
- April/maj 2023: Kontraktunderskrivelse
 - 15 måneder til levering af busserne
 - 15 måneder at eventuelt etablerer ladeanlæg/tankningsanlæg m.m.
- August 2024: Kontraktstart.