

REFERAT

FynBus bestyrelsesmøde

Fredag den 27. september 2024, kl. 12.00

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Michal Nielsen, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark-afbud
Jesper Kiel, Svendborg
Kasper Solberg, Nordfyn

Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Chef for Økonomi og Strategi Anne Lisa Kianzad

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Regler for reklamer i FynBus buskontrakter	3
2. Kommunernes tilslutning til fælles udbud af buskørsel.....	4
3. Udmøntning af Takstændringer 2025	6
4. Fælles landsdækkende rejseregler pr. 1. januar 2025	8
5. Justering af åbningstider og organisering af kundeforhold	9
Sager til drøftelse:.....	11
6. Nyt koncept for åben flextrafik ved FynBus	11
Sager til orientering:.....	14
7. anbefalinger fra ekspertrådet vedr. kollektiv trafik i Odense	14
8. Meddelelser	16
9. Eventuelt	16

Sager til beslutning:

1. Regler for reklamer i FynBus buskontrakter

Resumé:

I FynBus' nuværende regelsæt for reklamer på og i busserne, er reklamer for spil tilladt. FynBus indstiller, at spilreklamer ikke længere skal være tilladt i FynBus' buskontrakter. Beslutningen træder i kraft i forbindelse med indgåelse af nye kontrakter.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at forbud imod spilreklamer implementeres i regelsæt for reklamer på busser, til ikrafttrædelse i forbindelse med indgåelse af nye kontrakter.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet det præciseres, at administrationen i FynBus vurderer og træffer beslutning hvis der fremover skulle blive uklarhed om hvorvidt en reklame er i strid med regelsættet for reklamer.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse vedtog den 29. januar 2021 et revideret regelsæt for reklamer på og i busserne.

Forud for revisionen gennemførte FynBus en høring blandt trafikskabets ejere om, hvorvidt der fortsat skulle tillades reklamer i buskontrakterne.

På baggrund af denne høring vedtog FynBus' bestyrelse, at der fortsat kunne være reklamer på og i busserne, men med skærpede regler for reklamer rettet mod børn. Det blev i den anledning også debatteret, om der skulle indføres et forbud mod reklamer for spil, men her valgte bestyrelsen at følge den nationale lovgivning, tillade spillereklamer og afvente nationale initiativer på området.

Efterfølgende vedtog Svendborg Kommune et forbud mod reklamer for spil i kommunens busser.

FynBus har således i dag to sæt regler vedr. reklamer for busser. Et fælles regelsæt (se bilag), samt en yderligere skærpelse af bestemmelserne vedr. reklamer for busserne i Svendborg Kommune.

Administrationen i FynBus kan i dag konstatere, at der er sket en holdningsændring vedr. spørgsmålet om spilreklamer: Flere trafikskaber har allerede indført forbud mod spilreklamer. Således vedtog bestyrelsen for Nordjyllands Trafikskab tilbage i september 2020 et forbud mod spilreklamer, mens Midttrafik fulgte efter i september 2022. Også i FynBus' område har reklamer for spil i og på busser for nylig været debatteret med et ønske om at FynBus overvejer et forbud for alle busser i trafikskab.

Da FynBus står overfor et kommende fælles udbud for regionale og kommunale busser vil et ændret regelsæt kunne træde i kraft ved et kommende kontraktskifte.

Administrationen vurderer, at der ikke er store økonomiske konsekvenser ved at skærpe reglerne ved et kontraktskifte.

Administrationen foreslår derfor, at det nuværende regelsæt vedr. reklamer på og i busserne skærpes, og reklamer for spil ikke længere tillades.

Administrationen foreslår at den nuværende formulering om spilreklamer i det nuværende regelsæt erstattes med følgende:

Der må ikke reklameres for spil, der giver mulighed for at sætse og vinde penge. Dette omfatter lotteri, kombinationsspil, væddemål, klasselotteri, puljevæddemål, gevinstgivende spilleautomater, onlinespil og landbaserede spil, jf. spilovens definitioner.

Bilag:

Bilag 1.1 Gældende regelsæt for reklamer på busser, pr. 29. januar 2021.

2. Kommunernes tilslutning til fælles udbud af buskørsel**Resumé:**

I denne sag skal bestyrelsen beslutte at offentliggøre det fælles udbud samt rammerne for udbuddet.

På bestyrelsesmødet den 31. maj 2024 vedtog bestyrelse udbudsmodel for fælles udbud af regional og kommunal kørsel.

Bestyrelsen sendte sagen til politisk behandling i kommunerne med henblik på beslutning om kommunen vil deltage i det fælles udbud. Derudover skulle kommunerne tage stilling til valg af drivmiddel og udbudsform.

Alle kommuner har før bestyrelsesmødets afholdelse taget stilling til om kommunen ønsker at deltage i det fælles udbud og til valg af drivmiddel.

Administrationen forventer at kunne præsentere resultatet af udbuddet i sommeren 2025.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender at det fælles udbud offentliggøres
- godkender rammerne for det fælles udbud som beskrevet i sagen

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Sagsfremstilling:

Baggrund:

På bestyrelsesmødet den 31. maj 2024 fremlagde administrationen to forskellige modeller for fælles udbud af buskørsel for bestyrelsen.

Bestyrelsen besluttede, at det fælles udbud af buskørsel skulle udbydes efter udbudsmodel 1.

Bestyrelsen sendte samtidig sagen til politisk behandling i kommunerne med henblik på beslutning om, hvorvidt kommunen vil deltage i det fælles udbud.

Derudover skulle kommunerne tage stilling om buskørslen skal udføres:

- med dieselbusser eller
- med elbusser eller
- udbydes som sideordnet tilbud på enten el-busser eller dieselbusser, hvor tilbud på el-busser tillægges en konkurrencefordel på 10%

Kommunernes beslutninger om deltagelse i det fælles udbud:

Sagen behandles politisk i kommunerne. Alle kommuner har tilsluttet sig det fælles udbud med sideordnet tilbud, hvor el-busser tildes en konkurrencefordel på 10% i evalueringen. Dog afventer endelig godkendelse fra Assens kommune. Middelfart Kommune og Nyborg Kommune ønsker tilbud på elbusser for de busser der skal anvendes til bybuskørslen.

Rammer for udbud

Efter FynBus' udbudspolitik skal kommunerne før et udbud involveres ift ønsker om bl.a. kørselsmateriel, drivmiddel og kontraktlængde,

Udbuddet vil blive gennemført som et funktionsudbud, hvilket betyder at der fastsættes et minimumsantal for hvor mange passagerer, der skal være plads til i en bus. Tilbudsgiveren skal derfor selv beslutte hvilken længden den tilbudte bus skal have.

Efter udbudspolitikken skal kommunerne involveres i ønsker til krav til busmateriel. FynBus har dog vurderet, at succes af et fælles udbud bl.a. vil afhænge af, at busserne kan bruges på tværs af alle kontrakter i en pakke. FynBus vurderer derfor, at det er nødvendigt at kommunerne hverken stiller forskellige krav til elbusser eller dieselbusser.

Administrationen har vurderet, hvilket krav der er hensigtsmæssigt at stille til dieselbusser. Administrationen foreslår, at dieselbusser i udbuddet max. må være 18 år fra første indregistreringsdato. Dermed vil alle dieselbusser være euronorm 6 busser, som er den nyeste norm, inden senest 2 år fra driftsstart.

FynBus vil desuden stille krav til elbusser, der gør det muligt at benytte brugte elbusser, i det omfang der skulle være brugte elbusser på markedet. Sandsynligheden taler dog for, at langt størstedelen af elbusserne vil være fabriksnye.

Kontraktlængden er allerede fastsat i udbudsmodellen for fælles udbud, hvorfor der ikke skal tages stilling til denne.

Under punkt 1 tager bestyrelsen stilling til spilreklamer i busser. Når det fælles udbud gennemføres, indarbejdes det på tidspunktet gældende regelsæt. Efterfølgende ændringer i regelsæt kræver genforhandling af kontrakt med entreprenøren, før det kan træde i kraft.

Processen herfra:

- Udbuddet offentliggøres medio november 2024
- Der fastsættes tilbudsfrist til primo marts 2025
- Efter tilbudsfristens udløb, sendes sagen til politisk behandling i kommunerne ift om tilbuddet kan rummes indenfor kommunens budget - perioden medio marts til ultimo mak 2025.
- Tilbudsgiverne modtager underretning om tildeling af ordren primo juni 2025.
- Standstillperiode på 10 dage, hvor kontrakten ikke må underskrives.
- Kontraktunderskrivelse finder sted ultimo juni 2025.
- Kontrakten træder i kraft januar 2027.

3. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRINGER 2025

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2025 for bus- og letbanekørsel samt handicapkørsel. Trafikstyrelsen har i 2025 udmeldt et takststigningsloft på 3,6 pct. på bus- og letbanekørsel. Bestyrelsen har på mødet i juni 2024 drøftet udnyttelsen af takststigningsloftet på busområdet, og på baggrund af den drøftelse indstiller administrationen en takststigning på 3,6 pct., således, at taksterne følger udviklingen i driftsomkostningerne.

Takststigningen udmøntes primært på korte afstande.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender en takststigning på 3,6 pct. på bus- og letbanekørsel som beskrevet i bilag 1.1
- godkender en takststigning på handicapkørsel på 3,6 pct. som beskrevet i sagen
- godkender at de økonomiske konsekvenser indarbejdes i budget 2025

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Sagsfremstilling:

Baggrund:

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en aftale om, at der en gang årligt justeres takster. Det sker den 3. søndag i januar, og næste gang er 19. januar 2025.

Takstændringerne skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft for standardbilletter. Der er i 2025 et takststigningsloft på 3,6 pct. Takststigningsloftet er fastsat som udviklingen i det omkostningsbaserede indeks og er bl.a. et udtryk for den generelle udvikling i nettopriser, brændstof og lønninger. Udmøntningen af takststigninger er med til at balancere indtægter og udgifter. Hvis et trafikselskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes inden for de kommende to år. Der er opsparet 4,8 pct. takstloft fra sidste års udmøntning af takster.

På baggrund af bestyrelsens drøftelse 28. juni 2024 indstiller administrationen i denne sag en takststigning på 3,6 pct.

Forslag til takstændringer i busser og Letbane:

Hvad angår taksterne for rejser med FynBus´ busser og letbane indstilles følgende:

- Pendlerkort: Ændrede takster på zoneafstandene 2-11
- Rejsekort: Ændrede takster på zoneafstandene 2-4 samt oprunding til hele kr. på øvrige zoner
- Enkeltbilletter: Ændrede takster på zoneafstande 2-3

Takststigningen på pendlerkort er aftalt i Takst Vest samarbejdet til 3,3 pct. og udgør 1,7 pct. af den samlede takststigning.

Den resterende takststigning forslås udmøntet med ca. 1 kr. på korte afstande for både Rejsekort og enkeltbillet. Prisændringsforslaget på produktniveau med takststigningen pr. produkt, den vægtede takststigning og det forventede provenu for busser og letbane fremgår af tabel 1.

	Takststigning	Vægtet takststigning*	Forventet merindtægt, busser (mio. kr.)	Forventet merindtægt, Letbane (mio. kr.)
Pendlerkort	3,3 pct.	1,7 pct.	1,6	0,3
Rejsekort	4,3 pct.	1,6 pct.	1,5	0,6
Enkeltbillet	3,0 pct.	0,3 pct.	0,4	0,1
Total		3,6 pct.	3,5	1,0

* Takststigningerne for det enkelte trafikselskab og den enkelte jernbanevirksomhed opgøres gennemsnitligt for alle rejser. Der er således ikke krav om, at takststigningsloftet skal overholdes for hver enkel rejsehjemmel, og nogle rejsende vil kunne opleve store takststigninger, mens andre oplever uændrede takster eller mindre takststigninger.

For FynBus vil udnyttelse af takststigningsloftet på 3,6 pct. medføre et merprovenu for indtægter på ca. 3,5 mio. kr. i 2025.

Odense Letbane er underlagt de takster, som FynBus' bestyrelse beslutter. De provenue-mæssige ændringer for Letbanen udgør ca. 1,0 mio. kr. i 2025.

Den uudnyttede andel af takststigningsloftet svarende til 4,8% fra 2023, overføres og kan udnyttes inden for det kommende år.

Forslag til udmøntning af takstændringen kan ses i bilag 3.1.

Forslag til takstændringer i handicapkørsel:

Flexkørsel er ikke omfattet af Trafikstyrelsens takststigningsloft. Prisen for en handicaptur må dog ikke være væsentlig dyrere end prisen for en busbillet. Af hensyn til udviklingen i den samlede økonomi på området anbefales det, at taksterne følger den generelle prisudvikling og lægger sig op ad takststigningsloftet.

Hvad angår taksterne for handicapkørsel indstilles derfor følgende:

- Minimumsbeløbet for en tur hæves med 2 kr., så det koster 47 kr.
- Maksimumsbeløbet for en tur hæves med 6 kr., så det koster 176 kr.

Administrationen planlægger at fremlægge beslutningssag vedr. ny model for åben flextrafik, og foreslår derfor, at stillingtagen til eventuelle takstjusteringer på den åbne flexkørsel fastlægges i den sag.

Økonomiske konsekvenser:

Administrationen vurderer, at de økonomiske konsekvenser vil være merindtægter på 3,5 mio. kr. på busserne, 1 mio. kr. på Letbanen og 0,25 mio. kr. på handicapkørsel. Merindtægterne skal anvendes til at imødekomme de stigende udgifter, der ligger til grund for takststigningsloftet.

Bilag:

Bilag 3.1 Forslag til udmøntning af takstændring 2025

4. Fælles landsdækkende rejseregler pr. 1. januar 2025

Resumé:

Hvert år opdaterer repræsentanter for trafiksselskaberne i Danmark de fælles landsdækkende rejseregler. Ændringerne kan dække over ændringer af regler og præcisering af indholdet og sproglige formuleringer, FynBus' bestyrelse skal godkende ændringerne i rejsereglerne, før de kan træde i kraft. I den kommende opdatering har rejseregeludvalget præciseret brugen af kontrolafgifter udstedt til børn i DSB og GoCollectives tog. Kontrolafgifter udstedt til børn i tog kan kun bruges til én hen- og tilbagerejse. Samtidig indstilles til godkendelse af tillæg for rejsereglerne i forbindelse med den fortsatte udvikling af Rejsekort som app.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender opdateringen af de fælles landsdækkende rejseregler, der træder i kraft 1. januar 2025
- godkender tillæg for rejsereglerne i Rejsekort som app

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Sagsfremstilling:

Proces for ændring af rejsereglerne

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafiksselskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. Hver repræsentant for trafiksselskaberne melder forslag til ændringer af rejsereglerne ind. Herefter mødes repræsentanterne i et rejseregeludvalg og drøfter de ønskede ændringer. Rejsereglerne opdateres mindst 1 gang om året

De væsentligste ændringer i rejsereglerne

DSB og GoCollective har bedt om at få reglerne for kontrolafgifter til børn præciseret. DSB oplever en stigning i misbrug af kontrolafgifterne til børn, hvor modtageren af kontrolafgiften kører flere ture på samme kontrolafgift. Derfor præciseres det at kontrolafgiften kan bruges til én udrejse og én hjemrejse på dagen for kontrolafgiften (bilag 4.1, afsnit 2.7.3)

FynBus, og de øvrige selskaber oplever ikke misbrug, hvorfor præciseringen kun gælder for DSB og GoCollective.

Derudover er lavet en præcisering af chaufførens rolle ved aktivering af den elektriske rampe i busserne (bilag 4.1, afsnit 4.1 Assistance)

De fælles landsdækkende rejseregler er også blevet gennemgået for sproglige formuleringer, der kunne misforstås og disse sætninger er blevet tilrettet.

Tillæg til rejsereglerne gældende for Rejsekort som app

Den 9. april 2024 blev Rejsekort som app lanceret og i den forbindelse blev der lavet et tillæg til rejsereglerne (bilag 4.2), der dækker de særlige forhold, hvor de afviger fra de fælles landsdækkende rejseregler.

Tillægget er lavet, fordi Rejsekort som app fortsat er under udvikling og vil blive integreret i de fælles landsdækkende rejseregler, når Rejsekort som app er fuldt udviklet i løbet af 2025.

Bestyrelsen er tidligere blevet orienteret om tillægget, men har ikke formelt godkendt tillægget.

Bilag:

- Bilag 4.1 Fælles landsdækkende rejseregler fra 1. januar 2025 inkl. ændringsmarkeringer
Bilag 4.2 Tillæg til fælles landsdækkende rejseregler Rejsekort som app

5. Justering af åbningstider og organisering af kundefølgelse**Resumé:**

Kunderne har i dag flere forskellige indgange til FynBus. I denne sag foreslår administrationen, at kundekontakten samles i ét kundecenter, som derved både vil håndtere kundefølgelse vedrørende bus og flex. Samlingen tager udgangspunkt i det strategiske fokus på, at det skal være nemmere at være kunde hos FynBus.

Samlingen af kundekontakten forudsætter en harmonisering af de meget forskellige telefonåbningstider på tværs af FynBus. Administrationen foreslår, at åbningstiden for den fælles kundetelefon 8-16 alle hverdage, dog holder flextelefonen åben alle ugedage.

Administrationen foreslår, at åbningstiden for personlig betjening i kundecentret bliver 10-16.

Samlingen af kundekontakten og harmoniseringen af åbningstiden medfører en årlig administrativ besparelse på 1,3 mio. kr. fordelt med 0,5 mio. kr. på busområdet og 0,8 mio. kr. på flexområdet. Fra 2026 vil der være en yderligere besparelse på 0,5 mio. kr. på flexområdet.

Samlingen vil træde i kraft 1/1-2025, hvis bestyrelsen godkender indstillingen.

Sagen er lukket af hensyn til personalet, da det vil få personalemæssige konsekvenser, hvis indstillingen følges.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- godkender en ny samlet kundebetjening med en harmoniseret åbningstid

Vedtagelse:

Godkendt. På forslag fra administrationen, vil der fortsat være lukket for fremmøde i Kundecentret om onsdagen.

Sagsfremstilling:**Baggrund:**

En god kundekontakt er essentiel for FynBus. Både for at hjælpe de faste kunder i tilfælde af problemer, men også for at hjælpe nye kunder godt i gang. FynBus har i dag en række kontaktpunkter på telefonen, mens kundecentret på OBC tager imod kunder med fysisk fremmøde. På en række salgssteder på Fyn kan kunderne få hjælp til rejsekort samt købe udvalgte billettyper, herunder Odensebilletten. FynBus er også til stede på

sociale medier, hvor kunderne også kan få svar på spørgsmål, like og kommentere på FynBus' opslag. FynBus er også åben for skriftlige henvendelser via post, mail og formular på hjemmesiden. Endelig har FynBus kundeambassadører, der rejser rundt på øen og besøger byer, uddannelsessteder, seniorhuse mv.

FynBus er også en del af det nationale Rejsekort kundecenter, hvor FynBus er forpligtet til at tage sin del af opkaldene, som tildeles igennem det nationale telefonsystem. Rejsekort Kundecenter holdes ude af denne sag, da det er låst af nationalt samarbejde.

Kundebetjeningen i dag

I tabel 1 ses åbningstiderne for de forskellige kontaktpunkter for kunderne i dag:

Tabel 1: Åbningstider for kontaktpunkter

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Timer/uge
Flexbestilling	7 - 19	7 - 19	7 - 19	7 - 19	7 - 19	8 - 18	8 - 18	80
Trafikvagt	7 - 16	7 - 16	7 - 16	7 - 16	7 - 16	Lukket	Lukket	45
Kundecenter tlf.*	10 - 17	10 - 16	Lukket	9 - 16	10 - 15	Lukket	Lukket	20
Øvrige henvendelser	7 - 16	7 - 16	7 - 16	7 - 16	7 - 16	Lukket	Lukket	45

*Lukket mellem 12 og 13

Som det fremgår, varierer telefontiden på tværs af kontaktpunkterne. Det kan være vanskeligt for kunderne at forstå hvilket kontaktpunkt man skal vælge, og det kan være vanskeligt at huske telefontiden.

Flexbestillingen i FynBus har landets længste åbningstid på 80 timer ugentligt. Movia har åbent 75 timer, NT og Sydtrafik 70 timer og Midttrafik 56 timer. I alle trafikskaber findes en selvbetjeningsløsning, der er døgnåben. FynBus har en meget lav selvbetjeningsgrad på handicapkørsel. Selvbetjeningsgraden for handicapkørsel er i FynBus 6,8%, mens den er hhv. 20% og 15,8% i Sydtrafik og Midttrafik.

Hvert kontaktpunkt bemannes i åbningstiden. Da der er mange kontaktpunkter, er der i dag vanskeligheder ved at bemane hele åbningstiden ved sygdom og lign. Derfor kan det være nødvendigt at køre med konservativ normering og beredskab. Kontaktpunkterne er i dag spredt organisatorisk og fysisk. Det betyder, at FynBus kan have et presset kontaktpunkt, mens de øvrige har luft uden at den ujævne belastning udlignes. I flexbestillingen bemannes åbningstiden om aftenen og i weekender med studentermedhjælpere.

Åbningstiden for personlig betjening i Kundecenteret følger åbningstiden på kundecentrets telefon. Dog er der også åbent mellem kl. 12 og 13, hvor telefonerne er lukkede.

Fremtidig model:

I den fremtidige model samles alle kontaktpunkter ét sted med en åbningstid på 8-16 i alle hverdage. Flexbestillingen vil være åben 8-16 i weekenden, hvor trafikskabernes fælles flexcallcenter i Aalborg tager kaldene.

Åbningstiden i flexbestillingen vil derved gå fra landets længste på 80 timer ugentligt til 56 timer ugentligt svarende til Midttrafiks. Modsat stiger kundecentrets åbningstid på telefonen fra 20 til 40 timer ugentligt.

Kundecenteret vil få tilført ressourcer fra de øvrige kontaktpunkter. På grund af sammenlægningen vil der kunne skabes synergier ved kapacitetsudjævninger (de tidligere kontaktpunkter har travlt på forskellige tidspunkter), ved sygdom og ved stordriftsfordele. Dette vil muliggøre en samlet reduktion på 2 årsværk. Den reducerede åbningstid på flexbestillingen betyder samtidig, at der bliver brug for færre studentermedhjælpere.

Åbningstiden for personlig betjening i kundecenteret vil være fra 10-16 alle hverdage.

Den fremtidige model vil træde i kraft 1/1-2025, hvis bestyrelsen godkender indstillingen.

Økonomiske konsekvenser:

På flexområdet reduceres administrationsudgifterne med 0,8 mio. kr. i 2025 og yderligere 0,5 mio. kr. fra 2026. Reduktionen skyldes nedlæggelse af 1 stilling samt reduktion i ramme til studentermedhjælpere. Der er indregnet udgifter til NT Callcenter for weekendbetjening. Reduktionen vil blive indarbejdet i budget 2025.

På busområdet reduceres administrationsudgifterne med 0,5 mio. kr. svarende til 1 stilling. Reduktionen indarbejdes i budget 2025.

SAGER TIL DRØFTELSE:

6. Nyt koncept for åben flextrafik ved FynBus

Resumé:

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 13. oktober 2023, at konceptet for flex- og plustur skulle undersøges nærmere mhp. forenkling og harmonisering af pris samt åbningstider for kørsel.

På baggrund af det mandat FynBus' administration fik af bestyrelsen til at gennemgå den åbne flextrafik, arbejder administrationen henimod, at den åbne flextrafik ændres til ét koncept, FlexTrafik, som er simpelt for kunderne at forstå, og knytter flextrafikken tættere sammen med øvrige kollektive trafikløsninger.

Konceptudkastet vil omsætte den nuværende kompleksitet med flere flextrafikprodukter til ét produkt for kunden, og hvor prisen afspejler kundens ønsker til serviceniveau. Administrationen lægger op til ens åbningstider og prissætning for kørsel i alle kommuner i FynBus' område, inkl. Odense og Langeland Kommune.

Sagen fremlægges til drøftelse.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter forslag til nyt koncept for åben flextrafik

Vedtagelse:

Sagen drøftet

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede på bestyrelsesmødet den 13. oktober 2023, at konceptet for flex- og plustur skulle undersøges nærmere mhp. forenkling og harmonisering af pris samt åbningstider for kørsel. Bestyrelsen fik på temamøde den 26. april 2024 forelagt ideer til, hvordan et nyt koncept for åben flextrafik kan indrettes.

Flextrafikprodukterne er i dag komplekse, forskellige på tværs af kommuner og meget tekniske. Administrationen har udarbejdet forslag til nyt koncept, som gør flextrafik til ét koncept, som er let at forstå og

benytte for kunden. Administration fremlægger udkastet til drøftelse af bl.a. den foreslåede ensretning af prisstruktur, åbningstider, nyt produkt og forenkling.

Det nye koncept læner sig op ad erfaringer fra Midttrafik, og de erfaringer der er opnået og evalueret.

Endeligt forslag til nyt koncept forventes dagsordenssat til beslutning på bestyrelsesmødet den 25. oktober 2024. Efter beslutning i bestyrelsen, vil sagen blive sendt i høring i alle kommuner.

Kunden i centrum i nyt FlexTrafik koncept:

Det nuværende flexkurskoncept kan for kunderne være svært at forstå og benytte, da der er fire løsninger (Flexkur, Plustur, TeleRute, Teletaxi), med forskellige prisstrukturer, åbningstider og muligheder på tværs af kommuner.

I det nye koncept foreslår administrationen at præsentere kunden for ét produkt med betegnelsen FlexTrafik. Dvs. at kunderne på hjemmesiden, på selvbetjening m.m. får flere FlexTrafik valgmuligheder præsenteret for kørsel, men hvor valgmulighederne har forskellige priser og krav til kunden om fx at bevæge sig mod et knudepunkt.

Derfor foreslår administrationen:

- Simpelt bestillingsflow uden kundeoprettelse
- Sempel rabat for bestilling via selvbetjening
- Synliggørelse af knudepunkter med et knudepunktsskilt
- Ændret bestillingsfrist, så det vil være muligt at bestille med 1 times varsel.
- Prissætte produkterne så egenbetalingen afspejler, at "man får hvad man betaler for", dvs. at kundens egen indsats og ønsker til serviceniveau, afspejles direkte i prisen.

For at kunne præsentere et, for kunden, simpelt produkt, foreslår administrationen at et nyt FlexTrafik koncept bygger på ensartet prisstruktur for produkterne, hvor der betales et grundgebyr, der indeholder et antal km's kørsel og at der derefter betales en kilometertakst for strækningen ud over det fastsatte antal km.

FynBus' administration foreslår, at der indføres 3 nye bagvedliggende produkter:

1. Dør-til-dør kørsel, hvor de første fx 10 km rejsestrækning er indeholdt i minimumsgebyret, hvorefter der betales km-takst for den strækning der ligger ud over 10 km. Dette minder om nuværende Flexkur.
2. Geovisiteret kørsel, primært til tilslutning til bus- og jernbanenet, hvor de første fx 10 km rejsestrækning er indeholdt i minimumsgebyret, hvorefter der betales km-takst for den strækning der ligger ud over 10 km. Dette minder om det tidligere Plustur.
Muligheden for brug af produkter skal korrespondere med åbningstiden på buskørslen.
Det vil fortsat være muligt at bruger fx pendlerkort uden ekstra betaling.
3. Nyt produkt, som vil være en form for Flexkur til et knudepunkt. Kørsel, hvor rejsens start- eller slutpunkt er et udvalgt knudepunkt, hvor de første fx 10 km rejsestrækning er indeholdt i minimumsgebyret, hvorefter der betales km-takst for den strækning der ligger ud over 10 km.
Flexkur til et knudepunkt har et lavere serviceniveau end Plustur, og er mere fastlagt ift destinationer.
Det betyder bedre muligheder for samkørsel og bedre mulighed for at finde den billigste transport til at dække transportbehovet.

Inspiration til nyt koncept:

FynBus har undersøgt de øvrige danske trafiksekskabers koncepter for åben flexkørsel og har valgt at læne sig op ad Midttrafiks projekt om harmonisering af flextrafikken.

Harmoniseringen i Midttrafik blev implementeret i juni 2023 og Midttrafik har netop evalueret det 1. års drift. [åben-dagsorden-til-mødet-i-bestyrelsen-for-midttrafik-13-september-2024.pdf](#)

Midttrafiks harmoniseringsprojekt er efter det første år i drift omkostningsneutralt set i forhold til omkostningsniveauet for den tidligere åbne flextrafik.

Midttrafik vurderer at årsagen til det omkostningsneutrale resultat, skyldes brugernes valg af produkt i ændrede kundernes adfærd. Det har betydet at:

- Der er generelt flere rejser i dag end tidligere
- Færre kunder rejser med flextur udenfor byzonerne
- Flere kunder benytter flextur i byzonerne, der er prissat, så egenbetalingen generelt dækker omkostningen
- Flere kunder udenfor byzonerne benytter Plustur.

Økonomi i nyt koncept:

Erfaringer fra Midttrafik viser, at indførelse af harmoniseringskonceptet har været omkostningsneutralt for kommunerne, på trods af samlet mere kørsel.

På baggrund af erfaringerne fra Midttrafik forventer administrationen, at omkostningsniveauet for det nye koncept ikke vil ændres sig væsentligt efter indførelse af nyt koncept for FlexTrafik.

Implementering af et nyt koncept:

Administrationen overvejer at faseopdele projektet, så der opnås mest mulig opmærksomhed omkring de nye tiltag der gennemføres.

En mulig faseopdeling kunne være:

Fase 1

- Harmonisering af prisstruktur
- Indførelse af simpel kampagnerabat
- Første markedsføring af ændring til klarere prisstruktur
- Synliggørelse af knudepunkter ved hjælp af autoriserede knudepunktsskilte

Fase 2

- Indførelse af flextur til knudepunkt
- Anden markedsføring vedrørende synlighed og nye muligheder.

Fase 3

- Indførelse af 1 times bestillingsfrist for åben flextrafik,
- Tredje markedsføring omhandlende kortere ventetid fra bestilling til kørsel.

Gennemførelsen af faser og produkter er ikke afhængig af udvikling af nye transportprodukter, da intentionen er at indføre produkter der allerede er udviklet af FlexDanmark og kan anvendes af FynBus.

Der kan senere tilføjes yderligere produkter, i takt med at disse udvikles i den samlede flextrafik, og hvis det passer ind i det generelle koncept.

Forventet tidsplan:

Administrationen forslår, at konceptet indføres gradvist med start 1. juni 2025 og fuld implementering 1. januar 2026, suppleret af målrettet markedsføring i hele perioden.

Med udgangspunkt i administrationens forslag til konceptudvikling af nyt FlexTrafik produkt som erstatning for de nuværende produkter, foreslår administrationen at bestyrelsen drøfter konceptet, herunder:

- om FlexTrafik produktet er tilpas simpelt for brugerne.
- om det nye koncept skal være gældende på lige vilkår for alle kommuner i FynBus
- om omkostningsniveau for de nuværende produkter Flextur, Plustur, TeleRute og Teletaxi skal fastholdes
- om det er en hensigtsmæssig tids- og procesplan for udrulning

Bilag

Bilag 6.1 Produkter og rejsehjemmel til den åbne flextrafik

SAGER TIL ORIENTERING:

7. Anbefalinger fra ekspertrådet vedr. kollektiv trafik i Odense

Resumé:

Odense kommune nedsatte, efter beslutning i økonomiudvalget den 6. september 2023, et ekspertråd, som skulle komme med anbefalinger vedrørende kollektiv trafik i Odense. Analyse og anbefalinger blev præsenteret for økonomiudvalget den 24. juni 2024

Administrationen orienterer bestyrelsen om ekspertrådets anbefalinger, fordi anbefalingerne potentielt har stor betydning for det samlede kollektive trafiknet for hele Fyn.

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning

Sagsfremstilling:

Odense kommune nedsatte, efter beslutning i økonomiudvalget den 6. september 2023, et ekspertråd, som havde til formål at analysere og komme med anbefalinger til:

1. Optimering af tilbuddet af kollektiv trafik og afveje tilbuddet i forhold til mulige indtægter fra brugerne.
2. Sikre sammenhæng i Odenses samlede kollektive trafiksystem som et netværk med busser, letbane og tog med henblik på, at flere benytter det kollektive trafiksystem.
3. Give viden, der kan danne grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem følgende.

Ekspertrådet bestod af:

- Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder ved DTU Management, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi (formand)
- Aud Tennøy, forskningsleder, Transportøkonomisk Institut (TØI), Oslo
- Anders Wretstrand, strategiker ved Skånetrafiken/associate professor, Lunds Universitet

Repræsentanter fra Odense Kommune, FynBus og Odense Letbane har deltaget i arbejdet, men det er alene ekspertrådet, der kan tages til indtægt for anbefalingerne.

Ekspertrådet anbefalinger blev præsenteret for økonomiudvalget den 24. juni 2024 og blev offentliggjort samme dag. Ekspertrådets anbefalinger tager udgangspunkt i observationer af lav og faldende markedsandel for kollektiv transport, et meget stort nettobidrag fra Odense til kollektiv trafik samt en lav selvfinansieringsgrad. Observationerne holdes op imod målsætningerne om en sammenhængende og levende by, flere bruger kollektiv trafik samt en konkurrencedygtig kollektiv mobilitet.

Anbefalingerne er i opdelt i 5 hoveddele:

1. Konkurrencedygtigt trafiknet
2. Enkelhed for kunderne
3. Effektiv planlægning og drift
4. Byudvikling ved fortætning
5. Højklasset kollektiv trafik i fremtiden

Ad 1) Konkurrencedygtigt trafiknet:

Ekspertrådet anbefales at gå fra fladedækning med relativt få afgang og lav fremkommelighed, til hurtigere, mere direkte og gennemkørende stamnet, hvor der er det største passagergrundlag. Stamnettet anbefales suppleret af fleksible mobilitetsløsninger hvor der fremover ikke længere serviceres med busser.

Ekspertrådet vurderer det vil kunne øge antallet af afgang på de nye ruter, øge attraktionsværdien for kunderne og dermed medføre flere passagerer. Alt sammen med et fastholdt tilskudsniveau.

Ekspertrådet anbefaler også større samordning mellem regionale busser og bybusser, med bl.a. flere gennemkørende busser ved OBC. Samtidig skal bussernes fremkommelighed øges, og skiftsteder skal være attraktive, ikke mindst i området omkring OBC.

Ad 2) Enkelthed for kunderne

Fordi nogle kunder oplever at det er svært at overskue kollektive tilbud og den billigste billet, anbefaler ekspertrådet, at sikre en klar identitet for stambusnettet, forenkle takstsystemet gennem færre billettyper og forenklet rabatstruktur, samt styrke formidlingen af det kollektive trafiknet.

Ad 3) Effektiv planlægning og drift

Ekspertrådet konkluderer at priserne pr. køreplantage er høje, ikke mindst pga. fladedækning og lange opholdstider ved OBC, men også FynBus' fællesudgifter generelt og i særdeleshed pga. omlægningsudgifter ifm. letbanens opstart. Ekspertrådet anbefaler etablering af et fælles data- og videnscenter for alle aktører omkring den kollektive trafik, som bl.a. bør bringe viden fra Skåne i spil ifm. det kommende udbud. Derudover anbefales Odense at opdatere sin trafikmodel.

Ad 4) Byudvikling ved fortætning

Ekspertrådet anbefaler, at Odense får fokus på byfortætning frem for, som i den nuværende kommuneplan, byspredning med enkeltfamiliehuse og rækkehuse, samt virksomheder i udkanten af byen. Øget beboer og virksomhedsfortætning tæt på centrum, vil øge muligheden for konkurrencedygtig kollektiv trafikudvikling.

Samtidig anbefales, at Odense bruger parkeringspolitikken til at løfte den kollektive trafik, og skabe attraktive byarealer frem for store parkeringsarealer og mange parkeringspladser i byen. Her nævnes særligt områder tæt på letbane og ved SDU.

Ad 5) Højklasset kollektiv trafik i fremtiden

Ekspertrådet anbefaler at udnytte det eksisterende jernbanenet bedre med udgangspunkt i Byregion Fyns forslag til "det fynske S-tog". Forslaget inkluderer Vestfynbanen, Østfynbanen, Svendborgbanen, samt Letbanen og en eventuel 2. etape. I tillæg foreslås en etape 2 suppleret med et tilpasset stambusnet herunder en linje 3 fra Seden til SDU.

Afslutningsvist anbefaler ekspertrådet, at der foretages videre analyser bla. af trafikstrukturer, ambitionsniveau for OBC-området og busfremkommelighed, samt frekvens for de enkelte linjer.

Bilag:

- | | |
|-----------|---|
| Bilag 7.1 | Ekspertråd vedrørende kollektiv trafik -Sammenfatning af anbefalinger 24. juni 2024 |
| Bilag 7.2 | Ekspertrådets præsentation af anbefalinger |

8. MEDDELELSER

- Status køreplanskifte og markedsføring
- Status på nyt Rejsekort
- Kontrolniveau hos ejere
- Omkostningsindeks
- Landdistriktsudvikling - puljer til frivilligbusser og bus på bestilling

9. EVENTUELT