

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 kundeservice	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 trafikskabs 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 trafikskabskab.

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

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

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 sætte 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 maj 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
- Rejekort: 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 Rejekort 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 provenumæssige 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 kundehåndtering

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 kundehenvendelser 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 trafikselskaber 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 trafikselskabernes 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 undersøgese 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 undersøgese 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
- Simple 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 bruge 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 trafikselskabers 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 selvfinansierungsgrad. 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. køreplantime 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 køreplansskifte og markedsføring
- Status på nyt Rejsekort
- Kontrolniveau hos ejere
- Omkostningsindeks
- Landdistriktsudvikling - puljer til frivilligbusser og bus på bestilling

9. EVENTUELT

REGELSÆT FOR REKLAMER PÅ BUSSE

Oktober 2020

J.nr.: 201508-12741

REGELSÆT FOR REKLAMER PÅ BUSSE

Entreprenøren har reklameretten på de udbudte busse.

Til blandt andet trafikinformation skal FynBus råde over:

- To pladser til hængeskilte i bussens forreste halvdel,
- Ramme til opsætning af plakat med takster og rutekort ved midterperron. Rammens indvendige mål skal minimum være (H x B) 71 x 50 cm,
- En holder med mindst 4 rum, der kan indeholde og præsentere køreplaner eller publikumsbrochurer i størrelsen (H x B) 21 x 11 cm. Holderen skal placeres ved indgang eller midterperron afhængigt af den enkelte bustype. Placeringen og design skal aftales med FynBus.

Til reklamering og information skal FynBus have:

- Op til 80 % af eksponeringstiden på evt. skærme reserveret til trafikinformation, kundeinformation, kampagner og infotainment.

Reklamernes indhold

Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, og være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven, og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

Pornografi, propaganda samt reklame af polemisk art må ikke forekomme.

Ved reklame af polemisk art forstås, at en reklame snarere er udtryk for stridslyst end for et ønske om at opnå forståelse.

Reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd, eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.

Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.

Ansaret for reklamers lovlighed

I forhold til FynBus er det entreprenørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer.

FynBus kan pålægge en entreprenør, at fjerne en reklame, der ikke er i overensstemmelse med dette regelsæt. Entreprenør kan ikke rejse krav mod FynBus som følge af en sådan afgørelse,

Reklamernes placering

Entreprenøren råder over reklameplads i overensstemmelse med følgende:

Udvendige reklamepladser, hvor nedenstående tabel viser et eksempel på en 12 meter lavgulvsbus:

Bustype	Venstre langside	Højre langside	Bagside	Bagrude streamer
12 meter lavgulvsbus – vejledende mål	48 X 480	48 X 480	60 X 145	30 X 150

Udvendige reklamepladser på nye bustyper i kontraktperioden aftales løbende mellem entreprenør og FynBus i takt med anskaffelsen.

Udvendige reklamepladser i nye formater i kontraktperioden aftales løbende mellem entreprenør og FynBus.

Reklamer i busserne sker som hængeskilte eller via infotainmentsystemet.

Anvendelse af reklamer derudover forudsætter aftale med FynBus.

Anvendelse af totalreklamer forudsætter aftale med FynBus.

UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2025

FORSLAG TIL UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2025

For FynBus vil den foreslåede udnyttelse af takststigningsloftet på 3,6 pct. medføre et merprovenu på 3,5 mio. kr. Nedenfor beskrives forslaget til udmøntning af takstændring for 2025.

Det fælles oplæg til pendlertakster, som er aftalt i Takst Vest samarbejdet, fremgår af tabel 1. Oplægget medfører en gennemsnitlig takststigning for pendlerkort på 3,3 pct. I forhold til takststigningsloftet vægter stigningen 1,7 procentpoint af de 3,6 pct.

Tabel 1: Fælles pendlertakstændringer i Takst Vest

Pendlerkort - Voksen							
Antal zoner	Takst				2025	Takststigning	
	2020	2021/22	2023	2024		Kr.	%
1-2	384	384	390	420	435	15	3,6%
3	516	516	540	570	585	15	2,6%
4	690	690	720	750	780	30	4,0%
5	864	864	900	930	960	30	3,2%
6	1.020	1.020	1.050	1.110	1.140	30	2,7%
7	1.170	1.170	1.200	1.290	1.320	30	2,3%
8	1.350	1.350	1.350	1.440	1.470	30	2,1%
9	1.500	1.500	1.500	1.590	1.650	60	3,8%
10	1.650	1.650	1.650	1.740	1.800	60	3,4%
11	1.830	1.830	1.830	1.920	1.950	30	1,6%
12	2.010	2.010	2.040	2.100	2.100	-	0,0%
13	2.160	2.160	2.190	2.280	2.280	-	0,0%
14	2.340	2.340	2.400	2.460	2.460	-	0,0%
Gennemsnit (inkl. ungdomskort)							3,3%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							1,7%

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Ved FynBus er pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort fælles med de øvrige selskaber, se tabel 2.

Tabel 2: Rabatter fordelt på rabattrin for barn, voksen og pensionist

Rabattrin	Antal rejser	Rejsekort personligt		Rejsekort Flex + anonymt
		Voksen + barn	Pensionist	Voksen + barn
		%	%	%

0	0-3	0%	25%	0%
1	4-15	10%	25%	5%
2	16-33	25%	25%	15%
3	34+	40%	40%	25%

Pensionistrabatten på pendlerkort foreslås uændret på 45 %.

Børn under 16 år kan købe pendlerkort til 50% af voksentakst.

Enkeltbilletter

I tabel 3 er vist forslag til nye enkeltbillettakster. Der er tale om en stigning på 1 kr. for 1-3 zoner og ingen ændringer for 4-14 zoner. Ændringen sikrer, at det fx ikke kan svare sig at købe to rejser på 5 zoner, i stedet for en samlet rejse på 10 zoner.

Tabel 3: Forslag til enkeltbillettakster

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Antal zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2024	2020-2022	2023	2024	2025	Kr.	%
1-2	28	24	26	26	27	1	3,8%
3	39	34	36	36	37	1	2,8%
4	52	44	46	46	46	-	0,0%
5	60	52	54	54	54	-	0,0%
6	72	62	64	64	64	-	0,0%
7	88	74	76	78	78	-	0,0%
8	96	82	86	88	88	-	0,0%
9	116	94	98	102	102	-	0,0%
10	124	102	108	116	116	-	0,0%
11	132	112	118	124	124	-	0,0%
12	152	122	128	140	140	-	0,0%
13	160	132	138	154	154	-	0,0%
14	172	142	148	166	166	-	0,0%
Gennemsnit							3,0%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							0,3%

Rejsekort

I tabel 4 er vist forslag til en takststigning på rejsekort, hvor vægten af stigningen ligger på korte rejser (1-4 zoner). Derudover er priserne rundet op til hele kr. for hver zone.

Tabel 4: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Antal zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2024	2021/22	2023	2024	2025	Kr.	%
1-2	28	18,80	20,30	22,00	23,00	1,00	4,5%
3	39	28,20	30,50	30,50	32,00	1,50	4,9%
4	52	37,60	40,60	40,60	42,00	1,40	3,4%
5	60	47,00	50,80	50,80	51,00	0,20	0,4%
6	72	56,40	60,90	60,90	61,00	0,10	0,2%
7	88	65,80	71,10	71,10	72,00	0,90	1,3%
8	96	75,20	81,20	81,20	82,00	0,80	1,0%
9	116	84,60	91,40	91,40	92,00	0,60	0,7%
10	124	94,00	101,50	101,50	102,00	0,50	0,5%
11	132	103,40	111,70	111,70	112,00	0,30	0,3%
12	152	112,80	121,80	121,80	122,00	0,20	0,2%
13	160	122,20	132,00	132,00	133,00	1,00	0,8%
14	172	131,60	142,10	142,10	143,00	0,90	0,6%
Gennemsnit							4,3%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							1,6%

**Fælles landsdækkende
rejseregler
Gyldig fra 1. januar 2025**

1. Generelt	<u>62</u>
1.1. Anvendelsesområde	<u>63</u>
1.2. Serviceydelser	<u>73</u>
2. Rejsehjemmel	<u>74</u>
2.1. Regler og priser	<u>74</u>
2.2. Kundetyper	<u>85</u>
2.3. Køb af rejsehjemmel	<u>107</u>
2.4. Brug af rejsehjemmel	<u>107</u>
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobile enheder	<u>118</u>
2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)	<u>129</u>
2.4.3. Brug af Rejsekort	<u>129</u>
2.5. Refusion og ombytning	<u>1513</u>
2.6. Kontrol af rejsehjemmel	<u>1613</u>
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar	<u>1614</u>
2.7. Kontrolafgift	<u>1714</u>
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel	<u>1714</u>
2.7.2. Afgift	<u>1714</u>
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed	<u>1815</u>
2.7.4. Identifikation	<u>1815</u>
2.7.5. Pendlere	<u>1815</u>
2.7.6. Betaling	<u>1916</u>
2.8. Misbrug af rejsehjemmel	<u>1916</u>
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap	<u>1917</u>
3.1. Assistance	<u>1917</u>
3.2. Ledsagerordning	<u>2118</u>
3.3. Medtagning af hjælpemidler	<u>2119</u>

4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande

[2219](#)

4.1. Generelt

[2219](#)

4.2. Personlig bagage

[2219](#)

4.3. Cykler [2220](#)

4.3.1. Generelt

[2320](#)

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

[2320](#)

4.4. Barne- og klapvogne

[2421](#)

4.5. Særlig bagage

[2421](#)

5. Dyr [2421](#)

5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

[2422](#)

6. Mad og drikke

[2522](#)

7. Mobiltelefoner, computere med videre

[2522](#)

7.1. Særligt om stillezoner

[2522](#)

8. Standsning

[2523](#)

8.1. Behovsstandsning i tog

[2523](#)

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

[2623](#)

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

[2624](#)

10. Forbud mod rygning

[2724](#)

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

[2724](#)

12. Afvisning og bortvisning

[2724](#)

13. Erstatning

[2725](#)

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

[2725](#)

13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

[2826](#)

14. Driftsforstyrrelser

[2926](#)



Side 3 af

[404063837](#)

14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

[2926](#)

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

[3027](#)

14.3. Begrænsning af ansvar

[3027](#)

15. Hittegods

[3027](#)

16. Klager

[3028](#)

17. Kundeservice

[3129](#)

18. Ændring af rejseregler

[3331](#)

19. Ikrafttræden

[3431](#)

20. Lovgivning

[3431](#)

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

[3431](#)

22. Bilag

[3432](#)

23. Tidligere versioner

[4037](#)

Væsentlige ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (16. apriljanuar 2024):

o

1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, GoCollective Rail A/S 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 GoCollectiveRail, DSB og Nordjyske Jernbaner (herefter kaldet bus, tog, metro og letbane).

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 Odsherredsbanen.

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

1.2. Serviceydelser

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog, metro og letbane 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 Rejekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

Gennemgående billetter

En rejsehjemmel til en sammenhængende rejse med tog, letbane, lokalbanetog og metro, som er købt i én transaktion (dvs. i et samlet køb) er en gennemgående billet. Dette giver særlige rettigheder ifm. Driftsforstyrrelser, jf. afsnit 14.

2.1. Regler og priser

Rejser med tog

For rejser med tog vest for Storebælt, indenfor og mellem trafikalselskabsområder og mellem landsdele gælder priser og produktbeskrivelser for DSB's og GoCollective Rail's billetter og kort, jævnfør www.dsb.dk og www.GoCollective.dk.

For rejser med tog lokalt indenfor Nordjyllands Trafikalskabs takstområde gælder priser og produktbeskrivelser for Nordjyllands Trafikalskabs billetter og kort jævnfør <https://www.ntrejse.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.

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.

For rejser til og fra Bornholm gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort, jævnfør 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.NTrejse.dk.

Rejser med bus, tog og metro øst 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.

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.

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 få oplyst 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:

- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 67 år)
 - Førtidspensionister med flere. (For dokumentation henvises til de enkelte selskabers hjemmeside, se afsnit 17)
- 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)
- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- 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)
- 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. Ved rejser med DSB (gælder ikke S-tog) kræves en cykelpladsbillet, læs mere på www.dsb.dk. Rejekort indstillet til cykel er ikke gyldig rejsehjemmel til rejser med DSB tog (cykelmedtagning gratis i S-tog).

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 Rejekort:

Når kunden køber sit Rejekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og hvilket serviceniveau, det pågældende Rejekort 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 Rejekort Kundecenter eller på udvalgte salgssteder (se www.rejekort.dk). I begge tilfælde kan der kræves dokumentation. Midlertidige ændringer kan ske på eksempelvis Check ind ekstra kortlæsere eller på Rejekortautomaten.

Rejekort Personligt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejekort Flex kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Rejekort Anonymt kan ændres til følgende kundetyper:

- Voksen, barn, hund eller cykel

Hvis kunden vil rejse på DSB 1', skal kunden indstille sit Rejekort til første klasse. Enten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en Rejekortautomat, eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på www.rejekort.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, metro og letbane 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).
- Billet skal købes før påstigning ved rejser med DSB's, GoCollective's og Nordjyske Jernbaners tog, med metro, med Lokaltog, med Vestbanen, med Midtjyske Jernbaner (Lemvigbanen og Holstebro-Skjern), med letbanerne og Plusbus samt med busserne i Aarhus.
- Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, GoCollective Rail's, Letbanen ved Aarhus, metroens stationer samt udvalgte stationer på Nordjyske Jernbaner (se 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 togetjent af GoCollective, Nordjyske Jernbaner og Plusbus, modtager kun betalingskort.
- Der kan være også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden.
- De fleste selskaber tilbyder også køb af rejsehjemmel via deres hjemmeside (se afsnit 17), ligesom de tilbyder 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.
- Rejsekort, se salgssteder på www.rejsekort.dk

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 kundens Rejsekort er korrekt checket ind. Kunden skal ved modtagelse af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede.

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. S-skal kunden rejse længere end én zone, eller rejser kunden på anden rejsehjemmel, kan rejsen forlænges ved køb af ny billet.

Chaufføren kan ved forespørgsel vejlede om rejsehjemmel, men udfører ikke systematisk billetkontrol.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, og der garanteres ikke en siddeplads. Visse særlige billettyper og togtyper har krav om bestemte afgange og pladsreservation, som fremgår i købsflowet og i handelsbetingelserne. 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 billettens 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.

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

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. pensionistkort) 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.

Billetter og mobilclippekort 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. Dog kan Skånetrafikkens pendlerkort overdrages til en anden person, hvis denne person også har Skånetrafikkens app – se vilkår under www.skanetrafiken.se. 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, metroen, letbanen eller toget.

Transportmidlet skal forlades ved førstkomende endestation efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed. Dog gælder for metroens Cityring at den skal forlades senest 30 minutter efter udløb af rejsehjemlens tidsgyldighed.

2.4.2. Særligt for mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)

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 kunde profil på RejseBillet app, DSB app eller DOT app overføres til en anden mobiltelefon end den købet er foretaget på 5 gange i mobilproduktets gyldighedstid, eller mobilproduktet kan gendannes på en ny telefon ved bekræftelse af en verificeringsmail. Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 17).

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

2.4.3. Brug af Rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort & Rejseplanen A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og mindre øer. Se rejser på www.rejseplanen.dk.

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, en metro eller en letbane, og

checkes ud ved rejsens afslutning.

Et Rejsekort Anonymt skal indstilles til "rejse mellem landsdelene" for at være gyldigt til rejser mellem landsdele. Vær opmærksom på forhøjet forudbetaling – se [Rejsekort Kortbestemmelser](#). 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. Ved rejser i metroen skal check ind (også ved skift fra tog og bus) ske på kortlæser placeret på metroens stationer.

Definition af en rejse:

En kunde, der rejser fra A til B, skal checke ind i A og skal checke ud i B. I forbindelse med check ind ved skift skal der checkes ind på det udstyr der er i, eller ved, det transportmiddel der skiftes til. 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. En kunde der rejser med pendlerkort behøver ikke at foretage check ind/skifte check ind eller checke ud i tog, 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.

Check ind ekstra:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit Rejsekort (kaldet check ind ekstra) på en særlig check ind ekstra-kortlæser, 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.

Vær opmærksom på, at check ind ekstra slettes ved check ud eller ved ændring af gruppesammensætning undervejs på rejsen. Hvis der f.eks. på en del af rejsen er én checket ind og en anden del af rejsen flere checket ind, vil rejsen blive opdelt i to og hver rejse beregnes som en selvstændig rejse.

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

Valideringsregler:

Rejsekort type	check ind	check ud	check ind ekstra	Skifte check ind
Rejsekort Personligt	Ja	Ja	Muligt	Ja
Pendlerkort	Ja i bus og i Odense Letbane Ja ved aktivering af en periode • i tog • i metro • i Letbanen ved Aarhus – ellers ikke nødvendigt	Valgfrit	Nej – ikke muligt	Ja, i bus og i Odense Letbane
Rejsekort med Pendler Kombi	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Flex	Ja	Ja	Muligt	Ja
Rejsekort Anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	Ja	Ja	Muligt	Ja

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 det pågældende Rejsekort. 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-kortlæsere ved alle døre.

I Lemvigbanen er der placeret check ind- og check ud-kortlæsere i den ene ende af toget. Det er markeret udvendigt på toget.

I alle bybusser i Aalborg er der placeret check ind-kortlæsere og der er fri ind- og udstigning af alle døre. Check ud-kortlæsere for Plusbus er placeret på Plusbusstationen og for de øvrige bybusser ved alle døre.

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 det pågældende Rejsekorts 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.

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

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 det benyttede Rejsekort. Desuden er kortet 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.

2.5. Refusion og ombytning

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

Kunden skal ved 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). [Ved køb af rejsehjemmel i RejseBillet app, læs mere om refusion og ombytning på www.rejsekort.dk/RejseBillet.](#)

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 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 eller billeder af billetter og kort 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, jævnfør afsnit 2.7.4.

Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende i kontrolsituationen, er det ikke muligt at få nedskrevet eller annulleret en kontrolafgift ved efterfølgende fremvisning af rejsehjemmel, jævnfør 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 GoCollective Rail 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. Et Rejsekort må endvidere ikke være så slidt/tildækket, at navnet ikke kan læses.

Hvis maksimumtiden på et Rejsekort overskrides, er kortet ikke længere gyldig som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

2.7.2. Afgift

Trafikvirksomhederne fastsætter størrelsen af kontrolafgifter. Kontrolafgifters størrelse kan derfor ændres efter beslutning fra den enkelte trafikvirksomhed. Dette vil blive varslet med én måneds frist og fremgå af den pågældende trafikvirksomheds hjemmeside (se afsnit 17).

Kontrolafgiften udstedes af trafikvirksomheden, der er rejst med, og til trafikvirksomhedens takst.

Kontrolafgiften for de enkelte kundegrupper i de enkelte trafikvirksomheder udgør aktuelt:

Trafikvirksomhed	Voksne og unge	Børn og hunde	Cykler
DSB	750 kr.	375 kr.	100 kr.
GoCollective Rail	1.100 kr.	550 kr.	250 kr.
Nordjyllands Trafikselskab	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Midttrafik	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.

Sydtrafik	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Fynbus	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Trafikselskabet Movia	1.000 kr.	500 kr.	100 kr.
Metroselskabet I/S	750 kr.	375 kr.	250 kr.
BAT	750 kr.	375 kr.	100 kr.

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). [Dog kan børn kun anvende kontrolafgiften til én hen- og tilbagerejse med DSB og GoCollective.](#)

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 barns 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. Hvis børn rejser alene uden rejsehjemmel, vil kontrolafgiften blive udstedt til barnet.

2.7.4. Identifikation

I kontrolsituationen skal kunden 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. Dette gælder også for kunder der rejser inden for fastprisområdet på deres Rejsekort med Pendlers Kombi med en aktiv periode, men som, f.eks. på grund af for lav saldo, ikke kan lave et korrekt check ind. 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 Glemte-kort- ordning og ved kontrol i DSBs tog, i det glemte pendlerprodukts gyldighedsområde, ikke kan vise deres pendlerkort kan under selskabets regler og

vilkår for ordningen rejse op til 6 gange uden at skulle betale kontrolafgift. Se regler og vilkår på selskabernes hjemmesider.

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 gentagende gange fremviser 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 og Lokaltog (ekskl. strækningen Roskilde – Køge)

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog og Lokaltog. For strækningen Roskilde – Køge se afsnit nedenfor.

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 Lokaltog kan fås ved kontakt til selskabets Kundecenter (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 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, GoCollective Rail, Midtjyske Jernbaner, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog (strækningen Roskilde – Køge) og Skånetrafiken

Information om DSB's, GoCollective Rail's, Midtjyske Jernbaners, Nordjyske Jernbaners, Skånetrafikens og Lokaltog strækningen Roskilde – Køges 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.

Assistance på Vestbanen skal bestilles i forvejen som beskrevet på GoCollective's hjemmeside.

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. [Chaufføren kan hjælpe med at aktivere den elektriske rampe, så længe det kan gøres uden at chaufføren forlader sin plads. 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.



GoCollective



midttrafik



Side 20 af

[404063837](#)

Ved rejser med letbanerne er det ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen, da der er niveaufri 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/standsningssteder>

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 og er gratis. Det skal fremgå, at hunden er fører- eller servicehund, f.eks. ved at hunden bærer id-vest, skilt eller lignende, eller der kan vises anden dokumentation.

Eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17). DSB har særlige regler i forhold til ophold i stillezoner (fører- og servicehunde).

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.

Elscooter (mini crosser) kan kun medtages i DSB's, GoCollective's og Lokaltogs tog, i metro, i letbanerne, 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. 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, sammenklappede klapvogne og sammenklappede (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

Cykler kan medtages i tog, herunder lokalbanetog, samt metro, havnebusser, Letbanen ved Aarhus og Odense Letbane. Vær opmærksom på, at der kan være særlige regler for DSB samt

lokale regler, der vedrører cykler, blandt andet spærretider 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 tohjulede 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

(El)løbehjul, der ikke overholder kravene for bagage jævnfør afsnit 4.2, skal overholde øvrige regler for cykelmedtagning jævnfør afsnit 4.3.1. DSB kan have særlige regler for medtagning af (el)løbehjul i RE-tog, Intercitytog, IntercityLyn og IntercityLyn+. Se venligst DSB's hjemmeside (se afsnit 17).

Handicappede og bevægelseshæmmede har mulighed for at tage særlige ladcykler (rickshawcykler) med i Odense Letbane. Se nærmere vilkår på hjemmeside.

Hos GoCollective Rail 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 DSB's tog.

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, letbaner 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 transportkasse. 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 kan større hunde ikke medbringes i bybusser.

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.

Hos Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde ikke medbringes i bybusser på hverdag kl. 7.00-8:30 og kl. 14.30-17.00, medmindre de er i lukket hundevogn.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A-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 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 [herfor](#) henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21) [samt til eventuel skiltning i bus og tog.](#)

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 [slukke for 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, GoCollective's, 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 rejseplanen.

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,  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).

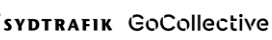
Rejser på Rejsekort i busser med check ind mini terminaler eller selvbillettering

Læs mere på www.midttrafik.dk.

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

Det er forbudt at forhindre tog- og 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, metro og letbane, uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer, metrostationer, GoCollective's 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. 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
- tilsudser 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), letbane 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 19.400 DKK (2024) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler (mobilitetsudstyr, hjælpeanordninger eller fører- og servicehunde) 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.

[Europa-Parlamentets og rådets forordning \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtigelser \(omarbejdning\) \(EØS-relevant tekst\)](#)

[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 GoCollective, Nordjyske Jernbaner, Lokaltog og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus samt Odense Letbane), Nordjyske Jernbaner eller Metro eller
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder ([tog, herunder metro, letbaner og lokalbaner](#)) (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 rejser med GoCollective's 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, lokaltog, metro og Aarhus Letbane samt Odense Letbane.

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

- DSB Rejsetidsgaranti
- GoCollective Rejsetidsgaranti
- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- Lokaltog rejsetidsgaranti

- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Midtjyske Jernbaners rejsetidsgaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs rejsegaranti og rejsetidsgaranti
- BAT rejsegaranti

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

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier og rejsegarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro, lokalbaner og letbaner). Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber, såfremt der benyttes en gennemgående billet, jf. afsnit 2. Ved rejse med tog ([herunder metro, lokalbaner og letbaner](#)) gælder forordningens regler om refusion og omlægning af rejsen, kompensation og assistance, jf. artikel 18-20. (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 snarest herefter til politiet. Andre glemte genstande bliver bortskaffet efter 30 dage, jævnfør lov om hittegods.

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 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. 22 62 65 00.

Kunder har mulighed for at klage til Jernbanenævnet, hvis klagen vedrører jernbanevirksomhedernes generelle overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Jernbanenævnet (<https://www.jernbanenaevnet.dk>), Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V, tlf. 41 78 03 86.

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

17. Kundeservice

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

For information og henvendelser vedrørende Rejsekort og RejseBillet:

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

GoCollective Tog Kundecenter

Tlf. 70 27 74 82, e-mail: kundeservice@GoCollective.dk

www.GoCollective.dk

Feltkode ændret

NT Salgs- og servicecenter

Tlf. 98 11 11 11

www.NTrejse.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

Feltkode ændret

For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland

GoCollective Rail Kundecenter

Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: kundeservice@GoCollective.dk

www.GoCollective.dk

Feltkode ændret

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 Salgs- og servicecenter



Side 32 af

[404063837](#)

Tlf. 98 11 11 11

www.NTreise.dk

Sydtrafik Kundecenter

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

www.sydtrafik.dk

Feltkode ændret

Øvrige adresser

Lokaltog A/S

[Thistedgade 10 Jættevej 50](#)

[2630 Høje Tåstrup 4100 Ringsted](#)

www.lokaltog.dk

E-mail: 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 varslere, i helt særlige tilfælde, ikke kan overholdes.



GoCollective



midttrafik



Side 33 af

[404063837](#)

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. januar 2024⁵.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler — 1. november 2023 Fælles landsdækkende rejseregler - 16. april 2024](#)

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

20. Lovgivning

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

Lov om trafikselskaber, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023.

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 \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtigelser \(omarbejdning\) \(EØS-relevant tekst\)](#)

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-billetter>

Movia: <https://dinoffentligetransport.dk/find-billetter>

BAT: <https://bat.dk/rejs-med-bussen/billetter-og-takster/>

GoCollective: GoCollective.dk/kort-og-billetter

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

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

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

NT: <https://www.ntrejse.dk/billetter-and-kort>

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

22. Bilag

[Europa-Parlamentets og rådets forordning \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtigelser \(omarbejdning\) \(EØS-relevant tekst\)](#)



GoCollective



midttrafik



Side 34 af

[404063837](#)

Feltkode ændret

Feltkode ændret

Kommenterede [LM1]: Afventer ændring af link fra BAT

KAPITEL IV

FORSINKELSER, IKKEOPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSER OG AFLYSNINGER

Artikel 17

Ansvar for forsinkelser, ikkeopnået tilslutningsforbindelser og aflysninger

Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomheders ansvar med hensyn til forsinkelser, ikkeopnået tilslutningsforbindelser og aflysninger omfattet af bestemmelserne i bilag I, afsnit IV, kapitel II.

Artikel 18

Refusion og omlægning af rejsen

1. Når det med rimelighed forventes, enten ved afgang eller i tilfælde af en ikkeopnået tilslutningsforbindelse eller en aflysning, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mindst 60 minutter forsinket, giver den jernbanevirksomhed, der driver den forsinkede eller aflyste forbindelse, omgående passageren valget mellem en af følgende muligheder og træffer de fornødne ordninger:
 - 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
 - b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed
 - c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.
2. Når omlægningen af rejsen på tilsvarende vilkår med henblik på stk. 1, litra b) og c), udføres af den samme jernbanevirksomhed, eller en anden jernbanevirksomhed får til opgave at foretage omlægningen af rejsen, må dette ikke medføre yderligere omkostninger for passageren. Dette krav gælder også, når omlægningen af rejsen omfatter befordring på en højere befordringsklasse og med alternative transportmidler. Jernbanevirksomheder træffer rimelige foranstaltninger for at undgå yderligere tilslutningsforbindelser og sikre, at forsinkelsen i den samlede rejsetid bliver så kort som mulig. Passagerer må ikke nedklassificeres til befordringsfaciliteter af en lavere kategori, medmindre sådanne faciliteter er eneste disponible mulighed for omlægning af en rejse.
3. Uden at det berører kravene i stk. 2 kan jernbanevirksomheden på passagerens anmodning indvillige i, at passageren indgår kontrakter med andre leverandører af transporttjenester, som giver passageren mulighed for at nå det endelige bestemmelsessted på tilsvarende vilkår, hvorefter jernbanevirksomheden refunderer passageren de af vedkommende afholdte udgifter.

Hvis de tilgængelige muligheder for omlægning ikke meddeles passageren inden for 100 minutter efter den forsinkede eller aflyste tjenestes eller den ikkeopnåede tilslutningsforbindelses planlagte afgangstidspunkt, har passageren ret til at indgå en sådan

kontrakt med andre udbydere af offentlige transporttjenester med jernbane, turistbus eller bus. Jernbanevirksomheden refunderer passageren de af vedkommende afholdte nødvendige, passende og rimelige omkostninger.

Dette stykke berører ikke nationale love og administrative bestemmelser, der giver passagerer gunstigere omlægningsvilkår.

4. Transporttjenesteydere sørger ved omlægning af rejser for, at der med den alternative tjeneste, der tilbydes, tilvejebringes en sammenlignelig assistance og tilgængelighed for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Transporttjenesteydere kan ved omlægning af rejser tilbyde personer med handicap og personer med nedsat mobilitet alternative tjenester, der passer til deres behov og adskiller sig fra dem, der tilbydes andre passagerer.
5. Den i stk. 1, litra a), og i stk. 3 omhandlede refusion udbetales senest 30 dage efter modtagelsen af ansøgningen. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne accepterer at modtage sådanne ansøgninger gennem bestemte kommunikationsmidler, forudsat at ansøgningen ikke giver anledning til forskelsbehandling. Refusionen kan være i form af værdikuponer og/eller leveringen af andre tjenesteydelser, forudsat at betingelserne for nævnte værdikuponer og/eller tjenesteydelser er tilstrækkeligt fleksible, navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet, og at passageren indvilliger i at acceptere nævnte værdikuponer og/eller tjenesteydelser. Refusionen af billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer, udgifter til telefon eller frimærker.
6. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der fastlægger en fælles formular for refusionsanmodninger i henhold til denne forordning den 7. juni 2023. Denne fælles formular udarbejdes i et format, der er tilgængeligt for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Nævnte gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 38, stk. 2.
7. Passagerer har ret til at indgive anmodninger ved hjælp af den fælles formular, der er omhandlet i stk. 6. Jernbanevirksomheder må ikke afvise en anmodning om refusion alene med den begrundelse, at passageren ikke har anvendt denne formular. Hvis en anmodning ikke er tilstrækkelig præcis, anmoder jernbanevirksomheden passageren om at præcisere anmodningen og bistår passageren hermed.

Artikel 19

Kompensation

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, er uden at miste retten til befordring berettiget til kompensation fra jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det på billetten eller den gennemgående billet anførte afgangssted og endelige bestemmelsessted, som ikke har medført refusion i henhold til artikel 18. Minimumskompensationen for forsinkelse er som følger:
 - 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.

2. Stk. 1 finder også anvendelse for passagerer, der har abonnementskort eller periodekort. Hvis disse passagerer rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i abonnementskortets eller periodekortets gyldighedsperiode, er de berettigede til passende kompensation i overensstemmelse med jernbanevirksomhedens kompensationsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for bestemmelse af forsinkelse og beregning af kompensation. Forekommer forsinkelser på under 60 minutter gentagne gange i abonnementskortets eller periodekortets gyldighedsperiode, kan forsinkelserne kumuleres, og passagererne kan ydes kompensation i overensstemmelse med jernbanevirksomhedens kompensationsordninger.
3. Uden det berører stk. 2, beregnes kompensation for forsinkelse i forhold til den fulde pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste. Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes kompensationen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til den pris, der er angivet for den pågældende strækning af rejsen på billetten. Hvis prisen på rejsens enkelte strækninger ikke er angivet, beregnes kompensationen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste ydet i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der berettiger passageren til at rejse i to eller flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.
4. Ved beregningen af forsinkelsen tages der ikke hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise er opstået uden for Unionen.
5. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der fastlægger en fælles formular for kompensationsanmodninger i henhold til denne forordning, senest den 7. juni 2023. Nævnte fælles formular udarbejdes i et format, der er tilgængeligt for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet. Nævnte gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 38, stk. 2.
6. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomheder accepterer at modtage ansøgninger om kompensation gennem bestemte kommunikationsmidler, forudsat at ansøgningen ikke giver anledning til forskelsbehandling. Passagerer har ret til at indgive anmodninger ved hjælp af den fælles formular, der er omhandlet i stk. 5. Jernbanevirksomheder må ikke afvise en anmodning om kompensation alene med den begrundelse, at passageren ikke har anvendt denne formular. Hvis en anmodning ikke er tilstrækkelig præcis, anmoder jernbanevirksomheden passageren om at præcisere anmodningen og bistår passageren hermed.
7. Kompensationen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af kompensationsansøgningen. Kompensationen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible, navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet. Kompensationen udbetales kontant på passagerens anmodning.
8. Kompensationen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer, udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomheder kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder kompensation ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over 4 EUR pr. billet.

9. Passagerer har ikke ret til kompensation, hvis de 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 under end 60 minutter.
10. En jernbanevirksomhed er ikke forpligtet til at betale kompensation, hvis den kan godtgøre, at forsinkelsen, den ikkeopnåede tilslutningsforbindelse eller aflysningen er direkte forårsaget af eller uløseligt forbundet med:
- a) ekstraordinære forhold som ikke er forbundet med jernbanedriften, såsom ekstreme vejrforhold, større naturkatastrofer eller større folkesundhedskriser, som jernbanevirksomheden trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger den ikke har kunnet afværge
 - b) egen skyld fra passagerens side eller
 - c) en tredjeparts handling, som jernbanevirksomheden trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger den ikke har kunnet afværge, f.eks. personer på sporene, kabeltyveri, nødsituationer på toget, retshåndhævelsesaktiviteter, sabotage eller terrorisme.
 - d) Strejker blandt jernbanevirksomhedens personale, handlinger eller undladelser fra en anden virksomheds side, som bruger samme jernbaneinfrastruktur, og handlinger eller undladelser fra infrastrukturforvalteres og stationslederes side er ikke omfattet af undtagelsen i første afsnit, litra c).

Artikel 20

Assistance

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang eller aflysning af en tjeneste underretter jernbanevirksomheden eller stationslederen passagererne om situationen og forbindelsens eller erstatningsforbindelsens forventede afgang- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger. Når billetudstedere og rejsebureauer har sådanne oplysninger, underretter de også passageren.
2. Hvis den i stk. 1 omhandlede forsinkelse er på mindst 60 minutter eller tjenesten er aflyst, tilbyder den jernbanevirksomhed, der driver den forsinkede eller aflyste tjeneste, vederlagsfrit passagererne følgende:
- a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen, idet der tages hensyn til kriterier såsom afstanden til leverandøren, den fornødne leveringstid og omkostningerne
 - b) hotel- eller anden indkvartering og befordring 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. I tilfælde, hvor et sådant ophold bliver nødvendigt på grund af de omstændigheder, der er omhandlet i artikel 19, stk. 10, kan jernbanevirksomheden begrænse varigheden af indkvarteringen til højst tre nætter. Der tages så vidt muligt hensyn til adgangskrav for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet og til hjælpehundes behov

- 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 bliver afbrudt og ikke kan fortsætte eller ikke kan fortsætte inden for et rimeligt tidsrum, tilbyder jernbanevirksomheden snarest muligt passagererne alternative transporttjenester og træffer de fornødne foranstaltninger.
 4. Jernbanevirksomheder oplyser berørte passagerer om, hvordan de anmoder om bekræftelse på, at toget er forsinket, at forsinkelsen har ført til en ikkeopnået tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst. Denne bekræftelse finder også anvendelse i forbindelse med de i artikel 19 fastsatte bestemmelser.
 5. Når stk. 1-4 finder anvendelse, er jernbanevirksomheden især opmærksom på behovene hos personer med handicap og personer med nedsat mobilitet samt på behovene hos eventuelle ledsagere og hjælpere.
 6. Hvis der indføres beredskabsplaner i henhold til artikel 13a, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, koordinerer jernbanevirksomhederne med stationslederen og infrastrukturforvalteren, for at forberede dem på muligheden for større afbrydelser og lange forsinkelser, der fører til, at et betydeligt antal passagerer stranded på stationen. Sådanne beredskabsplaner omfatter varslings- og informationssystemers tilgængelighedskrav.

Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen

KAPITEL 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.

Tillæg til Fælles landsdækkende rejseregler pr. 9. april 2024

Rejsekort & Rejseplan A/S lancerer pr. 9. april 2024 Rejsekort som app.

Rejser, der foretages med Rejsekort som app, vil være omfattet af "Vilkår for Rejsekort som app, Gyldig fra 2. april 2024 (Version 1)" samt de Fælles landsdækkende rejseregler med nedenstående afvigelser:

2.4 Brug af rejsehjemmel

Det er kundens ansvar at sikre, at Rejsekort som app er checket ind (check ind sker i appen ved at swipe den grønne startknap til højre) inden ombordstigning.

2.4.4. Brug af Rejsekort som app

Rejsekort som app kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Bornholm og mindre øer. Se rejser på www.rejseplanen.dk.

Rejsekort som app skal være checket ind (Jævnfør oversigt over valideringsregler nedenfor) inden rejsens start og checkes ud efter rejsens afslutning. Der skal ikke foretages skifte-check-ind hvis der undervejs på rejsen stiges om til et andet transportmiddel.

Der er ved lancering af Rejsekort som app ikke mulighed for at medtage medrejsende på Rejsekort som app.

Maksimumtid

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

Hvis maksimumtiden overskrides, vil kunden fortsat have gyldig rejsehjemmel, men betalingen for rejsen vil blive opdelt så der betales for to (eller flere) delrejser.

2.8. Misbrug af rejsehjemmel

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

- Man checker ind på Rejsekort som app efter påstigning
- Man checker ud, mens rejsen er i gang.

8 Standsning

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

Check ind og check ud på Rejsekort som app på vinkestrækninger

En kunde, der rejser med Rejsekort som app på en vinkestrækning skal checke ind inden ombordstigning og checke ud efter kunden har forladt transportmidlet.

NOTAT

NUVÆRENDE PRODUKTER OG REJSEHJEMMEL TIL DEN ÅBNE FLEXTRAFIK

Produkter:

Åben Flextrafik er en transportordning, der gør det muligt for borgere at bestille og blive transporteret fra dør til dør, eller fra dør til og fra knudepunkt i en flexbil.

På Fyn har ordningen været tilgængelig siden 2020 og tilbyder en vigtig transportmulighed for alle, der ikke har en busforbindelse i umiddelbar nærhed af fx hjemmet.

Åben flextrafik består på nuværende tidspunkt af produkterne:

- Flextur
- Plustur
- TeleRute
- Teletaxi

Flextur er en åben kørselsordning på Fyn, som giver borgere mulighed for at blive transporteret fra adresse til adresse. Flextur er særlig nyttig i landområder og for folk, der har brug for mere fleksibel transport, fx uden for normale bustider.

Flextur dækker den kommune der er udgangspunktet for kørslen, samt adresser i nabokommune(r).

Plustur er en forlængelse af den eksisterende kollektive trafik, der giver borgere der bor langt væk fra de eksisterende kollektive ruter en mulighed for at blive forbundet til rutenettet.

Plustur er geovisiteret, så brugeren bliver præsenteret for de 2 nærmeste muligheder for adgang til kollektive ruter.

TeleRute er en begrænset ordning, der fungerer som en rutebåret "erstatningsbus". TeleRute giver bl.a. mulighed for at forbinde borgere på Syd-fyn med færgeruterne Spodsbjerg-Tårs og Bøjden-Fynshav, "ydertimerute" på buslinje 161-162, og ruten mellem Landbrugsvej og Dalumcentret (Odense)

Teletaxi anvendes i Odense Kommune som tilbringer-ordning i områder, der ikke betjenes af busser.

Der er fastsat forskellig prisstruktur for de forskellige produkter, ligesom der er forskellige muligheder for brug af gratis rejsehjemmel for produkterne. Nærmere oversigt over betalingsmuligheder fremgår af Bilag 6.1.

Rejsehjemmel:

Alle produkter i den åbne flextrafik kan betales kontant eller med betalingskort ved indstigning i flextrafik-bilen, eller med betalingskort i forbindelse med bestillingen af rejsen.

Flextur dækkes ikke af nogen form for rejsehjemmel. Rejsen skal betales ved bestilling, eller ved indstigning i flextrafik-bilen.

Betalingen for **Plustur** er indeholdt i prisen for pendlerkort, ungdomskort og tog-billet til bus- eller togdelen af den samlede rejse.

Voksne brugere uden denne rejsehjemmel betaler 25 kroner, børn betaler halv pris.

Betalingen for **Telerute** er indeholdt i prisen for pendlerkort, ungdomskort og togbillet til bus- eller togdelen af den samlede rejse.

Andre brugere betaler et beløb der, alt efter rute, enten er et fast gebyr, eller afhængigt af den ønskede strækning.

Har brugeren et gyldigt pendlerkort (rejsekort eller RejseBillet samt kort udstedt af DSB og GoCollective), Ungdomskort eller togbillet (udstedt af DSB eller GoCollective), kan vedkommende køre gratis med **teletaxi**. Voksne brugere uden denne rejsehjemmel betaler 25 kroner, børn betaler halv pris.

Ekspertråd vedrørende kollektiv trafik Sammenfatning af anbefalinger

24. juni 2024





Forord

I oktober 2023 nedsatte Odense Kommune ekspertrådet vedrørende kollektiv trafik.

I dette notat sammenfatter vi ekspertrådets anbefalinger.

Medlemmer

Ekspertådets medlemmer er:

Otto Anker Nielsen | *til højre*

Professor og divisionsleder ved DTU Management, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi (formand).

Aud Tennøy | *i midten*

Forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut (TØI) i Norge.

Anders Wretstrand | *til venstre*

Strategiker ved Skånetrafiken/associate professor ved Lunds Universitet.

Andre bidragsydere

Ud over ekspertrådets medlemmer har repræsentanter fra Odense Kommune, FynBus og Odense Letbane bidraget med input til arbejdet. Derudover har EY, Rambøll, Urban Creators og COWI bidraget med input, beregninger og baggrundsnotater. En særlig tak rettes til Carsten Henriksen og Steen Kærn Christiansen fra Odense Kommune for løbende stor assistance til udvalget, samt til Thomas Odgaard fra EY for hjælp til bl.a. økonomiske analyser.

Det er dog alene ekspertrådet, der kan tages til indtægt for anbefalingerne.

Otto Anker Nielsen | formand

24. juni 2024

Introduktion

I Bystrategi 2023 fremlagde Odense sin vision for en bedre by:
Odense – en storby med omtanke.

Den grønne mobilitetsplan fra 2023 definerede mål om at skabe en sammenhængende og levende by med en attraktiv bymidte og at reducere CO₂-udledningen fra transporten med 46%.

Et vigtigt element for at nå målene er at udvikle et mere attraktivt kollektivt transporttilbud, så flere vil rejse kollektivt i stedet for med bil, og så selvfinansieringsgraden forbedres.

Det er baggrunden for ekspertrådets opdrag.

Ekspertrådets formål er at give anbefalinger, med henblik på at:

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

Derudover er ekspertrådet blevet bedt om at:

- + Vurdere det historiske prognosegrundlag for letbanen.
- + Belyse, hvordan der opnås flere passagerer med letbanens sydlige strækning.



Ekspertrådets budskaber

Vend negativ udvikling
til vækst

Brug hele paletten af
anbefalinger

Langt, strategisk træk

Beslutninger

- Bystrategi 2023
- Grøn Mobilitetsplan

Situation

- Lav og faldende markedsandel
- Meget stort nettobidrag
- Meget lav selvfinansierungsgrad

Odense Kommunes målsætninger

- En sammenhængende og levende by
- Flere bruger tog, letbane og bus
- Konkurrencedygtig kollektiv mobilitet

Anbefalinger

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

Understøttet af

- Evidens – fra andre byer i ind- og udland
- Forskning
- Trafikmodelberegninger – med en række begrænsninger

Transportforskning, der har undersøgt udviklingen i andre byer og effekterne af en lang række tiltag for at styrke den kollektive trafik, finder følgende centrale resultater:

- + Man bør prioritere driftsressourcerne i de korridorer, hvor der er et stort passagerpotentiale. Man bør etablere hovedlinjer med direkte linjeføring, høj frekvens og relativt få stop for at sikre høj rejsehastighed, der gør bussen konkurrencedygtig og sikrer en bedre driftsøkonomi.
- + Rejsehastigheden for busserne bør forbedres yderligere gennem tiltag, der styrker deres fremkommelighed.
- + Hvis man prioriterer fladedækning frem for stamnet, bliver den kollektive trafik ikke konkurrencedygtig, da ressourcerne så kun rækker til få afgange, rejsetiden forlænges, og driftsomkostningerne øges.
- + I områder med et lavt passagergrundlag kan man med fordel erstatte traditionelle buslinjer med fleksible mobilitetsløsninger som plustur, samkørsel, flextrafik m.m.
- + Man bør arbejde aktivt på at forbedre skiftemulighederne i den kollektive trafik, så gangafstande og skiftetider reduceres. Dertil kommer, at faciliteterne skal være af en kvalitet, der sikrer, at kunderne oplever skiftet uden gener.
- + Forholdene for gående og cyklister til og fra stationer, letbanestationer og andre knudepunkter bør være attraktive.
- + Markedsføring og god formidling af det samlede kollektive trafiktilbud kan få flere til at rejse kollektivt. Her er det centralt, at der findes et samlet informativt linjekort, som inkluderer alle driftsarter, dvs. bybusser, regionalbusser, letbane, tog m.m.
- + Takstsystemet skal være enkelt og forståeligt. Sættes priserne for lavt, bliver indtægterne så lave, at man må reducere det samlede kollektive trafiktilbud, hvilket kan sætte en negativ spiral i gang, som ender med et dårligt tilbud, som få bruger.
- + Byplanlægning spiller en stor rolle for passagergrundlaget i den kollektive trafik. Hvis man vil styrke den kollektive trafik, skal byudviklingen koncentreres i de områder, hvor der er god kollektiv trafikbetjening. Men hvis det er ved stationer uden for den centrale og tætte by, vil det også bidrage til vækst i biltrafikken på bekostning af gang og cykel.
- + Parkeringspolitikken spiller ligeledes en stor rolle. Den kollektive trafik kan understøttes af reduktioner i antallet af parkeringspladser, højere priser for parkering, tidsbegrænsninger for parkering m.m. Skal fodgængere og cyklister passere store øde parkeringsarealer for at nå frem til den kollektive trafik, er det også hæmmende for både kollektiv trafik, gang og cykling.



Viden fra forskningen og erfaringer fra andre byer



Status på den kollektive trafik i Odense

Passagertal

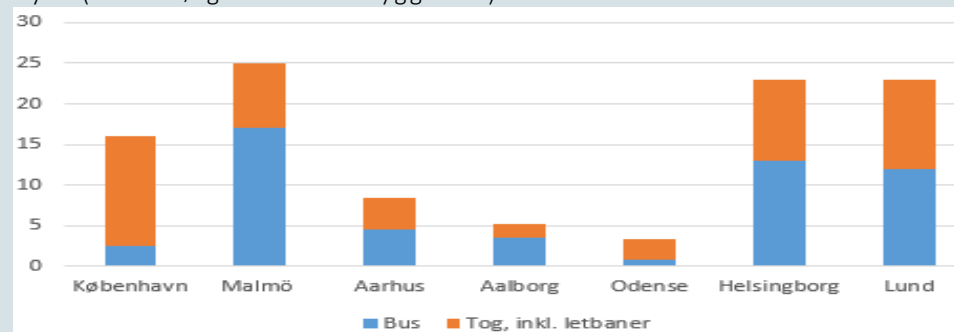
Eksportrådets anbefalinger skal ses i lyset af, at det samlede passagertal i den kommunale kollektive trafik steg væsentligt, da letbanen åbnede i 2022, og at stigningen er fortsat i 2023, jf. figur 1. På letbanestrækningen er antallet af passagerer femdoblet i forhold til tidligere, da bybusserne betjente samme strækning. I 2024 er passagervæksten på letbanen fortsat. I årets første fire måneder er passagertallet med letbanen 19% højere end i de samme måneder i 2023. Det tilsvarende tal for busserne er 6%.

Samtidig er passagertallet i busserne dog faldet væsentligt over en længere årrække. Fra 2015 til 2019 faldt antallet af buspassagerer gradvist, inden det faldt markant i 2020 og 2021 på grund af coronakrisen. Siden coronakrisen er passagertallet i busnettet steget, men det er langt fra tidligere tiders niveau – også når man indregner effekten af, at letbanen har erstattet nogle af de mest benyttede busruter.

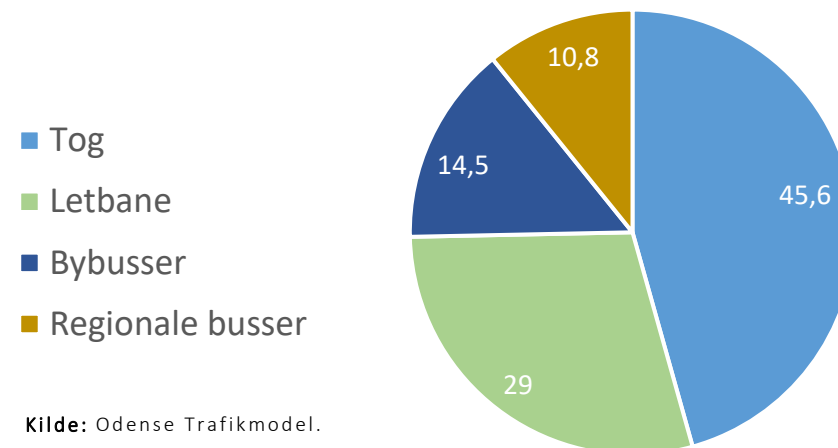
Mere end halvdelen af påstigerne i den kollektive trafik i Odense er med tog og regionale busser, som planlægges af hhv. staten og Region Syddanmark. Påstigerne i bybusserne udgør blot 14,5% af påstigerne i den kollektive trafik i Odense, jf. figur 2.

Den kollektive trafiks markedsandel i Odense meget lavere end sammenlignelige byer, jf. figur 3. Aarhus og Lund har også letbaner. Både Aalborg og Aarhus har markant større markedsandel for kollektiv trafik, herunder også med busnettet. Skånetrafikens høje markedsandele skyldes også takstreform der, mere effektive udbud og andre forhold svarende til anbefalingerne i ekspertrådets rapport. Dertil har Odense en høj andel af cykeltrafik, der relativt konkurrerer med den kollektive trafik.

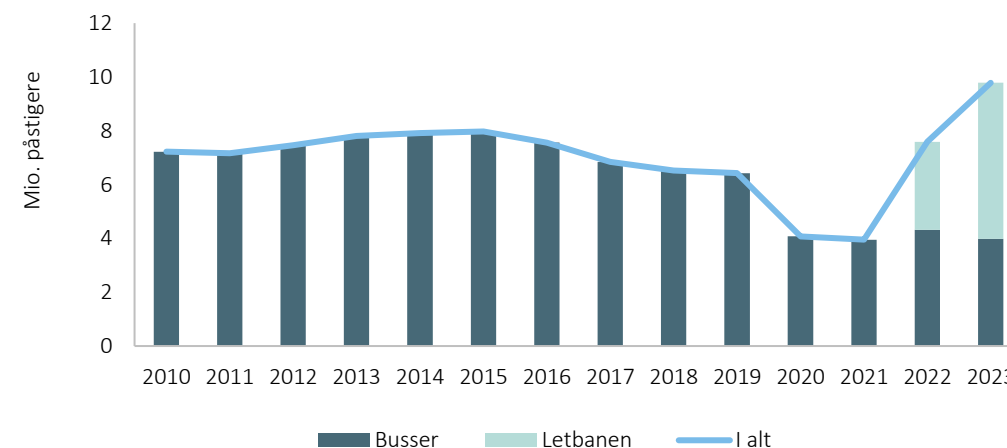
Figur 3. Den kollektive trafiks markedsandel i forskellige større byer (rækkefølge efter indbyggertal)



Figur 2. Fordeling af påstigerne, 2024



Figur 1. Påstigerne i bybusser og letbane i Odense Kommune 2010-2023



Status på den kollektive trafik i Odense

Økonomi

Odense Kommunes tilskud til den kollektive trafik er steget markant efter åbningen af letbanen.

I 2023 ydede Odense Kommune 349 mio. kr. (2024-priser) i tilskud til den kollektive trafik i Odense. Heraf gik 166 mio. kr. til busdrift og 172 mio. kr. til letbanen. Tilskuddet er samlet set steget med 83% siden 2012.

Tilskuddet pr. påstiger er steget fra ca. 25 kr. i 2012 til 35 kr. i 2023, jf. figur 1

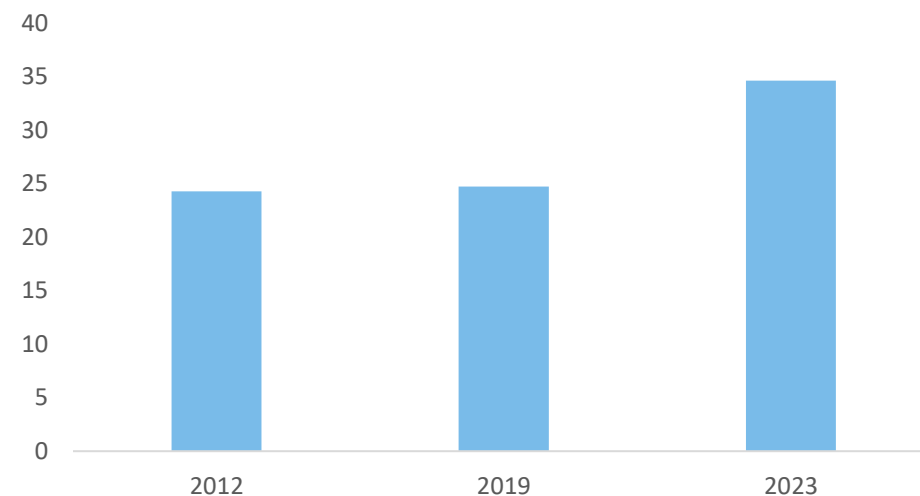
Bussernes selvfinansierungsgrad, der udtrykker, i hvor høj grad billetindtægterne dækker udgifterne til operatørerne, er faldet markant over de seneste år, jf. figur 2, og ligger væsentligt under niveauet i andre større byer og regioner, jf. tabel 1.

Den lave selvfinansierungsgrad i bybusserne skyldes, at omkostningerne pr. køreplantage er højere i Odense end i de andre byer, at fællesomkostningerne pr. køreplantage er højere end for andre danske trafikselskaber, at passagertallet i busserne har været faldende, og at indtægten pr. passager er faldet markant grundet forskellige billigere former for billetter.

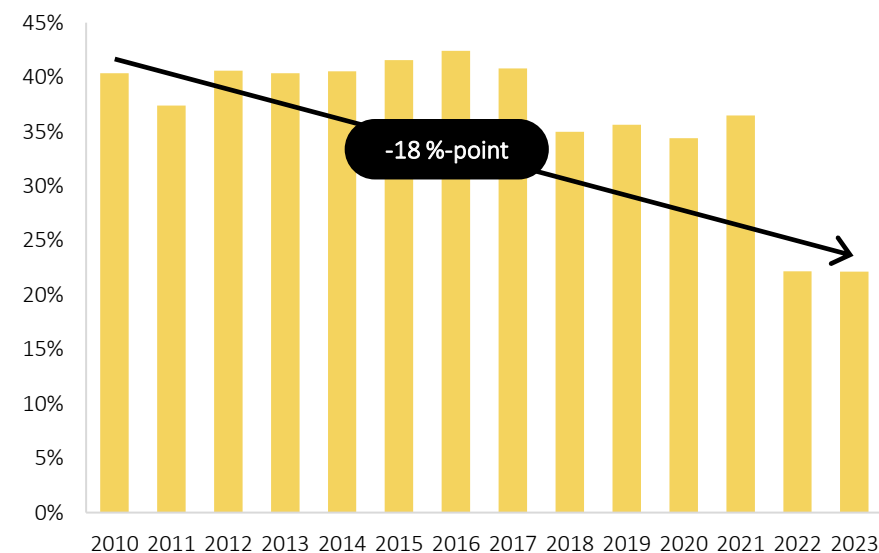
Tabel 1. Gennemsnitlig selvfinansierungsgrad (%)

	2023
Bybusser, Odense	22%
Gennemsnit, andre større danske byer	48%
Regionale busser, Fyn	41%
Gennemsnit, andre regionale busser	47%

Figur 1. Tilskud pr. påstiger, udvalgte år (2024-priser)



Figur 2. Udvikling i bybussernes selvfinansierungsgrad 2010-2023



Note: Grafen omfatter coronakompensation i årene 2020-2022.

Anbefalinger – fem tematikker

Den relative kvalitet af de forskellige transportmidler påvirker konkurrencesituationen mellem transportmidlerne. Hvis det bliver relativt bedre (hurtigere, lettere, mere behageligt) at rejse med ét transportmiddel end andre, vil flere vælge dette transportmiddel.

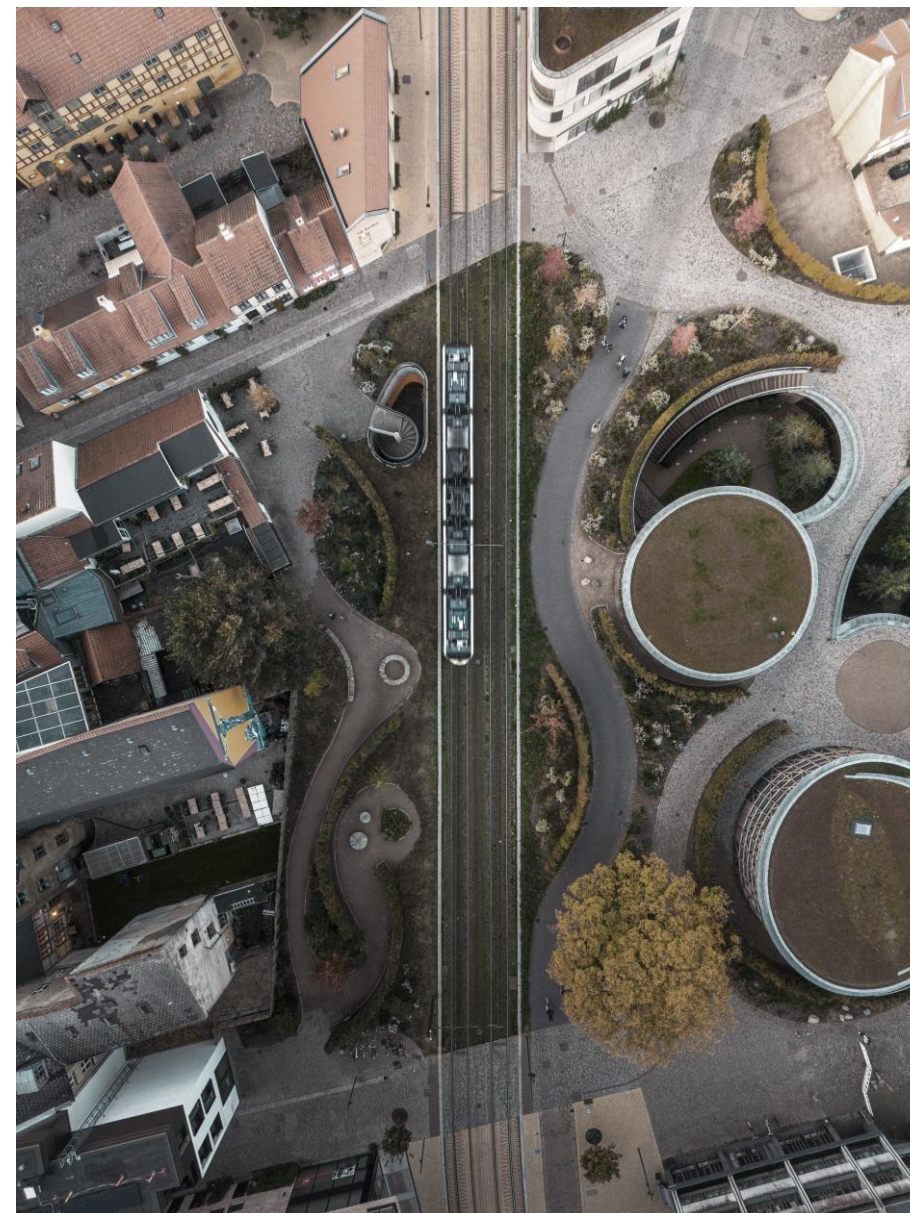
Kvaliteten af det kollektive tilbud - og hvor kundevenligt tilbuddet er - spiller en stor rolle for kollektivtrafikkens konkurrenceevne. Byplanlægningen og parkeringspolitikken påvirker også konkurrencesituationen mellem transportmidlerne væsentligt.

Ekspertrådets anbefalinger for at styrke den kollektive trafik i Odense centrerer sig om følgende tematikker:

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

På de efterfølgende sider gennemgår vi de fem tematikker enkeltvist.

Det skal understreges, at anbefalingerne skal ses som en samlet pakke, hvilket også er illustreret ved trafikmodelberegninger, hvor en række anbefalinger er samlet i pakker af stigende ambitionsniveau. Det er svært at vende udviklingen, og det er derfor nødvendigt at gennemføre en helhedsorienteret transformation af den kollektive trafik i Odense frem for blot enkeltforslag.



Konkurrencedygtigt trafiknet 1/7

Situation: Det kollektive trafiknet i dag

Busserne i Odense kører langsomt sammenlignet med i andre danske byer og fx Skåne. Det skyldes primært følgende forhold:

- + Busdriften er planlagt for at opnå stor fladedækning, dvs. at busserne kører omveje ad snørklede ruter med hyppige stop på steder, hvor der er få passagerer.
- + For at opnå fladedækning består nettet af et ret stort antal ruter, der har lav frekvens, ofte kun en afgang i timen i myldretiden.
- + Busserne forsinkes ved passage af korridoren langs Odense Banegård Center (OBC), hvor der ofte er kø pga. biltrafik og komplicerede kryds med lange omløbstider.
- + Odense har ikke arbejdet målrettet med at styrke fremkommeligheden for busserne.

Resultatet er, at få passagerer bruger busserne, og at driftsøkonomien i busserne er dårlig. Det er illustreret i figur 1 på næste side, der viser, at fladedækning i stedet for et stambusnet medfører en lav selvfinansierungsgrad, og at selvfinansierungsgraden er lav i Odense. Odense Kommune har i januar 2024 nedlagt tre bybusruter med lav selvfinansiering, hvilket er i tråd med anbefalingen for et stambusnet.

Grøn Mobilitetsplan fastslår, at kollektiv trafik skal være et reelt alternativ til bilen, og at der skal investeres i højklasset kollektiv transport i de områder, hvor der er størst passagergrundlag.

Anbefaling: Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed

På den baggrund anbefaler ekspertrådet, at man etablerer et stambusnet i Odense med hurtigere, mere direkte og gennemkørende ruter i de korridorer, hvor der er det største passagergrundlag. Konturerne af et muligt lokalt stambusnet fremgår af figur 1 på s. 11. Dette net er alene omlægning af de kommunale busruter og dermed ikke optimalt, men Odense Kommune har selv beslutningskompetencen. Nettet vil skulle detailplanlægges nærmere før en endelig beslutning.

Ekspertrådet vurderer, at man for samme tilskudsniveau vil kunne finansiere flere afgang, da omløbstiden reduceres, og indtægterne øges, når passagertallet stiger. Afhængigt af ambitionsniveau og udformning for ombygning af OBC og busfremkommelighed kan der opnås 3 eller 4 afgang pr. time med dette forslag. Til sammenligning er der i dag typisk 1-2 afgang i timen, hvor der kan være flere busser på samme strækning i de centrale dele af byen.



Konkurrencedygtigt trafiknet 2/7

Anbefaling: Samordn bybusser og regionale busser

Det samlede kollektive tilbud bør optimeres. Erfaringerne fra ind- og udland er, at det er en forudsætning for succes, at planlægningen mellem de forskellige aktører koordineres tæt. Figur 2 på side 11 illustrerer konturerne af en sådan helhedsplan med færre men mere direkte og gennemkørende linjer. En særlig fordel er, at alle ruter ved OBC er gennemkørende, og man sparer skift for passagerer og opholds-/vendetider i busdriften. Vi vurderer, at der derved inden for den samlede offentlige økonomi (Odense Kommune og Region Syddanmark) kan opnås op til 6 afgang pr. time pr. linje, hvis økonomien også helhedstænkes, og busfremkommeligheden forbedres signifikant. Til sammenligning er der i dag typisk 1-2 afgang i timen. Alternativt bør man ændre det organisatoriske setup, hvis det ikke lykkes at sikre den tilstrækkelige koordinering.

Forskellen på det lokale og helhedsorienterede net er, at man får flere direkte gennemkørende busser, hvor passagerer undgår skift, og der spares operatøromkostninger til opholdstider, der kan veksles til højere busfrekvens. Det giver flere passagerer og højere selvfinansierungsgrad som illustreret på figur 1 og 2, der sammenligner en række byer i Danmark og Skåne.

Anbefaling: Styrket fremkommelighed

Stambusnettet bør understøttes af en række tiltag, der styrker fremkommeligheden for busserne – særligt i de store buskorridorer.

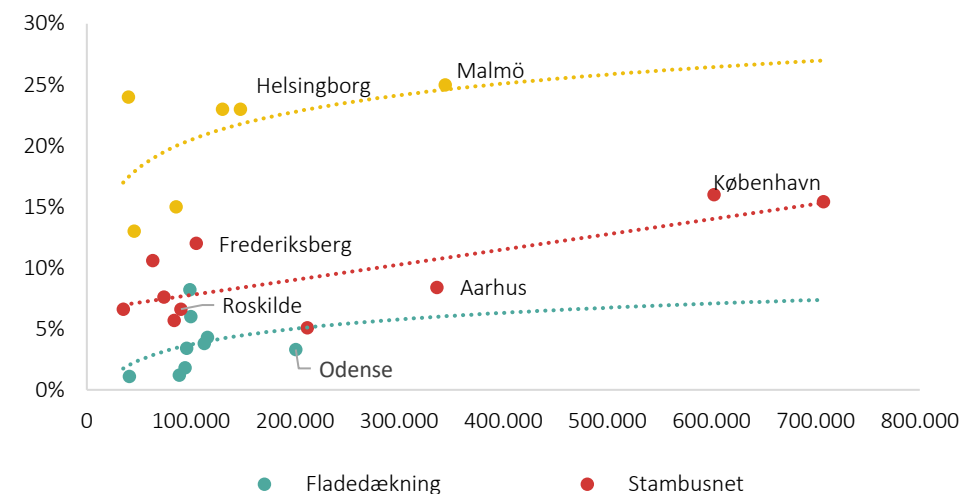
Anbefaling: Flere attraktive skiftsteder

Et yderligere element i et konkurrencedygtigt trafiknet er, at der er flere attraktive skiftsteder. Det drejer sig om OBC og i fremtiden andre store skifteknoter med bydelscentre (se også tema 5), men også mellemstore skifteknoter og mikroknoter, hvor der mere er tale om korte, behagelige og trygge adgangsveje for gang og cykel. Endvidere er det relevant at optimere eksisterende skiftsteder.

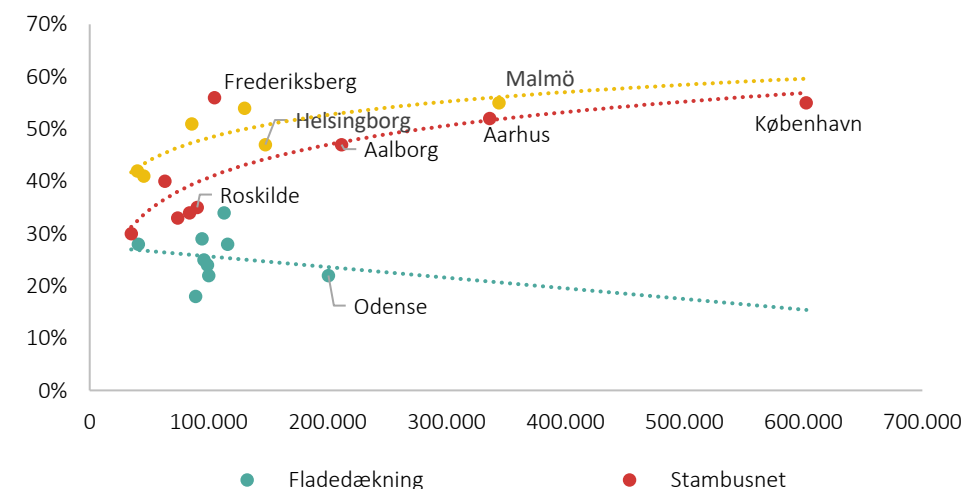
Anbefaling: Supplér med fleksible mobilitetsløsninger

Etableringen af et stambusnet vil medføre, at nogle områder fremover ikke bliver servicert af busser. Her kan man med fordel supplere med fleksible mobilitetsløsninger, som man kender det fra en lang række andre danske byer, fx samkørsel, plustur og flexture.

Figur 1. Kollektiv trafiks markedsandel som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet



Figur 2. Selvfinansierungsgrad som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet



Kilde: Otto Anker Nielsen fra projekt for Danske Regioner og data fra trafikselskaberne.

Konkurrencedygtigt trafiknet 3/7

Anbefaling: Styrket fremkommelighed

Stambusnettet bør understøttes af en række tiltag, der styrker fremkommeligheden for busserne – særligt i de store buskorridorer.

Anbefaling: Flere attraktive skiftsteder

Et yderligere element i et konkurrencedygtigt trafiknet er, at der er flere attraktive skiftsteder. Det drejer sig om OBC og i fremtiden andre store skifteknuder med bydelscentre (se også tema 5), men også mellemstore skifteknuder og mikroknoter, hvor der mere er tale om korte, behagelige og trygge adgangsveje for gang og cykel. Endvidere er det relevant at optimere eksisterende skiftsteder.

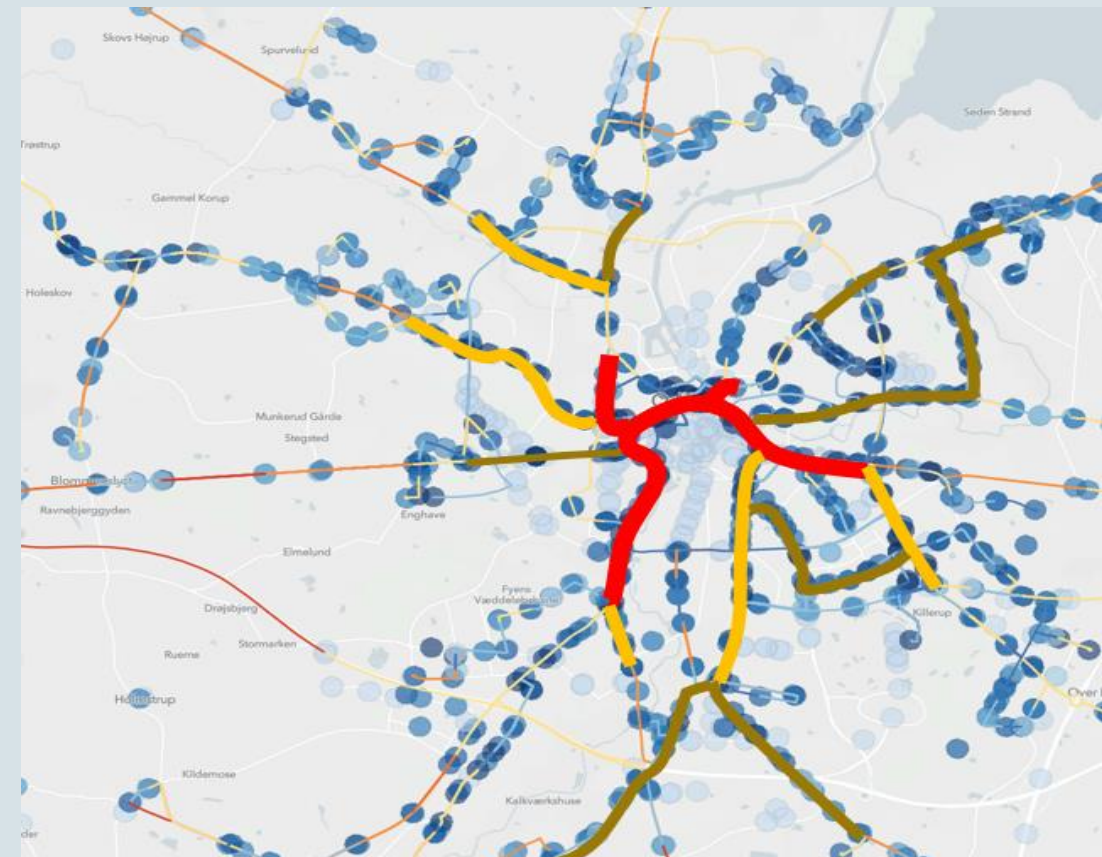
Anbefaling: Supplér med fleksible mobilitetsløsninger

Etableringen af et stambusnet vil medføre, at nogle områder fremover ikke bliver servicert af busser. Her kan man med fordel supplere med fleksible mobilitetsløsninger, som man kender det fra en lang række andre danske byer, fx samkørsel, plustur og flexture.

Figur 2. Elementer i beregning af selvfinansieringsgrad

$$\text{Selvfinansieringsgrad} = \frac{\text{Indtægt}}{\text{Udgift}} = \frac{\text{Passagerer} \times \text{betaling}}{\text{System} + \text{opholdstid} + \text{kørsel}}$$

Figur 1. Fremkommelighed for busser



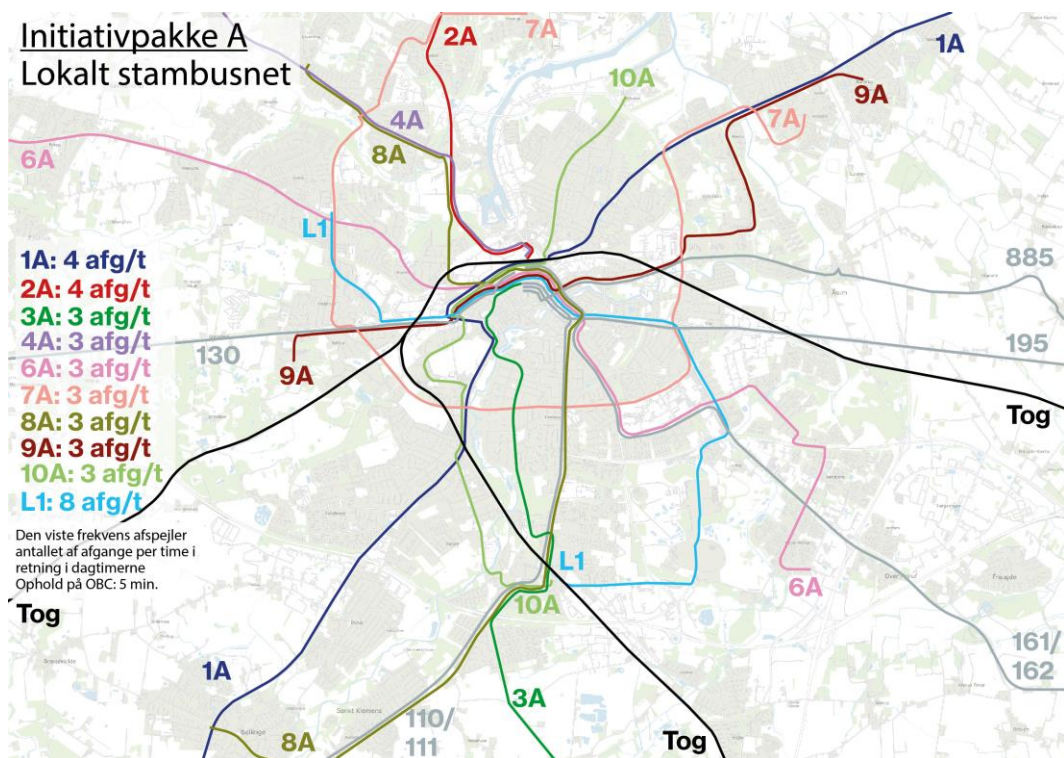
- Korridor med meget stor bustrafik og meget dårlig fremkommelighed
- Korridor med stor bustrafik og dårlig fremkommelighed
- Korridor med en vis bustrafik og dårlig fremkommelighed

Konkurrencedygtigt trafiknet 4/7

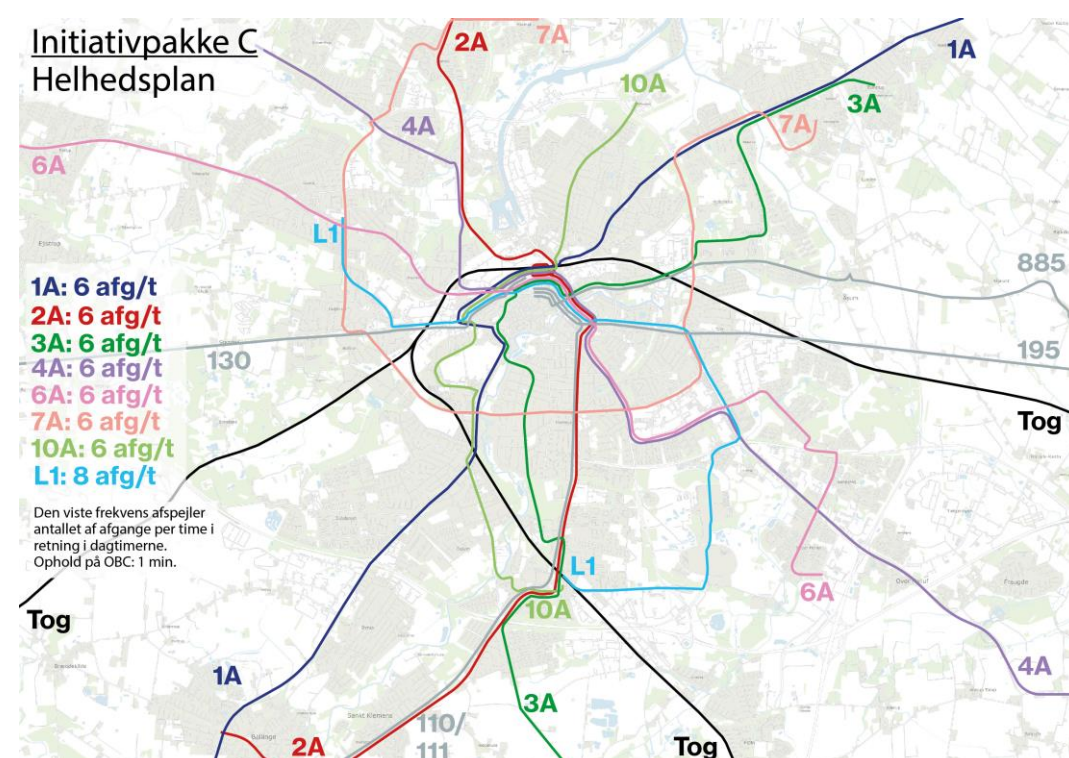
Ekspertrådet har udarbejdet forskellige idéskitser for at illustrere forslag om forandring af det kollektive trafiknet. Ekspertrådet anbefaler, at man etablerer et stambusnet i Odense med hurtigere, mere direkte og gennemkørende ruter i de korridorer, hvor der er det største passagergrundlag. I figur 1 er denne anbefaling

vist med et lokalt stambusnet, hvor man udelukkende ændrer bybusnettet til stambusnet. I figur 2 er ekspertrådets anbefaling vist med en helhedsplan, hvor man ændrer bybusnettet til stambusnet og kobler bybusnettet tæt sammen med de regionale ruter.

Figur 1. Illustration af tilbuddet ved udvikling af et lokalt stambusnet. Idéskitse



Figur 2. Illustration af tilbuddet ved helhedsplan. Idéskitse



Konkurrencedygtigt trafiknet 5/7

Odense Banegård Center i dag

Området ved OBC er Odenses vigtigste knudepunkt for kollektiv transport. Togstationen og letbanestationen fungerer intuitivt, og terminaldelen af OBC har en høj standard sammenlignet med de fleste andre danske stationer. Busholdepladserne er derimod fordelt på flere forskellige steder og har lange gangafstande. Det gør det vanskeligt for de rejsende at orientere sig, og det giver alt for lange gangafstande.

En lang række busser terminerer i OBC, herunder hovedparten af de regionale og fælleskommunale busser. Det giver unødigt mange skift for passagererne, ligesom de mange og lange opholds- og vendetider giver stor spildtid og dermed højere operatøromkostninger.

Lave frekvenser for busserne giver lange ventetider, og dårlig fremkommelighed i myldretiden giver uregelmæssig drift og lange rejsetider samt større driftsudgifter grundet lave rejsetider og høje opholdstider for at kunne akkumulere forsinkelser i køreplanen.

Anbefaling: Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt

Et stærkt stambusnet forudsætter, at busserne er gennemkørende med minimal opholdstid, og at forholdene for busdriften ved OBC forbedres. Det har til formål at samle busholdepladserne mere intuitivt og med kortere gangafstande, at fremme busfremkommeligheden, samt at løfte kvaliteten i busproduktet og den samlede kollektive trafik.

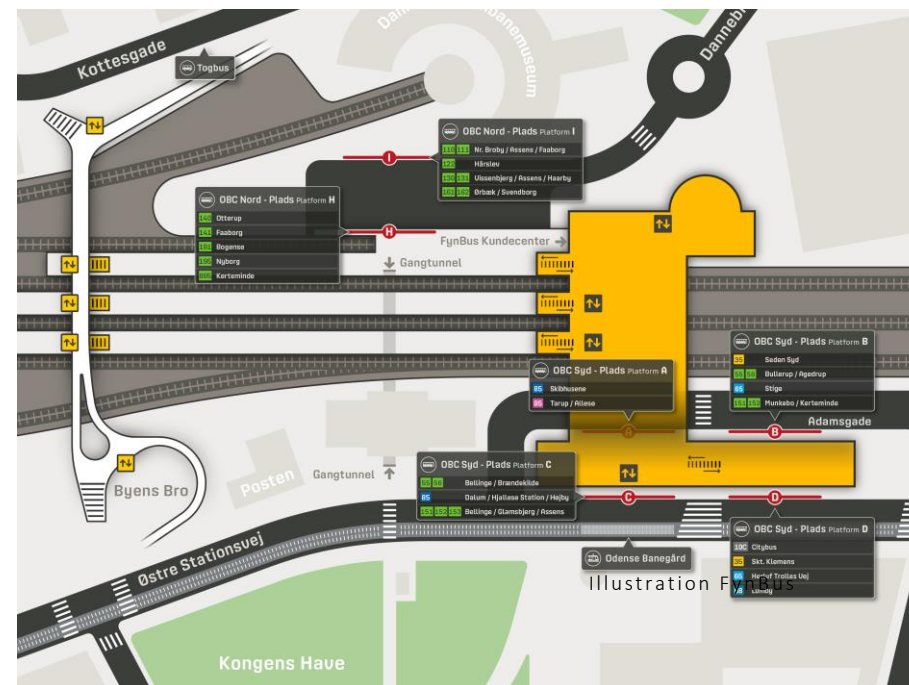
For at forbedre forholdene omkring OBC har ekspertrådet derfor udarbejdet tre skitse-mæssige løsningsforslag for OBC som effektivt knudepunkt, der skal løse de udfordringer, der er med OBC i dag. I alle forslag samles bustrafikken omkring OBC for intuitive og effektive skift. Disse forslag er centrale for den samlede strategi for forbedret markedsandel og økonomi for bustrafikken i Odense.

Forslagene varierer i ambitionsniveau. Effekten på den kollektive trafik vil selvsagt være størst for det mest ambitiøse forslag. Forslagene er samtidig overordnet belyst i forhold til afvikling af biltrafikken og effekterne på den.

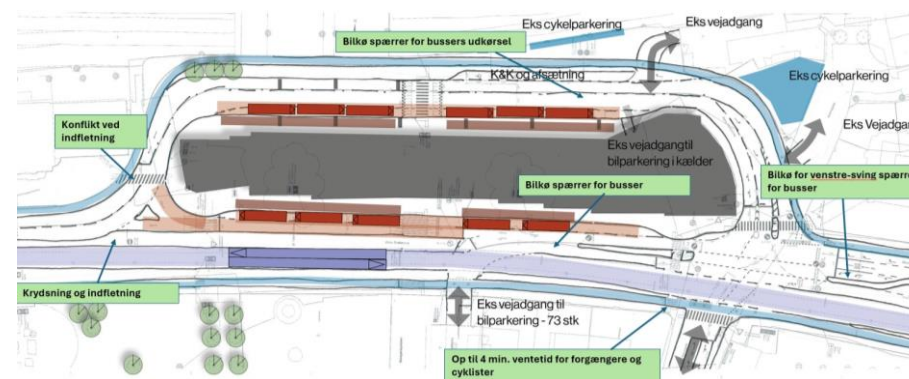
Forslagene er i overensstemmelse med Odense Kommunes nye mobilitetshierarki, og de sikrer alle fortsat vejadgang til de tilstødende ejendomme og servicetrafik til funktionerne i knudepunktet.

For at forenkle og reducere omløbstider i det meget komplicerede kryds ved Nørregade er der i alle tre forslag indkørsel forbudt for biler fra Østre Stationsvej til Nørregade, dvs. der er kun udkørsel til Østre Stationsvej for biler fra Nørregade i nordgående retning. Det tager højde for, at det er besluttet at ensrette Jernbanegade imod syd.

Figur 1. Den kollektive trafik er i dag spredt flere steder



Figur 2. Udfordringer med trafikløsningen ved OBC i dag



Konkurrencedygtigt trafiknet 6/7

På strækningen fra Hans Mules Gade i øst til Jernbanegade i vest foreslår ekspertrådet, at man undersøger signalprioritering for busser og etablering af busbaner, hvor det er muligt. Parkeringskældereren Q-Park Odense City har fortsat adgang fra fire retninger med mulighed for sivetrafik. De tre forslag – med stigende ambitionsniveau – er:

Løsning 1. Signalregulering med busprioritering:

Der etableres to ekstra trafiksignaler med busprioritering henholdsvis ved indkørsel til terminalen i Adamsgade fra øst og midt på Adamsgades strækning imod vest. For at få mere plads til afvikling af bustrafikken flyttes kiss & ride fra Adamsgade til Dannebrogsgade. Ekspertrådet vurderer, at busserne for hver stambuslinje kan afvikles med 3 afgang pr. time med denne løsning. Terminerende regionale busruter ender fortsat nordvest for stationen. Det skyldes, at der ikke er standpladskapacitet til ruter med lang opholdstid syd for OBC.

Løsning 2. Ensretning af biltrafik på Adamsgade:

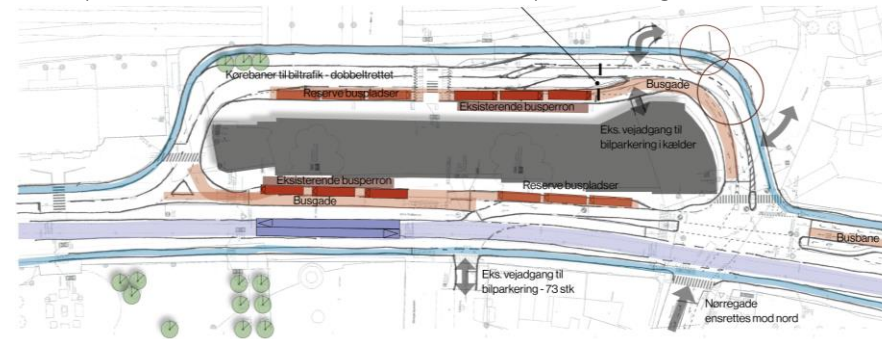
Adamsgade ensrettes imod vest for almindelig biltrafik, hvorved der sikres en bedre fremkommelighed for busserne end løsning 1. Løsningen åbner for en mere konfliktfri afvikling og for en ambitiøs forbedring med overdækket cykelparkering. Det vurderes, at busserne for hver stambuslinje kan afvikles 4 afgang pr. time med denne løsning. Terminerende regionale busruter ender fortsat nordvest for stationen. Det skyldes, at der ikke er standpladskapacitet til ruter med lang opholdstid syd for OBC.

Løsning 3. Adamsgade bruges primært til bustrafik:

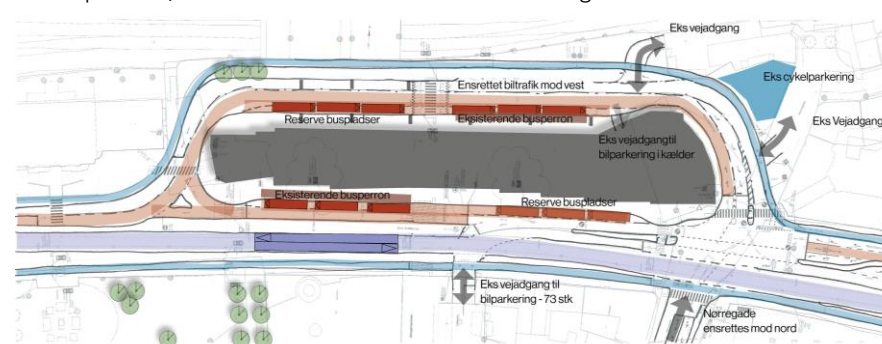
Alle kørearealer i Adamsgade er altovervejende til rådighed for afvikling af bustrafikken, hvorved der sikres en endnu bedre fremkommelighed for busserne end løsning 2. Adamsgade er alene åben for lokal ærindetrafik. Løsningen giver mulighed for at etablere overdækket cykelparkering. Det vurderes, at busserne for hver stambuslinje kan afvikles med 6 afgang pr. time. Alle busruter kan samles syd for stationen, og alle stambusruter er gennemkørende. Forslaget forudsætter en helhedsplan, hvor bybusser og regionale stambusruter er samtænkt, så alle ruter er gennemkørende uden lang opholdstid, og den høje frekvens kan opnås med en rimelig driftsøkonomi. Forslaget åbner potentielt også op for byudvikling på den nuværende holdeplads for regionale busser nord for stationen ved Danmarks Jernbanemuseum.

En del af biltrafikken overføres til Ring 1 i løsning 2 og 3, hvilket umiddelbart skønnes håndterbart. I centrum fordeler biltrafikken sig på en ny måde som resultat af ensretning af Jernbanegade og forslagene omkring OBC. Dette bør vurderes yderligere som en helhedsvurdering af det samlede trafikflow i centrum i forbindelse med implementering af Grøn Mobilitetsplan.

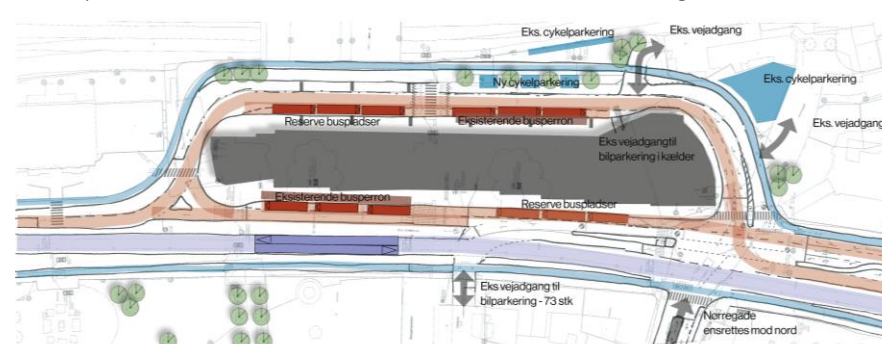
Figur 1. Illustration af løsning 1
"Kompakte Ø" - dobbeltrettet biltrafik på Adamsgade



Figur 2. Illustration af løsning 2
"Kompakte Ø" - ensrettet biltrafik i Adamsgade mod vest



Figur 3. Illustration af løsning 3
"Kompakte Ø" - med uret alene sivetrafik i Adamsgade



Konkurrencedygtigt trafiknet 7/7

Situationen

Busruterne i Odense giver en stor fladedækning, hvilket er en af forklaringerne på den lave selvfinansierungsgrad. I nogle landsbyer, hvor busruter er nedlagt, tilbydes teletaxi fra gadedøren til et forud bestemt mål med skiftemulighed, for eksempel Tarup Center. Turen skal bestilles mindst en time før.

Udfordringen

Med et fremtidigt stambusnet, som kører fra et sted, hvor mange er, til et sted, hvor mange skal hen, stiger behovet for at dække områder, som ikke længere er omfattet af en hidtidig busrute.

I forbindelse med Grøn Mobilitetsplan har rådgivere stillet forslag om etablering af hubs eller knudepunkter, hvor forskellige trafikarter møder hinanden, og hvor disse hubs samtidig rummer en eller anden grad af hverdagsservice. Dette kan indgå i en del af løsningen.

Anbefaling

Ekspertrådet har ikke foretaget nogen dybtgående afdækning af behov og muligheder. Det anbefales derfor, at Fynbus og Odense Kommune analyserer og arbejder videre med mulighederne set som supplement til det foreslåede stambusnet.

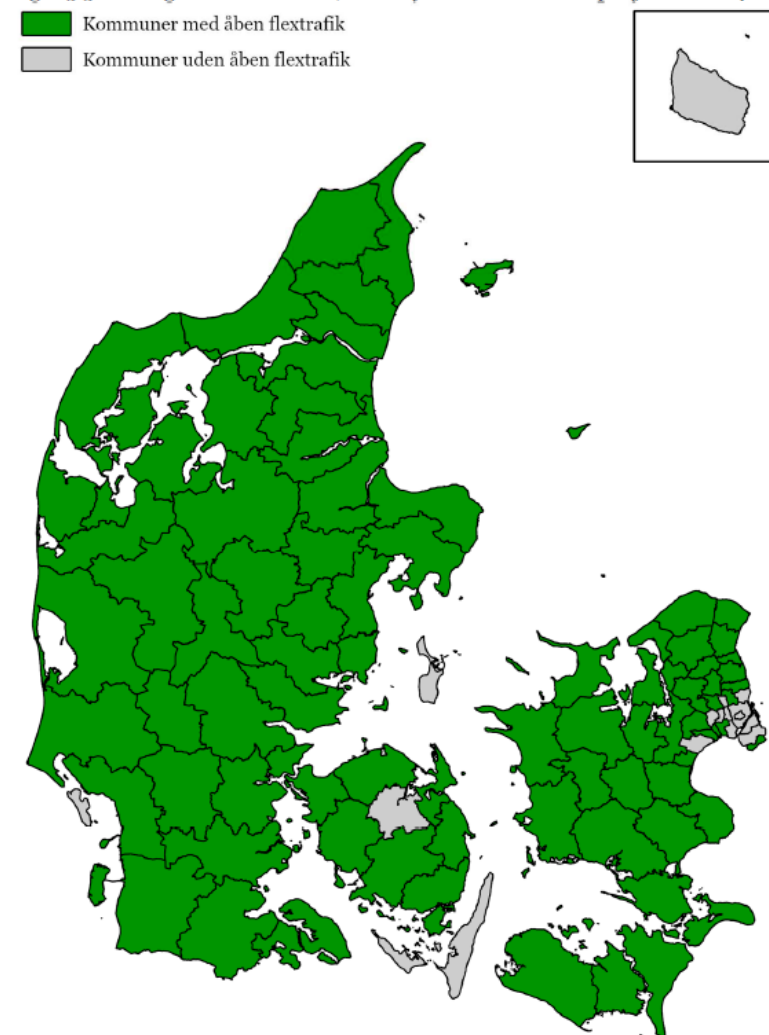
De forskellige trafikselskaber og de enkelte kommuner, som er medejere, har forskelligartede tilbud. En model er Plustur, hvor kunden kan køre fra gadedøren til et knudepunkt og herfra tage videre med bus eller med tog. Et andet produkt er flextur, hvor man kan køre fra dør til dør, også til og fra en nabokommune. mod en egenbetaling, som er højere end den almindelige takst for rejser med kollektiv transport. Med flexrute bestilles en rejse fra et stoppested til et stoppested. jf. figur 1 er der bred dansk erfaring med tilbud af åben flextrafik.

Herudover kan der arbejdes med partnerskaber, hvor elementer som samkørsel og Frivilligbus mv. kan komme i spil. Bl.a. Nordjyllands Trafikselskab har afprøvet konceptet NaboGo, hvor kunden har betalt med Rejsekortet for at køre med i naboens bil og evt. er rejst videre med bus.

For både flextur, plustur og flexrute gælder det, at passagererne så vidt muligt samles i én vogn, hvorfor passagererne ofte vil rejse sammen med andre, og ikke nødvendigvis vil blive kørt den direkte rute. Det gælder også, at turen skal bestilles i god tid.

Der henvises derudover til anbefalinger fra Transportministeriet (2024).

Figur 3.3. Oversigt over kommuner, der tilbyder åben flextrafik per januar 2024



Kilde: Optegnet på baggrund af indmeldinger fra Trafikselskaberne i Danmark medio januar 2024.

Enkelhed for kunderne

Situation

Nogle kunder og potentielle kunder oplever, at det er kompliceret at bruge den kollektive trafik, fordi det er svært at overskue transporttilbuddet og finde den rigtige og billigste billet.

Anbefaling: Styrk formidlingen af det samlede kollektive tilbud

I dag findes der ikke en samlet passagervennlig oversigt over det kollektive tilbud i Odense. Der findes kun separate oversigter for henholdsvis letbanen, bybusser, de regionale busser og tog.

Ekspertrådet anbefaler derfor, at selskaberne forbedrer markedsføringen og i højere grad sætter kunden i centrum ved at styrke formidlingen af det samlede kollektive tilbud, og at man arbejder for at få et bedre og mere enkelt takstsystem.

I andre byer har man arbejdet målrettet med at formidle det samlede kollektive tilbud for at skabe klarhed og reducere barriererne for at rejse kollektivt. I figur 1 ses et eksempel fra Aalborg.

Det anbefales også at give stambusnettet en klar, forståelig identitet med simpel nummerering 1A, 2A osv. på samme måde som i København, frem for den unødigt komplicerede trecifrede nummerering af busnettet.

Anbefaling: Lav et bedre og mere enkelt takstsystem

Ekspertrådet anbefaler også, at Odense Kommune, FynBus og Odense Letbane arbejder for at forenkle takstsystemet, så kunderne får nemmere ved at finde frem til den rigtige og billigste billet. Det kan ske ved at reducere antallet af billettyper, forenkle rabatstrukturen, reducere antallet af zoner på Fyn m.m.

Odense Kommune kan ikke på egen hånd beslutte at indføre et nyt takstsystem for Fyn, men kan presse på for, at man på Fyn og i hele Danmark får forsimplet takstsystemet.

Ekspertrådet noterer sig, at mere end halvdelen af passagererne i den kollektive trafik i Odense er kunder, der rejser ind og ud af Odense Kommune. Den kollektive trafik i Odense kan derfor blive styrket af at forbedre og forenkle systemet uden for kommunens grænser. Som knude og center på Fyn er det nødvendigt med et helhedsorienteret fokus.

Anbefaling: Overvej, om midlerne bruges bedst på rabatter eller øget drift

Ekspertrådet noterer sig også, at man inden for de seneste år har lanceret nye billige og enklere billetter i Odense.

QR-billetterne, som FynBus og letbanen har tilbudt i en afgrænset periode, har vist sig at være meget populære både pga. pris og enkelhed ved køb. Derfor vil det formentligt være en god idé at bevare QR-billetterne, men med justeret pris, så de i myldretiden er på niveau med rejsekort.

Man ved fra erfaringer i ind- og udland, at lavere billetpriser giver flere passagerer, men også lavere billetindtægter, da kundefremgangen typisk ikke er nok til at opveje tabet af indtægter fra de eksisterende kunder. Ekspertrådet anbefaler, at man i stedet overvejer bruger de midler, som man i dag bruger på at tilbyde billigere billetter, til at styrke tilbuddet i form af fx flere afgang, men stadig bevarer de billettyper, der er enklere at anvende.

Figur 1. Eksempel på rutekort fra Aalborg



Effektiv planlægning og drift

Situationen

Ekspertrådet har i forbindelse med arbejdet konstateret, at det er vanskeligt at danne sig et overblik over det samlede kollektive trafiktilbud til kunderne, passagertal, rejsestrømme og økonomien i den kollektive trafik. Dermed har det også været vanskeligt at bidrage aktivt og systematisk til kommissoriets opgave med anbefalinger mht. viden, der kan skabe grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem.

FynBus råder over data- og planlægningsværktøjet REMIX, som indeholder mange relevante data og er brugervenligt og intuitivt.

For analyse af alternativer og prognoser for langsigtet udbygning råder Odense Kommune over en trafikmodel, hvor anvendelsen af modellen til mere krævende opgaver forudsætter anvendelse af ekstern rådgiver. Det er meget tids- og ressourcekrævende at få foretaget beregninger med modellen. Der er ikke en direkte kobling mellem systemerne og i forhold til driftsøkonomi. Eksempelvis har det ikke været muligt at analysere konsekvenser af ændrede billetpriser eller af en ændret takststruktur inden for ekspertrådets økonomiske rammer og tidsplan.

Prisen pr. køreplantime for bybusserne ligger højt iht. et simpelt benchmark, selvom den er nedbragt marginalt med de seneste tilpasninger af bybusnettet i Odense i januar 2024 og planlagte ændringer til sommer. En hovedforklaring er formentlig den lave frekvens som følge af fladedækningen i det nuværende kollektive net, samt de store opholdstider ved OBC for terminerende ruter såvel som ruter, der har indeholdt buffer i køreplanen for at kunne akkumulere forsinkelser som følge af ringe busfremkommelighed i Odense bymidte.

Et element i de samlede driftsudgifter er FynBus' fællesudgifter, som et simpelt benchmark viser er relativt høje. En del af dette skyldes formentlig samme årsager som nævnt ovenfor (fladedækning, opholdstider ved OBC og buffer i køreplanen). Ydermere har omlægninger i forbindelse med letbanen krævet mange planlægningsressourcer. Det samme vil være tilfældet, hvis ekspertrådets anbefalinger følges.

Hovedanbefalingen for en effektiv drift er etablering af et stambusnet med høj frekvens, et attraktivt og effektivt knudepunkt ved OBC og forbedret fremkommelighed for busserne. Men også tilrettelæggelsen af udbud og den løbende drift samt beslutningsgrundlaget for både mindre og mere strukturelle forbedringer har betydning.

Anbefaling: Etablér et fælles data- og videnscenter

Ekspertrådet anbefaler, at interessenterne i den kollektive trafik i Odense (FynBus, Odense Letbane, Odense Kommune, GoCollective, som driver Svendborgbanen, gerne i samarbejde med DSB, Trafikstyrelsen og Banedanmark) etablerer et fælles data- og videnscenter for kollektiv trafik, så man får et bedre analyse-, prognose- og beslutningsgrundlag, som man løbende kan bruge til at optimere og videreudvikle den kollektive trafik i Odense.

Anbefaling: Videreudvikl og bring opsamlet viden i spil

I ekspertrådets arbejdsproces er opsamlet viden i samspil med FynBus, Odense Letbane og Odense Kommune. Herudover er der særligt opsamlet viden fra Skånetrafiken. Det anbefales, at parterne videreudvikler og bringer denne viden i spil generelt og i forbindelse med det kommende udbud til operatører med virkning fra 2026/2027. Erfaringerne peger på vigtigheden af tilrettelæggelsen af udbud, så operatøren har incitamenter til at medudvikle med fokus på kunden samt at opnå politiske mål for fx passagervækst. De høje fællesudgifter hos FynBus kan også pege på behov for en nærmere analyse heraf.

Anbefaling: Opdatér Odense Trafikmodel

For at få mere pålidelige langsigtsprognoser og beslutningsstøtte og for at få et mere agilt planlægningsværktøj af driften af den kollektive trafik anbefaler ekspertrådet, at trafikmodellen opdateres og gøres mere brugervenlig. Vi giver en række mere detaljerede anbefalinger hertil i hovedrapporten.

Byudvikling ved fortætning 1/2

Situation, byfortætning og byudvikling

Odenses bystrategi fokuserer på byudvikling indefra og ud ved at fokusere byudviklingen i bymidten og den udvidede bymidte. Sekundært skal det ske i den sammenhængende by og uden for den sammenhængende by i de selvstændige forstæder og på stationer i det fynske S-togsnet. Udviklingskorridorer skal understøtte bæredygtig mobilitet.

Ekspertrådet noterer sig imidlertid, at Odenses nuværende kommuneplan ud over byfortætning også lægger op til en fortsat byspredning med enfamiliehuse og rækkehuse samt nye arbejdspladser i udkanten af og uden for den eksisterende tætte by, jf. figur 1.

Det vil blive meget kostbart – og næppe muligt – at betjene en byudvikling i tråd med Odenses kommuneplan med et konkurrencedygtigt og omkostningseffektivt kollektivt tilbud. Den spredte byudvikling giver også lange afstande, så få vil ønske at gå og cykle. Det vil resultere i en høj grad af bilafhængighed og øget biltrafik.

Basisprognoserne for 2036 bekræfter, at den kollektive trafik og cyklismen vil tabe markedsandele ved den planlagte byudvikling. Selv med den mest ambitiøse version med letbanens fase 2 til Vollsmose, øget frekvens på letbanen og en ambitiøs køreplan med linjer både til OBC og Hjallesø vil man kun lige kunne fastholde den samlede markedsandel med kollektiv trafik, men stadig få reduceret cyklismen.

Anbefaling: Fokusér på byfortætning i centrum og den tætte by

Ekspertrådet anbefaler derfor, at man ændrer planlægningen, så fokus øges på fortætning og byudvikling i centrum og i den allerede tætte by. Særligt kontor- og serviceerhverv bør lokaliseres i bymidten så stationsnært som muligt.

Anbefaling: Andenprioritet er byudvikling i bymæssige korridorer og knudepunkter

Hvis der skal finde byudvikling sted uden for centrum og den tætte by, bør udviklingen alene ske i områder op til 400 meter omkring holdepladser på letbanen, toget og eventuelt stambusnettet, og særligt omkring knudepunkter. Medmindre lokaliteten ligger i bymidten, vil biltrafikken dog stige på bekostning af gang og cykel, jf. tabel 1 og både national og international forskning.

Byrummene omkring letbanestationerne ved de store indkøbscentre er meget lidt attraktive for fodgængere og cyklister og langt fra 'best practice' (Transit Oriented Development). Særligt behovet for at krydse store øde vej- og parkeringsarealer virker dæmpende for adgang til kollektiv trafik (både gang og cyklisme). Vi foreslår derfor, at disse områder bliver gjort mere attraktive i nærområdet til letbanestationer, og i de stier, der fører dertil.

Figur 1. Planlagte boligudviklingsområder

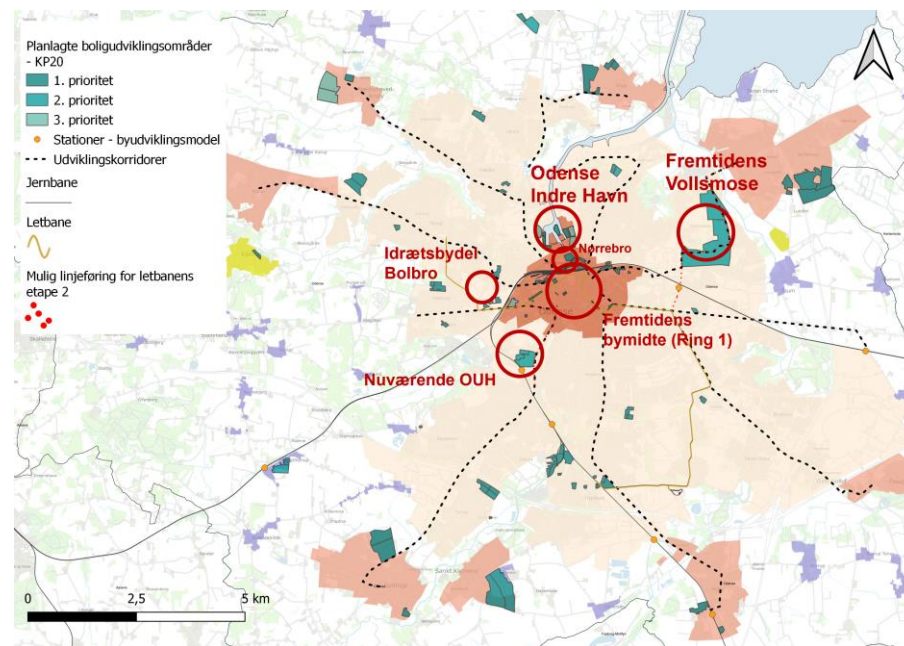


Illustration: Odense Kommune, Bystrategi.

Noter: Grønne felter viser planlagte boligområder i den nuværende kommuneplan. Cirkler angiver de største fortætnings- og omdannelsesområder.

Byudvikling ved fortætning 2/2

Situation, parkeringspolitik

Odense har et stort udbud af parkeringspladser i parkeringshuse og kældre samt i terræn i centrum og bymidten. Beboerlicenser er billige i bymidten sammenlignet med international praksis. Byudviklingen lidt længere fra centrum er tilrettelagt for biltrafik og gratis parkering med rigelig kapacitet, jf. figur 1.

Anbefaling: Mere aktiv parkeringspolitik

Ekspertrådet anbefaler, at man bruger parkeringspolitikken mere aktivt til at understøtte den kollektive trafik. Det kunne være ved at reducere antallet af gadeparkeringspladser i bymidten, at etablere attraktiv cykelparkering ved OBC i overensstemmelse med Grøn Mobilitetsplan, at droppe minimumsnormer og sætte maksimumsnormer for parkering ved bygning af nye boliger, arbejdspladser og butikker, samt mere generelt at skabe attraktive gadearealer/byrum særligt omkring letbanestationerne frem for store øde parkeringsarealer. Dertil anbefales det at reducere parkering mærkbart ved SDU.

Andre byer har via offentligt private partnerskaber (OPP) byudviklet tidligere vej- og parkeringsarealer tæt på den kollektive trafik; eksempler er Høje Taastrup ved City 2 (figur 2) og Lyngby ved Kanalvej. Odense har også selv gjort det tidligere med succes ved ombygningen af Thomas Thriges Gade, jf. figur 3. Lave maksimumsnormer for parkering ved stationsnære lokaliteter kan også gøre det mere attraktivt for private developere. Det er dog primært i centrum, at det kan anbefales, idet byfortætning omkring kollektiv trafik i forstæder vil styrke den kollektive trafik, men også lede til mere biltrafik på bekostning af cykling og gang.

Figur 2. Byomdannelse af tidligere parkeringsarealer mellem Høje Taastrup Station og City 2 indkøbscenter.



Illustration: Arealudviklingselskabet Høje Taastrup C P/S.

Figur 1. P-plads og vejareal ved Rosengårdcentret



Figur 3. Byomdannelse og byfortætning ved tidligere Thomas B. Thrighes Gade



Højklasset kollektiv trafik i fremtiden 1/2

Situation

Odense har en fremragende placering på det nationale jernbanenet med højfrekvent og hurtig togbetjening til København og de store byer i Jylland suppleret med betjening af lokaltrafikken på Vestfynbanen, Østfynbanen og Svendborgbanen. Dertil kommer selvsagt etape 1 af Odense Letbane, der sikrer højklasset trafikbetjening i dele af Odense. Letbanen har opnået meget stor passagervækst i det område, den dækker i bymidten.

Anbefaling: Udnyt de eksisterende jernbaner bedre

I tråd med tankerne i anbefalingerne om at etablere et stambusnet ser ekspertrådet en række muligheder for at udnytte jernbanens styrker i højere grad ved at prioritere de større stationer.

Ekspertrådets anbefalinger nedenfor tager udgangspunkt i Byregion Fyns forslag til udnyttelse af de eksisterende jernbaner til 'det fynske S-tog', jf. figur 1:

- **Vestfynbanen** får frigivet kapacitet efter anlæg af den nye jernbane langs Vestfynmotorvejen. Herefter anbefaler ekspertrådet, at man på den eksisterende bane etablerer 'det fynske S-tog' med fokus på betjening af de største relationer. For at sikre attraktive rejsetider bør betjeningen af de mindste stationer nedlægges eller reduceres.
- **Østfynbanen** har alene stop i Langeskov. Der vil evt. kunne etableres betjening af nye stationer med det fynske S-tog – inspireret af Pågatog i Skåne. Der kunne etableres skiftemulighed til letbanens etape 2 ved Ejbygade og nye stationer ved Tietgenbyen og Ullerslev.
- **Svendborgbanen** har en langsom og lavfrekvent drift. Det skyldes bl.a. stop på mange små stationer. Ekspertrådet anbefaler at nedlægge eller reducere stop ved de mindste stationer, så rejsehastigheden kan øges. Dertil kommer, at man bør forbedre koordineringen af skift i Odense, som bl.a. kan give flere passagerer til letbanen på Hjallesø Station. Endelig anbefaler ekspertrådet, at man vurderer muligheden for at lave dobbeltspor fra Højby til Odense Station og etablering af nye stationer på denne strækning, så der her kan køre højfrekvente 'S-tog'. Kapacitetsmæssigt er det en fordel at Svendborgbanen på OBC kører uafhængigt af de andre baner. Det frarådes at ændre det princip.
- Med disse forslag er der potentiale for at etablere et nyt centralt knudepunkt i den vestlige del af Odense bymidte ved **Middelfartvej**, jf. figur 2, på samme måde som fx nye knuder på Flintholm Station og Ny Ellebjerg i Københavnsområdet har styrket det kollektive trafiknet såvel som den bynære byudvikling.

Det bemærkes, at ekspertrådet ikke har haft ressourcer til en nærmere konsekvensvurdering af disse forslag. Bl.a. af denne grund anbefaler ekspertrådet en styrkelse af plangrundlaget, jf. tema 3.

Figur 1. Udnyttelse af de eksisterende jernbaner

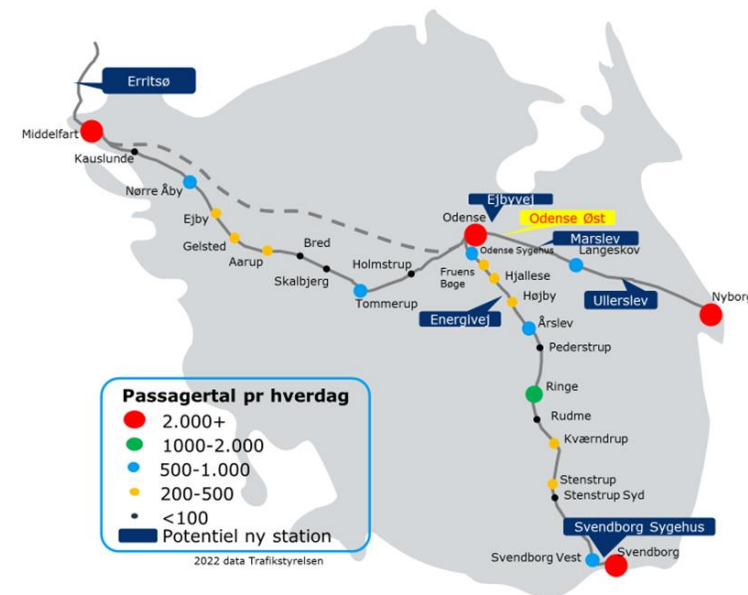


Illustration: Rambøll for Byregion Fyn.

Figur 2. Knudepunkt ved Middelfartvej

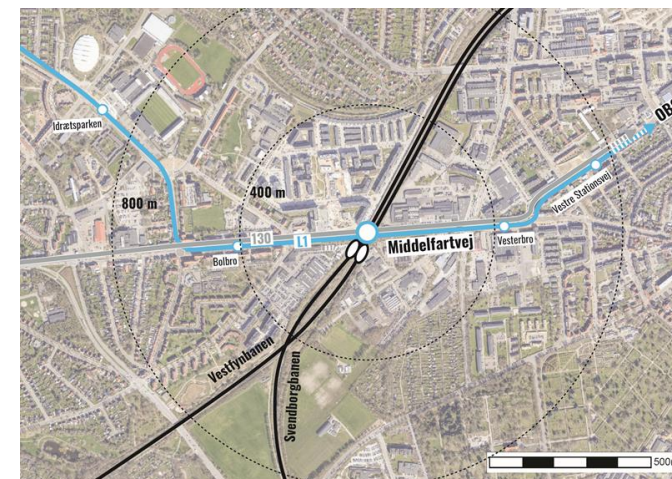


Illustration: Odense Kommune.

Højklasset kollektiv trafik i fremtiden 2/2

Letbanens etape 2

Situation

Vollsmose er Danmarks største almene boligområde og har betegnelsen 'omdannelsesområde', hvor andelen af almene familieboliger skal nedbringes til maks. 40% inden 2030. Det skal ske dels gennem nedrivninger, dels gennem fortætning med nye private boliger og nyt erhverv. Det er afgørende, at området gøres attraktivt både for nuværende og kommende beboere og for private investorer. Samtidig er sammenhængen med bymidten og de tilstødende byområder afgørende for transformationen af Vollsmose. Odense Kommune har sideløbende med ekspertrådets arbejde foretaget en sammenligning af letbanens linje 2 med BRT samt prioriteret bus. Dette arbejde forventes færdiggjort i august.

Anbefaling: Samtænk en eventuel letbane linje 2 med ekspertrådets øvrige anbefalinger

Expertrådet noterer sig, at letbanens etape 2 er et ret dyrt projekt sammenlignet med effekten på passagertal, men at der kan være byudviklingsmæssige og socioøkonomiske grunde til at anlægge den alligevel, jf. ovenstående.

Etableres letbanens fase 2, vil den kunne styrkes med kombination med et tilpasset stambusnet i helhedsplanen, hvilket vil øge kollektiv trafiks markedsandel.

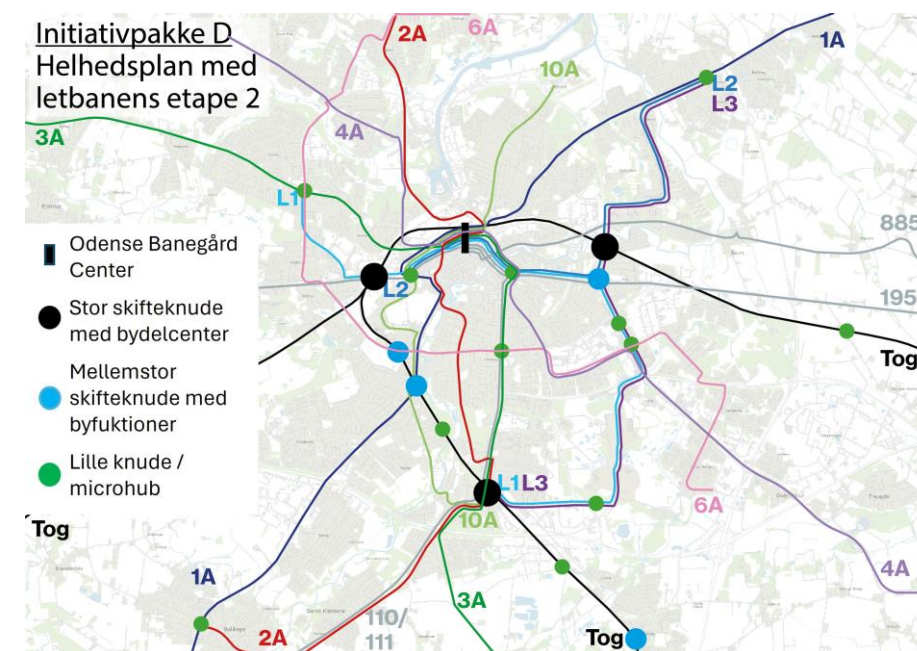
Byfortætningsstrategien vil ligeledes øge markedsandelen. Det anbefales at begrænse omfanget af parkering i Vollsmose og at overveje yderligere fortætning op til ca. 400 meter omkring hver letbanestation.

Hvis Odense Kommune vælger at anlægge letbanens linje 2, anbefaler ekspertrådet, at der også betjenes med en linje 3 fra Seden imod SDU og Hjallesø Station, så man udnytter de eksisterende spor til en øget betjening. Derved opnås et rutekort med form som et Y. Trafikmodellen viser, at det giver den største vækst i kollektiv trafik og samtidig på bedste vis binder flere bydele sammen.

Udvidelsen af letbanen kan med fordel samtænkes med forslaget om øget drift på jernbanen, 'det fynske S-tog'. Figur 1 illustrerer, hvordan det kan give flere knudepunkter.

For den sydlige gren af letbanens linje 2 vurderer ekspertrådet, at der – med den nuværende viden – ikke er basis for at føre en linje frem til det nuværende hospital og Zoo, idet en stor del af passagermængden med busser i den korridor er gennemgående og ville få gener ved et skift i stedet for direkte højklasset stambus. Området kan betjenes bedre med en opgraderet Svendborgbane suppleret med den foreslåede radiale buslinje 10A og ringlinje 6A.

Figur 1. Letbanens linje 2 og 3 med helhedsplan for by- og regionalbusser samt stations- og knudeudvikling ved 'det fynske S-tog'



Byudvikling ved fortætning og stationsudvikling

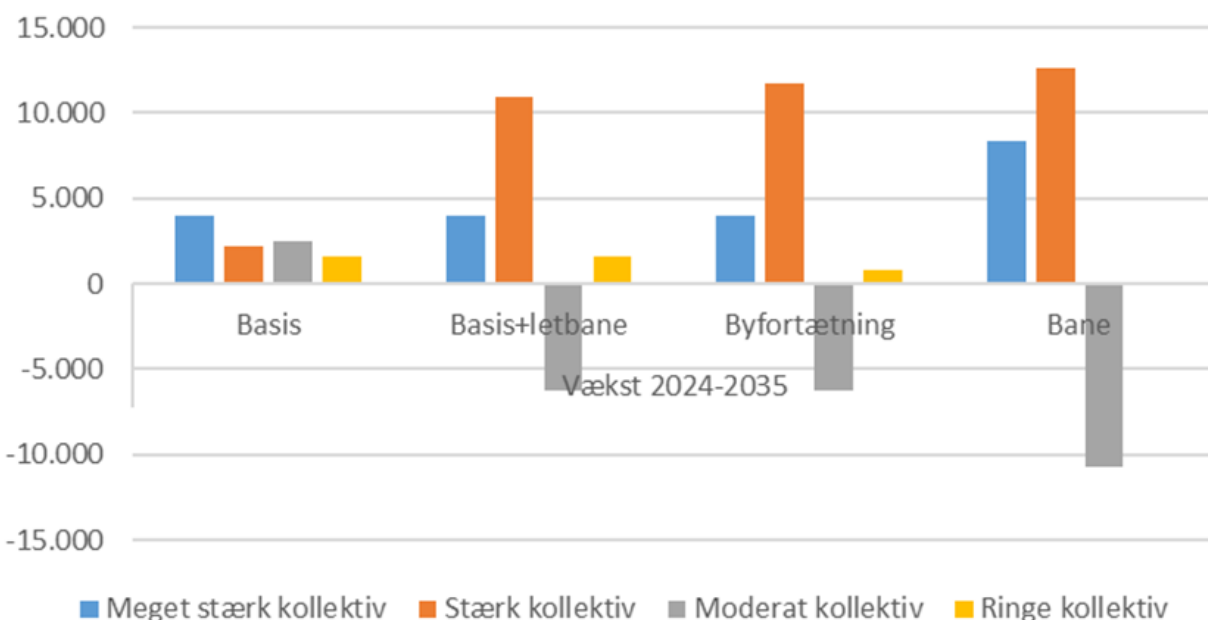
- Basis fremskrivningen har en vis fokus på bynær boligudvikling, men også byspredning. Væksten i arbejdspladsplasser sker langt overvejende i byens periferi med ringe kollektiv trafikbetjening.

+ Letbanen fase 2 ændrer Vollsmose fra moderat til stærk kollektiv betjening, mest for boliger, men også for arbejdspladser

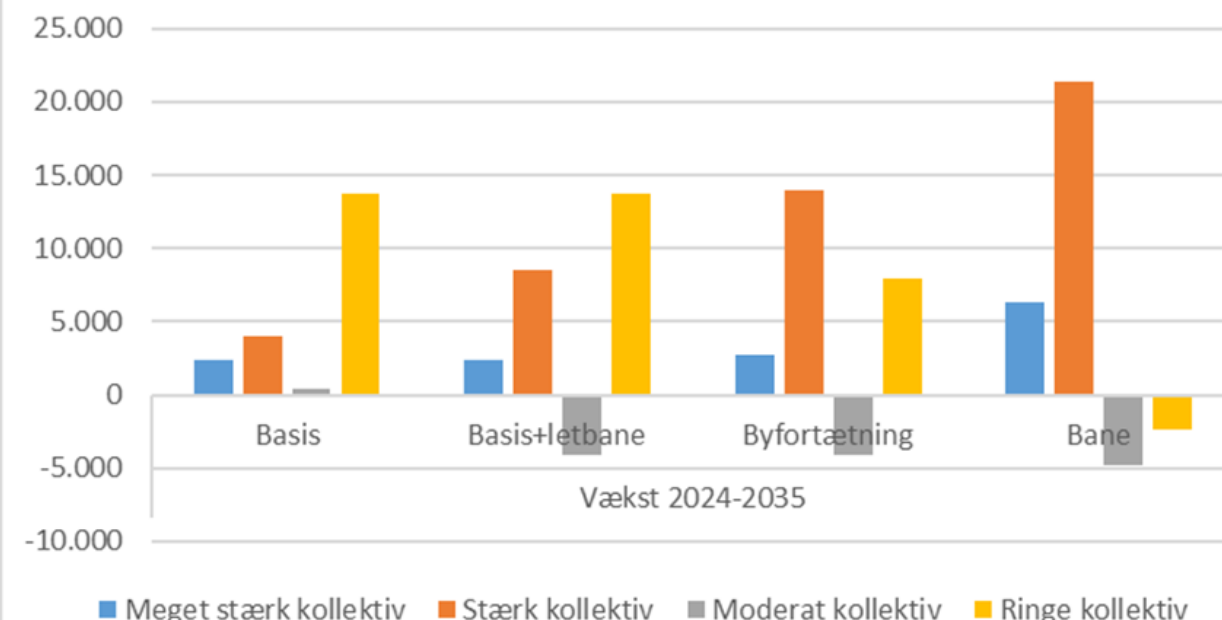
++ Byfortætning i stedet for spredning flytter vækst fra ringe kollektiv til stærk kollektiv betjening. Effekten er begrænset for boliger, men ret stor for arbejdspladser, bl.a. som følge af større omdannelse af det gamle sygehus

+++ Udvikling af banerne med flere stationer giver mange eksisterende arbejdspladser meget stærk og stærk kollektiv betjening i stedet for ringe, ligeså med boliger. Effekten er markant større end de andre tiltag!

Ændring af betjening af boligmassen



Ændring af betjening af arbejdspladser



Ekspertrådets anbefalinger kombineret i initiativpakker

Flere af ekspertrådets anbefalinger kan med fordel kombineres. Derfor har ekspertrådet defineret en række initiativpakker. Nedenstående skal ses i lyset af, at der i dag for hver busrute typisk er 1-2 afgang i timen, hvor der kan være flere busruter på samme strækning i de centrale dele af byen, og de deler sig i yderområderne.

Fælles for pakkerne er, at alle eksisterende lokale bybusruter nedlægges og erstattes af forskellige varianter af stambusruter. Nogle regionale busruter og fælleskommunale ruter bevares. I områder uden busruter etableres målrettet samkørsel, plusture og flextrafik.

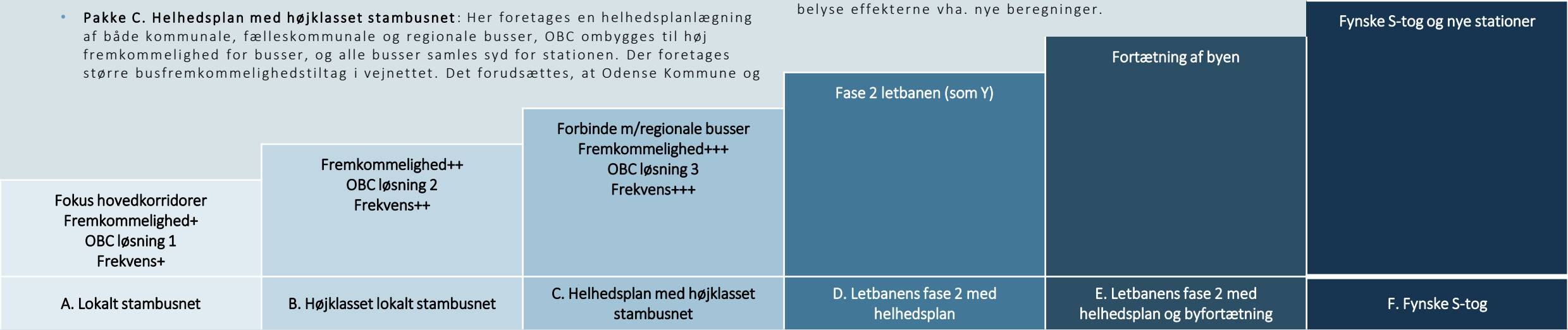
- Pakke A. Lokalt stambusnet:** Her kombineres den lokale løsning af stambusnettet med den mindste ombygning af OBC. Der foretages mindre busfremkommelighedstiltag i vejnettet. Alene kommunale busser justeres i planen. Inden for eksisterende tilskud vurderes det muligt at køre med 3 afgang pr. time pr. linje i myldretiden. Pakken øger kun marginalt den kollektive trafiks markedsandel og vurderes at give en lille driftsøkonomisk gevinst.
- Pakke B. Højklasset lokalt stambusnet:** Her øges ambitionsniveauet for stambusnettet, OBC ombygges i mellemstor grad, og der foretages mellemstore busfremkommelighedstiltag i vejnettet. Ud over justering af kommunale busser foretages tilkøb af frekvens på den del af de regionale busser, der forløber i kommunen, eller der suppleres med indskudt paralleldrift med kommunale busser. Inden for eksisterende tilskud vurderes det muligt at køre 4 gange i timen på stambusnettet i myldretiden.
- Pakke C. Helhedsplan med højklasset stambusnet:** Her foretages en helhedsplanlægning af både kommunale, fælleskommunale og regionale busser, OBC ombygges til høj fremkommelighed for busser, og alle busser samles syd for stationen. Der foretages større busfremkommelighedstiltag i vejnettet. Det forudsættes, at Odense Kommune og

Region Syddanmark enes om den samlede justering inden for det samme økonomiske tilskud, så gevinster af kommunalt finansierede busfremkommelighedstiltag, der gavner regionale ruter, benyttes til at øge frekvensen heraf. Derudover, at regionale ruter kan tilkøbe forlængelse inden for kommunen for at effektivisere driften. Inspiration kan hentes fra Region Sjælland samt Skåne. Inden for eksisterende tilskud vurderes det muligt at køre 6 gange i timen på stambusnettet i myldretiden.

- Pakke D. Letbanens fase 2 med helhedsplan for busser:** I denne pakke har vi vurderet effekten af letbanens fase 2 (med Y-drift og 5 min. afgangshyppighed på linje 1) sammen med helhedsplanen, hvor buslinjer er tilpasset den nye letbanelinje.
- Pakke E. Som pakke D med byfortætning:** I denne pakke har vi justeret fremskrivningen af byplanforudsætninger, så der primært byfortættes i centrum af Odense og alene derudover i knudepunkter.
- Pakke F. Fynske S-tog.** Med udgangspunkt i Byregion Fyns forslag til udnyttelse af de eksisterende jernbaner til 'det fynske S-tog' samt etablere nye stationer.

Ekspertrådet anbefaler, at Odense Kommune arbejder videre med anbefalingerne ved at estimere effekterne fx af markedsføring, parkeringspolitik og ændret takststruktur.

Foreløbige trafikmodelberegninger viser, at der er behov for at forbedre trafikmodellen. Endvidere er de foretagne trafikmodelberegninger foretaget på baggrund af ekspertrådets ideskitser, som skal præciseres og kvalificeres yderligere. Herefter foreslår ekspertrådet at belyse effekterne vha. nye beregninger.



Supplerende spørgsmål i kommissoriet:

Prognosegrundlag for letbanen

Ud over at give anbefalinger til at styrke den kollektive trafik i Odense er ekspertrådet blevet bedt om at vurdere det historiske prognosegrundlag for letbanen.

Prognoser er et forsøg på at forudsige fremtiden, og meget store infrastrukturprojekter er generelt behæftet med stor usikkerhed.

Odense Kommune har til prognoser benyttet en trafikmodel, der matematisk beskriver rejsestrømme og deres udvikling. Modellen er kodet ved hjælp af Visum-softwaren, der er udbredt i mange danske byer og generelt i verden.

Letbanen har som forudset i prognoserne resulteret i en stor passagervækst, men på et lavere niveau end udredningsrapporten før driftsstart forudså. På den nordlige del mellem Tarup Center og Ikea svarer det nuværende passagertal (alle påstigere omregnet til et hverdagsdøgn, perioden juni 2023 til maj 2024) til 85% af prognosen fra udredningsrapporten 2013, mens det for den sydlige del kun drejer sig om 24%, jf. figur 1.

Eksperttrådet har på baggrund af en gennemgang af udredningsrapporten identificeret nedenstående forklaringer på afvigelserne mellem prognosen og de realiserede passagertal med særlig fokus på den sydlige del af strækningen. Forklaringerne er opdelt i rammeforudsætninger og prognosegrundlaget.

Rammeforudsætninger

En række af rammeforudsætningerne for prognosen har ikke holdt stik på grund af uforudsete forhold, som de ansvarlige for prognoserne ikke med rimelighed kunne have forudset. Det gælder bl.a., at åbningen af Nyt OUH er udskudt, at man ikke som forudsat har indført parkeringsrestriktioner ved SDU, at udviklingen af Cortex Park er forsinket, at driften på Svendborgbanen er forringet, samt at coronakrisen har givet et markant tilbageslag for den kollektive trafik i Odense såvel som hele Danmark.

I modsat retning trækker, at man for nogle billettyper har sænket billetpriserne markant i forhold til det forudsatte, hvilket alt andet lige har givet flere passagerer end uden dette initiativ.

Letbanen har derudover sandsynligvis endnu ikke realiseret det langsigtede passagerpotentiale, da man formentlig stadig befinder sig i indsvingsperioden. Erfaringerne fra andre opgraderinger af den kollektive infrastruktur i ind- og udland viser, at det kan tage flere år, før det langsigtede passagerpotentiale bliver indfriet. Driftsproblemerne på letbanen i sommeren 2023 (udfordringer med facadeankre) samt coronakrisen har sandsynligvis bidraget til, at indsvingsperioden for Odense Letbane er forlænget.

Prognosegrundlag

Gennemgangen af trafikmodellen/prognosegrundlaget viser, at der også var en række metodiske svagheder i prognosegrundlaget.

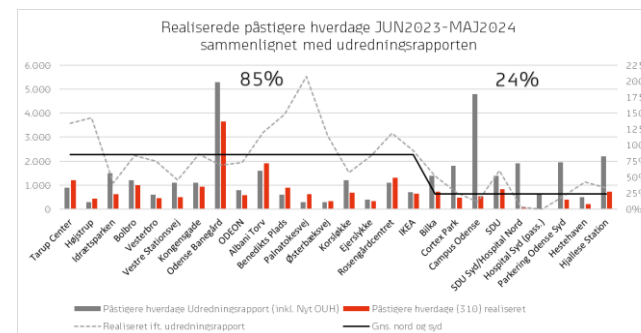
Det tyder på, at trafikmodellen ikke estimerede letbanens attraktivitet uden for centrum korrekt, idet passagertallet for den sydlige strækning ligger markant under det forventede niveau – også for stationer, hvor rammeforudsætningerne holdt.

Odense Kommunes trafikmodel kan ikke modellere effekten af parkér og rejs-anlæg. Derfor blev resultaterne af modellen korigeret ved at tillægge et antal brugere af parkér og rejs-anlægget på den sydlige del. Det har vist sig ikke at holde stik. Det er søgt korigeret efterfølgende.

Der er en række metodiske svagheder ved trafikmodellen, som Odense Letbane og Odense Kommune stadig bruger. Modellen er senest opdateret af By- og Kulturforvaltningen bistået af Cowi i 2022. De metodiske svagheder er nærmere beskrevet i arbejdsrapporten fra ekspertrådet. Eksperttrådet anbefaler derfor, at trafikmodellen opdateres, bl.a. så den bedre kan estimere konkurrencefladen mellem kollektiv trafik og bil i en situation, hvor de relative omkostninger og bilejerskab ændrer sig over tid. Endvidere så den bedre kan beskrive forskellen mellem de enkelte kollektive transportmidler, og så gang indgår i modellen. Derved styrkes modellen for bedre passagerprognoser.

Derudover anbefaler ekspertrådet, at den geografiske udstrækning af trafikmodellen udvides fra at omfatte Odense til hele Fyn, da en stor del af trafikken krydser kommunegrænsen. Prognoserne indregner ikke DSB's forventede vækst i togtrafikken til og fra Odense og dermed heller ikke lokal og regional tilbringertransport.

Figur 1. Realiserede påstigertal (alle påstigere omregnet til et hverdagsdøgn, juni 2023 - maj 2024) sammenlignet med udredningsrapport 2013



Note: Påstigertallet er negativt påvirket af udfordringer med facadeankre i juni og juli 2023. **Kilde:** Odense Letbane (2024).

Supplerende spørgsmål i kommissoriet:

Flere passagerer med letbanens sydlige strækning

Ekspertrådet er blevet bedt om at pege på virkemidler til at øge brugen af den sydlige strækning af letbanen. I udredningsrapporten fra 2013 indgår blandt andet forudsætninger om, at Nyt OUH er taget i brug, samt byudviklingen og mobilitetstækning ved Campus Odense, som endnu ikke er opfyldt.

Først og fremmest må man slå fast, at der ikke er nogen lette virkemidler, idet de umiddelbart mest oplagte virkemidler – lavere priser og øget frekvens – vil forringe driftsøkonomien.

Ekspertrådet peger i stedet på nedenstående tiltag, som er i overensstemmelse med Grøn Mobilitetsplan. Tiltagene vurderes ikke helt at kunne bringe passagertallet op på de niveauer, der fremgik af udredningsrapporten 2013, men tiltagene kan bidrage til vækst på strækningen:

- + Indskrænkning af parkeringsarealer og evt. indførelse af betaling for parkering, særligt på SDU og medarbejderparkering (dag) på OUH.
- + Byudvikling/-fortætning inden for en radius af 400 meter fra stationer, herunder også ved inddragelse af parkeringsarealer og meget brede vejprofiler.
- + Forbedring af adgangsveje til stationer for gående og cyklister, både i form af mere direkte og attraktive stier og mere attraktivt miljø.
- + Bedre cykelparkering ved stationerne for at øge lokaloplanet.
- + Området omkring Hjallesø Station kan byfortættes, og stationen kan gøres mere attraktiv.
- + Driften på Svendborgbanen kan forbedres, hvilket vil give flere skift til letbanen i Hjallesø.
- + Markedsføring med fokus på etablering af nye vaner for nye studerende samt medarbejdere ved opstart af Nyt OUH.

Derudover vil de øvrige generelle anbefalinger bidrage til at forbedre det kollektive trafiknet og konkurrenceevne og derigennem også øge passagertallet på letbanens sydlige gren.



1

Konkurrencedygtigt trafiknet

- ✓ Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed
- ✓ Samordn bybusser og regionale busser
- ✓ Styrket fremkommelighed
- ✓ Flere attraktive skiftesteder
- ✓ Supplér med fleksible mobilitetsløsninger
- ✓ Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt

2

Enkelhed for kunderne

- ✓ Styrk formidlingen af det samlede kollektive tilbud
- ✓ Lav et bedre og mere enkelt takstsystem
- ✓ Overvej, om midlerne bruges bedst på rabatter eller øget drift

3

Effektiv planlægning og drift

- ✓ Etablér et fælles data- og videnscenter
- ✓ Videreudvikl og bring opsamlet viden i spil
- ✓ Opdatér Odense Trafikmodel

4

Byudvikling ved fortætning

- ✓ Fokusér på byfortætning i centrum og den tætte by
- ✓ Andenprioritet er byudvikling i bymæssige korridorer og knudepunkter
- ✓ Mere aktiv parkeringspolitik

5

Højklasset kollektiv trafik i fremtiden

- ✓ Udnyt de eksisterende jernbaner bedre
- ✓ Samtænk en eventuel letbanelinje 2 med ekspertrådets øvrige anbefalinger

Ekspertrådet har endvidere:

- ✓ Vurderet det historiske prognosegrundlag for letbanen
- ✓ Belyst, hvordan der opnås flere passagerer med letbanens sydlige strækning via en række specifikke lokale anbefalinger ud over de generelle ovenfor



Ekspertrådets primære anbefalinger



Dilemmaer

Situation

Odenses kollektive net består i dag af:

- + Jernbaner, der dækker de store rejsestrømme ind og ud af byen.
- + Letbanen, der dækker den korridor, hvor der er klart største lokale rejsestrømme.
- + Regionale busser, der har hurtige og direkte linjeføringer og nogenlunde høje passagertal og bedre selvfinansierungsgrad end bybusserne. De regionale busser er fra sommeren 2024 også gentænkt til et A-busnet for de største linjer, i tråd med ekspertrådets principper.
- + Det nuværende kommunale busnet, der fladedækker resten af byen, og som har få passagerer og en ringe selvfinansierungsgrad.

Uden gentænkning af det samlede net vil man for bybusnettet kunne forudse en situation, hvor linjer bliver skåret ned – enten helt eller ved, at frekvensen reduceres. Randområder må dækkes af plusture/flextrafik og samkørsel.

Ekspertrådet har i stedet anvist en alternativ vej, hvor der foreslås et stambusnet af højfrekvente, direkte, hurtige linjer. Det vil lede til højere passagertal og bør kunne lede til højere selvfinansierungsgrad. Nærmere analyser må dimensionere stambusnettet og frekvensen heraf.

Strategiske dilemmaer

Fladedækning versus et stambusnet i de mest benyttede korridorer er et klassisk dilemma. Skal det kollektive tilbud gives på steder, hvor mange er, til steder, hvor mange skal hen, og med en bedre selvfinansierungsgrad? Eller skal der gives et ringe tilbud, som i et socialt perspektiv har et tilbud til de fleste – men som kun få vil benytte? Ekspertrådet peger på, at dilemmaet kan opløses ved at arbejde med flextrafik i form af plustur, samkørsel mv. Det nationale ekspertudvalg for kollektiv mobilitet har netop udgivet deres analyse med fokus på tyndt befolkede områder. Her kan der være inspiration at hente.

Bystrategisk har Odense allerede gennemført store transformationer med en ny bymidte og en rygrad for sammenhæng og byudvikling i form af letbanen. Der kan gøres mere. For yderligere sammenhæng og en attraktiv og levende bymidte med attraktive byrum bør man overveje en ny balance i konkurrencefladen mellem kollektiv transport og bil. Det er altid et dilemma og en vigtig afvejning, da man sjældent kan få begge dele samtidig.

Som besluttet i Grøn Mobilitetsplan vil Odense være klimaneutral i 2030. Her kan den kollektive trafik yde et vigtigt bidrag, men det forudsætter nye rammevilkår. At skabe bedre rammevilkår, som giver effekt, kan ske ved en bevidst prioritering som anvist af ekspertrådet. Der kan gives et bedre kollektivt tilbud og skabes nye vaner, og her vil der altid være tilvænning og en vis modstand.

Gang, cykling og kollektiv trafik med gang eller cykling til og fra stationer og stoppesteder har positiv betydning for sundheden. Odense har en stor andel cyklister, og kollektiv trafiks konkurrenceflade bør af hensyn til sundheden primært være til bil. Der er et vigtigt samspil mellem gang, cykling og kollektiv trafik med høj kvalitet ved stationer og stoppesteder samt mulighed for cykelmedtagning. For at lykkes bør disse perspektiver løbende indgå.

Økonomiske dilemmaer

Et dilemma i stambusnettet til inspiration er, at nogle rejserelationer i bus kan være mere attraktive end letbanen (genveje). For andre relationer vil det øge letbanens opland via skift til/fra stambuslinjer. Da det nuværende fladedækkende busnet er meget uattraktivt, er der en risiko for, at antallet af påstignere i tilbuddet med højest kvalitet, altså letbanen, måske reduceres midlertidigt, mens det kan give en vækst i den kollektive trafik samlet set. For en hensigtsmæssig udnyttelse af letbanen har ekspertrådet foreslået en række andre initiativer, der vil kunne styrke passagertallet, især i den sydlige del af letbanen.

Et andet dilemma er, at forslagene til forbedring af forholdene ved OBC og bedre busfremkommelighed i hovedkorridorer både forbedrer driftsøkonomi og passagertal for regionale busser og bybusser, men mest for de regionale busser, idet de overvejende kører i de forbedrede korridorer. Det er naturligvis en fordel for den samlede kollektive trafik.

Det er et økonomisk dilemma, hvis det er det kommunale budget, som finansierer fremkommelighedstiltagene, mens Region Syddanmark får en stor gevinst af forbedringerne i form af bedre selvfinansierungsgrad (flere passagerer og færre udgifter pr. vognløb). Ekspertrådet anbefaler derfor, at kommunen drøfter dette med regionen for at skabe et partnerskab om forbedring af den kollektive trafik i Odense.

Anbefalinger til videre analyser

Anbefalinger til videre analyser

Det har været meget vanskeligt at gennemføre trafikmodelberegninger inden for ekspertrådets rammer, og det har ikke været muligt at gennemføre efterfølgende beregninger af konsekvenser i forhold til billetindtægter og driftsøkonomi. Beslutningsstøtteværktøjerne bør være mere præcise og brugervenlige fremadrettet for at etablere et mere pålideligt og agilt beslutningsgrundlag.

På kort sigt – og inden videre analyser foretages – bør trafikmodellen forbedres til eksplicit at inkludere skinnefaktor. Det har betydning for nøjagtigheden af prognoser for ændringer i busnettet, da det interagerer med letbanen og de fynske jernbaner, men selvsagt særlig stor betydning for prognoser for letbanen og udbygning heraf. Det vurderes, at det kan gennemføres på få måneder. På lidt længere sigt bør modellen udbygges som anbefalet i hovedrapporten, bl.a. til at indeholde omkostninger endogent for at sikre mere pålidelige langtidsprognoser.

Desværre gør disse forhold, at ekspertrådet ikke har kunnet nå så langt som ønsket i forhold til konkrete anbefalinger til stambusnettet. Illustrationer af mulige net skal derfor mere ses som idéskitser til inspiration end opfattes som et endeligt beslutningsgrundlag.

Arbejdet bør derfor fortsættes med nærmere analyser af den konkrete linjestruktur, ambitionsniveau for forbedring af området omkring OBC og busfremkommelighed, samt beslutning af frekvens af de enkelte linjer.

Linjestrukturen bør fokusere på udpegnings af buskorridorer med det største potentiale samt den mest hensigtsmæssige udnyttelse af letbanen i form af krydsende buslinjer, adgangsveje for gang og cykel og kombinationer heraf. Herved udnyttes driften af letbanen og letbanens tilbud af høj kvalitet optimalt. Der er tillige mange kombinationsmuligheder for sammenkobling af buslinjer gennem OBC. Det er ekspertrådets vurdering, at en yderligere bearbejdning af forslagene til stambusnet vil kunne lede til større fordele, end de præsenterede inspirationsoplæg.

Mulig frekvens af de enkelte linjer i net vil være en afvejning, hvor højere frekvens giver større passagertal og dermed også større indtægter, mod også større driftsomkostninger. Det vil kræve en iterativ proces at finde den bedste løsning for det samlede net. Inden for en given økonomi vil mulig frekvens af nettet også i høj grad afhænge af ambitionsniveauet af busfremkommelighedstiltag.

Konsekvenser af ændrede lokale takststrukturer (færre lokale rabatter) må gennemføres via elasticitetsbetragtninger. Det må benyttes til at justere trafikmodelberegningerne som input til driftsøkonomiske analyser herunder, hvilken frekvens der er mulig inden for en given økonomi.

Andre anbefalinger til det videre arbejde

Der kan ansøges om støtte fra den statslige pulje for højklasset kollektiv transport (2.482 mio. kr.) til ekspertrådets mere ambitiøse forslag til helhedsplan, mens der til de lokale stambusnet kan ansøges om tilskud fra den mindre statslige pulje til busfremkommelighed (100 mio. kr.)

Anbefalingerne til bedre udnyttelse af det eksisterende jernbanenet vil kræve nærmere analyser. Disse analyser er iværksat i regi af Byregion Fyn.



BILAG



Kommissorium, formål og spørgsmål

Ekspertrådets besvarelse

1. Optimere tilbuddet af kollektiv trafik og afveje tilbuddet i forhold til mulige indtægter fra brugerne

Forslaget om et stambusnet er kernen i at opnå højere markedsandel og bedre selvfinansierungsgrad, jf. erfaringer fra andre danske byer og Skåne. Et stambusnet er et net af hurtigere, mere højfrekvente, direkte gennemkørende buslinjer i korridorer, hvor busfremkommeligheden forbedres.

Den nuværende fladedækning giver en dårligere selvfinansierungsgrad og lav markedsandel.

Analyse af borgernes ønsker og krav til den kollektive trafik samt vurdere potentielle brugergrupper, herunder følgende:

Ekspertrådet har taget udgangspunkt i kundeundersøgelser, der er gennemført af Odense Letbane, generelle undersøgelser fra Passagerpuls samt forskningen og erfaringer fra andre byer. Ekspertrådet har af tidsmæssige årsager ikke haft mulighed for at gennemføre særskilte kundeundersøgelser i Odense.

A. Hvad skal der til for, at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen i 2030?

Den relative kvalitet af de forskellige transportmidler påvirker konkurrencesituationen mellem transportmidlerne. Hvis det bliver relativt bedre (hurtigere, lettere, mere behageligt, billigere) at rejse med et transportmiddel end andre, vil flere vælge dette transportmiddel.

På baggrund af forskningen og erfaringer fra andre byer er en ambitiøs helhedsorienteret transformation af den kollektive trafik afgørende med bl.a. stambusnet med forbedret fremkommelighed, flere attraktive skiftsteder og enkelhed for kunderne (anbefaling 1 og 2). Forbedring af forholdene ved OBC er endvidere central for, at transformationen vil lykkes.

Byplanlægningen og parkeringspolitikken påvirker i væsentlig grad konkurrencesituationen mellem transportmidlerne. Byudviklingen bør koncentrerer i bymidten, særligt hvad angår boliger, butikker, kontor og serviceerhverv. Som andenprioritet kan der ske en vis fortætning omkring stationer i den øvrige by.

B. Hvor i byen og kommunen er det realistisk, at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen i 2030?

I bymidten og i den tætte by langs det foreslåede stambusnet med hurtigere, mere direkte og gennemkørende ruter i de korridorer, hvor der er det største passagergrundlag. Konturerne af et muligt lokalt stambusnet er illustreret i anbefaling 1. Særligt letbanen, bedre drift på banenettet og udvikling af knudepunkter vil kunne levere et reelt alternativ.

C. Hvor kan der investeres i de kollektive løsninger med størst potentiale for et bedre passagergrundlag?

Anbefalingerne skal ses som et samlet hele, hvor en række elementer er samlet i pakker af stigende ambitionsniveau. Det er svært at vende udviklingen, og det er derfor nødvendigt at gennemføre en helhedsorienteret transformation af den kollektive trafik i Odense frem for blot enkeltforslag.

Samtidig kan private og offentlige investeringer understøtte den kollektive trafik i form af fortætning og byudvikling i centrum og i den allerede tætte by. Uden for centrum bør byudviklingen alene ske omkring stationer og særligt ved knudepunkter, hvor mindst to højfrekvente kollektive trafiklinjer krydser hinanden (anbefaling 4).

Kommissorium, formål og spørgsmål

Ekspertrådets besvarelse

2. Skabe sammenhæng i Odenses samlede kollektive trafiksystem som et netværk med busser, letbane og tog, med henblik på at flere benytter det kollektive trafiksystem

Ved at foreslå stambusnet prioriteres driftsressourcerne i de korridorer, hvor der er et stort passagerpotentiale. Ekspertrådet anbefaler at etablere gennemkørende hovedlinjer med direkte linjeføring, høj frekvens og relativt få stop for at sikre høj rejsehastighed, der gør bussen konkurrencedygtig og sikrer bedre driftsøkonomi (anbefaling 1).

Analyse af, hvordan man opnår, at flere benytter det kollektive trafiksystem, herunder følgende:

Ekspertrådet arbejder med forskellige initiativpakker med helhedsplanlægning af både kommunale, fælleskommunale og regionale busser, hvor OBC samtidig foreslås ombygget til høj fremkommelighed for busser, og hvor alle busser samles syd for stationen for at sikre overskuelige skiftemuligheder med kortere gangafstande.

A. Hvordan øges anvendelsen af letbanen på den sydlige strækning?

Ekspertrådet peger på tiltag, som kan bidrage til vækst på den sydlige strækning.

B. Hvordan kobles bussernes rutenet, letbanen og jernbanerne for et sømløst netværk?

Stambusnettet samordnes med de fælleskommunale busser og det regionale busnet, så det samlede kollektive tilbud optimeres (anbefaling 1).

I et stærkt stambusnet skal busserne være gennemkørende med minimal opholdstid, og forholdene for busdriften ved OBC må forbedres. Det har til formål at placere busholdepladserne mere intuitivt og med kortere gangafstande, at fremme busfremkommeligheden, samt at løfte kvaliteten i busproduktet og den samlede kollektive trafik. For at forbedre forholdene omkring OBC har ekspertrådet derfor udarbejdet tre skitse-mæssige løsningsforslag for OBC som effektivt knudepunkt, der skal løse de udfordringer, der er med OBC i dag (anbefaling 1).

Flere attraktive skiftesteder anbefales. Det drejer sig om OBC og i fremtiden andre store skifteknuder med bydelscentre, men også mellemstore skifteknuder og mikrokknuder, hvor der mere er tale om korte, behagelige og trygge adgangsveje for gang og cykel. Det er også relevant at optimere eksisterende skiftesteder (anbefaling 1).

Ekspertrådet anbefaler samtidig, at kunden i højere grad sættes i centrum ved at styrke formidlingen af det samlede kollektive tilbud (anbefaling 2).

Ekspertrådet anbefaler derudover at udnytte de eksisterende jernbaner bedre og etablere nye stationer og knudepunkter langs dem (anbefaling 5). Letbanens fase 2 vil yderligere styrke netværket, men er også ret kostbar set relativt til passagergevinsten.

Kommissorium, formål

Ekspertrådets besvarelse

3. Tilvejebringe viden, der kan danne grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem

For at skabe grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem anbefaler ekspertrådet at etablere et fælles data- og videnscenter samt at videreudvikle og bringe opsamlet viden i spil (anbefaling 3).

A. Vurdere det hidtidige prognosegrundlag i form af passagertal og gennemsnitlige billetpriser.

Ekspertrådet har vurderet det hidtidige prognosegrundlag. Ekspertrådet anbefaler samtidig, at trafikmodellen opdateres.

B. Vurdere, hvordan selvfinansierungsgraden på sigt kan øges, så den kollektive trafik i fremtiden får en mere sikker økonomi.

Ekspertrådet anbefaler hurtigere og mere direkte linjer i stambusnettet, hvor opholdstider reduceres som følge af højere frekvens og direkte gennemkørsel af OBC frem for vending her. Det vil øge passagertallet (højere indtægt) og reducere omkostningen pr. køreplanstime og i endnu højere grad pr. vognløb (lavere udgift). I kombination vil det forbedre driftsøkonomien.

Busserne i Odense har en høj operatøromkostning og fællesomkostning pr. køreplanstime. Ovennævnte anbefalinger vil reducere disse, men det anbefales også at analysere nærmere, om omkostningsniveauet kan nedbringes. Hovedrapporten rummer yderligere anbefalinger hertil.

Grundet mangler i plangrundlaget (anbefaling 3) har ekspertrådet ikke kunnet detailberegne effekten, men benchmark med andre byer af samme størrelse som Odense indikerer, at den samlede pakke som følger best practice bør kunne føre til en fordobling af selvfinansierungsgraden og mindst en fordobling af passagertal. .

C. Datadrevet analyse af økonomi, potentiale og udfordringer knyttet til at tilbyde gratis kollektiv trafik i Odense. Herunder til alle borgere og til forskellige aldersgrupper.

Idet Odense Trafikmodel ikke har rejsehjemmel endogent, har det ikke været muligt for ekspertrådet at foretage en specifik analyse af gratis kollektiv trafik i Odense. Internationale studier af andre byer, der har tilbudt gratis kollektiv trafik, indikerer, at det vil kunne føre til 0-10% flere passagerer, hvis de mistede billetindtægter erstattes af øget tilskud. Hvis driften reduceres for at kompensere for reduktionen i billetpriser, tyder det på, at passagertallet vil falde, idet priselasticiteten som regel er mindre end elasticiteten på den såkaldte generaliserede rejsetid. Det er også baggrunden for, at man formentligt vil opnå flere passagerer og bedre økonomi ved at droppe de særlige rabatter i Odense og benytte den øgede indtægt til at øge frekvensen i stedet.

D. Vurdere, hvordan besluttede og mulige nationale tiltag vil/kan påvirke mobiliteten i Odense, men også, om der er andre tiltag, der vil virke bedre her.

Der er et nationalt forsøg med vejafgifter, der muligvis vil lede til et nationalt vejafgiftssystem eller alternativt muligheden for at indføre systemer i de fire største byer i Danmark, herunder Odense. Det vil alt andet lige flytte markedsandele fra bilisme til alternative transportmidler. Ekspertudvalget for kollektiv mobilitet vil måske give anledning til, at der kommer reformer af muligheden for støtte til samkørsel, der vil kunne styrke denne. Samme udvalgs anbefalinger vil muligvis gøre det lettere at gennemføre en takstreform på Fyn samt ekspertrådets forslag til helhedsplan.

E. Analyse af og påvirkningsmuligheder i forhold til takststrukturen.

Ændringer af takststrukturen vil skulle ske i samarbejde mellem Odense Kommune, Region Syddanmark, øvrige kommuner på Fyn, samt nationale aktører (DSB, GoCollective, Trafikstyrelsen). Odense Kommune er en meget stor aktør på Fyn, og både DSB, KL og Danske Regioner har udtrykt interesse for takstreformer.

F. Give anbefaling til et grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem.

Ekspertrådet har givet anbefalinger til forbedring af prognosegrundlaget.

Ekspertråd vedrørende kollektiv trafik Præsentation af anbefalinger

24. juni 2024



- 
- 1 Introduktion
 - 2 Eksperttråd
 - 3 anbefalinger
 - 4 Supplerende spørgsmål i kommissoriet
 - 5 Det videre arbejde
 - 6 Oversigt over anbefalinger

1

Introduktion

Baggrunden

Bystrategi 2023

- Odense – en storby med omtanke



Den grønne mobilitetsplan 2023

- Skabe en sammenhængende og levende by med en attraktiv bymidte
- Reducere CO2-udledningen fra transporten med 46%



Ekspertråd vedrørende kollektiv trafik Præsentation af anbefalinger

24. juni 2024



Odense Kommunes målsætninger

- En sammenhængende og levende by
- Flere bruger tog, letbane og bus
- Konkurrencedygtig kollektiv mobilitet

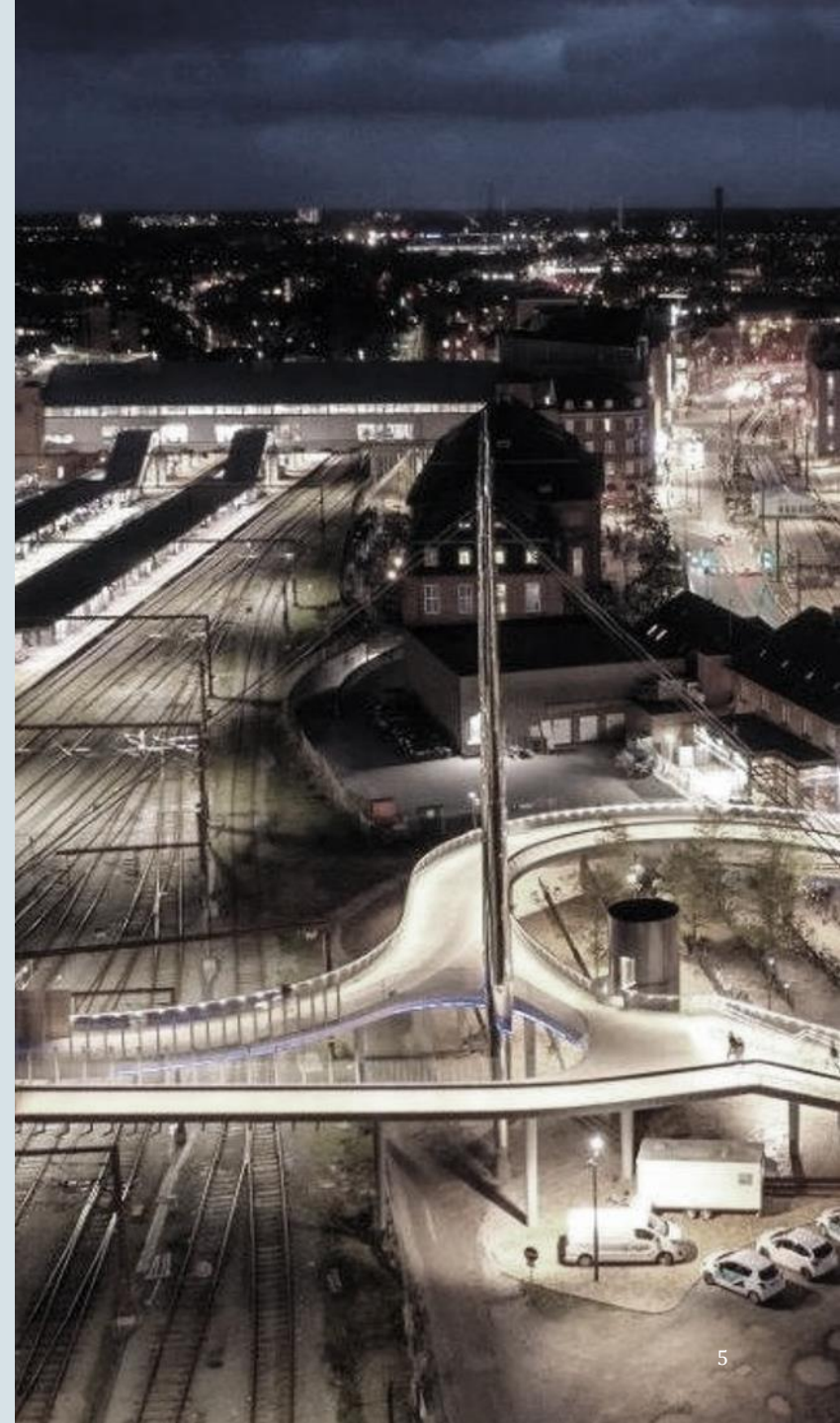
Kommissoriet

Ekspertrådet giver anbefalinger til at:

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

Derudover er Ekspertrådet blevet bedt om at:

- + Vurdere det historiske prognosegrundlag for letbanen
- + Belyse, hvordan der opnås flere passagerer med letbanens sydlige strækning.



An aerial photograph of a city, likely Oslo, showing a large railway yard with many tracks and a tram line. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. A large white number '2' is positioned on the left side of the image.

2

Ekspertrådet



Ekspertrådets medlemmer

Otto Anker Nielsen, formand (til højre)
Professor og divisionsleder ved DTU
Management, Institut for Teknologi,
Ledelse og Økonomi (formand).

Aud Tennøy (i midten)
Forskningsleder ved Transportøkonomisk
Institut (TØI) i Norge.

Anders Wretstrand (til venstre)
Strategiker ved Skånetrafiken/associate
professor ved Lunds Universitet.

Ekspertrådets budskaber

Vend negativ udvikling
til vækst

Brug hele paletten af
anbefalinger

Langt, strategisk træk

Beslutninger

- Bystrategi 2023
- Grøn Mobilitetsplan

Situationen for kollektiv trafik

- Meget lav og faldende markedsandel
- Meget stort nettobidrag
- Meget lav selvfinansierungsgrad

Odense Kommunes målsætninger

- En sammenhængende og levende by
- Flere bruger tog, letbane og bus
- Konkurrencedygtig kollektiv mobilitet

Anbefalinger

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

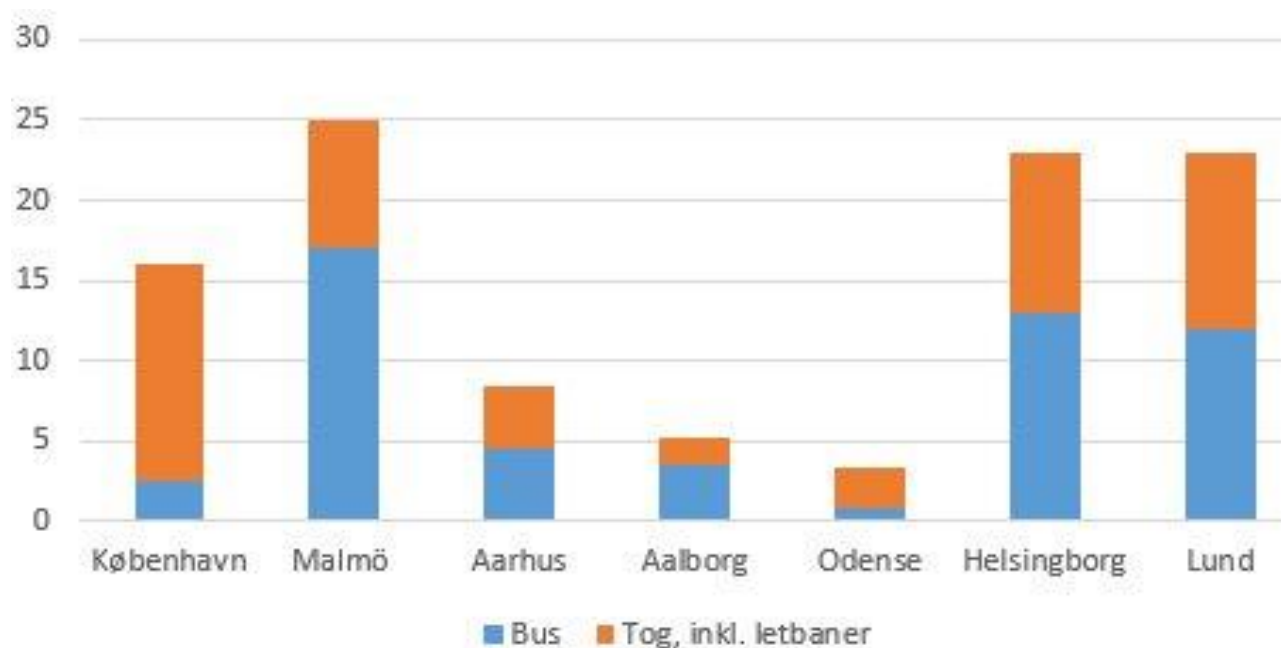
Understøttet af

- Evidens – fra andre byer i ind- og udland
- Forskning
- Trafikmodelberegninger – med en række begrænsninger

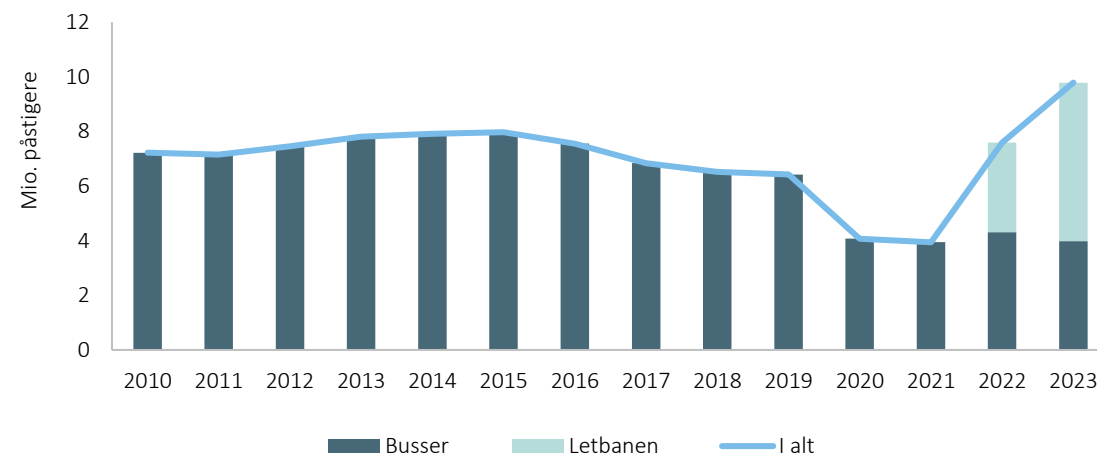
Status på den kollektive trafik i Odense:

Passagertal

- Passagertallet i **busserne** faldt over en årrække
- Det **samlede** passagertal steg væsentligt i 2022
- Stigningen er **fortsat** i 2023 og 2024
- På **letbanestrækningen** er antallet af passagerer femdoblet
- **Bybusser** har meget lille andel af samlet kollektiv trafik
- **Markedsandel** meget lav ift. sammenlignelige byer

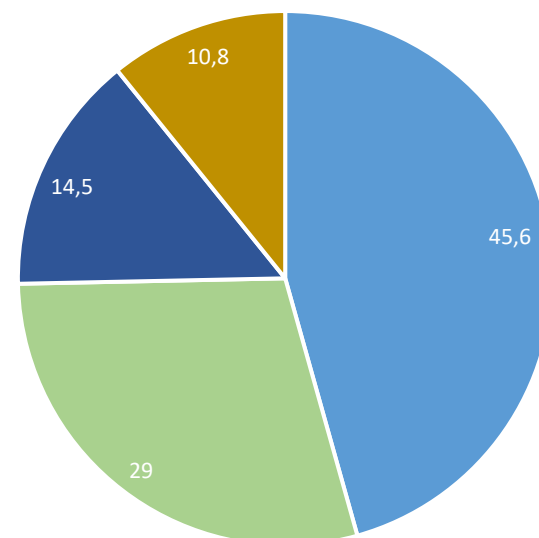


Påstigere i busser og letbane i Odense Kommune 2010-2023



Fordeling af påstigere, 2024

- Tog
- Letbane
- Bybusser
- Regionale busser



Kilde: Odense Trafikmodel

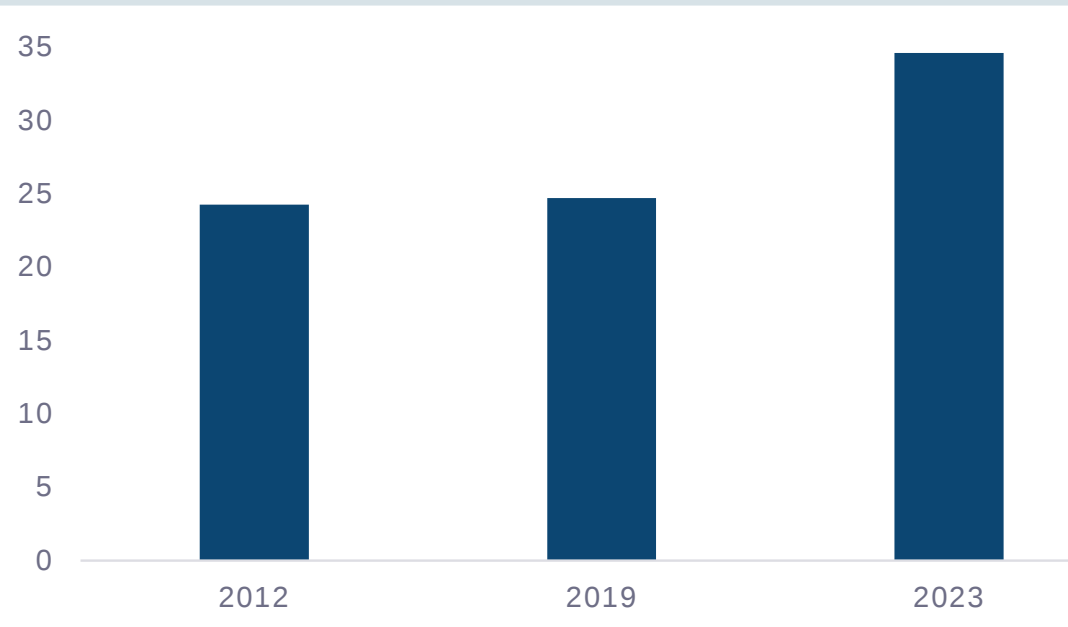
Status på den kollektive trafik i Odense:

Økonomi

Tilskud

- Odense Kommunes tilskud til den kollektive trafik er steget markant efter åbningen af letbanen
- I 2023 ydede Odense Kommune 349 mio. kr. (2024-priser) i tilskud til den kollektive trafik i Odense

Tilskud pr. påstiger, udvalgte år (2024-priser)

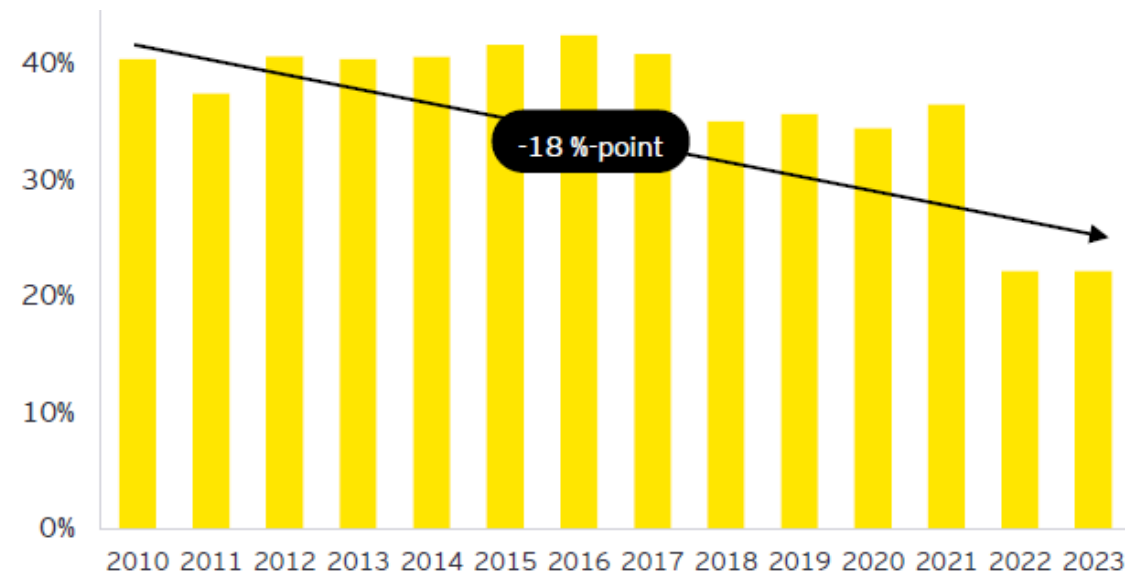


Selvfinansierungsgrad

- Bussernes selvfinansierungsgrad er faldet markant over de seneste år (til 22% i 2023)
- Selvfinansierungsgraden for Odenses bybusser er lavere end gennemsnittet i andre større danske byer (48% i 2023)

$$\text{Selvfinansierungsgrad} = \frac{\text{Indtægt}}{\text{Udgift}} = \frac{\text{Passagerer} \times \text{betaling}}{\text{System} + \text{opholdstid} + \text{kørsel}}$$

Udvikling i bybussernes selvfinansierungsgrad 2010-2023



Note: Grafen omfatter coronakompensation i årene 2020-2022.



VIDEN FRA FORSKNINGEN OG ERFARINGER FRA ANDRE BYER



- + Prioritere driftsressourcerne i de **korridorer**, hvor der er et stort passagerpotentiale
- + Forbedre **rejsehastigheden** for bussernes fremkommelighed
- + Fladdækning er ikke konkurrencedygtig ift. **stamnet**
- + I områder med et lavt passagergrundlag: Erstat traditionelle buslinjer med **fleksible mobilitetsløsninger**
- + Forbedre **skiftemulighederne** i den kollektive trafik
- + Attraktive forhold for **gående og cyklister** til og fra stationer og knudepunkter
- + **Markedsføring** og formidling af det samlede kollektive trafiktilbud
- + **Takstsystemet** skal være enkelt og forståeligt. Sættes priserne for lavt risikeres en negativ spiral af besparelser
- + **Byudvikling** primært i den centrale og tætte by, hvor der er god kollektiv trafikbetjening
- + **Parkeringspolitikken** spiller en stor rolle i understøttelse af den kollektive trafik

An aerial photograph of a city, likely Copenhagen, showing a large railway yard with many tracks and a tram line. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. A large white number '3' is positioned on the left side of the image.

3

Anbefalinger

Anbefalinger – fem tematikker

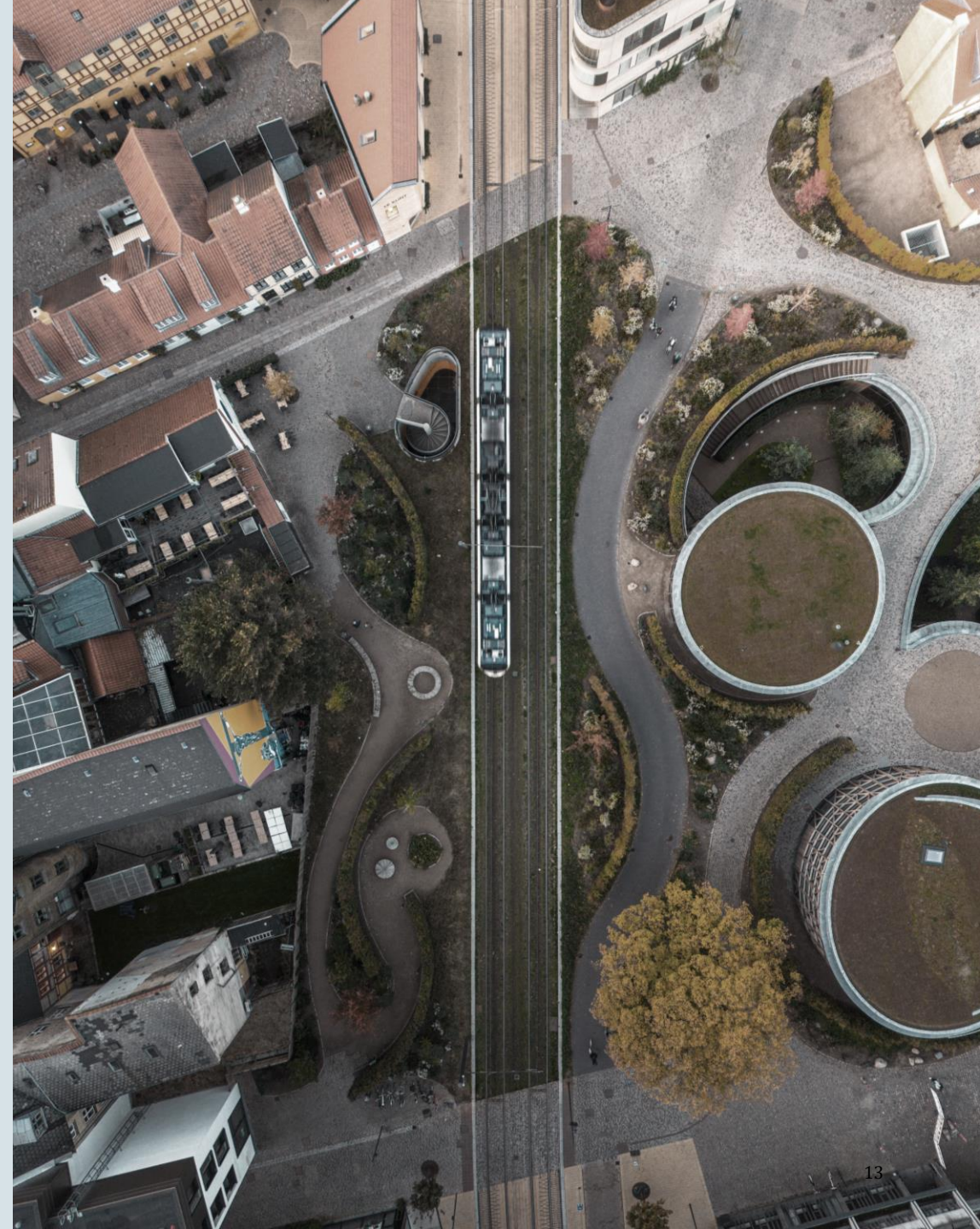
Tema 1 Konkurrencedygtigt trafiknet

Tema 2 Enkelhed for kunderne

Tema 3 Effektiv planlægning og drift

Tema 4 Byudvikling ved fortætning

Tema 5 Højklasset kollektiv trafik i fremtiden



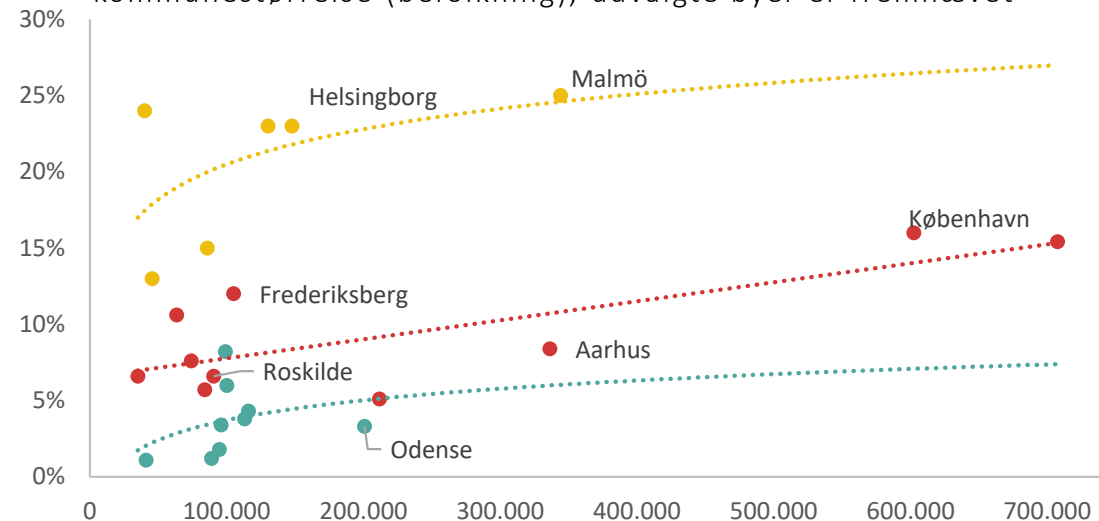
Konkurrencedygtigt trafiknet

Situation: Busserne i Odense kører langsomt sammenlignet med andre danske byer og fx Skåne. Det skyldes primært følgende forhold:

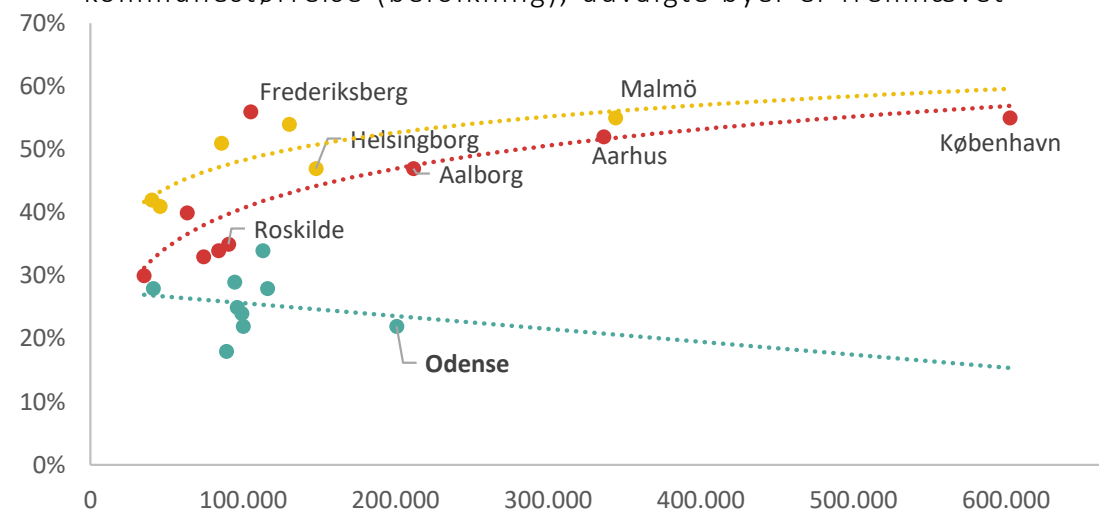
- + Fladedækning: Dyre omveje med hyppige stop på steder, hvor der er få passagerer
- + Mange ruter og lav frekvens, ofte kun en afgang i timen i myldretiden
- + Busserne forsinkes ved passage af korridoren langs Odense Banegård Center (OBC)
- + Odense har ikke arbejdet målrettet med at styrke fremkommeligheden for busserne
- + Uattraktivt produkt i forhold til alternative transportmidler

● Fladedækning ● Stambusnet ● Skåne

Kollektiv trafiks **markedsandel** som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet



Selvfinansieringsgrad bybusser som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet

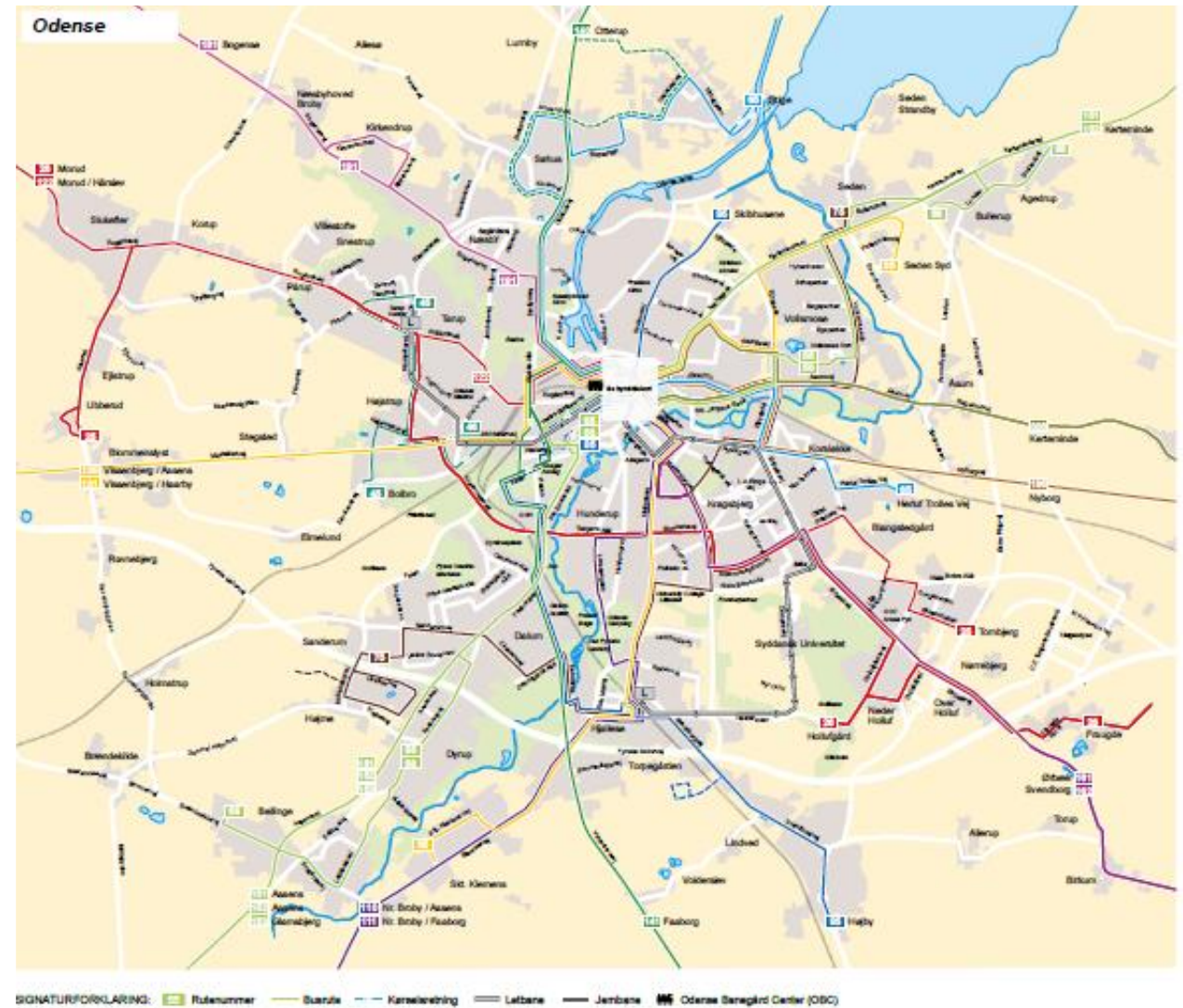


Konkurrencedygtigt trafiknet

Odense bybusnet og regionale ruter

Gældende pr. 14. januar 2024

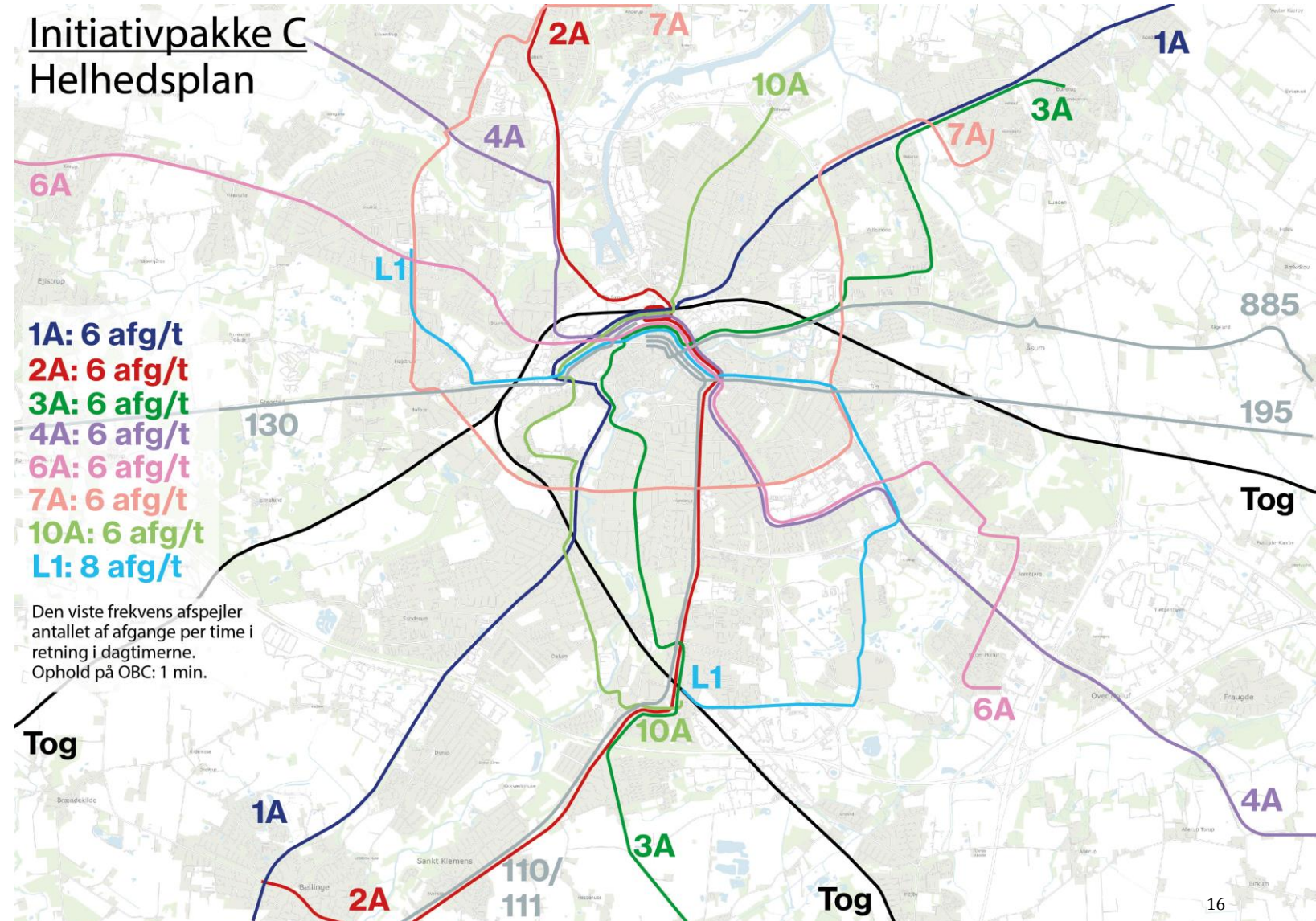
D. 4. august 2024 ændrer FynBus det regionale rutenet med 4 stambuslinjer



Konkurrencedygtigt trafiknet

Anbefalinger:

- + Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed
- + Samordn bybusser og regionale busser
- + Styrket fremkommelighed
- + Flere attraktive skiftsteder
- + Supplér med fleksible mobilitetsløsninger



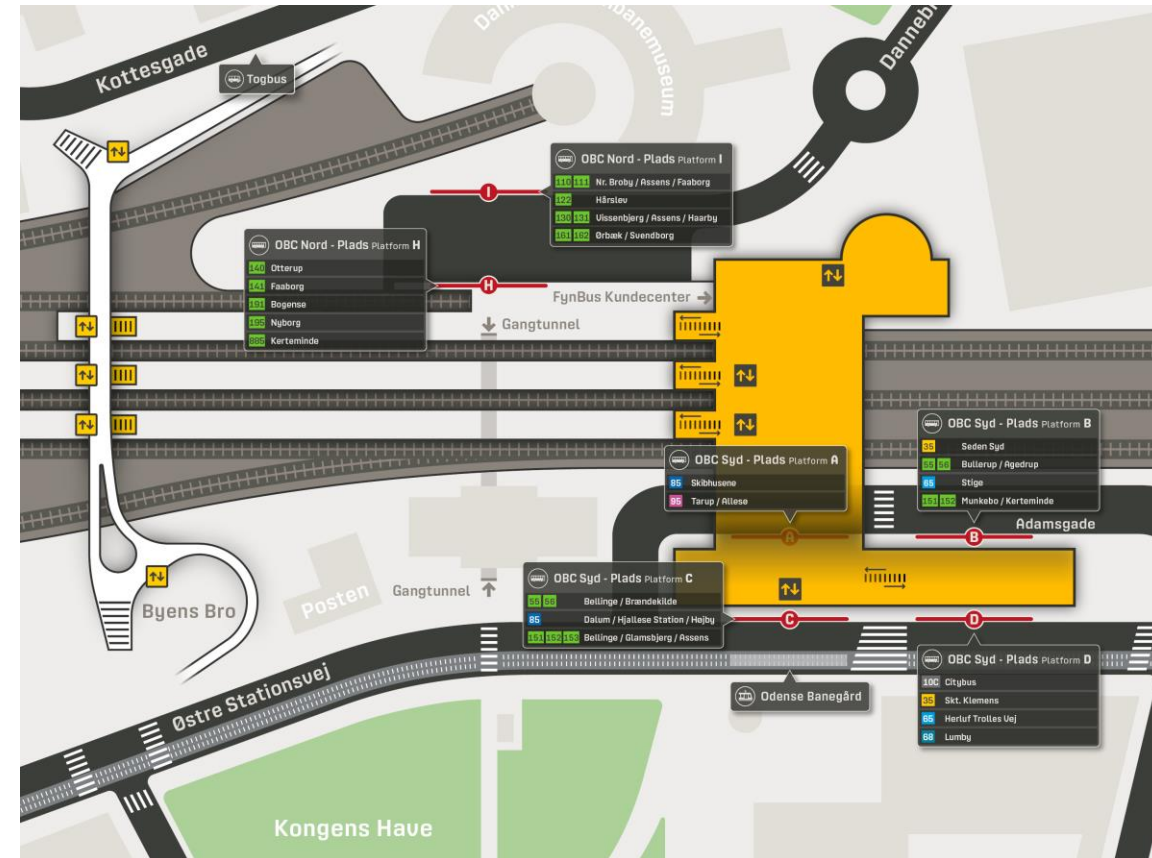
Konkurrencedygtigt trafiknet: OBC

Situation: Odenses vigtigste knudepunkt for kollektiv transport med tog, letbane, regionale busser og bybusser

Udfordringer:

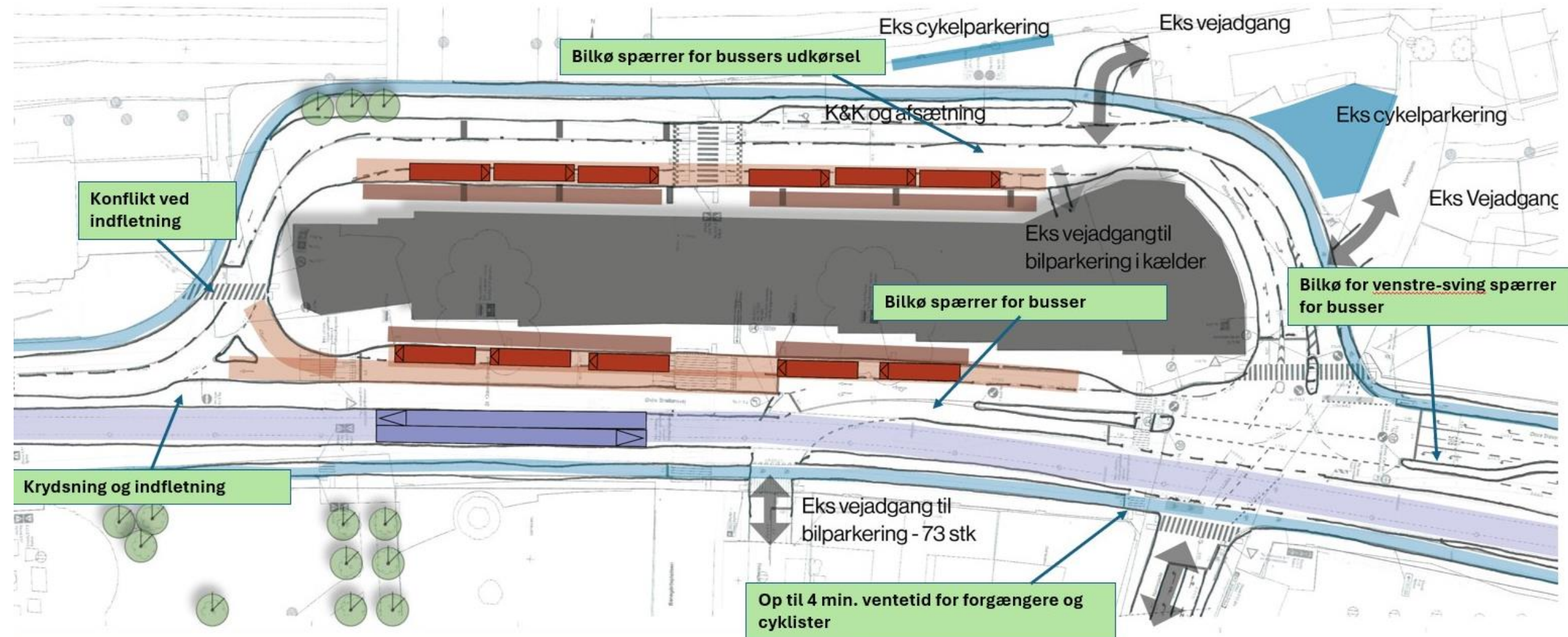
- + Busholdepladserne er fordelt på flere forskellige steder - lange gangafstande
- + En lang række busser terminerer i OBC
- + Mange skift for passagererne
- + Mange og lange opholds- og vendetider
- + Store spildtider og højere operatøromkostninger
- + Dårlig fremkommelighed i myldretiden

Den kollektive trafik er i dag spredt flere steder



Konkurrencedygtigt trafiknet: OBC

Udfordringer med trafikløsningen ved OBC i dag



Konkurrencedygtigt trafiknet: OBC

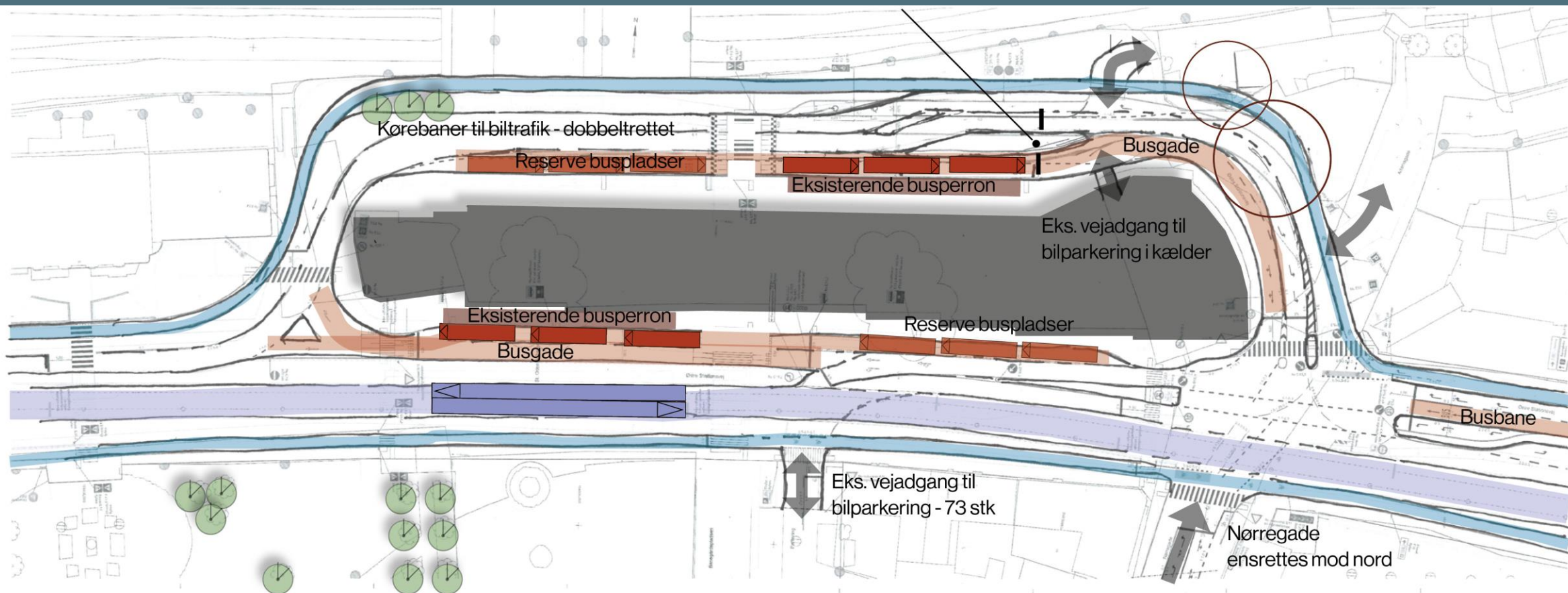
Et stærkt stambusnet forudsætter, at busserne er gennemkørende med minimal opholdstid

Anbefaling

Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt

TRE FORSLAG

- **Løsning 1. Signalregulering med busprioritering**
- Løsning 2. Ensretning af biltrafik på Adamsgade
- Løsning 3. Adamsgade bruges primært til bustrafik



Konkurrencedygtigt trafiknet: OBC

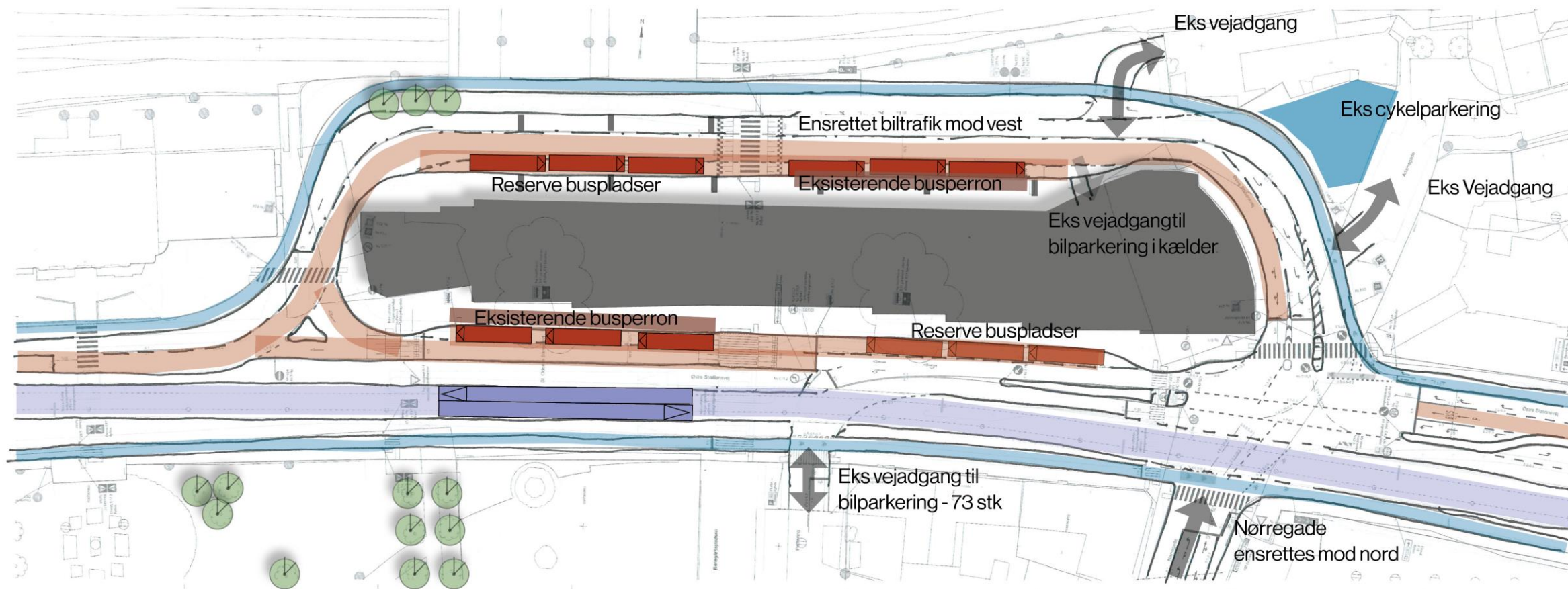
Et stærkt stambusnet forudsætter, at busserne er gennemkørende med minimal opholdstid

Anbefaling

Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt

TRE FORSLAG

- Løsning 1. Signalregulering med busprioritering
- **Løsning 2. Ensretning af biltrafik på Adamsgade**
- Løsning 3. Adamsgade bruges primært til bustrafik



Konkurrencedygtigt trafiknet: OBC

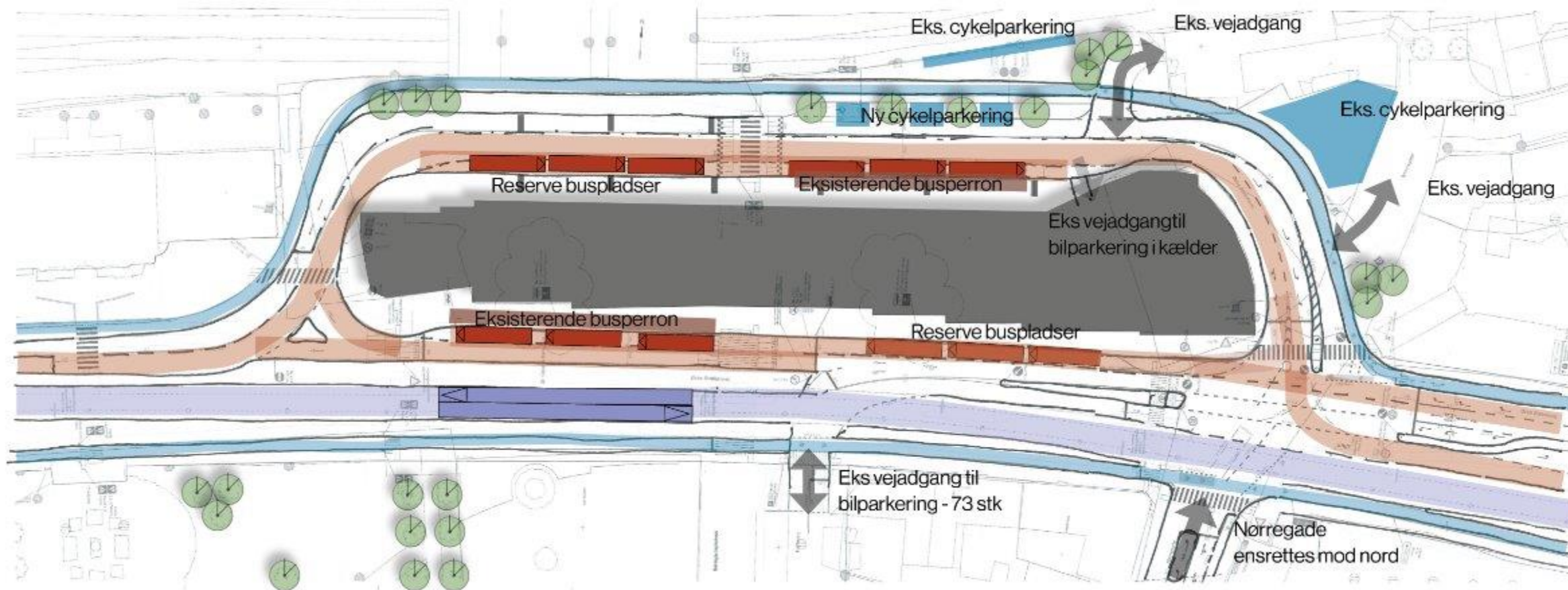
Et stærkt stambusnet forudsætter, at busserne er gennemkørende med minimal opholdstid

Anbefaling

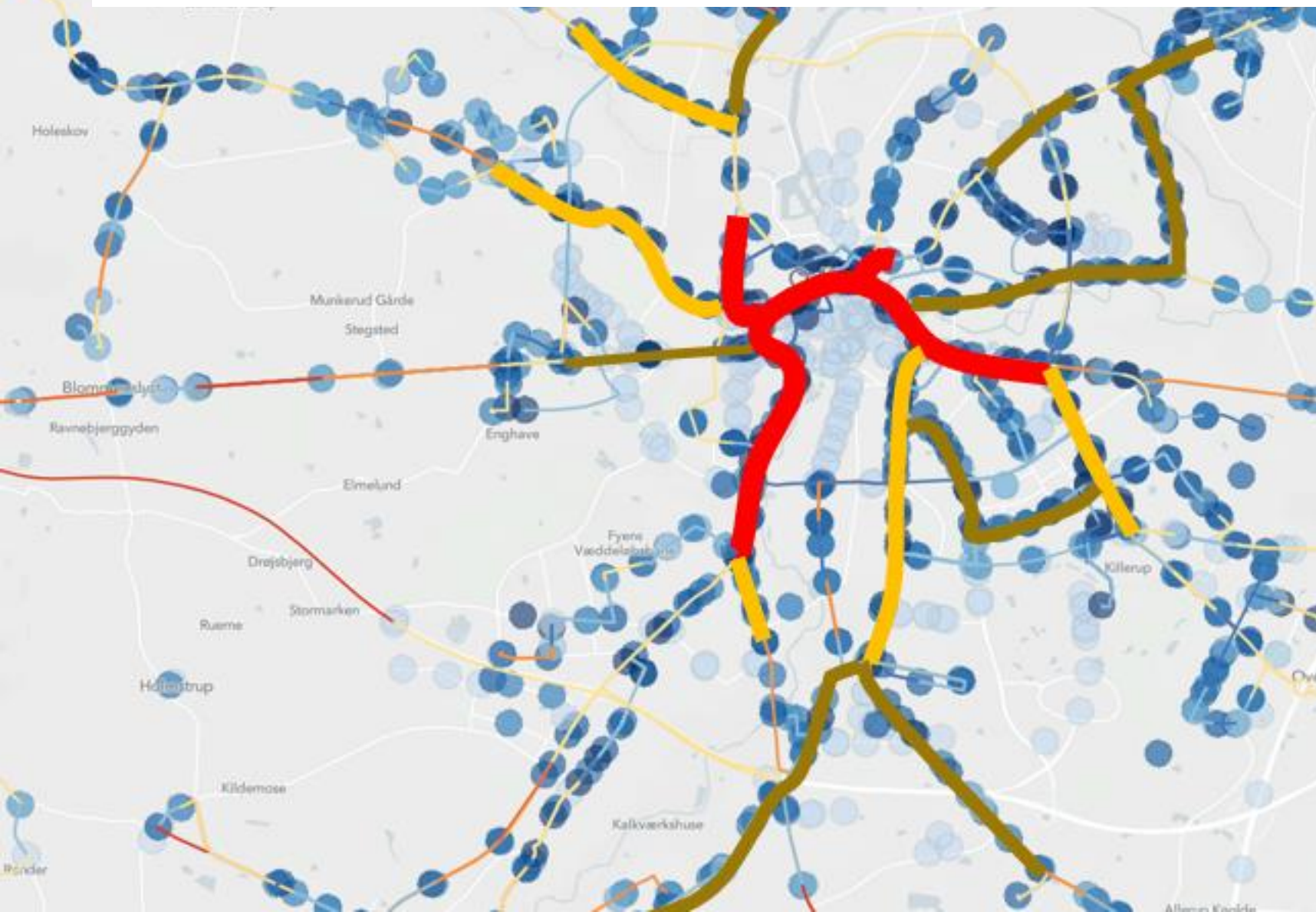
Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt

TRE FORSLAG

- Løsning 1. Signalregulering med busprioritering
- Løsning 2. Ensretning af biltrafik på Adamsgade
- **Løsning 3. Adamsgade bruges primært til bustrafik**



Konkurrencedygtigt trafiknet: Busfremkommelighed



-  Korridor med meget stor bustrafik og meget dårlig fremkommelighed
-  Korridor med stor bustrafik og dårlig fremkommelighed
-  Korridor med en vis bustrafik og dårlig fremkommelighed

Konkurrencedygtigt trafiknet: **Fleksible transportløsninger**

Situation: Dyr fladedækning

Anbefaling: Flexible transportløsninger hvor traditionelle bybusser er for dyre

- + Samkørsel, plusture, flextrafik
- + Gode anbefalinger og analyser fra Regeringens ekspertudvalg, rapport 1
- + Gode erfaringer fra bl.a. Region Nordjylland
- + Mindre offentligt tilskud per tur, bedre service for brugerne

Figur 3.3. Oversigt over kommuner, der tilbyder åben flextrafik per januar 2024

 Kommuner med åben flextrafik
 Kommuner uden åben flextrafik



Enkelhed for kunderne

Situation

- + Der er ikke en samlet passagervenlig oversigt over det kollektive tilbud i Odense
- + Svært at overskue transporttilbuddet
- + Svært at finde den rigtige og billigste billet
- + Odense er et knudepunkt - mere end halvdelen af passagererne rejser ind og ud af Odense Kommune

Anbefaling

- + Styrk formidlingen af det samlede kollektive tilbud
- + Lav et bedre og mere enkelt takstsystem
- + Overvej, om midlerne bruges bedst på rabatter eller øget drift

Effektiv planlægning og drift

Situation

- + Tilrettelæggelsen af udbud og den løbende drift samt beslutningsgrundlaget har betydning for effektiv drift
- + Vanskeligt at danne sig et overblik over det samlede kollektive trafiktilbud til kunderne, passagertal, rejsestrømme og økonomien i den kollektive trafik
- + Ingen direkte kobling mellem parternes forskellige data, systemer og driftsøkonomi
- + FynBus Remix system er velfungerende

Hovedanbefalingen for en effektiv drift er etablering af et stambusnet med høj frekvens, et attraktivt og effektivt knudepunkt ved OBC og forbedret fremkommelighed for busserne.

Anbefaling

- + Etablér et fælles data- og videnscenter
- + Videreudvikl og bring opsamlet viden i spil
 - + Innovation ifm. udbud
- + Opmålt Odense Trafikmodel

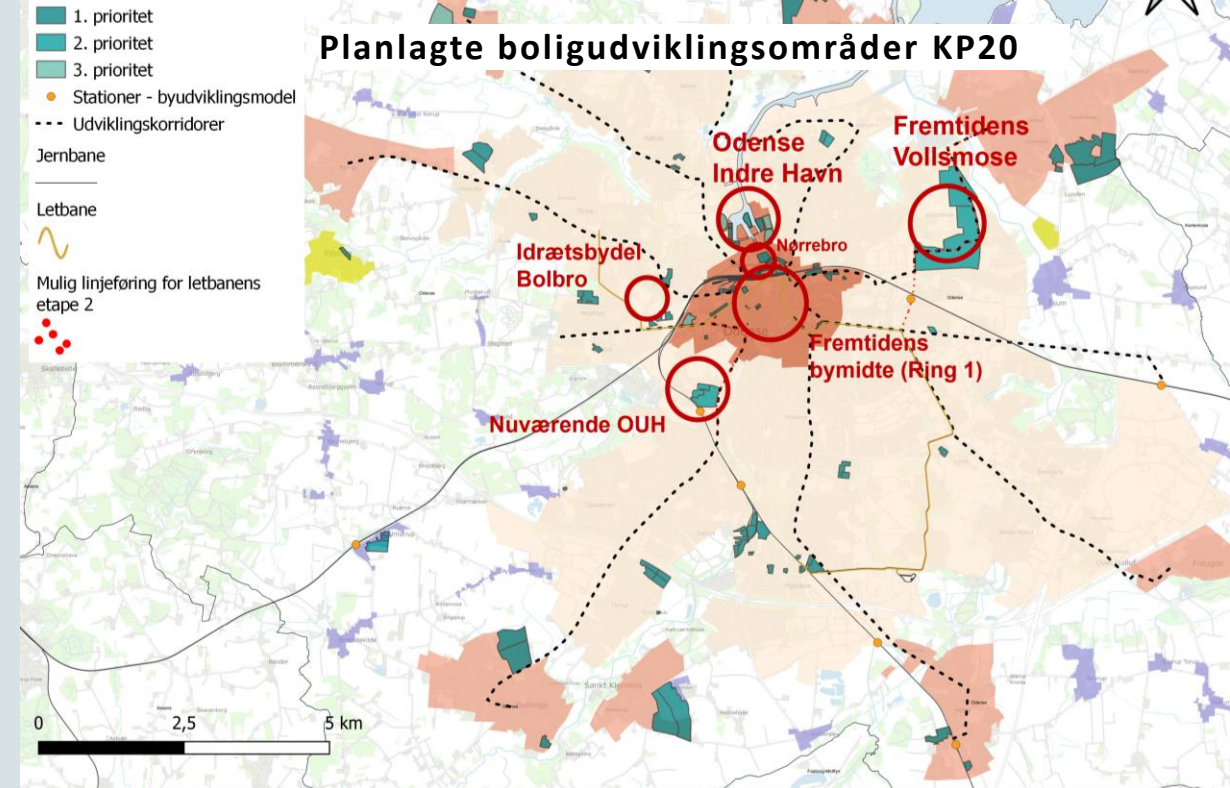
Byudvikling ved fortætning

Situation

- + Odenses bystrategi fokuserer på byudvikling indefra og ud. Sekundært i den sammenhængende by og uden for den sammenhængende by i de selvstændige forstæder
- + Udviklingskorridorer skal understøtte bæredygtig mobilitet.
- + Men Odenses nuværende kommuneplan lægger også op til en fortsat byspredning
- + Kostbart - og næppe muligt - at betjene en spredt byudvikling med et konkurrencedygtigt og omkostningseffektivt kollektivt tilbud.

Den spredte byudvikling vil resultere i

- + Lange afstande, så færre vil at gå og cykle
- + Bilafhængighed, øget biltrafik og mindre cykeltrafik



Anbefaling

- + Fokuser på byfortætning i centrum og den tætte by (lokalisér kontor- og serviceerhverv i bymidten så stationsnært som muligt)
- + Udnyt nuværende OUH til arbejdspladser og boliger
- + Anden prioritet er byudvikling i bymæssige korridorer og knudepunkter

Byudvikling ved fortætning: **Parkering**

Situation

- + Odense har et stort udbud af parkeringspladser i centrum og bymidten
- + Beboerlicenser er billige i bymidten
- + Lidt længere fra centrum er byudviklingen tilrettelagt for biltrafik og gratis parkering med rigelig kapacitet

P-plads og vejareal ved Rosengårdcentret



Anbefaling

+ Mere aktiv parkeringspolitik

Det kunne være ved at

- + Reducere antallet af gadeparkeringspladser i bymidten
- + Etablere attraktiv cykelparkering ved OBC
- + Maksimumsnormer for P ved nye boliger, arbejdspladser og butikker, ingen minimumnorm
- + Skabe attraktive gadearealer / byrum, særligt omkring letbanestationerne
- + Reducere parkering mærkbart ved SDU

Inspiration: Byomdannelse, Høje Taastrup



Højklasset kollektiv trafik i fremtiden: Eksisterende jernbaner

Situation

- + Odense har en fremragende placering på det nationale jernbanenet
- + Lokaltrafik på banerne Vestfyn, Østfyn og Svendborg har mange passagerer
- + Odense Letbane, etape 1 har haft stor vækst

Anbefaling: Udnyt de eksisterende jernbaner bedre

Udgangspunkt i Byregion Fyns forslag til udnyttelse af de eksisterende jernbaner til 'det fynske S-tog'

- + Vestfynbanen - fokus på største relationer
- + Østfynbanen - nye stationer med det fynske S-tog
- + Svendborgbanen – øge rejsehastigheden, evt. dobbeltspor Odense-Højby, bevar som uafhængigt system (driftsseparation på OBC)
- + Middelfartvej - potentiale for knudepunkt

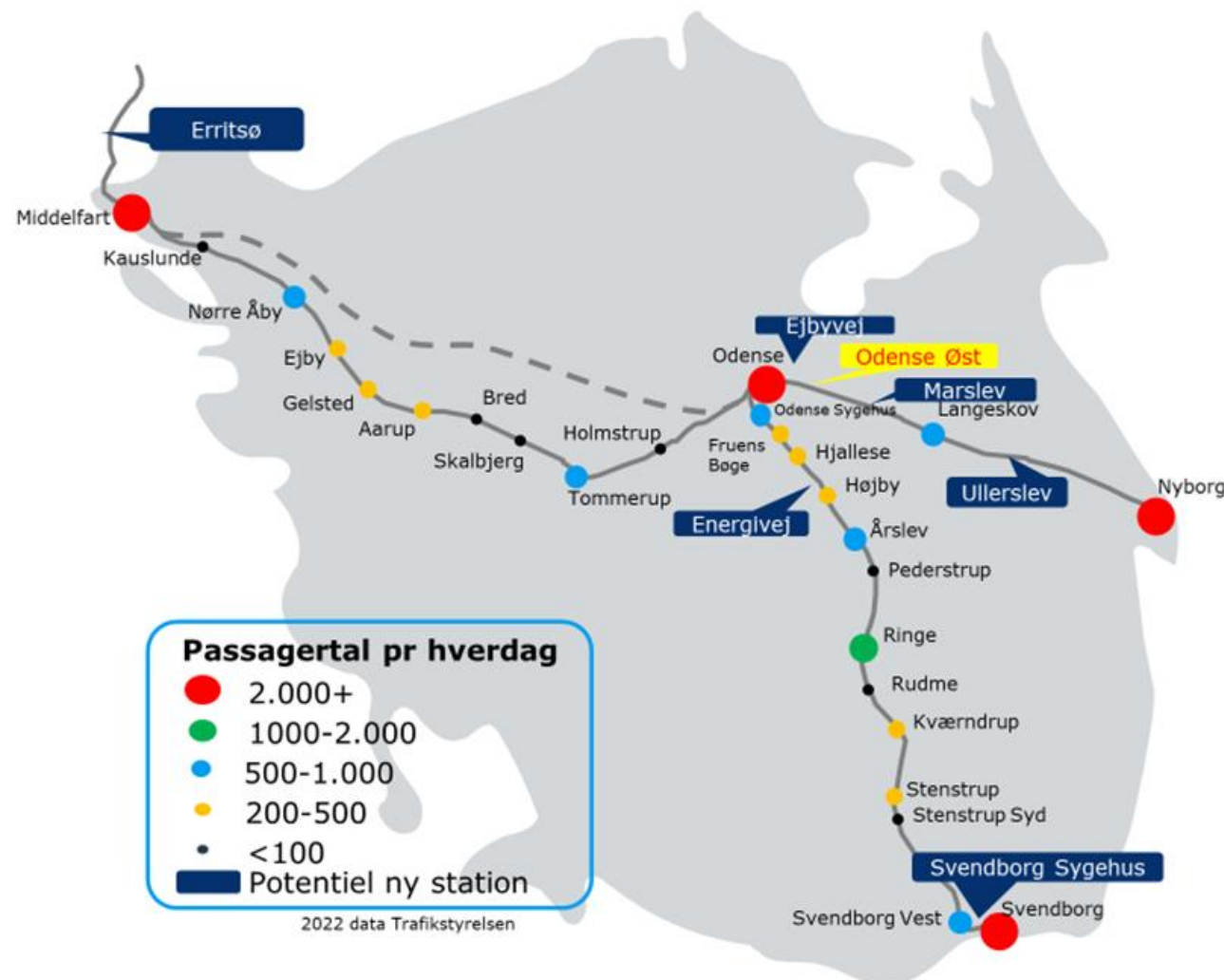
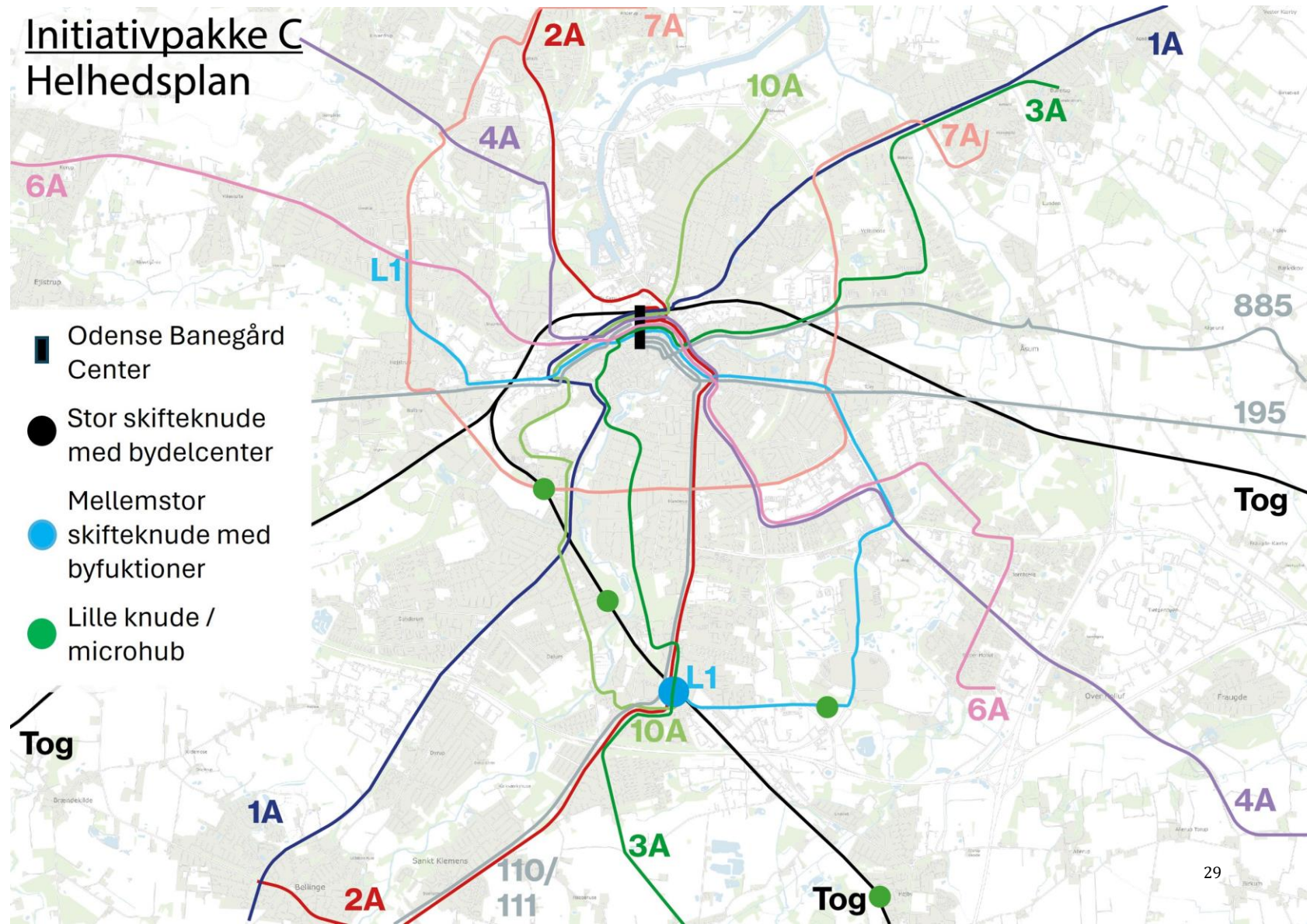


Illustration: Rambøll for Byregion Fyn.

Højklasset kollektiv trafik i fremtiden: Letbanens etape 2?

Situation

- + Afgørende, at Vollsmose gøres attraktivt både for nuværende og kommende beboere og for private investorer
- + Sammenligning af letbanens linje 2 med BRT samt prioriteret bus forventes færdiggjort i august. Beregninger viser lille effekt af BRT og prioriteret bus
- + BRT og prioriteret bus har mindre effekt end ekspertrådets helhedsplan



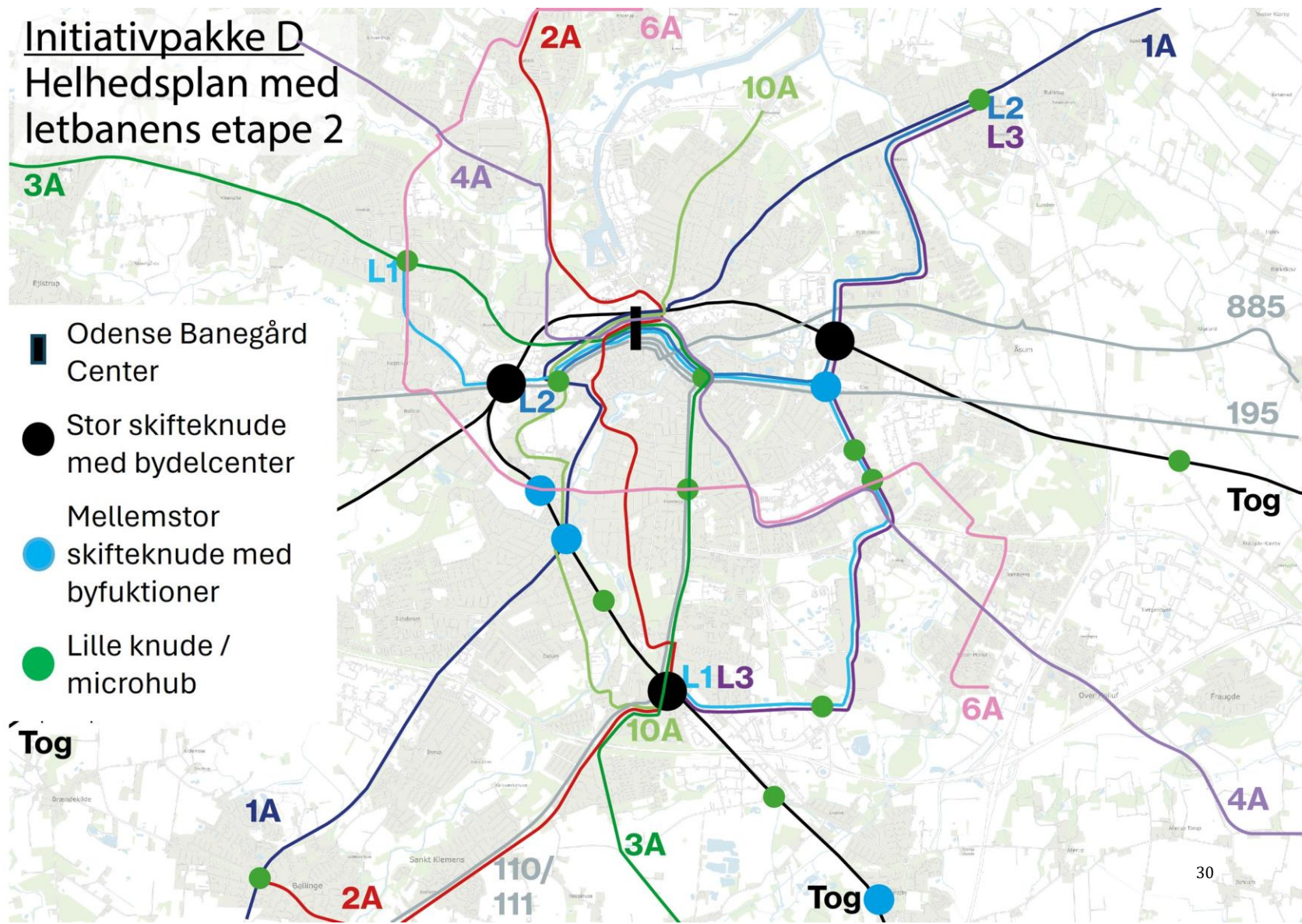
Højklasset kollektiv trafik i fremtiden: Letbanens etape 2 + flere stationer

Anbefaling: Samtænk en eventuel letbane linje 2 med ekspertrådets øvrige anbefalinger

Hvis Odense Kommune vælger at anlægge letbanens linje 2, anbefaler ekspertrådet at

- + Kombinere med et tilpasset stambusnet i helhedsplanen
- + Begrænse omfanget af parkering i Vollsmose
- + Fortætte yderligere omkring hver letbanestation
- + Køre en linje 3 fra Seden imod SDU og Hjallesø Station, så man udnytter de eksisterende spor
- + Samtænke med øget drift på jernbanen, 'det fynske S-tog'

Initiativpakke D Helhedsplan med letbanens etape 2

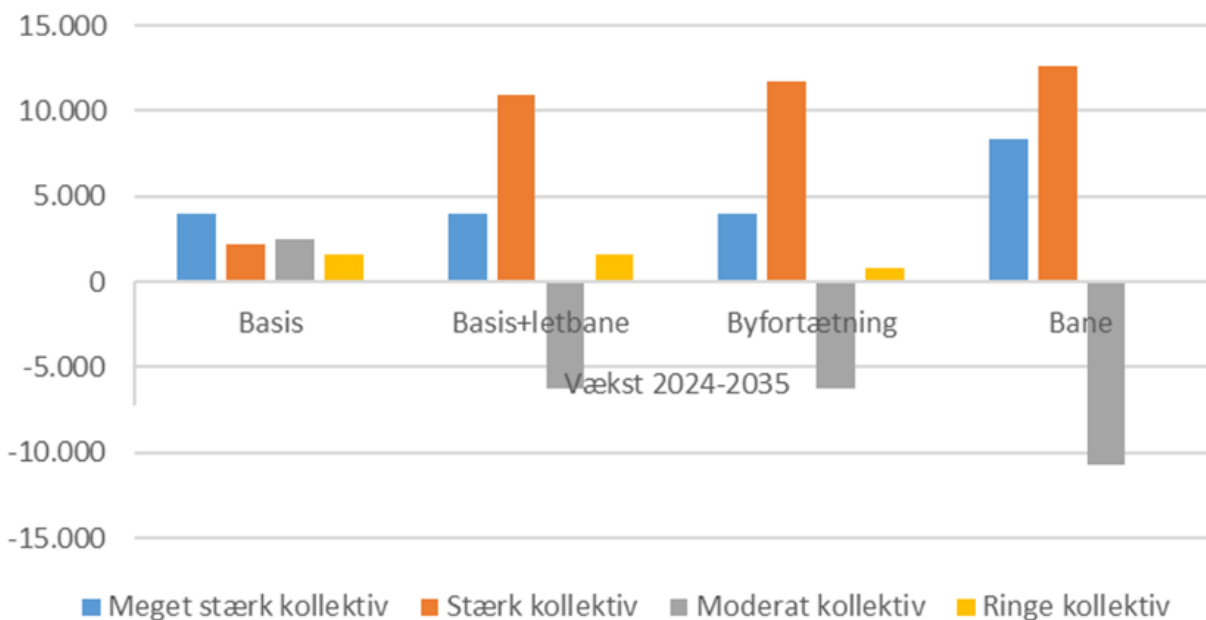


Byudvikling ved fortætning og stationsudvikling

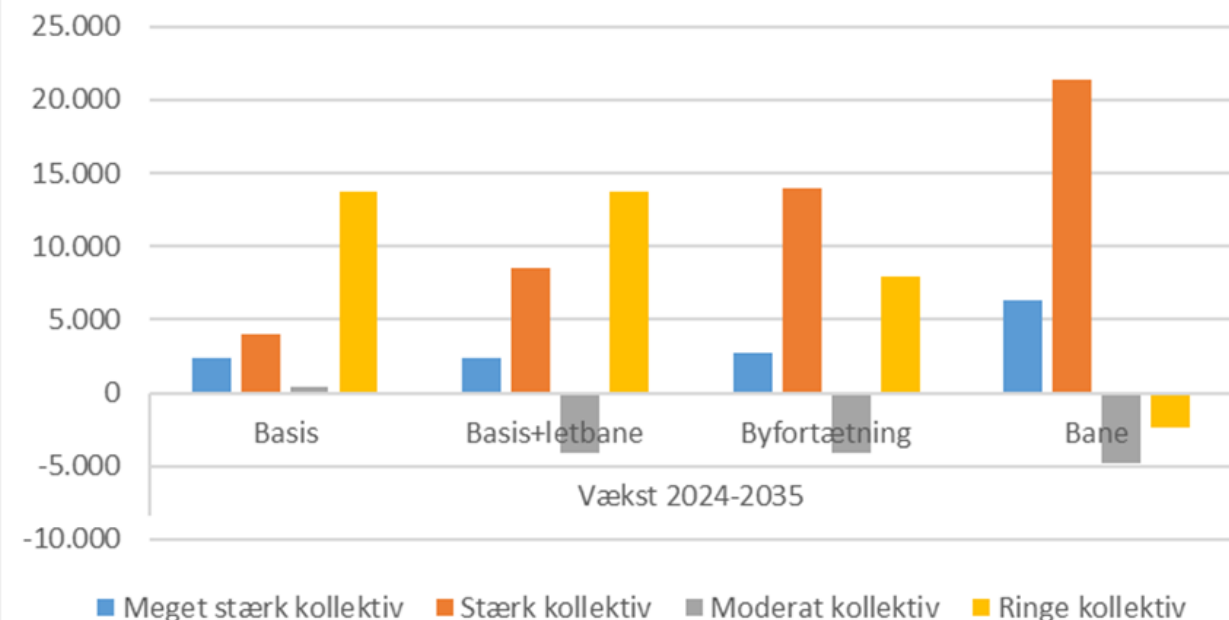
- + Letbanen fase 2 ændrer Vollsmose fra moderat til stærk kollektiv betjening, mest boliger men også arbejdspladser
- ++ Byfortætning i stedet for spredning flytter vækst fra ringe kollektiv til stærk kollektiv betjening

- +++ Udvikling af banerne med flere stationer giver mange eksisterende arbejdspladser meget stærk og stærk kollektiv betjening i stedet for ringe, ligeså med boliger

Ændring af betjening af boligmassen



Ændring af betjening af arbejdspladser



An aerial photograph of a city, likely Copenhagen, showing a large railway station with multiple tracks and platforms. The station is surrounded by various buildings, including a large, modern building with a curved roof. A road with a tram lane runs alongside the station, and a bridge crosses over the tracks. The background shows a dense urban area with many trees and buildings.

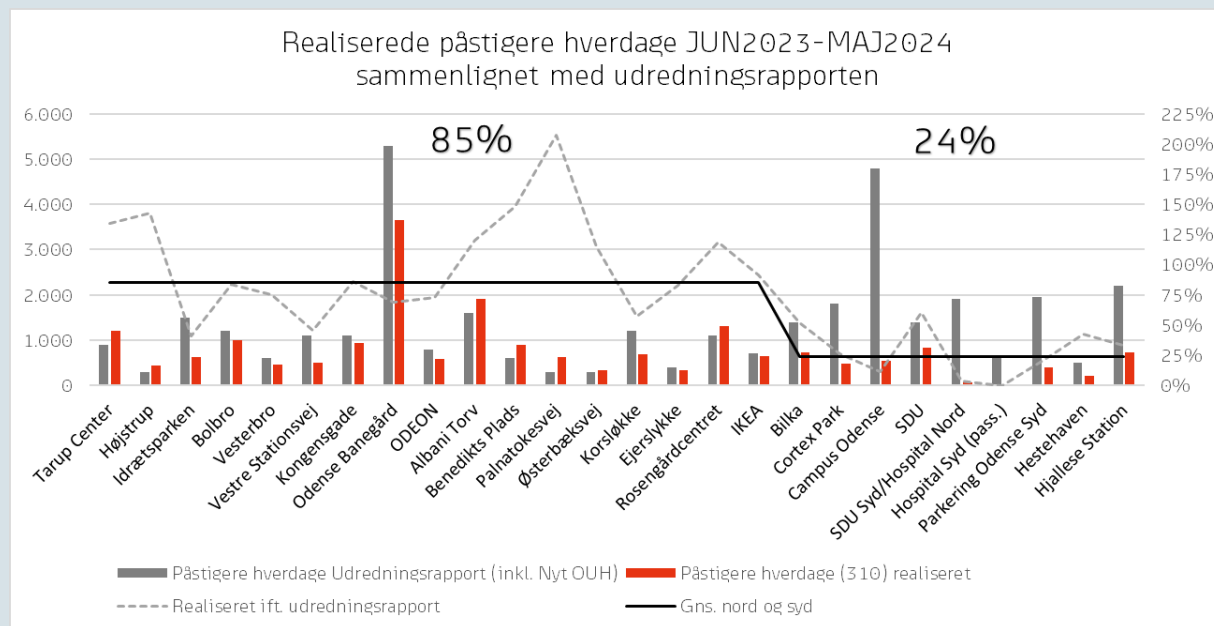
4

Supplerende spørgsmål i
kommissoriet

Supplerende spørgsmål i kommissoriet:

Prognosegrundlag for letbanen

Realiserede påstigertal (juni 2023 - maj 2024) sammenlignet med udredningsrapport



Note: Påstignertallet er negativt påvirket af udfordringer med facadeankre i juni og juli 2023.

Kilde: Odense Letbane (2024).

Prognoser generelt

- + Forsøg på at forudsige fremtidige rejsestrømme og deres udvikling
- + Usikkerhed på meget store infrastrukturprojekter
- + Odense Kommune benytter en trafikmodel, der er kodet ved hjælp af Visum-softwaren
- + Visum er udbredt i mange danske byer og generelt i Verden

Letbanens prognose

- + Stor passagervækst på letbanestrækningen ift. buslinjerne
- + Men på et lavere niveau end udredningsrapporten forudså før driftsstart

Supplerende spørgsmål i kommissoriet:

Flere passagerer med letbanens sydlige strækning

Forudsætninger i udredningsrapporten fra 2013 er ikke opfyldt

- + Nyt OUH er ikke taget i brug
- + Byudviklingen og mobilitetstænkning mangler ved Campus Odense
- + Ingen lette virkemidler - de mest oplagte (lavere priser, øget frekvens) vil forringe driftsøkonomien

Tiltag, som kan bidrage til vækst på strækningen:

- + Indskrænkning af parkeringsarealer og evt. indførelse af betaling, SDU og Nyt OUH
- + Byudvikling/-fortætning i 400 meter radius fra stationer
- + Forbedring af adgangsveje til stationer for gående og cyklister
- + Bedre cykelparkering ved stationerne
- + Byfortætning omkring Hjallese Station
- + Driften på Svendborgbanen kan forbedres
- + Markedsføring ved opstart af Nyt OUH.

De øvrige generelle anbefalinger vil bidrage til at forbedre det kollektive trafiknet, og dermed også give kunder til den sydlige gren



Supplerende spørgsmål i kommissoriet: Prognosegrundlag for letbanen

Rammeforudsætninger

Uforudsete forhold:

- + Åbningen af Nyt OUH er udskudt
- + Ikke som forudsat indført parkeringsrestriktioner ved SDU
- + Udviklingen af Cortex Park er forsinket
- + Driften på Svendborgbanen er forringet
- + Coronakrisen
- + Manglende udvikling på den sydlige gren påvirker den centrale strækning også

Samt

- + Biletpriserne er for nogle billettyper sænket markant (trækker i modsat retning)
- + Letbanen har formentlig endnu ikke realiseret det langsigtede passagerpotentiale

Prognosegrundlag

Metodiske svagheder i prognosegrundlaget

- + Estimerede ikke letbanens attraktivitet uden for centrum korrekt
- + Kan ikke modellere effekten af parkér og rejsanlæg
- + Tvivlsom beregning af "skinneeffekt"
- + Har ikke trafikspring

Ekspertrådet anbefaler, at trafikmodellen opdateres, så den kan

- + Estimere konkurrencefladen mellem kollektiv trafik og bil mht. de relative omkostninger og bilejerskab
- + Beskrive forskellen mellem de enkelte kollektive transportmidler
- + Inkludere gang i modellen
- + Omfatte hele Fyn

An aerial photograph of a city, likely Copenhagen, showing a large railway yard with many tracks and a few trains. To the right of the tracks is a multi-lane road with a tram. The city is surrounded by green trees. A large, white, stylized number '5' is overlaid on the left side of the image.

5

Det videre arbejde

Anbefalinger til videre analyser

Anbefalinger til videre analyser

Beslutningsstøttetværktøjerne bør være mere præcise og brugervenlige fremadrettet for at etablere et mere pålideligt og agilt beslutningsgrundlag

Trafikmodellen forbedres

Kort sigt (få måneder)

- Inkludere skinnefaktor

Længere sigt (et år)

- Indeholde omkostninger endogent
- Elasticitetsbetragtninger af konsekvenser af ændrede lokale takststrukturer
- Hele Fyn
- Gangture
- Trafikspring

Nærmere analyser

- Detaljering af forbedring af området omkring Odense Banegård Center, trafiksimulering heraf
- Den konkrete linjestruktur
 - Udpege buskorridorer med det største potentiale
 - Forbindelse af linjer i OBC
 - Den mest hensigtsmæssige udnyttelse af letbanen
- Busfremkommelighed – hvor kan det betale sig?
- Beslutning af frekvens af de enkelte linjer
- Driftsøkonomiske analyser og trafikmodelberegninger

Andre anbefalinger til det videre arbejde

Sæt kunden i centrum ved at styrke formidlingen af det samlede kollektive tilbud

Ansøg om støtte fra statslige puljer

- Den statslige pulje for højklasset kollektiv transport (2.482 mio. kr.)
- Den statslige pulje til busfremkommelighed (100 mio. kr.)

Bedre udnyttelse af det eksisterende jernbanenet

- Analyser er iværksat i regi af Byregion Fyn

Dilemmaer

Strategiske dilemmaer

Det kollektive tilbud versus stambusnet

- Stambusnet. Hvor mange er til steder hvor mange skal hen og med en bedre selvfinansierungsgrad
- Fladedækning. Et socialt perspektiv med et tilbud til de fleste – men som er et ringe tilbud, som kun få vil benytte og har ringe økonomi

Attraktiv og levende bymidte

- Konkurrence mellem kollektiv transport og bil, bl.a. OBC
- Anbefalinger har marginal effekt for afvikling af biltrafikken

Odense vil være klimaneutral i 2030

- Det forudsætter nye rammevilkår
- Den kollektive trafik kan yde et vigtigt bidrag

Økonomiske dilemmaer

Stambusnettets udformning

- Nogle rejserelationer i bus kan være mere attraktive end letbanen – ønsket om styrket kollektiv trafik kan reducere letbanens økonomi
- Øge letbanens opland via skift til/fra stambuslinjer

Forbedring af forholdene ved Odense Banegård Center (OBC) og bedre busfremkommelighed i hovedkorridorer

- Forbedrer driftsøkonomi og passagertal for regionale busser og bybusser men mest for de regionale busser
- Odense Kommune betaler for forbedringerne, Region Syddanmark høster gevinsterne
- Alene helhedsplan med samordning af bybusser og regionale busser har en mærkbar effekt
- Partnerskab om forbedring af den kollektive trafik i Odense

An aerial photograph of a city, likely Copenhagen, showing a large railway yard with many tracks and a few trains. To the right of the tracks is a multi-lane road with a tram. The city is densely packed with buildings and trees. A large, semi-transparent blue filter is applied to the entire image. A large white number '6' is overlaid on the left side of the image.

6

Oversigt over anbefalinger

Ekspertrådets primære anbefalinger

1 Konkurrencedygtigt trafiknet

- + Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed
- + Odense Banegård Center som effektivt knudepunkt
- + Styrket fremkommelighed
- + Flere attraktive skiftsteder
- + Supplér med fleksible mobilitetsløsninger
- + Samordn bybusser og regionale busser

2 Enkelhed for kunderne

- + Styrk formidlingen af det samlede kollektive tilbud
- + Lav et bedre og mere enkelt takstsystem
- + Overvej, om midlerne bruges bedst på rabatter eller øget drift

3 Effektiv planlægning og drift

- + Etablér et fælles data- og videnscenter
- + Videreudvikl og bring opsamlet viden i spil
- + Opmålt Odense Trafikmodel

4 Byudvikling ved fortætning

- + Fokusér på byfortætning i centrum og den tætte by
- + Andenprioritet er byudvikling i bymæssige korridorer og knudepunkter
- + Mere aktiv parkeringspolitik

5 Højklasset kollektiv trafik i fremtiden

- + Udnyt de eksisterende jernbaner bedre
- + Samtænk en eventuel letbanelinje 2 med ekspertrådets øvrige anbefalinger

Ekspertrådet har endvidere:

- + Vurderet det historiske prognosegrundlag for letbanen
- + Belyst, hvordan der opnås flere passagerer med letbanens sydlige strækning via en række specifikke lokale anbefalinger ud over de generelle ovenfor



Ekspertråd
vedrørende
kollektiv trafik

?

SPØRGSMÅL



Kommissorium, formål og spørgsmål

Ekspertrådets besvarelse

1. Optimere tilbuddet af kollektiv trafik og afveje tilbuddet i forhold til mulige indtægter fra brugerne

Forslaget om et stambusnet er kernen i at opnå højere markedsandel og bedre selvfinansierungsgrad, jf. erfaringer fra andre danske byer og Skåne. Et stambusnet er et net af hurtigere, mere højfrekvente, direkte gennemkørende buslinjer i korridorer, hvor busfremkommeligheden forbedres.

Den nuværende fladedækning giver en dårligere selvfinansierungsgrad og lav markedsandel.

Analyse af borgernes ønsker og krav til den kollektive trafik samt vurdere potentielle brugergrupper, herunder følgende:

Ekspertrådet har taget udgangspunkt i kundeundersøgelser, der er gennemført af Odense Letbane, generelle undersøgelser fra Passagerpuls samt forskningen og erfaringer fra andre byer. Ekspertrådet har af tidsmæssige årsager ikke haft mulighed for at gennemføre særskilte kundeundersøgelser i Odense.

A. Hvad skal der til for, at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen i 2030?

Den relative kvalitet af de forskellige transportmidler påvirker konkurrencesituationen mellem transportmidlerne. Hvis det bliver relativt bedre (hurtigere, lettere, mere behageligt, billigere) at rejse med et transportmiddel end andre, vil flere vælge dette transportmiddel.

På baggrund af forskningen og erfaringer fra andre byer er en ambitiøs helhedsorienteret transformation af den kollektive trafik afgørende med bl.a. stambusnet med forbedret fremkommelighed, flere attraktive skiftsteder og enkelhed for kunderne (anbefaling 1 og 2). Forbedring af forholdene ved OBC er endvidere central for, at transformationen vil lykkes.

Byplanlægningen og parkeringspolitikken påvirker i væsentlig grad konkurrencesituationen mellem transportmidlerne. Byudviklingen bør koncentrerer i bymidten, særligt hvad angår boliger, butikker, kontor og serviceerhverv. Som andenprioritet kan der ske en vis fortætning omkring stationer i den øvrige by.

B. Hvor i byen og kommunen er det realistisk, at kollektiv trafik er et reelt alternativ til bilen i 2030?

I bymidten og i den tætte by langs det foreslåede stambusnet med hurtigere, mere direkte og gennemkørende ruter i de korridorer, hvor der er det største passagergrundlag. Konturerne af et muligt lokalt stambusnet er illustreret i anbefaling 1. Særligt letbanen, bedre drift på banenettet og udvikling af knudepunkter vil kunne levere et reelt alternativ.

C. Hvor kan der investeres i de kollektive løsninger med størst potentiale for et bedre passagergrundlag?

Anbefalingerne skal ses som et samlet hele, hvor en række elementer er samlet i pakker af stigende ambitionsniveau. Det er svært at vende udviklingen, og det er derfor nødvendigt at gennemføre en helhedsorienteret transformation af den kollektive trafik i Odense frem for blot enkeltforslag.

Samtidig kan private og offentlige investeringer understøtte den kollektive trafik i form af fortætning og byudvikling i centrum og i den allerede tætte by. Uden for centrum bør byudviklingen alene ske omkring stationer og særligt ved knudepunkter, hvor mindst to højfrekvente kollektive trafiklinjer krydser hinanden (anbefaling 4).

Kommissorium, formål og spørgsmål

Ekspertrådets besvarelse

2. Skabe sammenhæng i Odenses samlede kollektive trafiksystem som et netværk med busser, letbane og tog, med henblik på at flere benytter det kollektive trafiksystem

Ved at foreslå stambusnet prioriteres driftsressourcerne i de korridorer, hvor der er et stort passagerpotentiale. Ekspertrådet anbefaler at etablere gennemkørende hovedlinjer med direkte linjeføring, høj frekvens og relativt få stop for at sikre høj rejsehastighed, der gør bussen konkurrencedygtig og sikrer bedre driftsøkonomi (anbefaling 1).

Analyse af, hvordan man opnår, at flere benytter det kollektive trafiksystem, herunder følgende:

Ekspertrådet arbejder med forskellige initiativpakker med helhedsplanlægning af både kommunale, fælleskommunale og regionale busser, hvor OBC samtidig foreslås ombygget til høj fremkommelighed for busser, og hvor alle busser samles syd for stationen for at sikre overskuelige skiftemuligheder med kortere gangafstande.

A. Hvordan øges anvendelsen af letbanen på den sydlige strækning?

Ekspertrådet peger på tiltag, som kan bidrage til vækst på den sydlige strækning.

B. Hvordan kobles bussernes rutenet, letbanen og jernbanerne for et sømløst netværk?

Stambusnettet samordnes med de fælleskommunale busser og det regionale busnet, så det samlede kollektive tilbud optimeres (anbefaling 1).

I et stærkt stambusnet skal busserne være gennemkørende med minimal opholdstid, og forholdene for busdriften ved OBC må forbedres. Det har til formål at placere busholdepladserne mere intuitivt og med kortere gangafstande, at fremme busfremkommeligheden, samt at løfte kvaliteten i busproduktet og den samlede kollektive trafik. For at forbedre forholdene omkring OBC har ekspertrådet derfor udarbejdet tre skitse-mæssige løsningsforslag for OBC som effektivt knudepunkt, der skal løse de udfordringer, der er med OBC i dag (anbefaling 1).

Flere attraktive skiftesteder anbefales. Det drejer sig om OBC og i fremtiden andre store skifteknuder med bydelscentre, men også mellemstore skifteknuder og mikrokknuder, hvor der mere er tale om korte, behagelige og trygge adgangsveje for gang og cykel. Det er også relevant at optimere eksisterende skiftesteder (anbefaling 1).

Ekspertrådet anbefaler samtidig, at kunden i højere grad sættes i centrum ved at styrke formidlingen af det samlede kollektive tilbud (anbefaling 2).

Ekspertrådet anbefaler derudover at udnytte de eksisterende jernbaner bedre og etablere nye stationer og knudepunkter langs dem (anbefaling 5). Letbanens fase 2 vil yderligere styrke netværket, men er også ret kostbar set relativt til passagergevinsten.

3. Tilvejebringe viden, der kan danne grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem

For at skabe grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem anbefaler ekspertrådet at etablere et fælles data- og videnscenter samt at videreudvikle og bringe opsamlet viden i spil (anbefaling 3).

A. Vurdere det hidtidige prognosegrundlag i form af passagertal og gennemsnitlige billetpriser.

Ekspertrådet har vurderet det hidtidige prognosegrundlag. Ekspertrådet anbefaler samtidig, at trafikmodellen opdateres.

B. Vurdere, hvordan selvfinansierungsgraden på sigt kan øges, så den kollektive trafik i fremtiden får en mere sikker økonomi.

Ekspertrådet anbefaler hurtigere og mere direkte linjer i stambusnettet, hvor opholdstider reduceres som følge af højere frekvens og direkte gennemkørsel af OBC frem for vending her. Det vil øge passagertallet (højere indtægt) og reducere omkostningen pr. køreplanstime og i endnu højere grad pr. vognløb (lavere udgift). I kombination vil det forbedre driftsøkonomien.

Busserne i Odense har en høj operatøromkostning og fællesomkostning pr. køreplanstime. Ovennævnte anbefalinger vil reducere disse, men det anbefales også at analysere nærmere, om omkostningsniveauet kan nedbringes. Hovedrapporten rummer yderligere anbefalinger hertil.

Grundet mangler i plangrundlaget (anbefaling 3) har ekspertrådet ikke kunnet detailberegne effekten, men benchmark med andre byer af samme størrelse som Odense indikerer, at den samlede pakke som følger best practice bør kunne føre til en fordobling af selvfinansierungsgraden og mindst en fordobling af passagertal.

C. Datadrevet analyse af økonomi, potentiale og udfordringer knyttet til at tilbyde gratis kollektiv trafik i Odense. Herunder til alle borgere og til forskellige aldersgrupper.

Idet Odense Trafikmodel ikke har rejsehjemmel endogent, har det ikke været muligt for ekspertrådet at foretage en specifik analyse af gratis kollektiv trafik i Odense. Internationale studier af andre byer, der har tilbudt gratis kollektiv trafik, indikerer, at det vil kunne føre til 0-10% flere passagerer, hvis de mistede billetindtægter erstattes af øget tilskud. Hvis driften reduceres for at kompensere for reduktionen i billetpriser, tyder det på, at passagertallet vil falde, idet priselasticiteten som regel er mindre end elasticiteten på den såkaldte generaliserede rejsetid. Det er også baggrunden for, at man formentligt vil opnå flere passagerer og bedre økonomi ved at droppe de særlige rabatter i Odense og benytte den øgede indtægt til at øge frekvensen i stedet.

D. Vurdere, hvordan besluttede og mulige nationale tiltag vil/kan påvirke mobiliteten i Odense, men også, om der er andre tiltag, der vil virke bedre her.

Der er et nationalt forsøg med vejafgifter, der muligvis vil lede til et nationalt vejafgiftssystem eller alternativt muligheden for at indføre systemer i de fire største byer i Danmark, herunder Odense. Det vil alt andet lige flytte markedsandele fra bilisme til alternative transportmidler. Ekspertudvalget for kollektiv mobilitet vil måske give anledning til, at der kommer reformer af muligheden for støtte til samkørsel, der vil kunne styrke denne. Samme udvalgs anbefalinger vil muligvis gøre det lettere at gennemføre en takstreform på Fyn samt ekspertrådets forslag til helhedsplan.

E. Analyse af og påvirkningsmuligheder i forhold til takststrukturen.

Ændringer af takststrukturen vil skulle ske i samarbejde mellem Odense Kommune, Region Syddanmark, øvrige kommuner på Fyn, samt nationale aktører (DSB, GoCollective, Trafikstyrelsen). Odense Kommune er en meget stor aktør på Fyn, og både DSB, KL og Danske Regioner har udtrykt interesse for takstreformer.

F. Give anbefaling til et grundlag for prognoser og budgetlægning for både busser og letbanen fra 2025 og frem.

Ekspertrådet har givet anbefalinger til forbedring af prognosegrundlaget.