

TØF & KTF webinar: - Busproduktet er konkurrencedygtigt for pendlere,

Af: Mikael Hansen

WIN BACK STRATEGI

FYNBUS



fremførte Carsten Hyldborg, direktør i FynBus, i webinarret om at få kunderne tilbage i den kollektive trafik. Webinaret var arrangeret af TØF og KTF.

Webinaret den 15. april 2021, arrangeret af Transportøkonomisk Forening (TØF) og Kollektiv Trafik Forum (KTF), fokuserede på, hvordan den kollektive trafiksektor kan få passagererne tilbage i busserne, togene, metroen og letbanen efter Corona-krisen, som man nu kan se en ende på.

Dette er den anden artikel af tre, som refererer indlægget fra direktør Carsten Hyldborg, FynBus.

Det fynske trafiksystem som udgangspunkt

Carsten Hyldborg tog udgangspunkt i det fynske bustrafiksystem. Erfaringerne herfra kan også bruges mange andre steder, det er de samme strukturelle faktorer som er i spil.

- Bybusserne og de regionale busruter har en ret høj frekvens med 2-4 afgang i timen i myldretiden og 1-2 afgang i timen på øvrige tidspunkter, forklarede han og fortsatte:

- Hertil kommer lokalruter, som alle er åbne skoleruter, samt de regionale uddannelsesruter, som på samme måde er tilpasset ungdomsuddannelser og videregående uddannelser.

- Kundetilfredsheden ligger meget stabilt lige på grænsen mellem "God" og "Meget god" – vi vil selvfølgelig gerne flytte tilfredsheden til "Meget god", men det er meget vanskeligt.

FynBus har tabt halvdelen af passagererne siden 2015

Carsten Hyldborg fastslog, at FynBus siden 2015 har mistet halvdelen af passagererne. Her står Corona-krisen for halvdelen, mens letbanebyggeriet i Odense er den vigtigste forklaring på faldet på 25 procent fra 2015 til 2018. Fra 2018 til 2019 var der tegn på en lille fremgang, men så kom coronakrisen!

- Hvordan kan vi så vende tendensen efter coronakrisen? Der skal efter min mening ikke så meget til, forklarede Carsten Hyldborg, og fortsatte:

- Dette lille regneeksempel kan illustrere det: Hvis alle fynboer mellem 15 og 70 år, det er 350.000 personer, tager en returrejse - 2 ture - med bussen pr. måned, vil det resultere i 8 millioner rejser om året, og en indtægtsforøgelse på ca. 80 mio. kroner.

Busproduktet er bedre end sit rygte

FynBus har i de senere år arbejdet meget med at analysere transportadfærd og barriererne for at bruge kollektiv trafik. Carsten Hyldborg forklarer:

- Vi har opstillet og brugt "5 myter om kollektiv trafik" i vores kampanjer. Én af myterne er, at det er dyrt at bruge kollektiv trafik. FynBus har lånt konceptet Pendlertjek af Movia, som vi har brugt til at sammenligne pendling med bus og bil mellem Glamsbjerg og Odense. Resultatet er, at man kan spare mindst 10.000 kroner om året ved at tage bussen.

FynBus' bud på ny passagervækst og en grønnere fremtid

-Vi skal have de hidtidige passagerer tilbage i busserne, men vi skal også orientere os mod nye kunder, sagde Carsten Hyldborg.

FynBus' Win-back strategi har otte punkter – se figuren ovenfor. Første trin er at skabe tryghed på rejsen og komme tilbage til det hidtidige driftsomfang. Carsten Hyldborg uddybede:

- Synlig rengøring er ét af de coronatiltag, som vi vil holde fast i i fremtiden. Samtidig skal der en stor kommunikationsindsats til, når corona-restriktionerne aflæses. Vi satser på få konkret opbakning fra de statslige myndigheder – en anbefaling om at bruge kollektiv trafik som en sikker og attraktiv transportform.

På lidt længere sigt er der efter Carsten Hyldborgs mening brug for nye takst- og billetprodukter. Han løftede bl.a. sløret for et nyt landsdækkende koncept,

"Pendler20", men der mange flere ting i posen, inspireret af bl.a. Midttrafiks app og DSB's Orange billetter.

Om de langsigtede perspektiver siger Carsten Hyldborg:

- På lang sigt kommer åbningen af Odense Letbane til at fylde meget – både markedsføring af letbanen og det nye bynet for bybusserne i Odense. Sideløbende er den grønne omstilling i fokus med de første elbusser lige om hjørnet i Odense, og klimasamarbejdsaftaler med otte fynske kommuner om omstilling af deres busser til CO2-neutral teknologi senest i 2024.

- I klimasammenhæng er min pointe, at hvis belægningen i busserne er højere end otte personer, har busserne en klimafordel, så der skal flere passagerer i busserne, derefter kan vi med rette bruge de emissionsfri eller CO2-neutrale busser som et vægtigt klimaargument, sluttede Carsten Hyldborg.

Webinaret havde 80 deltagere og kan genses her.

Læs også:

- Der er brug for tydelige udmeldinger fra myndighederne om at kollektiv trafik er sikker transport, Passagererne skal tilbage i kollektiv trafik

[Billetter og takster](#) [Corona](#) [Kundetilfredshed](#) [Mobilitet](#) [Trafikselskaber](#)