

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

1. oktober 2020 kl. 16.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 202009-32880

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Anders W. Berthelsen, Odense

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Produkt- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Udmøntning af takstændring 2021 samt takster for SBH-kørsel 2021.....	3
2. Grøn omstilling og fælles udbud af busser	7
3. Forsøg med kombinationsbilletter	10
4. Salg af kontantbilletter til Odense Letbane.....	12
5. Kontrol i busserne og forhøjede kontrolafgifter	15
Sager til drøftelse:.....	21
Sager til orientering:.....	22
6. Regionalt passagerråd	22
7. Tilpasning af de regionale principper for busdrift på Fyn	24
8. Henvendelse fra Datatilsynet.....	27
9. Meddelelser	28
10. Eventuelt.....	28

SAGER TIL BESLUTNING:**1. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2021 SAMT TAKSTER FOR SBH-KØRSEL 2021****Resumé:**

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2021, herunder forslag til justering af taksterne for Rejsekort Classic. Desuden fremlægges forslag til justering af pensionistrabatten på pendlerkort i FynBus' takstområde som følge af aftale om midler fra staten til nedsættelse af taksterne for pensionister.

Sagsfremstilling:Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste gang er 17. januar 2021.

Takstudmøntningen skal ske indenfor Statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2021 et takststigningsloft på 1,1 %.

Der er efter aftale med togoperatørerne og trafikselskaberne i Jylland udarbejdet et fælles forslag til takster på pendlerkort (voksne og børn). NT, Sydtrafik, FynBus og togoperatørerne har allerede fælles takster med virkning fra marts 2018.

Det er fortsat det enkelte trafikselskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for enkeltbilletter samt den første rejse på Rejsekort Classic i henholdsvis bus og tog.

Bindinger

Takst Vest parterne er underlagt en række bindinger ved fastlæggelsen af takster:

- Et fast prisforhold på maksimum 38 rejser mellem rejsekortsprisen på højeste rabattrin og pendlerkortsprisen for alle zoneafstande.
- Bustaksterne for enkeltbilletter skal være lig med eller billigere end togtaksterne på de samme zoneafstande.
- Rejsekort må ikke være dyrere end prisen for enkeltbillet.
- Pensionistrabatten fastsættes til minimum 25 % for pendlerkort.

Herudover er intentionen for parterne i Takst Vest, at alle parter over tid får ens priser for pendlerkort. Her er det kun Midttrafik, der nu har lavere zonepriser end de øvrige trafikselskaber.

Pendlerkort

Ved fastlæggelsen af taksterne på pendlerkort i 2021 har der især været fokuseret på det lave takststigningsloft samt Midttrafik's mulighed for at harmonisere taksterne over tid.

Det foreslås derfor, at pendlerkort taksterne fastholdes uændrede i 2021.

Tabel 1: Pendlerkorttakster voksen og barn 2020 og 2021

Ant. zoner	Voksen				Barn			
	Takst		Takststigning		Takst		Takststigning	
	2020	2021	Kr.	%	2020	2021	Kr.	%
1-2	384	384	-	0,0%	192	192	-	0,0%
3	516	516	-	0,0%	258	258	-	0,0%
4	690	690	-	0,0%	345	345	-	0,0%
5	864	864	-	0,0%	432	432	-	0,0%
6	1.020	1.020	-	0,0%	510	510	-	0,0%
7	1.170	1.170	-	0,0%	585	585	-	0,0%
8	1.350	1.350	-	0,0%	675	675	-	0,0%
9	1.500	1.500	-	0,0%	750	750	-	0,0%
10	1.650	1.650	-	0,0%	825	825	-	0,0%
11	1.830	1.830	-	0,0%	915	915	-	0,0%
12	2.010	2.010	-	0,0%	1.005	1.005	-	0,0%
13	2.160	2.160	-	0,0%	1.080	1.080	-	0,0%
14	2.340	2.340	-	0,0%	1.170	1.170	-	0,0%

Pensionistrabat

Regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet har per 2. april 2020 indgået aftale om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik. Der er i den forbindelse afsat 25 mio.kr. årligt til takstnedsættelser for pensionister. Heraf udgør FynBus's andel 675.000 kr.

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. FynBus har ikke pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort Classic er fælles med de øvrige selskaber.

Det foreslås derfor, at udmøntningen af takstnedsættelsen for pensionister sker ved at ændre pensionistrabatten på pendlerkort fra 38 % til 45 %.

Prisen for pensionister på pendlerkort vil dermed blive reduceret med 11,3 %.

Tabel 2: Pendlerkorttakster pensionister 2019 og 2020

Pendlerkort - Pensionist				
Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2020	2021	Kr.	%
1-2	238,08	211,20	-26,88	-11,3%
3	319,92	283,80	-36,12	-11,3%
4	427,80	379,50	-48,30	-11,3%
5	535,68	475,20	-60,48	-11,3%
6	632,40	561,00	-71,40	-11,3%
7	725,40	643,50	-81,90	-11,3%
8	837,00	742,50	-94,50	-11,3%
9	930,00	825,00	-105,00	-11,3%
10	1.023,00	907,50	-115,50	-11,3%
11	1.134,60	1.006,50	-128,10	-11,3%
12	1.246,20	1.105,50	-140,70	-11,3%
13	1.339,20	1.188,00	-151,20	-11,3%
14	1.450,80	1.287,00	-163,80	-11,3%
Rabat:	38%	45%		

Ændringen af pensionistrabatten på pendlerkort indregnes ikke i takststigningsloftet.

Enkeltbilletter

Enkeltbilletter udgør en fortsat faldende andel af omsætningen på Fyn og FynBus's priser ligger fortsat meget tæt på DSB's. Der foreslås uændrede takster for enkeltbilletter i 2021.

Rejsekort Classic

Takststigningsloftet på 1,1 % foreslås derfor anvendt til en justering i prisen på den første rejse på Rejsekort Classic.

Tabel 3: Rejsekorttakster voksen 2020 og 2021

Ant. zoner	Takst		Takststigning	
	2020	2021	Kr.	%
1-2	18,20	18,80	0,60	3,3%
3	27,00	28,20	1,20	4,4%
4	36,00	37,60	1,60	4,4%
5	45,00	47,00	2,00	4,4%
6	54,00	56,40	2,40	4,4%
7	63,00	65,80	2,80	4,4%
8	72,00	75,20	3,20	4,4%
9	81,00	84,60	3,60	4,4%
10	90,00	94,00	4,00	4,4%
11	99,00	103,40	4,40	4,4%
12	108,00	112,80	4,80	4,4%
13	117,00	122,20	5,20	4,4%
14	126,00	131,60	5,60	4,4%

Tabel 3 viser at takstændringen medfører en takststigning på 3,3 % for de helt korte rejser på 1-2 zoner og 4,4 % for 3-14 zoner. For alle rejser på Rejsekort Classic er der tale om en takststigning på 3,6 %.

Takster på SBH-kørsel 2021

På bestyrelsesmødet den 13. december 2019 besluttede bestyrelsen følgende for SBH-kørslen i 2020:

- at taksten for handicapkørsel fastsættes til en minimumspris på 40 kr. for de første 10 km og derefter 4 kr. pr. km,
- at den maksimale pris for en tur fastsættes til 150 kr.,
- at takststigningerne træder i kraft pr. 1. februar 2020,
- at det bliver muligt at foretage en handicaptur til Sydtrafiks område uden kombination med et tog,
- at takster for rejser til Sydtrafiks område svarer til taksterne gældende på Fyn og Langeland.
- at muligheden for at køre til Sydtrafiks område uden brug af tog træder i kraft 1. februar 2020,
- at der ikke gives mulighed for at tilpasse antallet af de 104 ture i forhold til visiteringstidspunktet, og
- at kommunikation af justeringerne sker via elektroniske medier og telefonsvarer i forbindelse med bestilling.

FynBus skulle have evalueret tilpasningen af handicapordningen efter 6 måneder, men i henhold til beslutningssag på seneste bestyrelsesmøde er denne evaluering udskudt til ultimo 2020. På baggrund heraf anbefaler FynBus' administration, at takster på SBH-kørsel fastholdes i 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- forslag til uændrede enkeltbillet- og pendlertakster for voksne og børn i 2021,
- at midler til nedsættelse af taksterne for pensionister anvendes til at øge rabatten på pendlerkort til 45 %,
- at taksten for Rejsekort Classic ændres med i gennemsnit 3,6 %,

- at ændringer træder i kraft 17. januar 2021, og
- at takster på SBH-kørsel er uændret i 2021.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Notat, Forslag til takster for 2021*

2. GRØN OMSTILLING OG FÆLLES UDBUD AF BUSSE

Resumé:

Arbejdet med et fælles udbud er påbegyndt i 2019, hvor FynBus den 15. marts 2019 og den 13. december 2019 forelagde bestyrelsen muligheden for et fælles udbud fra 2023-2024, idet de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber dér. Et fælles udbud vil samtidigt kunne omfatte omstilling til grøn energi.

Med afsæt i administrative møder i foråret 2020 med kommunerne og Region Syddanmark samt dialogmøde med busentreprenører og busproducenter udarbejdede FynBus et notat vedrørende grøn omstilling af kollektiv trafik samt rammen for et fælles udbud, "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel".

Notatet blev forelagt FynBus' bestyrelse den 19. juni 2020 og har derefter været drøftet i kommunerne og regionen. På den baggrund er der udarbejdet et nyt notat; "Beslutningsoplæg om grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel", til bestyrelsens godkendelse.

Endelig ramme for fælles udbud med grøn omstilling, herunder resultater af analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik, forelægges FynBus' bestyrelse primo 2021 med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark.

Sagsfremstilling:

Notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" har været drøftet i de politiske udvalg i kommunerne og Regions Syddanmark i august og september 2020 – dette med undtagelse af Kerteminde Kommune. Udvalget i Kerteminde Kommune vil få notatet fremlagt den 6. oktober 2020.

Generelt støtter kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark, at FynBus skal fortsætte det videre arbejde med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel. Assens Kommune og Middelfart Kommune ønsker mere tid til analysearbejdet, inden der træffes endelig beslutning om næste udbud. Odense Kommune har meddelt, at de ikke indgår i et fælles udbud.

På baggrund af tilbagemeldingerne har FynBus udarbejdet "Beslutningsoplæg om grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel", der vedlægges som bilag 2.1. Tilbage meldinger fra de politiske udvalg vedlægges i bilag 2.2.

Beslutningsoplægget beskriver:

- Handlemuligheder
- Grøn omstilling med klimasamarbejdsaftaler
- Samspil mellem lokalruter og flextrafik
- Juridiske rammer for fælles udbud
- Oversigt over tilbagemeldinger fra de politiske udvalg på notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel"
- Forslag til tids- og procesplan

Handlemuligheder

En opgørelse over alderen af de dieselbusser, der anvendes i de nuværende kontrakter, viser, at ca. 70 % af dieselbusserne er under 12 år, heraf er 64 % af dieselbusserne 8 år eller derunder ved udløb af ordinær kontrakt.

Der er to handlemuligheder for den videre proces:

- forlængelse af nuværende kontrakter, eller
- nyt udbud med grøn omstilling af buskørsel fra august 2023.

FynBus ser en mulig økonomisk fordel i at forlænge kontrakterne, således at de nuværende dieselbusser anvendes i 1 - 2 år mere. Grundet den store andel af nyere dieselbusser i nogle af de nuværende kontrakter anbefaler FynBus, at kontrakterne forlænges, og at fælles udbud udskydes til kontraktstart fra august 2024.

Fælles udbud

Der er fra kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark et ønske om, at få mest mulig grøn omstilling af buskørsel for pengene. På den baggrund anbefaler FynBus, at fælles udbud udbydes som et funktionsudbud med krav til bussernes miljøpåvirkning ud fra princippet om "mest for pengene".

Med et funktionsudbud er det op til vognmanden at vurdere den rette teknologi (mest klima- og miljøeffekt for pengene) samt sikre den nødvendige forsyning af drivmidler i forhold til udbudsgrundlaget.

Buskørslen kan udbydes som enten én samlet pakke, der omfatter alle kommuner og Region Syddanmark, eller i mindre pakker, der omfatter fx 2 - 3 kommuner.

Beslutning om udbud af én eller flere pakker, samt eventuelle pakkers størrelser, afhænger af hvor mange kommuner / Region Syddanmark, der tilslutter sig det fælles udbud.

Uanset om det bliver én eller flere pakker, vil kontrakten omfatte delaftaler for de enkelte kommuner/regionen.

Ved at udfærdige delaftaler, der omfatter de enkelte kommuner/regionen, vil en kommune kunne udnytte option på forlængelse af kontrakten, og en anden kommune vil samtidigt kunne udtræde af kontrakten ved udløb af den ordinære kontraktperiode.

Delaftaler vil også betyde, at muligheden, for at en kommune beskærer eller udvider kørslen i en kontrakt, det såkaldte udsvingsbånd, ikke vil påvirke andre kommuner/regionen i kontraktfællesskabet. Udnyttelse af udsvingsbåndet i en enkelt kommune vil derfor ikke påvirke andre kommuners/regionens muligheder for udnyttelse af udsvingsbåndet senere i kontraktperioden.

For hver enkelt kommune vil muligheden for at benytte flextrafik som en del af lokalruter, og derved reducere antallet af busser eller reducere busstørrelsen, blive analyseret.

Når der til en kontrakt skal indkøbes nyt busmateriel, og der skal etableres optankningsanlæg/ladestandere, er udgangspunktet, at kontrakten skal være tilstrækkelig lang til, at der tages højde for afskrivning af materiellet. En lang kontraktperiode medfører dog, at kommuner og regionen bliver begrænset i forhold til implementering af ny teknologi indenfor drivmidler i en lang periode.

Da området er kendetegnet ved en hastig teknologisk udvikling, anbefaler FynBus, at der indhentes tilbud på en 8-årige kontraktperiode med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Sagen forelægges til beslutning om rammer for et fælles udbud med kontraktstart fra august 2024.

Tids- og procesplan

Tids- og procesplanen for beslutning om grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel fremgår nedenfor:

- 1. oktober 2020: Beslutningsoplæg for grøn omstilling samt fælles udbud for buskørsel forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på godkendelse af overordnede ramme for fælles udbud med kontraktstart august 2024.

- Oktober 2020 - januar 2021: Administrative møder med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark vedrørende kontraktstart for fælles udbud 2024, beslutningsoplægget samt analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik.
- Februar/marts 2021: Endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling, herunder resultater af analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik, forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark.
- Maj 2021: Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark om deltagelse i et fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024.
- Februar 2022: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.
- December 2022: Tilbudsvurdering forelægges kommuner på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark til godkendelse.
- Januar 2023: Tilbudsvurderingen forelægges FynBus' bestyrelse til godkendelse.
- Februar 2023: Kontraktunderskrivelse.
- August 2024: Kontraktstart.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- notat vedr. "Beslutningsoplæg om grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel", samt
- at rammen for fælles udbud med grøn omstilling består af:
 - kontraktstart august 2024,
 - ved forlængelsen indhentes tilbud på biodiesel, således at den grønne omstilling af buskørsel kan påbegyndes,
 - resultater for mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget,
 - funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene,
 - udbuddet består af delaftaler, der sikrer fleksibilitet for den enkelt kommune/region,
 - der indhentes tilbud på en 8-årig kontraktperiode med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 2.1 *Beslutningsoplæg om grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel*
 Bilag 2.2 *Tilbagemeldinger fra de politiske udvalg*

3. FORSØG MED KOMBINATIONSBILETTER

Resumé:

Sammen med Østfyns Museer har FynBus udarbejdet et oplæg til forsøg med et nyt produkt kaldet "Kunstbilletten", der for 135 kr. giver både adgang til bus og ét kunstmuseum under "Kunstøen Fyn" i 24 timer.

Udover en fælles billet indeholder samarbejdet også øget digital trafikinformation og fælles markedsføring.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 8. december 2019 blev bestyrelsen orienteret om initiativer over for turister, herunder at der arbejdes med såkaldte kombinationsbilletter, hvor FynBus i mobil-app og webshop kan opsætte et kommercielt produkt, der kan kombinere busbilletten med fx entréen til turistattraktioner.

FynBus har sammen med Destination Fyn undersøgt, om nogen af attraktionerne på Fyn kunne være interesserede i at teste et sådant produkt af. Forudsætningen har været, at attraktionerne går aktivt ind i samarbejdet, blandt andet omkring markedsføring af kombinationsbilletten.

Østfyns Museer har udtrykt interesse for et sådant samarbejde i forhold til Kunstmuseerne Brandts i Odense, Johannes Larsen Museet i Kerteminde og Faaborg Museum, der alle er en del af "Kunstøen Fyn". Clay Museet i Middelfart er også under "Kunstøen Fyn", men dette er fravalgt på grund af for svag busbetjening.

FynBus og Østfyns Museer har udarbejdet et oplæg til en samarbejdsaftale, der indeholder følgende elementer:

- Kombinationsbillet
- Digital trafikinformation
- Fælles markedsføring

Det er tanken, at modellen for samarbejdet kan udvides til alle museer, turistattraktioner mv.

Kombinationsbillet "Kunstbilletten"

Kombinationsbilletten, der i forhold til kunstmuseerne kaldes "Kunstbilletten", giver, ligesom FynBus turistbillet, adgang til busserne i 24 timer samt adgang til ét af de nævnte museer i hele billettens gyldighedsperiode. Der laves en specifik billet for hvert af kunstmuseerne.

Prisen for en kunstbillet bliver 135 kr. bestående af 50 kr. for busdelen, svarende til prisen for en turistbillet, og 85 kr. for entrebilletten, hvilket er en reduktion på 10-20 % i forhold til kunstmuseernes normale entré pris.

Billetten sælges via FynBus mobil-app og webshop. FynBus opgør løbende salget og afregner til Østfyns Museer, mens de enkelte kunstmuseer opgør det faktiske besøg på "Kunstbilletten" og indberetter til FynBus.

Digital trafikinformation

Som en del af aftalen skal der arbejdes med at øge den digitale trafikinformation om busdriften til og fra de omtalte kunstmuseer, hvilket kan ske på to måder:

- 1) På museernes hjemmeside lægges en tilpasset rejseplanside, hvor kunstmuseets adresse er forudfyldt (ved opslag skal kunden således alene udfylde, hvor man rejser fra for at besøge kunstmuseet)
- 2) På kunstmuseernes eksisterende digitale informationsskærme vises information om kommende busafgange i realtid (kræver blot et URL-link fra FynBus)

Fælles markedsføring

Der vil blive udarbejdet en fælles pressemeddelelse for forsøget, ligesom begge parter aktivt bidrager til markedsføringen via hjemmeside og sociale medier. Derudover vil FynBus markedsføre forsøget på informationsskærmene i busserne.

Tidsplan

Der er aftalt følgende tidsplan:

- efterår 2020: Færdiggørelse af samarbejdsaftale og klargøring af markedsføring
- februar - juni 2021: Forsøg med kombinationsbilletten
- juli - august 2021: Evaluering af forsøget
- september 2021: Etablering af permanent samarbejdsmodel

Udgifterne til etablering, administration og markedsføring af kombinationsbilletter er begrænsede og håndteres inden for parternes ordinære driftsbudgetter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forsøg med kombinationsbilletter med henblik på endelig evaluering senest i september 2021.

Vedtagelse:

4. SALG AF KONTANTBILLETTER TIL ODENSE LETBANE

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 16. marts 2020 blev det besluttet, at salg af enkeltbilletter til Odense Letbane sker via mobil-app og webshop, samt at der skal indgås aftaler om salgssteder nær ved letbanen med mulighed for køb af enkeltbilletter kontant.

Administrationen har beskrevet en plan for håndtering af kontantsalg til Odense Letbane, der skal godkendes af Odense Kommune, samt gennemgået forslag til konkrete mulige salgssteder.

Sagsfremstilling:

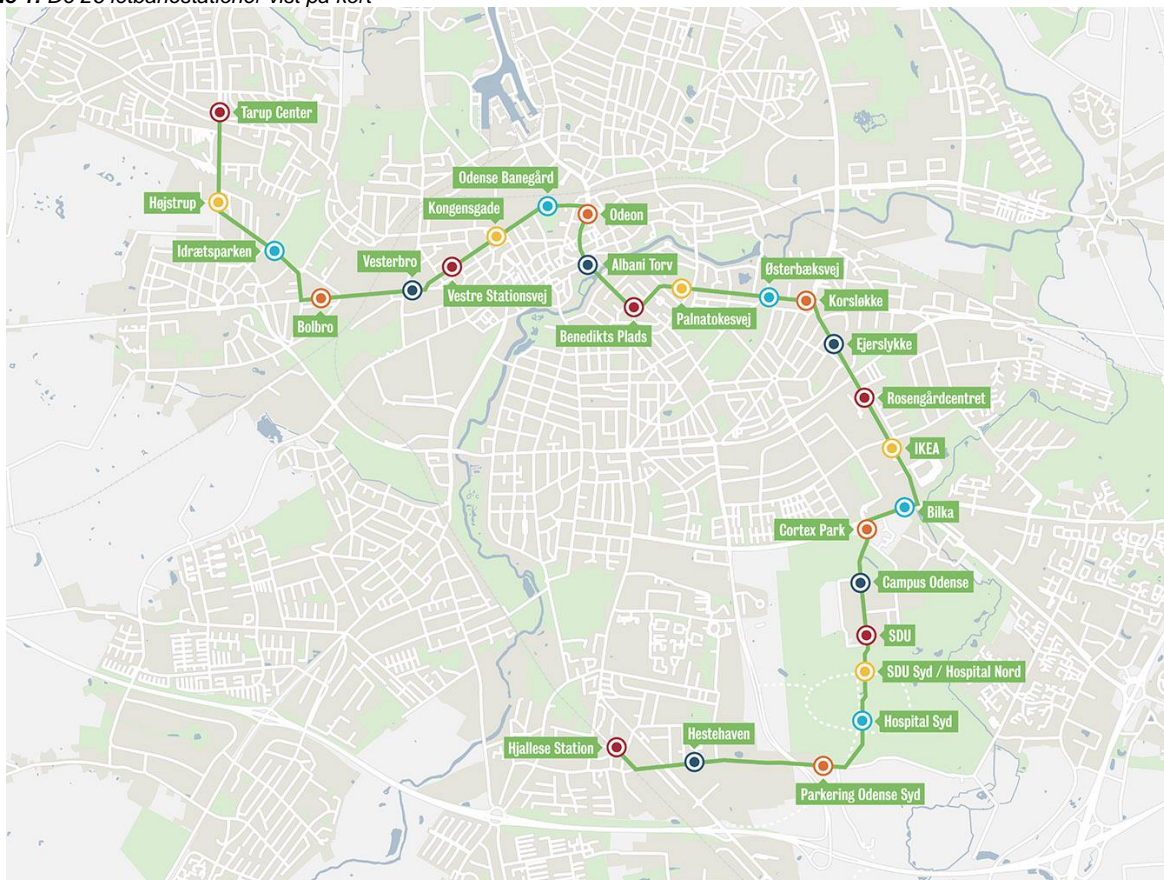
På bestyrelsens møde 16. marts 2020 blev det besluttet,

- at salg af enkeltbilletter i forbindelse med Odense Letbane sker via mobil-app og webshop, og
- at der indgås aftale med salgssteder nær ved letbanen, hvor det vil være muligt at købe en enkeltbillet kontant.

Konkret forslag til salgssteder

I forhold til letbanestationerne har FynBus vurderet konkrete og potentielle salgssteder, der kan tilbyde kunderne salg af webshopbillet mod kontanter eller kort. En webshopbillet kan bestilles som "her og nu"-billet eller med tid og dato frem i tiden. Salg af webshopbillet kræver alene PC, internetopkobling og printer.

Billede 1: De 26 letbanestationer vist på kort



Nedenstående tabel viser afstanden til nærmeste nuværende salgssted og afstanden til et potentielt alternativt salgssted. Hvorvidt der kan indgås aftaler med nye potentielle salgssteder, og på hvilke vilkår, vides således ikke på nuværende tidspunkt.

Letbane station	Nærmeste nuværende salgssted	Gangafstand	Potentielt nyt salgssted	Gangafstand
Tarup Center	Løvbjerg Supermarked	200 m		
Højstrup	Tarup Center	1.100 m	Netto, Rismarksvej	300 m
Idrætsparken	Tarup Center	1.700 m	Føtex Middelfartvej	500 m
Bolbro	Politikens kiosk	1.900 m	Føtex Middelfartvej	200 m
Vesterbro	Politikens kiosk	1.300 m	Føtex Vesterbro	600 m
Vestre Stationsvej	Politikens kiosk	1.200 m	Føtex Vesterbro	400 m
Kongensgade	FynBus kundecenter	700 m	Føtex Vesterbro	700 m
Odense Banegård Center	FynBus' kundecenter	300 m		
Odeon	FynBus' kundecenter	500 m		
Albani Torv	Politikens Kiosk	400 m		
Benedikts Plads	Politikens Kiosk	900 m	SuperBrugsen Albanigade	200 m
Palnatokesvej	Politikens Kiosk	1.400 m	SuperBrugsen Rødegårdsvej	500 m
Østerbækvej	Rosengårdcentret	1.400 m	Cirkel K	100 m
Korslække	Rosengårdcentret	1.200 m	Cirkel K	400 m
Ejerslykke	Rosengårdcentret	700 m	Fakta, L.A Ringsvej	100 m
Rosengårdcentret	Rosengårdcentret	100 m		
Ikea	Rosengårdcentret	400 m		
Bilka	Bilka	200 m		
Cortex Park	Bilka	400 m		
Campus Odense	Bilka	900 m	Studenterboghandel, SDU	300 m
SDU	Bilka	1.400 m	Studenter boghandel, SDU	200 m
Hospital Nord				
Hospital Syd				
Parkering Odense Syd	Bilka	3.100 m	Salgssted nyt OUH	600 m
Hestehaven	Bilka	3.900 m	Netto	300 m
Hjallese Station	Arriva salgsautomat	200 m	SuperBrugsen Hjallese	300 m

Af oversigten ses følgende:

- 9 letbanestationer har maksimalt 500 m til nærmeste nuværende salgssted
- 3 letbanestationer har 500-1.000 m til nærmeste nuværende salgssted
- 14 letbanestationer har mere end 1.000 m til nærmeste nuværende salgssted (inkl. de to letbanestationer ved det nye OUH, der først tages i brug på et senere tidspunkt)

For 12 af de letbanestationer, der i dag ligger mere end 500 m fra et salgssted, er der potentielle salgssteder inden for en afstand af maksimalt 500 meter, mens der for 3 af stationerne ligger potentielle salgssteder i en afstand af 600-700 m.

Der er ikke umiddelbart nogen løsning på letbanestationen "Parkering Odense Syd". Et potentielt salgssted i nærheden af denne station vil kunne etableres på det nye OUH, når dette tages i brug.

For at sikre ovennævnte salgsnet skal der indgås aftaler om salg af webshopbilletter med følgende butikker:

- Føtex, Middelfartvej
- Føtex, Vesterbro
- SuperBrugsen, Albanigade
- SuperBrugsen, Rødegårdsvej
- SuperBrugsen, Hjallese
- Cirkel K, Nyborgvej
- Fakta, L.A Ringsvej
- Netto, Rismarksvej
- Studenterboghandlen, Syddansk Universitet

For så vidt angår supermarkeder som salgssteder vurderes det mest realistisk at lave aftaler med de butikker med kiosk eller kundeservice i butikken, hvilket er tilfældet i fx SuperBrugsen og Føtex.

FynBus har ikke erfaring med at indgå aftaler med fx tankstationer og studenterboghandler.

De potentielle omkostninger ved at indgå aftalerne med de nye salgssteder kan således først endeligt vurderes efter konkrete forhandlinger.

Niveau for kontantbilletter

Inden Corona-krisen udgjorde salg via kontantbilletter ca. 12 % af de samlede indtægter i bybusserne i Odense. I forbindelse med Corona-krisen blev kontantsalget i busserne suspenderet, og kunderne blev henvist til rejsekort og mobil-app/webshop. Pr. 31. august 2020 blev det igen muligt at købe kontantbilletter i busserne. Salget af kontantbilletter i busserne er siden faldet med over 90 % og udgør aktuelt ca. 1 % af indtægterne, svarende til ca. 0,8 mio. kr. årligt.

Selvom det kun er en kort periode, der igen har været mulighed for at betale med kontanter, er det FynBus' vurdering, at kontantsalget fremadrettet vil være på et væsentligt lavere niveau end før Corona-krisen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- anmoder Odense Kommune om godkendelse af den beskrevne plan for håndtering af kontantsalg til Odense Letbane, og
- at FynBus fremlægger det endelige salgsnet til godkendelse efter forhandlinger med de potentielle salgssteder.

Vedtagelse:

5. KONTROL I BUSSENE OG FORHØJEDE KONTROLAFGIFTER

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 13. maj 2020 blev det besluttet at forhøje kontrolafgiften midlertidigt for voksne til 1.200 kr. for manglende gyldig billet og til 2.000 kr., hvis politiet må tilkaldes i forbindelse med kontrollen. Forhøjelsen skete med virkning fra den 18. maj 2020 og var begrundet i snydeprocenter op til 10,34 % samlet for hele Fyn, herunder 12,63 % for Odense og 6 % for resten af Fyn.

Det blev endvidere besluttet, at kontrolafgiften igen fastsættes til 750 kr., når snydeprocenten er nedbragt til det normale niveau på 1,5 - 2 % eller derunder.

Administrationen registrerer løbende kontroller og snydeprocent, og seneste tal for snydeprocent vedrører uge 38, hvor snydeprocenten var 3,2 % for hele Fyn (Odense: 3,0 %, resten af Fyn: 4,3 %).

Sagen blev forelagt bestyrelsen den 20. august 2020 med henblik på justering af takterne for kontrolafgifter. Det blev her besluttet, at udgiftsniveauet fastholdes, og at sagen fremlægges igen på bestyrelsesmødet den 1. oktober 2020.

Sagsfremstilling:

I perioden fra den 12. marts 2020 til den 4. maj 2020 blev der ikke gennemført kontrol i FynBus' busser pga. COVID19-nedlukning. FynBus' kontrollører var i perioden til stede på Odense Banegård Center, hvor de var buschauffører og kunder behjælpelige med anvisninger i forhold til buskørslen.

Kontrollen blev genoptaget den 4. maj 2020 i busserne som følge af genåbning af buskørslen, hvor næsten alle linjer var i fuld drift. Kontrollen er siden da gennemført på samme måde, som før COVID19-nedlukning. Det vil sige, at kontrollørerne er til stede i busser på alle ruter efter en på forhånd planlagt fremgangsmåde. Planlægningen sikrer, at der udføres kontrol på hensigtsmæssige tidspunkter på de forskellige ruter.

Efter genoptagelse af kontrollen pr. 4. maj 2020 blev det registeret, at op mod 12 % af de kontrollerede passagerer rejste uden gyldig billet mod normalt 1,5 - 2 %. Samtidig var det nødvendigt at tilkalde politiet i forbindelse med gennemførelse af kontrol 2 - 4 gange dagligt.

Formålet med at hæve kontrolafgifterne midlertidigt var derfor både at nedsætte snydeprocenten og at stoppe tendensen mod stigende behov for at tilkalde politiet ifm. kontroller. De forhøjede kontrolafgifter skulle ikke mindst fungere som et signal om, at situationen var uacceptabel.

Situationen har siden bevæget sig mod mere normale tilstande, men der ses stadig forhøjede tal. Det skal understreges, at den registrerede periode også dækker en sommermåned, der ikke er repræsentativ grundet sommerferien.

Snydeprocent

På bestyrelsesmødet den 20. august 2020 blev der fremlagt data frem til uge 31, hvoraf det fremgik, at den samlede snydeprocent havde bevæget sig ned mod de normale ca. 2 %. Det skal dog bemærkes, at uge 28 - 31 er ferieuger, og derfor er disse uger atypiske mht. passagertal.

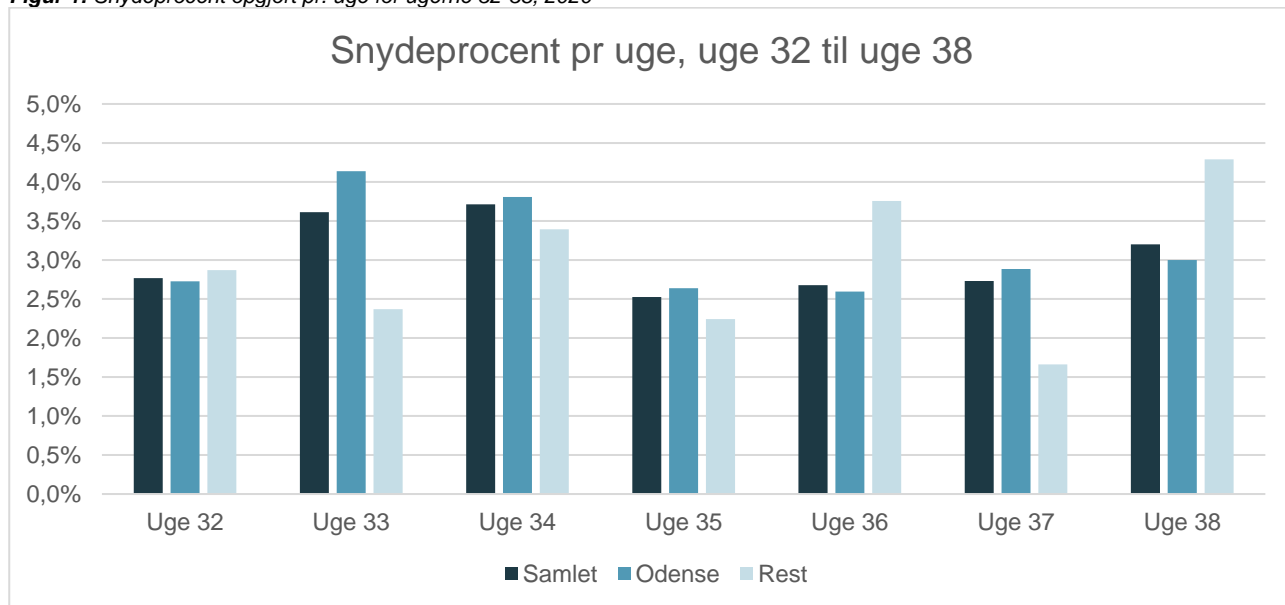
I 2019 var snydeprocenten ca. 1,5 %. Denne steg i begyndelsen af 2020 inden COVID19-nedlukning til 2 - 2,5 %. I forbindelse med COVID19-nedlukning, hvor der ikke var kontroller i busserne, og der ikke kunne betales med kontanter i busserne, steg snydeprocenten helt op til 12 %. Med kontrollørerne tilbage i busserne siden primo maj er der sket et gradvist fald i snydeprocenten hen mod niveauet før COVID19-nedlukning.

Nedenfor gives en opdatering af kontrol i busserne.

I figur 1 ses opgørelse af snydeprocenten fra uge 32 til uge 38. Den samlede snydeprocent for perioden er mellem 2,5 og 3,7 %, hvilket er relativt tæt på niveauet før COVID19-nedlukning.

Snydeprocenten er udtryk for antallet af udstedte kontrolafgifter set i forhold til antal kontrollerede passagerer.

Figur 1: Snydeprocent opgjort pr. uge for ugerne 32-38, 2020



Der ses en stigning i uge 33 og 34 i forhold til de øvrige uger. I disse uger er der opstart i folkeskolen og på ungdomsskolerne, hvilket understøttes af aldersfordelingen i figur 4 nedenfor.

Da snydeprocenten for ugerne 32 - 38 er på niveau med den snydeprocent, der sås før sommerferien, vurderes det ikke nødvendigt at opruste kontrolenheden – hverken i forhold til at indgå samarbejde med et privat vagtværn eller ansættelse af flere kontrollør ved FynBus.

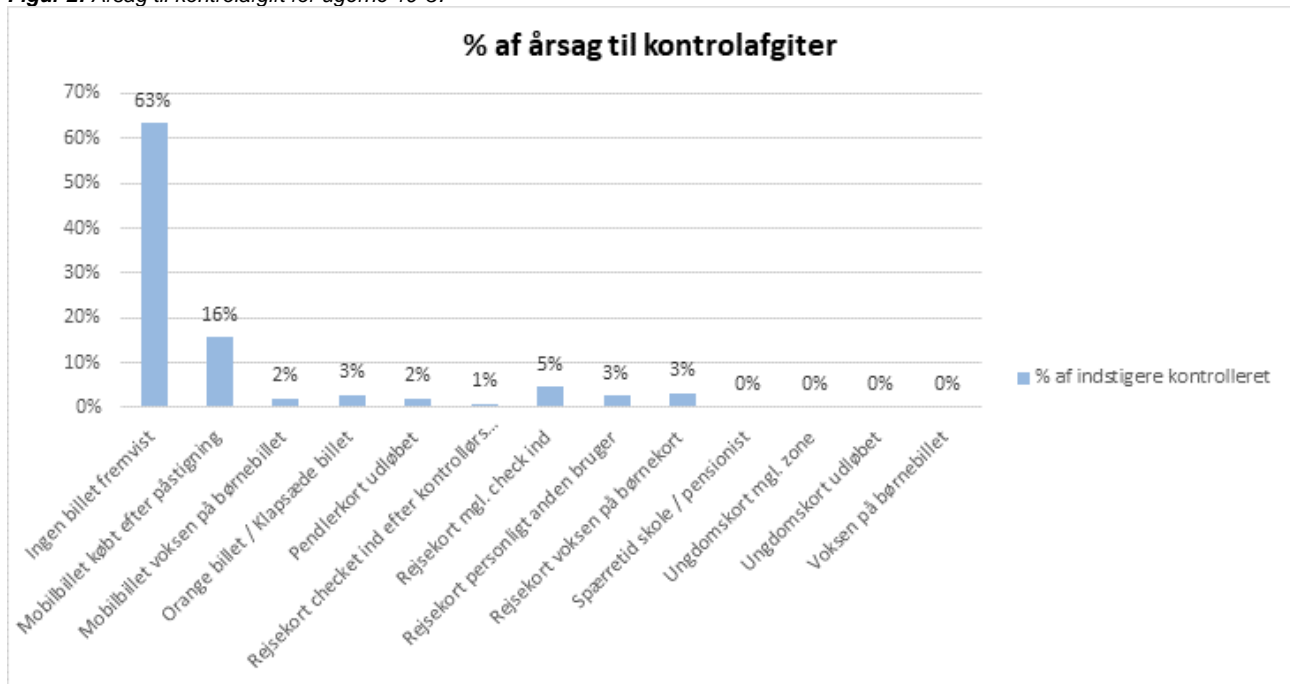
Årsag til kontrolafgift

I perioden uge 19 - 37 blev der udstedt 1.687 kontrolafgifter.

Størstedelen af kontrolafgifterne, i alt 63 %, blev givet til passagerer, der ingen billet havde. Derudover blev 16 % givet til passagerer, der havde købt mobilbillet efter påstigning på bussen.

Den procentvise fordeling mellem kategorier af årsag til kontrolafgift fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Årsag til kontrolafgift for ugerne 19-37

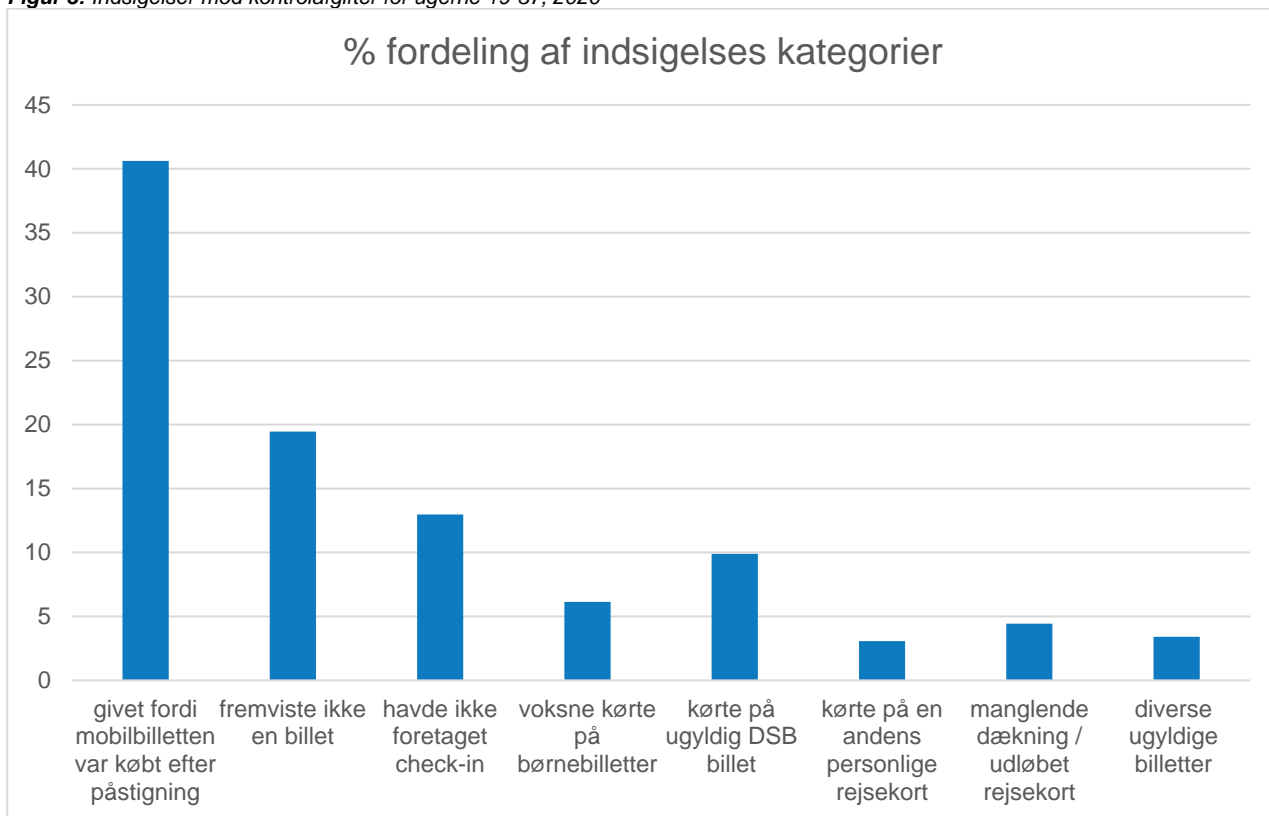


Indsigelser mod kontrolafgifter

FynBus har i perioden uge 19 - 37 modtaget 293 indsigelser mod en udstedt kontrolafgift. Disse fordeler sig således:

- 119 givet, fordi mobilbilletten var købt efter påstigning
- 57 fremviste ikke en billet
- 38 havde ikke foretaget check-in med rejsekort
- 18 voksne kørte på børnebilletter
- 29 kørte på ugyldig DSB-billet
- 9 kørte på en andens personlige rejsekort
- 13 manglende dækning / udløbet rejsekort
- 10 diverse ugyldige billetter
- 28 sager er efterfølgende annulleret

Figur 3: Indsigelser mod kontrolafgifter for ugerne 19-37, 2020



Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

Der er indbragt 15 sager for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro i ugerne 19 - 37, og der er faldet afgørelse i 4 af sagerne.

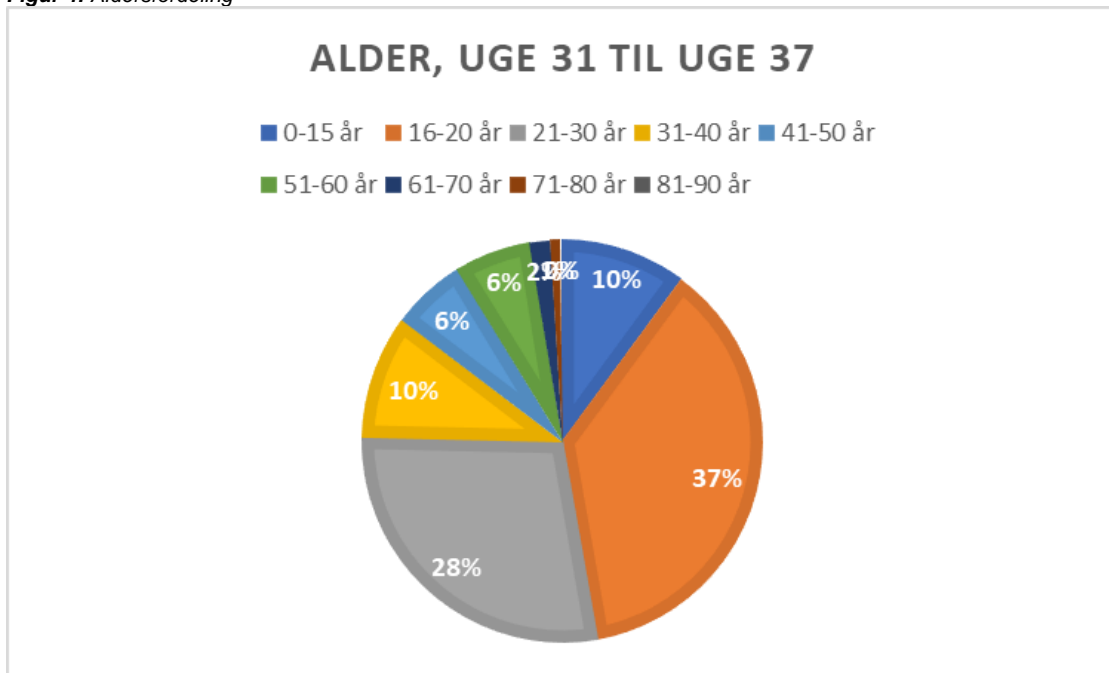
FynBus fik medhold i den materielle del i alle klagerne, men blev pålagt at ændre kontrolafgiftens størrelse fra 1.200 kr. til 750 kr. i 3 af klagerne, hvor der var givet en kontrolafgift på 1.200 kr.

FynBus vurderer nu afgørelserne med henblik på evt. anmodning om genoptagelse af sagerne ved Ankenævnet.

Alder

Af figur 4 fremgår det, at 47 % af kontrolafgifter gives til kunder under 20 år og 75 % til kunder under 30 år:

Figur 4: Aldersfordeling

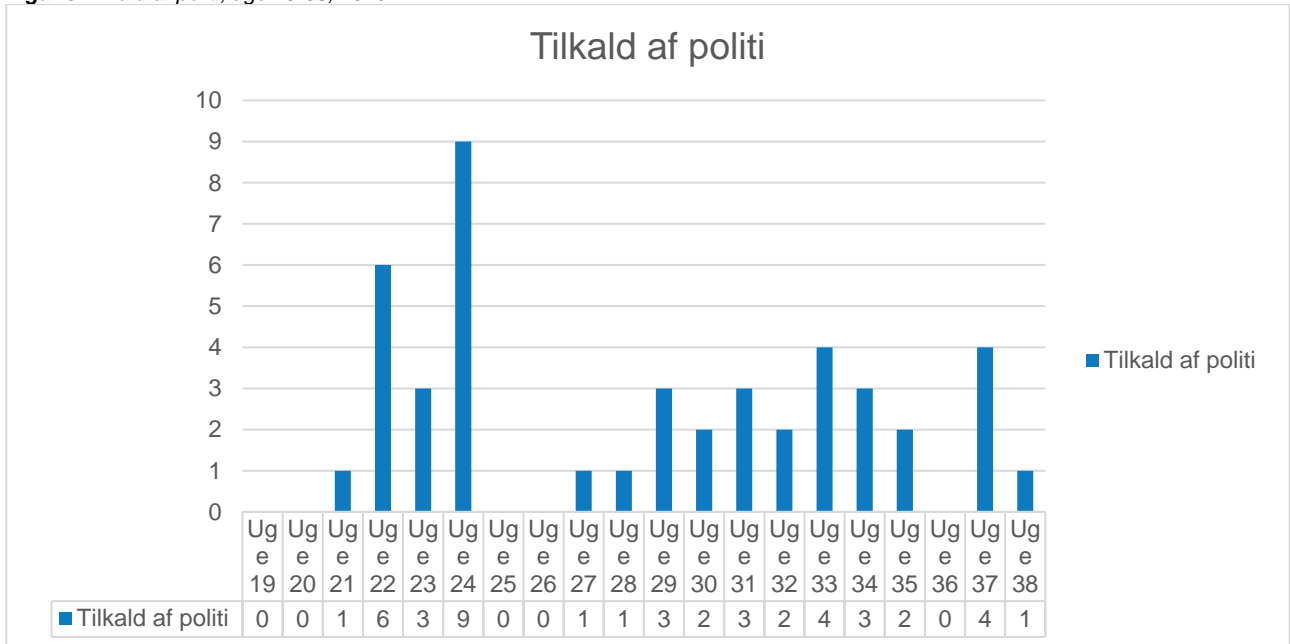


Tilkald af politi

Med kontrollørerne tilbage i busserne pr. primo maj skete der en markant stigning i tilkald af politiet i forbindelse med kontrolsituationer.

Niveauet for tilkald af politi er nu tilbage på niveauet før COVID19-nedlukningen på 2 - 4 tilkald pr. uge, se nedenstående figur 5:

Figur 5: Tilkald af politi, uge 19-38, 2020



Samlet vurdering

Overordnet viser tallene en faldende tendens mod det tidligere niveau, både i forhold til snydeprocenten og i forhold til tilkald af politi.

Formålet med at hæve størrelsen på kontrolafgiften var at påvirke snydeprocenten. Dette vurderes i nogen grad at være lykket.

Formålet med at hæve størrelsen på kontrolafgiften var tillige at påvirke den unacceptable situation, hvor det ofte var nødvendigt at tilkalde politiet. Med det færre antal af tilkald af politi pr. uge i den sidste del af perioden vurderes dette også at være lykket.

Det vurderes samlet, at formålet med de forhøjede kontrolafgifter er opfyldt i væsentlig grad, og det anbefales, at FynBus vender tilbage til de normale takster for kontrolafgifter.

Der vil blive fremlagt opdaterede tal i mødet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- at FynBus vender tilbage til de normale takster for kontrolafgifter.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. REGIONALT PASSAGERRÅD

Resume:

Passagerpulsens planlægger oprettelse af regionale passagerråd, der skal styrke inddragelsen af passagererne i den kollektive transports beslutningsprocesser. Således planlægges også oprettelsen af et regionalt passagerråd i Region Syddanmark.

Sagsfremstilling:

Som et led i Passagerpulsens fokusområder i projektperioden 2020-2024 planlægger Passagerpulsens at oprette regionale passagerråd, der skal styrke inddragelsen af passagerne i den kollektive trafik beslutningsprocesser.

Om baggrunden for dette ønske skriver Passagerpulsens:

Passagerpulsens har i 2019 foretaget en undersøgelse af kommuners, regioners og trafikselskabers erfaringer med brugerinddragelse, som viser, at de fleste oplever, at brugerinddragelse har bidraget til at forbedre den kollektive transport. Passagerinddragelse foregår i dag på trafikselskabernes præmisser og ved brug af vidt forskellige metoder. DSB har pendlertalspersoner tilknyttet enkelte strækninger, som de konsulterer efter behov i forbindelse med sporarbejder og lignende, og disse talspersoner deltager i visse tilfælde også aktivt i den offentlige debat.

I kommunerne inddrager man mange steder borgerne i spørgsmål om blandt andet køreplaner og busruter med fokus på driften i den enkelte kommune. Både DSB's pendlerrepræsentanter og kommunernes borgerinddragelse er værdifulde elementer i udviklingen af den kollektive transport, som bør bevares og udvikles.

Men skal vi have en kollektiv transport, som er attraktiv, skal vi også tænke i brugerens rejse fra A til B fremfor i individuelle transportmidler. Derfor er det nødvendigt, at brugernes perspektiv er det grundlæggende udgangspunkt for alle aktører på tværs af selskabs- og kommunegrænser.

Selskabs- og kommunegrænser bør ikke stå i vejen for, at vi kan udvikle attraktive trafikknudepunkter, gode vilkår for tilbringertrafik, grundig skiltning, information på tværs af transportformer og tværgående rejseregler.

Et vigtigt mål er, at Passagerrådene kan bidrage til regionernes arbejde med mobilitetsplaner og dermed bidrage til at skabe en attraktiv, sammenhængende kollektiv transport. Ligeledes er det en ambition, at Passagerrådene får en (formel) konsultativ status hos de regionale trafikselskaber, så passagerernes perspektiv inddrages systematisk i trafikselskabernes løbende arbejde.

Ifølge Passagerpulsens er det planen, at der etableres et regionalt passagerråd i hovedstaden i indværende år. Derefter følger etableringen af et regionalt passagerråd i Region Nordjylland i starten af 2021, hvorefter turen kommer til Region Syddanmark. Sidstnævnte forventes af ske i løbet af 1. halvår 2021.

Etableringen sker i samarbejde med Region Syddanmark, der involverer trafikselskaberne Sydtrafik og FynBus i de indledende drøftelser med Passagerpulsens.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:
Bilag 6.1 *Passagerpulsen 2020-2024*

7. TILPASNING AF DE REGIONALE PRINCIPPER FOR BUSDRIFT PÅ FYN

Resume:

I forbindelse med budgetaftale 2020 blev det besluttet at revidere de regionale principper for bustrafik i Region Syddanmark. De nye principper indebærer bl.a. en præcisering af ansvarsfordelingen mellem regionen og trafikskaberne. Samtidig har Region Syddanmark fortolket Lov om Trafikskabers definition af regional bustrafik således, at der køres efter devisen "Få stop – hurtigt frem" på tværs af kommunegrænser og til større byers trafikcentrum. Herudover understreger Region Syddanmark med de nye principper ønsket om fortsat fokus på tilbringerløsninger til uddannelsessøgende og arbejdet med den grønne omstilling.

De nye principper forventes ikke at få umiddelbare konsekvenser for det regionale busnet på Fyn, men FynBus forventer at skulle anvende principperne i forbindelse med analyse og tilpasning af det regionale net i det kommende års tid.

Sagsfremstilling:

I henhold til Region Syddanmarks budgetaftale for 2020 skulle der ske en ajourføring af de regionale principper for busdrift i regionen. Udvalget for regional udvikling havde på mødet den 26. februar 2020 en indledende drøftelse af de regionale principper for bustrafik, hvor der især blev lagt vægt på en gennemgang af de tidligere principper fra 2009 og 2012. Denne drøftelse affødte et forslag til en ajourføring af de regionale principper, der blev behandlet af Udvalget for Regional Udvikling i maj 2020, af Forretningsudvalget i juni 2020 og endelig godkendt af Regionsrådet pr. 22. juni 2020.

De reviderede principper lægger ikke umiddelbart op til ændringer af det nuværende busnet, men de giver en mere tydelig præcisering af ansvarsfordelingen mellem Region Syddanmark, som bestiller, og trafikskaberne baseret på beskrivelserne i Lov om Trafikskaber. Regionen fastlægger selve busnettet (hvilke ruter, der ønskes betjent), mens trafikskabet har ansvaret for fastlæggelse af linjeføring og køreplaner (herunder stoppesteder og den enkelte rutes frekvens) samt koordinering af lokal og regional busbetjening.

Principperne udgør rammen for tilrettelæggelsen af den regionale buskørsel, og det er trafikskabernes ansvar, at den regionale busbetjening lever op til principperne.

Regionens bestilling af regional kørsel har to væsentlige dele: En fast økonomisk ramme (som er besluttet af regionsrådet) samt det busnet, der ønskes betjent. I praksis anvendes en budgetudligningsmodel, således at der sker en løbende tilpasning mellem kørselens omfang og budgetrammen.

Fordelingen af rammen mellem FynBus og Sydtrafik følger af den grundlæggende fordelingsmodel, som blev vedtaget af regionsrådet i 2012, dog med en tilpasning af modellen, jf. budgetaftalen for 2020, hvormed finansieringen af Vestbanen fremover sker særskilt i forhold til fordelingsnøglen for den regionale bustrafik.

Region Syddanmark ønsker endvidere, at trafikskaberne arbejder aktivt for en grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser. Den grønne omstilling skal dog ses i sammenhæng med den økonomiske ramme.

Busnettet – betjeningsprincipper

I henhold til Lov om Trafikskabers definitioner fortolker Region Syddanmark rammerne for regional busdrift således, at alle byer over 5.000 indbyggere samt den største by i kommuner uden byer af denne størrelse indgår i nettet af regionale busser. De regionale busruter skal dog passere en kommunegrænse.

Det overordnede princip er "Få stop – hurtigt frem", hvilket betyder, at det som udgangspunkt kun er byens centrum/trafikcenter, der betjenes. På vej ind mod bycentret kan øvrige større rejsemål (sygehuse,

arbejdspladskoncentrationer, turismål m.v.) betjenes, hvis det ikke medfører, at ruteøkonomien forringes afgørende, og at køretiden kun forlænges i ubetydeligt omfang.

Regionen ønsker dog stadig at prioritere pendling til og fra uddannelsesinstitutioner, og de ruter, der fungerer som sådanne, vil have uddannelsesinstitutioner som det centrale mål, hvorefter bussen kan søge mod trafikcentret.

Det er endvidere besluttet, at de regionale busser i et vist omfang fortsat kan løfte transportopgaver parallelt med togstrækninger, som toget ikke varetager. Det kan være ved at øge frekvensen, fx fra 2 times-frekvens til times-frekvens, hvor hver anden transportmulighed er toget, og de øvrige er med bussen.

I forhold til rejsemål bemærkes det, at visse større virksomheder, turismål, akutsygehuse samt passagerfærdhavne (eksempelvis Bøjden, Fynshav, Spodsbjerg, m.v.) udgår som selvstændige rejsemål i de reviderede principper.

Det bemærkes dog, at ovenstående rejsemål fortsat kan betjenes af regionale ruter, hvis de i byer af regional betydning ligger hensigtsmæssigt på vejen til trafikterminalen. Det vil sige, jf. ovenfor, at sådanne rejsemål kan betjenes, hvis det kan foregå på en fornuftig vis, således at ruteøkonomien ikke forringes afgørende, og så køretiden kun forlænges i ubetydeligt omfang.

Det samme gør sig gældende ift. natbusser, der ofte er oplandsbusser, og dermed ikke betjener byer af regional betydning i "begge ender". Disse er således ikke omfattet af lovens beskrivelse af regional busdrift og bør derfor have lav prioritet i forhold til at sikre betjening af uddannelsessøgende og pendlere i dagtimerne. Eventuel natbuskørsel bør kun iværksættes, hvis der er en begrundet forventning om, at natbuskørsel er udgiftsneutral.

Opsummering af de væsentligste konsekvenser til det nuværende busnet

Det forventes ikke, at de reviderede principper umiddelbart giver anledning til større ændringer i det nuværende regionale busnet på Fyn. Der har løbende været foretaget tilpasninger i den regionale betjening, når fald i passagertallet og andre hændelser har medført, at den økonomiske ramme ikke var tilstrækkelig. Sådanne tilpasninger vil formentlig stadig vise sig nødvendige.

I den udstrækning, principperne vil føre til, at FynBus stiller forslag om, at ruter ikke længere skal oppebære regionalt tilskud, forventes det, dels at forslaget forelægges Regionsrådet, og dels at en endelig beslutning indebærer en passende tidsfrist, således at den pågældende kommune får mulighed for at overtage finansieringen af ruten eller dele deraf.

FynBus vil indarbejde de nye principper ifm. den forestående analyse og tilpasning af det regionale busnet i løbet af efterår/vinter 2020. Her vil analyse af den økonomiske ubalance i den regionale økonomi også indgå.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 7.1 *Regionale principper for bustrafik 2020, Regional Udvikling, 23. juni 2020*
- Bilag 7.2 *Principper for busbetjening af regional betydning, Regional Udvikling, 3. august 2012*
- Bilag 7.3 *Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning, Region Syddanmark, 29. januar 2009*

8. HENVENDELSE FRA DATATILSYNET

Resumé:

FynBus har den 31. august 2020 modtaget ny henvendelse fra Datatilsynet med overskriften "Klage over behandling af personoplysninger". Emnet er det samme, som FynBus modtog afgørelse på den 6. juli 2020 i forhold til iagttagelse af oplysningspligten. Henvendelsen drejer sig konkret om oplysningspligten i forhold til at trække samtykke tilbage. FynBus har sammen med DPO fra Deloitte svaret Datatilsynet. Svarfristen var 14 dage, og svaret blev sendt rettidigt den 14. september 2020.

Sagsfremstilling:

FynBus er i henhold til Persondataforordningen forpligtet til at oplyse kunderne om deres rettigheder, når de afgiver personoplysninger til FynBus. FynBus modtog en afgørelse den 6. juli 2020 på netop disse forhold, hvor FynBus modtog kritik på nogle områder og fik godkendt andre områder. I perioden mellem den 6. juli 2020 og nu har FynBus arbejdet på at rette op på de forhold, der ikke var i overensstemmelse med Persondataforordningen. Den første del af rettelserne blev færdiggjort den 20. august 2020.

Der er foretaget indholdsmæssige rettelser i privatlivspolitikker på alle FynBus' tjenester herunder hjemmeside og webshop. Derudover har FynBus foretaget tekniske foranstaltninger, således at FynBus i højere grad opfylder kravene i Persondataforordningen omkring oplysningspligt overfor vores kunder. FynBus har b.l.a. implementeret et bedre Cookie-banner, når kunderne besøger vores hjemmeside og webshop, således at det nu skal godkendes, inden det forsvinder.

Datatilsynet retter den 31. august 2020 igen henvendelse til FynBus med samme emne. Efter henvendelsen har FynBus endnu engang vurderet forbedringsmuligheder i forhold til overholdelse af Persondataforordningen på iagttagelse af oplysningspligten. Dette er sket i samarbejde med Deloitte, der har stillet en ny DPO til rådighed. FynBus foretager inden udgangen af september flere forbedringer, således at kunderne nemmere kan trække deres samtykke tilbage samt skal godkende privatlivspolitikken en ekstra gang, når de handler i webshoppen.

FynBus har bedt Datatilsynet tage i betragtning, at det er gået under to måneder siden deres seneste afgørelse på samme område. Derudover har FynBus bedt Datatilsynet tage i betragtning, at FynBus er i en proces og allerede har foretaget væsentlige forbedringer i forhold til tidligere. FynBus forventer på den baggrund ikke igen at modtage kritik på området, der nu overholder Persondataforordningen i henhold til oplysningspligten ved udgangen af september; mindre end 3 måneder efter seneste afgørelse.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

9. MEDDELELSER

- Kontanter i busserne
- Vekselpenge i busser og teletaxi
- Kort redegørelse for resultatet af FG7
- Fynsk klimadagsorden for kollektiv bustrafik – klimasamarbejdsaftaler
 - Transportministeriet lægger op til, at kommunerne i fællesskab underskriver en aftale om grøn kollektiv trafik, de såkaldte klimasamarbejdsaftaler. Dette indebærer en grøn omstilling af lokalruterne, således at disse som minimum er CO₂-neutrale.

10. EVENTUELT

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag 1.1

Notat

FORSLAG TIL TAKSTER FOR 2021

Nedenfor gives en detaljeret beskrivelse af forslag til takster for 2021 indeholdende uændrede takster for pendlerkort i Takst Vest og en justering af taksten for Rejsekort Classic. Samt ændring af pensionistrabatten som følge af aftale om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet per 2. april 2020.

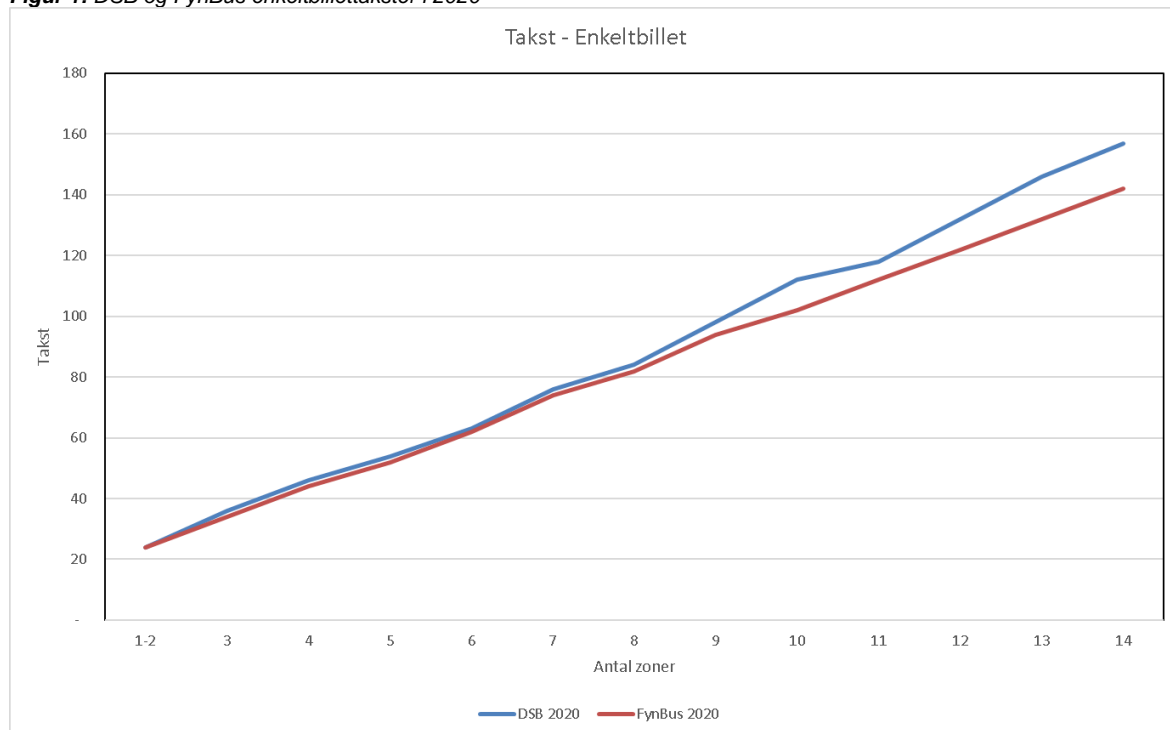
Enkeltbilletter

Der er sket følgende ændringer mht. enkeltbillettakster 2018 – 2021:

- Der var kun mindre ændringer af prisen på enkeltbilletter i 2019 svarende til 1,7 %.
- Prisen for enkeltbilletter var uændret i 2020.
- Det foreslås at fastholde taksterne for enkeltbilletter uændrede i 2021 fordi:
 - Sydtrafik ikke forventer at hæve taksterne for enkeltbilletter i 2021.
 - FynBus's takster for 2020 ligger meget tæt på prisen for togrejser og
 - FynBus på de fleste zoneafstande har samme takst som Sydtrafik.

DSB og FynBus's takster i 2020 vises i figur 1:

Figur 1: DSB og FynBus enkeltbillettakster i 2020



Sydtrafik og DSB's takster for 2020, FynBus's takster 2019 - 2020 samt forslag til uændrede enkeltbillettakster i 2021 vises i tabel 1:

Tabel 1: Enkeltbillettakster 2019-2021

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Ant. zoner	Takst					Takststigning	
	FynBus	DSB	Sydtrafik	FynBus	FynBus	FynBus	FynBus
	2019	2020	2020	2020	2021	Kr.	%
1-2	24	24	24	24	24	-	0,0%
3	34	36	34	34	34	-	0,0%
4	44	46	44	44	44	-	0,0%
5	52	54	52	52	52	-	0,0%
6	62	63	62	62	62	-	0,0%
7	74	76	72	74	74	-	0,0%
8	82	84	82	82	82	-	0,0%
9	94	98	92	94	94	-	0,0%
10	102	112	102	102	102	-	0,0%
11	112	118	112	112	112	-	0,0%
12	122	132	122	122	122	-	0,0%
13	132	146	132	132	132	-	0,0%
14	142	157	142	142	142	-	0,0%

Rejsekort Classic

Udviklingen i prisen for første rejse på rejsekort 2019 – 2021 er følgende:

- Fra 2019 – 2020 blev prisen for den første tur på rejsekortet ændret fra 18,00 kr. til 18,20 kr. Resten af zoneafstandene var uændrede.
- I 2021 foreslås det, at der foretages en generel justering af priserne på Rejsekort Classic. Bortset fra 2 zoners prisen, som blev justeret i 2020, ændres priserne med 4,4 %.

Den samlede takstjustering på Rejsekort Classic bliver på 3,6 %, hvilket fuldt ud udnytter takststigningsloftet i 2021 på 1,1 %.

DSB's takster for 2020, FynBus's takster 2019 - 2020 samt forslag til ændring af priserne på Rejsekort Classic i 2021 vises i tabel 2:

Tabel 2: Prisen for første rejse på Rejsekortet 2019-2021

Rejsekort - Voksen						
Ant. zoner	Takst				Takststigning	
	FynBus	DSB	FynBus	FynBus	FynBus	FynBus
	2019	2020	2020	2021	Kr.	%
1-2	18,00	23,00	18,20	18,80	0,60	3,3%
3	27,00	30,00	27,00	28,20	1,20	4,4%
4	36,00	40,00	36,00	37,60	1,60	4,4%
5	45,00	47,00	45,00	47,00	2,00	4,4%
6	54,00	59,00	54,00	56,40	2,40	4,4%
7	63,00	74,00	63,00	65,80	2,80	4,4%
8	72,00	81,00	72,00	75,20	3,20	4,4%
9	81,00	95,00	81,00	84,60	3,60	4,4%
10	90,00	109,00	90,00	94,00	4,00	4,4%
11	99,00	115,00	99,00	103,40	4,40	4,4%
12	108,00	128,00	108,00	112,80	4,80	4,4%
13	117,00	142,00	117,00	122,20	5,20	4,4%
14	126,00	152,00	126,00	131,60	5,60	4,4%

For alle rejser på Rejsekort Classic (personligt, anonymt og flex) er der tale om en gennemsnitlig takststigning på 3,6 %.

Tabel 3 nedenfor viser taksterne for voksne på Rejsekort personligt på de 4 rabattrin. Prisen for en 2 zoners rejse er ændret fra 10,92 kr. til 11,28 kr. på det højeste rabattrin med mere end 33 rejser pr måned.

Tabel 3: Rejsekort personligt, voksne 2021

Antal rejser	0-3	4-15	16-33	34+
Rabattrin	0	1	2	3
Ant. zoner				
1-2	18,80	16,92	14,10	11,28
3	28,20	25,38	21,15	16,92
4	37,60	33,84	28,20	22,56
5	47,00	42,30	35,25	28,20
6	56,40	50,76	42,30	33,84
7	65,80	59,22	49,35	39,48
8	75,20	67,68	56,40	45,12
9	84,60	76,14	63,45	50,76
10	94,00	84,60	70,50	56,40
11	103,40	93,06	77,55	62,04
12	112,80	101,52	84,60	67,68
13	122,20	109,98	91,65	73,32
14	131,60	118,44	98,70	78,96
Rabat	0%	10%	25%	40%

Pendlerkort

Voksne

FynBus' pendlerkorttakster er fuldstændig harmoniseret med togoperatørerne, Sydtrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

I 2020 blev den fælles takstrække reguleret for 2 og 3 zoner med henholdsvis 4 og 6 kr.

Tabel 4 viser disse tilpasningerne på pendlerkorttakster for voksne 2019 – 2020:

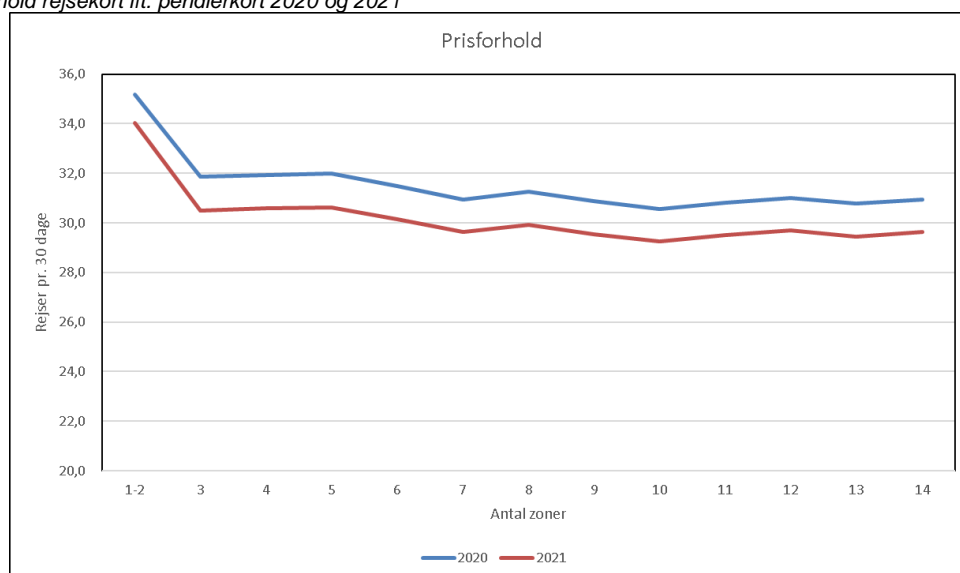
Tabel 4: Pendlerkorttakster, voksne 2019-2021

Pendlerkort - Voksen					
Ant. zoner	Takst			Takststigning	
	2019	2020	2021	Kr.	%
1-2	380	384	384	-	0,0%
3	510	516	516	-	0,0%
4	690	690	690	-	0,0%
5	864	864	864	-	0,0%
6	1.020	1.020	1.020	-	0,0%
7	1.170	1.170	1.170	-	0,0%
8	1.350	1.350	1.350	-	0,0%
9	1.500	1.500	1.500	-	0,0%
10	1.650	1.650	1.650	-	0,0%
11	1.830	1.830	1.830	-	0,0%
12	2.010	2.010	2.010	-	0,0%
13	2.160	2.160	2.160	-	0,0%
14	2.340	2.340	2.340	-	0,0%

Takststigningsloftet for 2021 er kun 1,1 %. Det foreslås derfor, at de fælles pendler takster fastholdes uændrede i 2021. Herved får Midttrafik mulighed for at foretage yderligere tilpasninger til den fælles takstrække.

Figur 2 viser prisforholdet mellem rejsekort og pendlerkort for FynBus i 2020 og 2021. Prisforholdet ligger i begge år under det fastlagte maksimum på 38 rejser pr. måned. Det høje prisforhold på 1-2 zoner skyldes den relativt lave pris for den tilsvarende rejse på rejsekort.

Figur 2: Prisforhold rejsekort ift. pendlerkort 2020 og 2021



Pensionister

Rabatten til pensionister på pendlerkort blev ikke harmoniseret i forbindelse med Takst Vest. De nuværende rabatter i de enkelte selskaber er vist i tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Pensionistrabat i Takst Vest

Trafikselskab	Rabat i %
NT	50
Sydtrafik	30
Midttrafik	25
FynBus	45
Busser og tog på tværs af trafikselskaber	25

Regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet har afsat 25 mio. kr. årligt til takstnedsættelser for pensionister. Heraf udgør FynBus's andel 675.000 kr.

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Nedsættelsen af taksterne for pensionister skal dog være gældende fra og med takstskiftet i januar 2021.

Det foreslås, at udmøntningen af takstnedsættelsen for pensionister sker ved at ændre pensionistrabatten på pendlerkort fra 38 % til 45 %.

Ændring af pensionistrabatten vil medføre en prisnedsættelse på 11,3 % for pensionister jf. tabel 6 nedenfor.

- Fra 2018 – 2019 blev pensionistrabatten reduceret fra 50 % til 45 %. Det medførte en gennemsnitlig takststigning på 11,3 %.
- I 2020 blev pensionistrabatten reduceret fra 45 % til 38 % med en gennemsnitlig stigning i pensionisternes pendlerkorttakster på 13,9 %.

Tabel 6: Pendlerkorttakster, pensionister 2019-2021

Pendlerkort - Pensionist					
Ant. zoner	Takst			Takststigning	
	2019	2020	2021	Kr.	%
1-2	209,00	238,08	211,20	-26,88	-11,3%
3	280,50	319,92	283,80	-36,12	-11,3%
4	379,50	427,80	379,50	-48,30	-11,3%
5	475,20	535,68	475,20	-60,48	-11,3%
6	561,00	632,40	561,00	-71,40	-11,3%
7	643,50	725,40	643,50	-81,90	-11,3%
8	742,50	837,00	742,50	-94,50	-11,3%
9	825,00	930,00	825,00	-105,00	-11,3%
10	907,50	1.023,00	907,50	-115,50	-11,3%
11	1.006,50	1.134,60	1.006,50	-128,10	-11,3%
12	1.105,50	1.246,20	1.105,50	-140,70	-11,3%
13	1.188,00	1.339,20	1.188,00	-151,20	-11,3%
14	1.287,00	1.450,80	1.287,00	-163,80	-11,3%

Forhøjet pensionistrabat svarende til en provenuændring på 0,7 mio.kr. indregnes ikke i takststigningsloftet.

Kundetyperabat

FynBus' kundetyperabatter efter ændring af pensionistrabatten er vist i tabel 7. Pensionister får ikke kundetyperabat på rejsekortet til gengæld får de 25 % rabat på den første rejse.

Tabel 7: Kundetyperabat i 2021

	Rabat i %		
	Voksen	Barn	Pensionist
Enkeltbillet	0	50	0
Rejsekort Classic	0	50	0
Pendlerkort	0	50	45

Takststigningsloft

Det samlede takststigningsloft i 2021 på 1,1 % udnyttes som vist i tabel 8 nedenfor. Takststigningen vises før ændringen i pensionistrabatten.

Table 8: Udnyttelse af takststigningsloft

Billettype	Takststigning %	Vægtet takststigning
Enkeltbillet	0,0%	0,0%
Voksen	0,0%	0,0%
Barn	0,0%	0,0%
Rejsekort	3,6%	1,1%
Voksen	3,6%	0,6%
Barn	3,5%	0,2%
Ung	3,6%	0,1%
Pensionist	3,6%	0,2%
Periodekort	0,0%	0,0%
Voksen	0,0%	0,0%
Barn	0,0%	0,0%
Ungdomskort	0,0%	0,0%
Pensionist	0,0%	0,0%
I alt		1,1%

BESLUTNINGSOPLÆGNING OM GRØN OMSTILLING SAMT FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL

FÆLLES UDBUD

24. september 2020

J.nr.: 201904-24725

JEG

INDLEDNING

FynBus har i 2019 - 2020 arbejdet med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel i dialog med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark. Målet er at fremme den grønne omstilling af buskørsel på Fyn og Langeland, for at leve op til målsætning om at reducere udledning af CO₂ med 70 % i 2030.

Ultimo juni 2020 sendte FynBus notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" til politisk drøftelse hos kommunerne og regionen med henblik på en forventningsafstemning for det videre arbejde.

Notatet har været forelagt de politiske udvalg i kommunerne og regionen i august og september 2020, med undtagelse af Kerteminde Kommune. Udvalget i Kerteminde Kommune vil få notatet fremlagt den 6. oktober 2020.

Generelt støtter kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark, at FynBus skal fortsættes det videre arbejde med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel.

Assens Kommune og Middelfart Kommune ønsker mere tid til analysearbejdet, inden der træffes endelig beslutning om næste udbud. Odense Kommune har meddelt at de ikke vil indgå i et fælles udbud.

En forudsætning for arbejdet med grøn omstilling er regeringens konkrete mål og handleplaner for klimaloven, som blev indgået i december 2019. Der er efterfølgende indgået klimasamarbejdsaftaler med de største kommuner i Danmark, herunder Odense Kommune, om en række ambitiøse målsætninger for omstillingen af den kollektive bustrafik.

Regeringen har i august 2020 fremsendt opfordring for til de øvrige kommuner i Danmark, om at tilslutte sig de opstillede målsætninger. Det forventes at der indgås klimasamarbejdsaftaler med regionerne og de øvrige kommuner i løbet af efteråret 2020.

Dette notat giver en status og beskrivelse på:

- Handlemuligheder
- Grøn omstilling med klimasamarbejdsaftaler
- Samspil mellem Lokalruter og flextrafik
- Juridiske rammer for fælles udbud
- Tilbage melding fra de politiske udvalg på notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel", juni 2020.
- Tids- og procesplan

FynBus anbefaler, at rammen for fælles udbud med grøn omstilling er som følgende:

- Kontraktstart august 2024.
 - Der skal ske forlængelse af nuværende kontrakter i 1 til 2 år.
 - Ved forlængelsen indhentes tilbud på biodiesel.
- Resultater for mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget.
- Funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene.
- Udbuddet laves som delaftaler, for at sikre fleksibilitet for den enkelt kommune / region.
- 8-årig kontraktperiode med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

HANDELMULIGHEDER

FynBus ser en mulig økonomisk fordel i at forlænge kontrakterne kortvarigt, så de nuværende dieselbusser med høj euronorm i højere grad kan afskrives over en længere periode.

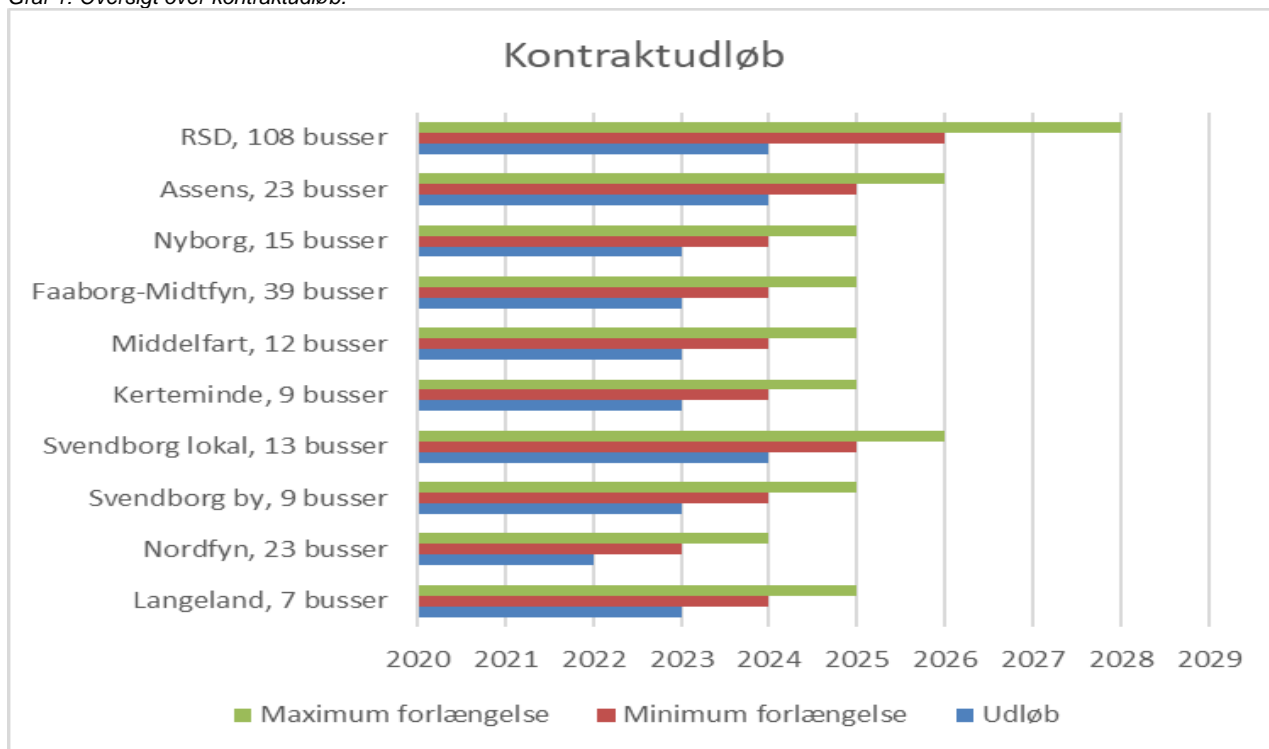
Ved de gældende kontrakter er der ikke busoverdragelse, og derfor kan de nuværende dieselbusser ikke indgå direkte i en ny kontrakt.

FynBus anbefaler, at hvis der ønskes dieselbusser i en overgangsperiode, skal det ske via en kontraktforlængelse.

I nedenstående graf 1 ses hvornår kontrakterne udløber i de enkelte kommuner samt muligheden for forlængelse.

Det ses, at kontrakten for Nordfyn Kommune skal forlænges, da den udløber august 2022. Kontrakten har option for forlængelse på 2 x 1 år, og kan derfor forlænges til august 2023 eller august 2024.

Graf 1: Oversigt over kontraktudløb.



Som det ses i nedenstående tabel 2, er 176 ud af de 251 driftsbusser under 12 år ved kontraktudløb, svarende til 70 % af alle driftsbusserne.

Busserne fordeler sig således, at nogle kommuner og regionen har nye dieselbusser, mens få kommuner har relative ældre dieselbusser.

Tabel 2: Oversigt over alder ved udløb af ordinær kontrakt for den enkelte kommune eller region.

Driftsbusser	Alder ved udløb af ordinær kontrakt												I alt
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	21	22	
Assens	22								1				23
Faaborg-Midtfyn	16				4	3		3	1	12			39
Kerteminde	2							7					9
Langeland	Ukendt, er på vej i udbud												
Middelfart	12												12
Nordfyn							23						23
Nyborg									8		3	4	15
Svendborg						9			13				22
Region Syddanmark			108										108
I alt	52	0	108	0	4	12	23	10	23	12	3	4	251

I tabellen ses det, fx at når kontrakten for Assens Kommune udløber medio 2024 har 22 af dieselbusserne en alder på 6 år, og 1 dieselbus er 14 år.

Der er to handlemuligheder for den videre proces for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel:

- forlængelse af nuværende kontrakter eller
- nyt udbud med grøn omstilling af buskørsel fra august 2023.

Forlængelse af nuværende kontrakter vil betyde, at dieselbusserne kører 1 – 2 år mere, afhængig af hvor lang en forlængelse der besluttes.

Der vil være en økonomisk gevinst ved at det eksisterende dieselmateriel udnyttes i længere tid. Ved en kombination af partikelfiltre og bio-dieselprodukter vil der desuden på den korte bane kunne opnås en betydelig miljø- og klimamæssig effekt, der samtidig muliggøre en gradvis omstilling til grønnere alternativer.

Handlemulighederne giver følgende modeller:

- Model 1: Ingen forlængelse af nuværende kontrakter. Fælles udbud med kontraktstart i august 2023.
 - CO₂ neutral buskørsel fra august 2023.
- Model 2: Forlængelse af nuværende kontrakter i 1 år. Fælles udbud med kontraktstart i august 2024.
 - CO₂ neutral buskørsel fra august 2024.
- Model 3: Forlængelse af nuværende kontrakter i 2 år. Fælles udbud med kontraktstart i august 2025.
 - CO₂ neutral buskørsel fra august 2025.

Som det ses, er det i alle modellerne muligt for kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark at opfylde målet om at have CO₂ neutral buskørsel før 2030.

Model 1

De nuværende kontrakter udløber fra august 2023 og frem til december 2024 (Region Syddanmark). Kontraktstart ved fælles udbud vil være august 2023, hvor kommunerne og Region Syddanmark tiltræder i takt med at deres nuværende kontrakt udløber. Således vil der være en løbende indtrædelse i kontrakten fra 2023 og 2024.

Det betyder at 160 ud af 251 dieselbusser er 8 år eller derunder ved kontraktudløb, svarende til 64 %. Det vil sige, at der vil være forholdsvis mange dieselbusser, som ikke er udnyttet optimalt i forhold til levealderen ved kontraktudløb.

En fordel vil være at buskørslen på Fyn og Langeland vil kunne være CO₂ neutral fra allerede fra august 2023.

Selvom markedet for alternative drivmidler til busser er i kraftig udvikling, og der de seneste år er allerede sket meget, forventes der yderligere udvikling de næste år. Der ses fx en stor fremdrift på det europæiske marked indenfor el-busser, samt batteriernes ydeevne er forbedret.

Model 2

De nuværende kontrakter forlænges. Kontraktstart ved fælles udbud vil være august 2024, hvor kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark tiltræder i takt med udløb af kontrakten efter forlængelsen, se tabel 3 for forlængelsesperiode. Således vil der være en løbende indtrædelse i kontrakten fra 2024, 2025 og 2026.

I tabel 3 vises forslag til forlængelse for den enkelte kommune eller region samt hvilken alder dieselbusserne vil have ved kontraktudløb efter forlængelsen i model 2. Der er i forslaget for forlængelsesperiode taget højde for busserne alder ved kontraktudløb.

Tabel 3: Forslag til forlængelse samt alder på dieselbusserne ved kontraktudløb efter forlængelsen

	Forlænges til	Alder på dieselbusser ved kontraktudløb
Assens	August 2025	22 dieselbusser er 7 år og 1 er 15 år
Faaborg-Midtfyn	August 2025	16 dieselbusser er 8 år, 4 er 12 år, 3 er 13 år, 3 er 15 år, 1 er 16 år og 12 er 17 år
Kerteminde	August 2024	2 dieselbusser er 7 år og 7 er 14 år
Langeland	August 2024	Vides ikke, er på vej i udbud
Middelfart	August 2025	12 dieselbusser er 8 år
Nordfyn	August 2024	23 dieselbusser er 14 år
Nyborg	August 2024	8 dieselbusser er 15 år, 3 er 22 år og 4 er 23 år
Svendborg, lokal	Forlænges ikke	13 dieselbusser er 14 år
Svendborg, by	August 2024	9 dieselbusser er 12 år
Region Syddanmark	Forlænges til december 2026	108 dieselbusser er 10 år.

Overordnet set anbefaler FynBus, at kontrakter med en overvægt af dieselbusser med en alder på 8 år eller derunder ved ordinær kontraktudløb, forlænges til 2025 eller 2026 for at udnytte dieselbusserne i længere tid.

Ved kontrakten for Region Syddanmark er der reducerede busomkostninger ved benyttelse af option for forlængelsen, således at en forlængelse vil betyde en økonomisk besparelse på entreprenøromkostningerne i forlængelsesperioden.

Fordelen vil model 2 er, at buskapaciteten udnyttes få år mere, men buskørslen på Fyn og Langeland vil først være CO₂ neutral fra august 2024 efter gennemførelse af nyt udbud. Dette kan dog opvejes ved anvendelse af en kombination af partikelfiltre og bio-dieselprodukter på dieselbusserne i nuværende kontraktperiode, hvis kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark ønsker at påbegynde den grønne omstilling før august 2024.

Fordelen kan også være, at markedet for alternative drivmidler til busser er blevet mere modnet, og der vil være sandsynlighed for større konkurrence mellem det europæiske og kinesiske el-bus. FynBus vurderer at konkurrencen mellem det europæiske og kinesiske el-bus marked vil kunne påvirke priserne fordelagtigt. Derudover forventes batteriernes ydeevne at være forbedret, hvilket vil give forbedret rækkevidde.

Model 3

De nuværende kontrakter forlængelse med 2 år, dog vil Nordfyn Kommune kun kunne forlængelse til august 2024. Kontraktstart ved fælles udbud vil være august 2025, hvilket betyder at Nordfyn Kommune skal udbyde kørslen for minimum 1 år, hvis de ønsker at deltage det fælles udbud.

Med model 3 udnyttes den nuværende buskapacitet fuldt ud i hele kontraktperioden, men buskørslen vil første være CO₂ neutral fra august 2025. Selvom 2025 er inden for den nærmeste fremtid vurderer FynBus, at Fyn og Langeland vil være nogle af de sidste i forhold til CO₂ neutral buskørsel. Dog vil anvendelse af en kombination af partikelfiltre og bio-dieselprodukter på dieselbusserne, påbegynde den grønne omstilling før august 2025.

Med den beskrevne tidshorisont i de tre modeller vurderer FynBus at der ikke vil ske markante ændringer i valg af teknologier i forhold til grøn omstilling af buskørsel. Det vil i alle tre modeller være el, biogas eller diodiesel, som vil være de mest modne og driftssikre teknologier i forhold til grøn omstilling. Af disse er el og biogas CO₂ neutrale.

FynBus anbefaler, at kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark tiltræder fælles udbud med kontraktstart fra august 2024 (model 2) med løbende indtrædelse i kontrakten, som eksempel vil Region Syddanmark indtræde kontrakten i 2026. Derudover anbefales, at der ved forlængelsen indhentes tilbud på biodiesel, så den grønne omstilling af buskørsel kan påbegyndes.

GRØN OMSTILLING

Klimaloven

På baggrund af Clean Vehicle Directive¹ besluttede Folketinget i december 2019, at fremsætte lovforslag til en klimalov, der indebærer, at Danmark skal levere en reduktion af drivhusgasudledningen på 70 pct. i 2030 i forhold til i 1990. Loven indeholder ligeledes et langsigtet mål om klimaneutralitet senest i 2050.

Der knyttes en handlepligt til loven, som bakkes op ved, at der hvert femte år skal fastsættes et delmål med tiårigt perspektiv og at der mindst hvert femte år skal udarbejdes en klimahandlingsplan med et tiårigt perspektiv med inddragelse af Klimarådet. Delmålet må ikke sætte en lavere målsætning end det, der allerede er opnået.

Klimaloven indeholder som udgangspunkt:

- at reduktionerne i drivhusgasserne skal ske på dansk grund. Dermed afskærer partierne sig fra at bruge køb af CO₂-kvoter som en vej til at nå målet.
- at hvis der skulle mangle nogle få procent i at nå 70 procents-målsætningen til sidst, har partierne indført en sidste udvejsklausul. Her kan partierne mødes igen og finde andre løsninger - eksempelvis CO₂-kvoter - hvis det er nødvendigt for at nå målet.

Grundet Corona-epidemiens indtog i Danmark blev loven først endelig vedtaget i juni 2020, hvorfor der endnu ikke er fastlagt delmål.

Selvom Regeringen endnu ikke har udmeldt en national klimahandleplan, er der er indgået samarbejdsaftaler med de store bykommuner, herunder Odense, og der pågår på nuværende tidspunkt arbejde med at udforme klimaaftaler med de øvrige kommuner og regionener. Resultatet heraf kendes ikke endnu, men de resterende kommuner er pr. august 2020 blevet opfordret til at tilslutte sig målsætningerne for de seks største kommuner eller som minimum at tilkendegive deres lokale ambitionsniveau.

Klimasamarbejdsaftalen² med de seks største kommuner, som blev indgået i juni 2020, skal være med til at understøtte og accelerere den grønne omstilling i landets kommuner, ved at alle nye bybusser skal være nulemissionsbusser fra 2021.

Klimasamarbejdsaftale beror på kommunernes egen målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport:

- Nulemission (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021.
- CO₂ neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter fra 2020. Målsætningen er ikke relevant for Odense.
- CO₂ neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af tværkommunale busser fra 2020. Odense Kommune vil arbejde for omstilling af tværkommunale busruter.

Odense Kommune har vedtaget en ny klimaplan for Odense Kommune, hvoraf det fremgik, at Odense som by skal være klimaneutral i 2030. Klimaplanen for Odense Kommune understøttes af, at Odense Kommune

¹ Clean Vehicle Directive blev besluttet af EU Parlamentet og Europarådet i juni 2019 til ikrafttrædelse 2. august 2019 i medlemslandene.

² <https://www.trm.dk/media/4605/overliggeraftale-om-klimasamarbejdsaftaler-om-groen-kollektiv-transport.pdf>

har forpligtet sig, til at alle nye bybusser skal være nulemission fra 2021 og at kommunen vil arbejde for omstilling af tværkommunale busruter, således at alle nye udbud af tværkommunale busser fra 2020 bliver CO₂ neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint)

Ligeledes har FynBus medio august 2020, med henblik på indgåelse af en klimasamarbejdsaftale mellem Regeringen og regionerne, indleveret fakta og data til Regeringen til brug for en aftale for regionale busser til Region Syddanmark.

Derudover er der for medio 2020 annonceret en statslig pulje på 75 mio. kr. til omstilling til flere grønne busser i den regionale bustransport. FynBus arbejder i den forbindelse sammen med Region Syddanmark på at afdække mulighederne for en ansøgning til puljen om midler til et projekt med 3 elbusser og 1 brintbusser på udvalgte regionale ruter.

Status for Grøn omstilling

FynBus arbejder kontinuerligt på at opsøge og opdatere viden om grøn omstilling af den kollektive transport. Der er på nuværende tidspunkt ikke fremkommet ny viden, der ændrer FynBus' vurdering af, at biogas eller el bør være de nye drivmidler i et kommende nyt udbud.

FynBus har erfaret, at den grønne omstilling højst sandsynligt kommer til at foregå i flere trin. Det, der vil være den bedste løsning på kort sigt (10-15 år), er ikke nødvendigvis den mest optimale, når man kigger flere år frem i tiden (>10-15 år).

Der bliver i disse år investeret i forskning indenfor nye teknologier, der for de flestes vedkommende centrerer sig omkring bedre udnyttelse af den vedvarende energi, ved at anvende denne til produktion af drivmidler, der kan lagres. Dette kan eksempelvis være brint, elektrofuels, mv.

De nye teknologier er ikke på nuværende tidspunkt attraktive, da de er på et lavt udviklingsstadium og derfor indebærer en forholdsvis dyr og ineffektiv produktion, men der forventes en stejl udviklingskurve over de næste år, der sandsynligvis vil presse prisen ned og effektiviteten op.

SAMSPIL MELLEMLOKALRUTER OG FLEXTRAFIK

Notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" viser at transportsbehovet på lokalruterne er størst om morgenen mellem kl. 7 til 8 og om eftermiddagen mellem kl. 13 og 16. Transportsbehovet ved flextrafik er højeste om formiddagen og topper ved middagstid.

I dag er de fleste lokalruter planlagt med afsæt i kommunens ønsker til serviceniveauet, tidligere køreplaner, og elevlister for det kommende skoleår. Buskapaciteten er dimensioneret efter det maksimale transportbehov, ud fra antallet af elever. Der skal så vidt muligt være siddeplads til alle skolebørn. Det betyder samtidigt, at der i de perioder, hvor transportsbehovet er lavt, er en væsentlig overkapacitet.

FynBus har analyseret, om der er mulighed for øget samspil mellem lokalruter og flextrafik, så buskapaciteten på lokalruterne kan reduceres og en del kørslen på de mest travle tidspunkter udføres af et andet mobilitetstilbud via flextrafik, fx en telerute. En telerute er telekørsel (behovstyret bestillingskørsel) med en fast rute og stoppesteder, men som kun køres hvis der er bestilt en tur.

For at skabe et overskueligt sammenligningsgrundlag, er analysen lavet med udgangspunkt i at det nuværende serviceniveau på lokalruterne fastholdes.

På baggrund af undersøgelsen af transportsbehovet på lokalruterne ser FynBus følgende muligheder:

- *Lukning af ruten.* Hvis der på alle afgange på en rute er få passagerer, kan ruten lukkes og erstattes med et andet mobilitetstilbud, som fx en telerute.

- *Reduktion i køreplantimer.* Er der afgang med få passager, kan afgang fjernes eller eventuelt erstattes med et andet mobilitetstilbud, fx en telerute.
- *Ændring i buskapacitet.* Justering i buskapaciteten fra en typisk 12 m landevejsbus til en mindre bus, fx en minibus.
- *Andet mobilitetstilbud.* Hvis der sker ændring i forhold til lukning af ruten eller afgang, kan der stilles et andet mobilitetstilbud, fx en telerute. Antallet af passager tage afsæt i gennemsnitlig antal passager og manuelle passagertælling for ruten eller afgang.

De første foreløbige resultater viser at øget samspil mellem lokalruterne og flextrafik, giver potentiale for en økonomisk besparelse mellem 7 % og 10 % af entreprenøromkostningerne, med udgangspunkt i samme serviceniveau som i dag. Denne besparelse kan være med til at finansiere eventuelt meromkostning ved busdrift på andre drivmidler end diesel.

Ved justering af lokalruterne i forhold til lukning af en rute, afgang eller ændring i buskapaciteten skal et eventuelt transportsbehovet håndteres med et andet mobilitetstilbud via flextrafik, behovstyret bestillingskørsel. Dette giver mere fleksibilitet i forhold til justering af efterspørgsel og demografisk udvikling samt effekt på klimaet og miljøet ved at halvtomme/tomme 12 m. landevejsbusser ikke kører.

JURIDSKE RAMMER FOR FÆLLES UDBUD

Én stor kontrakt eller flere mindre kontrakter

Formålet med et fælles udbud er at udnytte muligheden for stordriftsindkøb og stordrift generelt. Der vil dog være forskellige forhold hos kommunerne og regionen, der kun vedrører en enkelte kommune og hvor forholdet ikke må påvirke et kontraktfællesskab.

Buskørslen kan udbydes som enten én samlet pakke eller i mindre pakker, der kun omfatter fx 2 – 3 kommuner. Uanset om det bliver én pakke eller flere, vil kontrakten omfatte delaftaler for de enkelte kommuner/region.

Ved at udfærdige delaftaler, der omfatter de enkelte kommuner/regionen, vil en kommune kunne udnytte option på forlængelse af kontrakten, og en anden kommune vil samtidig kunne udtræde af kontrakten ved udløb af den ordinære kontraktperiode.

Delaftaler vil også betyde, at muligheden for, at en kommune beskærer eller udvider kørslen i en kontrakt, det såkaldte udsvingsbånd, ikke vil påvirke andre kommuner/region i kontraktfællesskabet. Udnyttelse af udsvingsbåndet i en enkelt kommune vil derfor ikke påvirke andre kommuners/regionens muligheder for udnyttelse af udsvingsbåndet senere i kontraktperioden.

Som udgangspunkt skal alle EU-udbud udarbejdes på en måde, der sikrer at små og mellemstore virksomheder ikke udelukkes fra at deltage i udbuddet – medmindre der er forhold, der taler for én stor kontrakt. FynBus vurderer, at det er muligt at udbyde kontrakten som én kontrakt. Forskelle i de enkelte kommuner/region kan dog tale for at udbyde flere mindre kontrakter.

Kørslen på Fyn og Langeland udføres i dag delvist af store internationale selskaber og delvist af mindre lokale entreprenører.

Mindre kontrakter kan have et omfang, der vil tiltrække såvel store som mindre lokale entreprenører, hvorimod én stor kontrakt sandsynligvis kun vil tiltrække store entreprenører.

Det er dog muligt for mindre entreprenører at slå sig sammen i et konsortium eller at benytte underleverandører, for på den måde at skabe volumen ift én stor kontrakt.

Kontraktlængde

Når der til en kontrakt skal indkøbes nyt busmateriel og der skal etableres optankningsanlæg/ladestandere, er udgangspunktet, at kontrakten skal være tilstrækkelig lang til, at der tages højde for afskrivning af materiellet. En lang kontraktperiode medfører dog, at kommuner og regionen bliver begrænset i forhold til implementering af ny teknologi indenfor drivmidler i en lang periode.

Da området er kendetegnet ved en hastig teknologisk udvikling, anbefaler FynBus, at der indhentes tilbud på en 8-årige kontraktperiode, med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Kravsspecifikation

Før udbuddet offentliggøres vil der være markedsdialog med evt. interesserede tilbudsgivere, for at sikre mest koordination med markedet.

Der er fra kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark et ønske om at få mest mulig grøn omstilling af buskørsel for pengene. På den baggrund anbefaler FynBus, at fælles udbud udbydes som et funktionsudbud med krav til bussernes miljøpåvirkning ud fra princippet om "mest for pengene".

Med et funktionsudbud er det op til entreprenøren/tilbudsgiveren at vurdere den rette teknologi (mest klima- og miljøeffekt for pengene) samt sikre den nødvendige forsyning af drivmidler i forhold til udbudsgrundlaget.

Forsyningsanlæg og risici

Det er op til vognmanden at sikre den fornødne forsyning af drivmidler, specielt vedr. el- og eller gastankning. FynBus udarbejder et oplæg med baggrundsoplysninger om forsyningsmuligheder. (Små vognmænd vil have svært ved at løfte denne opgave. Eksempelvis hvis man ønsker at byde ind med gasbusser. Her vil det være en fordel hvis der peges på hvor gastankning skal foregå, eller endda stille et anlæg til rådighed).

Udbudsform

Udbuddet foreslås gennemført som "udbud efter forhandling" efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet. Proceduren giver mulighed for, at der i løbet af udbudsprocessen kan ske tilretning af krav m.m. ud fra erfaringer opnået under forhandling med tilbudsgiverne.

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Det økonomiske mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet.

Ved tildelingskriteriet "Pris" vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "Omkostninger" vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livsomkostninger,

Ved tildelingskriteriet "Økonomiske mest fordelagtige tilbud" vurderes der på pris og fastsatte underkriterier, fx kvalitative, miljømæssige, sociale aspekter.

FynBus anbefaler at tildelingskriteriet "Økonomiske mest fordelagtige tilbud" anvendes, idet der bl.a. fokuseres på hvilket drivmiddel, der vil skabe mest værdi for kommunen/region ud fra en vurdering af miljøpåvirkning kombineret med pris.

I henhold til FynBus' udbudspolitik tager FynBus bestyrelse endelig stilling til udbudsform og tildelingskriterier ved forelæggelse af endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling.

TILBAGEMELDINGER FRA DE POLITISKE UDVALG

På bestyrelsesmødet den 19. juni 2020 blev notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" forelagt med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne og regionen.

Notatet har været forelagt i de politiske udvalg i kommunerne og Region Syddanmark i august og september 2020, med undtagelse af Kerteminde Kommune. Udvalget i Kerteminde Kommune vil få notatet fremlagt den 6. oktober 2020. FynBus har deltaget ved forelæggelse i Nyborg Kommune og Nordfyn Kommune.

Der er modtaget hørings svar fra Assens Kommune, Nyborg Kommune, Langeland Kommune, Middelfart Kommune, Odense Kommune og Svendborg Kommuner samt Region Syddanmark. Modtaget hørings svar kan ses i bilag "Tilbage meldinger fra de politiske udvalg".

Generelt

Kommunerne og Region Syddanmark støtter op om at FynBus skal fortsættes det videre arbejde med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel.

Assens Kommune og Middelfart Kommune ønsker mere tid til analyse arbejdet inden der træffes endelig beslutning om næste udbud.

Odense Kommune har meddelt at de ikke vil indgå i et fælles udbud.

Assens Kommune

Tilkendegiver at de ønsker at der arbejdes videre med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel, men har nedenstående bemærkninger til det fortsatte arbejde:

- At FynBus skal vurdere og fremlægges tal for CO₂- partikel- og NO_x reduktioner ved skift af nuværende til nye drivmidler. Samt undersøge fordele, ulemper og økonomiske konsekvenser.
- Ønsker flere typer af drivmidler undersøgt, f.eks. brint.
- Ønsker en økonomisk vurdering og beskrivelse af de pågældende drivmidlers infrastrukturelle betydning for Assens Kommune.
- Ønsker at FynBus vurdere i forhold til økonomien og miljøet ved, at Assens Kommune går med i et grønt fælles udbud i 2023 kontra udviklingen i drivmidler i 2026.
- Ønsker at det er undersøgt, om der er puljetilskud fra enten staten eller EU.
- Ønsker en vurdering af de økonomiske konsekvenser for kontraktlængden.
- Ønsker en beskrivelse af udsvingsbånd ved fælles udbud.
- Ønsker en konsekvensvurdering af lokale fynske vognmænd i forhold til at deltage i et fælles udbud.
- Opfordre til at vægte en grundig forundersøgelse højere end et hurtigt udbud.
- Bakker op om analysen for samspil mellem lokalruter og flextrafik.

Assens Kommune bakker op om det fortsatte arbejde med grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel, men anbefaler at tidsplanen for udbud udskydes med opstart til primo 2023, og at beslutninger dermed træffes på et mere gennemanalyseret og kvalitetssikret grundlag.

Faaborg-Midtfyn Kommune

Tilkendegiver følgende:

- At det ønskes, at FynBus arbejder videre frem mod et fælles grønt udbud.
- At der anmodes FynBus om at sikre, at der i det kommende udbud skabes fleksibilitet i forhold til udsvingsbåndet, så det kan rumme evt. væsentlige større ændringer.

Kerteminde Kommune

Udvalget i Kerteminde Kommune vil få notatet fremlagt den 6. oktober 2020.

Langeland Kommune

Tilkendegiver at FynBus skal gå videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel.

Middelfart Kommune

Tilkendegiver følgende:

- At det ønskes, at der arbejdes videre med den grønne omstilling af den kollektive trafik.
- At det ønskes, at der arbejdes videre med muligheden for et fælles udbud af den kollektive trafik, men at den endelige beslutning skal bero på en grundig beskrivelse af fordele, ulemper og bindinger.
- Der anbefales, at der bruges længere tid på analysearbejdet, inden der træffes endelig beslutning.

Nordfyn Kommune

Tilkendegiver positivt at, FynBus fortsætter det videre arbejde med grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel.

Nyborg Kommune

Tilkendegiver at de ønsker, at FynBus arbejder videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel.

Odense Kommune

Odense Kommune ønsker ikke at indgå i et fælles udbud, grundet tidshorizonten til deres nuværende kontrakt udløber samt at Odense Kommune har lagt sig fast på el, som nyt drivmiddel.

Region Syddanmark

Region Syddanmark tog til efterretning at FynBus fortsætter arbejdet med beskrivelse af grøn omstilling samt fælles udbud for buskørsel under hensyntagen til Region Syddanmarks politiske ønsker:

- At FynBus og Sydtrafik sikrer gensidig erfaringsudveksling samt undersøger fordele og ulemper ved et fælles udbud for begge de to syddanske trafikskaber.
- Overvejer fordele og ulemper ved forskellige udbudsmodeller.
- Holder fokus på udvikling i drivmiddelteknologien.
- At udbuddet bør stilles krav om CO₂ udslip og evt. emissioner, og ikke nødvendigvis til drivmiddel/teknologi.
- At der indtænkes, at tankning/opladning kan ske i en struktur, der kræver mindst mulig etablering af ladestander/tankningsanlæg.
- At undersøge om øget samspil mellem lokalruterne og flextrafik også kan omfatte de regionale ruter.

Svendborg Kommune

Tilkendegiver at de ønsker, at FynBus arbejder videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel.

TIDS- OG PROCESPLAN

Nedenstående skitseres tids- og procesplan for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel

- 1. oktober 2020: Beslutningsoplæg for grøn omstilling samt fælles udbud for buskørsel forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på godkendelse af overordnede ramme for fælles udbud med kontraktstart august 2024.
- Oktober 2020 - januar 2021: Administrative møder med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark vedrørende kontraktstart for fælles udbud 2024, beslutningsoplægget samt analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik.
- Februar/marts 2021: Endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling, herunder resultater af analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik, forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark.
- Maj 2021: Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark om deltagelse i et fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024.
- Februar 2022: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.
- December 2022: Tilbudsvurdering forelægges kommuner på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark til godkendelse.
- Januar 2023: Tilbudsvurderingen forelægges FynBus' bestyrelse til godkendelse.
- Februar 2023: Kontraktunderskrivelse.
 - 12-18 måneders leveringstid på busserne
 - 12-18 måneder at etablerer lade-anlæg/optankningsanlæg mm.
- August 2024: Kontraktstart.

Ejere	Udvalgsmøde	Indstilling	Beslutning
Assens	11. august	Direktøren for By, Land og Kultur indstiller, at udkast til høringssvar drøftes, med henblik på en endelig vedtagelse på næste møde i september.	Miljø, Teknik og Plan godkender udkast til høringssvar med mindre justeringer, herunder at brint bør belyses, med henblik på en endelig vedtagelse på næste møde i september.
	8. september		Miljø, Teknik og Plan godkender til høringssvar.
Faaborg-Midtfyn	20. august	Forvaltningen indstiller at Teknik og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Kommunalbestyrelsen anbefaler at: -Faaborg- Midtfyn Kommune ønsker at FynBus arbejder videre frem mod et fælles grønt udbud -At Faaborg-Midtfyn Kommune anmoder FynBus om at sikre, at der i det kommende udbud skabes en fleksibilitet i forhold til udsvingsbåndet, så det kan rumme evt. væsentlige større ændringer.	Indstillingen anbefales overfor Økonomiudvalget (31. august) og Kommunalbestyrelsen (8. september).
	31. august	I økonomiudvalget. Forvaltningen indstiller at Teknik og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Kommunalbestyrelsen anbefaler at: -Faaborg- Midtfyn Kommune ønsker at FynBus arbejder videre frem mod et fælles grønt udbud -At Faaborg-Midtfyn Kommune anmoder FynBus om at sikre, at der i det kommende udbud skabes en fleksibilitet i forhold til udsvingsbåndet, så det kan rumme evt. væsentlige større ændringer.	Teknik- og Miljøudvalgets indstilling anbefales overfor Kommunalbestyrelsen.
	8. september	I kommunalbestyrelsen. Forvaltningen indstiller at Teknik og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Kommunalbestyrelsen anbefaler at: -Faaborg- Midtfyn Kommune ønsker at FynBus arbejder videre frem mod et fælles grønt udbud -At Faaborg-Midtfyn Kommune anmoder FynBus om at sikre, at der i det kommende udbud skabes en fleksibilitet i forhold til udsvingsbåndet, så det kan rumme evt. væsentlige større ændringer.	Indstillingen godkendt.
Kerteminde			
Langeland	17. august	Direktionen indstiller: -At FynBus går videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.	Anbefales.

Middelfart	11. august	<p>Forvaltningen foreslår:</p> <p>At det tilkendes gives, at Middelfart Kommune ønsker der skal arbejdes videre med den grønne omstilling for den kollektive trafik.</p> <p>At det tilkendes gives, at Middelfart Kommune ønsker der arbejdes videre med muligheden for et fælles udbud af den kollektive trafik på Fyn og Langeland, men at den endelige beslutning skal bero på en grundig beskrivelse af fordele, ulemper og bindinger.</p>	Udvalget vedtog forvaltningens indstilling. Udvalget anbefaler, at der bruges længere tid på analysearbejdet, inden der træffes en beslutning.
Nordfyn	16. september	Administrationen indstiller, at der gives positiv tilbagemelding til FynBus i forhold til det videre arbejde med grøn omstilling og fælles udbud af busdrift.	
Nyborg	10. august	Det indstilles, at FynBus fortsætter det videre arbejde med beskrivelse af "Grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel".	Beslutningen blev at, FynBus fortsætter det videre arbejde med beskrivelse af "Grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.
Odense	18. august	By- og Kulturforvaltningen indstiller, at udvalget godkender, at Odense Kommune ikke indgår i et fælles udbud af buskørslen.	By- og Kulturudvalget godkender indstillingen.
Region Syddanmark	7. september	<p>Det indstilles:</p> <p>At udvalget tager til efterretning, at Fynbus - med henblik på at fremme en grøn omstilling af buskørslen på Fyn og Langeland – fortsætter arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen på Fyn i henhold til den skitserede tids- og procesplan og de temaer, som administrationen har inddraget i dialogen med Fynbus.</p>	Udvalget tog til efterretning, at Fynbus - med henblik på at fremme en grøn omstilling af buskørslen på Fyn og Langeland – fortsætter arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen på Fyn i henhold til den skitserede tids- og procesplan og de temaer, som administrationen har inddraget i dialogen med Fynbus.
Svendborg	13. august	<p>Direktionen indstiller til Teknik- og Erhvervsudvalgets godkendelse</p> <p>-At FynBus går videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.</p>	Indstilling blev godkendt.

Til: FynBus

september 2020

Fra: Miljø, Teknik og Plan - Assens Kommune

Sags id: 19/12442

Assens Kommunes bemærkninger til notat om grøn omstilling og fælles udbud

FynBus har den 23. juni 2020 fremsendt notatet ”Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel” til de fynske kommuner, Langeland Kommune og Region Syddanmark. FynBus har bedt Assens Kommune om en politisk stillingtagen til, om arbejdet med grøn omstilling og fælles udbud skal fortsætte som beskrevet i notatet. Miljø, Teknik og Plan i Assens Kommune meddeler hermed, at vi ønsker at undersøgelserne vedr. begge dele fortsætter, men har nedenstående bemærkninger til det fortsatte arbejde.

Grøn omstilling

Assens Kommune er klimakommune og bakker derfor naturligvis op om, at FynBus fortsætter det videre arbejde med at undersøge alternative klimavenlige drivmidler, som kan understøtte en grøn omstilling i den kollektive trafik på Fyn.

Assens Kommune har pt. 23 nye diesel-driftsbusser. 22 af driftsbusserne er Euronorm VI, hvilket betyder, at de udleder samme mængde partikler og NOx, som hvis der var tale om biogasbusser. For at Assens Kommune kan beslutte om næste udbud skal være med et andet drivmiddel, er det væsentligt at grundlaget for beslutningen bliver godt oplyst. Derfor ønsker Assens kommune at FynBus skal kunne vurdere og fremlægge tal for CO₂-, partikel- og NOx-reduceringer ved skift fra nuværende til alternative drivmidler, og at FynBus undersøger hvilke fordele, ulemper og økonomiske konsekvenser, et skift vil betyde for kommunen. Derudover ønsker vi flere typer af drivmidler undersøgt, end blot syntetisk diesel, el og biogas, fordi udviklingen inden for drivmidler sker lynhurtigt, som f.eks. brint.

Derudover ønsker Assens Kommune en økonomisk vurdering og beskrivelse af de pågældende drivmidlers infrastrukturelle betydninger konkret for Assens Kommune. F.eks. er det relevant at vide:

- risikoen for meget tomkørsel med biogasbusser og evt. løsning herpå.

- Om vi med kommunens nuværende rutenet, som er baseret på elevkørsel morgen og eftermiddag, med forholdsvis lav hastighed, er nødt til at opsætte lynladestandere og indkøbe ekstra busser, eller om det reelt kan klares med en opladning natten over?
- Vil installering af opladning til elbusser være en fordel i forhold til at understøtte den generelle omlægning i samfundet, hvor flere biler og lastbiler skal over på f.eks. el.

Disse samt andre infrastrukturmæssige spørgsmål vil have økonomisk betydning for et udbud og skal klarlægges konkret for Assens Kommune inden politisk beslutning kan træffes. Det er vigtigt, at der ikke efterfølgende kommer ukendte afledte udgifter relateret til infrastruktur.

Assens Kommune har mulighed for at forlænge den nuværende kontrakt med Bergholdt med 2 år, dvs. til 2026. Udover at der er et miljømæssigt aspekt i at kører de nye dieselbusser fuldt ud, er der også et aspekt i at afvente udviklingen i bæredygtige drivmidler, som FynBus i notatet selv beskriver til at være i en ”markant teknologisk udvikling, som forventes at fortsætte de næste mange år”. Assens Kommune ønsker derfor, for egen kommune, FynBus’ økonomiske og miljømæssige vurdering af at gå med i et grønt fællesudbud i 2023 kontra udviklingen i drivmidler i 2026. I 2026 vil et udbud højst sandsynligt være et udbud kun for Assens Kommune alene.

Mht. puljetilskud fra enten stat eller EU, er det væsentligt at dette er undersøgt inden beslutning om valg af drivmiddel, da et økonomisk tilskud kan blive en væsentlig faktor i et valg af drivmiddel.

Fælles udbud

FynBus anbefaler en lang kontraktlængde på 12 år for et fællesudbud, hvilket Assens Kommune er bekymrede for, netop pga. den hastige teknologiske udvikling. Kontraktlængden er dobbelt så lang, som den vi har i dag, og vi ønsker derfor en vurdering af de økonomiske konsekvenser, såfremt vi ikke ønsker så lang en kontraktlængde. Pga. længden er det vigtigt at alle konsekvenser ved en sådan kontrakt er nøje beskrevet, og at der er god tid til politiske drøftelser, inden der kan træffes politisk beslutning.

F.eks. er vi i tvivl om, hvad et fælles udbud konkret vil betyde for et udsvingsbånd i køreplantimer. Vil udsvingsbåndet gælde for alle kommuner samlet set, eller vil der være et udsvingsbånd for Assens kommune alene? Kan en stor reducere/forøgelse i køreplantimer i regionen eller flere kommuner f.eks. ende med at få negative økonomiske konsekvenser for Assens Kommune, selvom vi ikke ændre i vores antal?

Ligeledes efterspørger vi en realistisk konsekvensvurdering i forhold til lokale fynske vognmænd, set i forhold til at deltage i et fællesudbud.

Tidsplan for proces af udbud

Mht. tidsplan opfordrer Assens Kommune til, at man vægter en grundig forundersøgelse højere end et hurtigt udbud.

Eftersom FynBus anbefaler en kontraktlængde på 12 år, er der for Assens Kommune tale om en fremtidig kontrakt på omkring 200 millioner kroner. Det er derfor væsentligt at beslutningen træffes på et godt oplyst grundlag.

Med en kontraktlængde på 12 år, er det væsentligt for Assens Kommune, at det rutenet som udbuddet baseres på mht. antal og størrelse af busser, er et rutenet man tror på de næste mange år. I dag køres med samme størrelse busser på alle ruter. Assens Kommune har brug for, at der i tidsplanen sættes tid af til politisk at drøfte kommunens nuværende og fremtidige serviceniveau. Evt. ændringer i serviceniveau skal i sidste ende besluttes i Byrådet.

Hvis ikke en drøftelse om serviceniveauet i kommunen finder sted inden et udbud, er der stor risiko for, at der med tiden vil komme et udsving i enten flere eller færre køreplantimer, med risiko for at ende med at blive rigtig dyrt, alt efter hvordan udsvingsbåndet er beskrevet i kontrakten. Det er derfor vigtigt, at vi i Assens kommune er sikre på det fremtidige kapacitetsbehov inden et udbud.

Efter en intern politisk drøftelse af serviceniveau, skal kommunens lokalruter analyseres i samarbejde med FynBus, for at kvalitetssikre at køreplanerne i kommunen er bundet sammen på bedst mulig vis. Dette for at undersøge, om ruterne f.eks. med fordel kan bindes sammen på en anden måde, som f.eks. kan gøre at nogle ruter kan betjenes med fysisk mindre busser end i dag, eller om det kan ændre i antallet af udbudte busser. Dernæst kan det undersøges, om disse mindre busser kan beholdes i området og bruges i et flexkurs-tilbud, som FynBus i notatet beskriver skal undersøges nærmere. En sådan undersøgelse bakker Assens Kommune naturligvis positivt op om.

I tidsplanen ser det umiddelbart ikke ud til, at der er afsat tid til, at kommuner der ønsker at deltage i et fælles udbud, har mulighed for at blive enige om kriterier for og ønsker til materiel.

Da 10 kommuner og regionen skal blive enige, bør der afsættes god tid til drøftelse heraf parterne imellem.

På side 12 ses det, at Langeland og Nordfyns kommunes kontrakter udløber i hhv. 2021 og 2022. De øvrige fynske kommuner og Regionen kan ved at udnytte deres forlængelser vente til 2025 med opstart af en ny fælles kontrakt. Hvis kontraktstart udsættes til 2025, vil det betyde at et fællesudbud først skal være klar til foråret 2023, idet FynBus beregner 18 måneder fra aftale til kørselsopstart. Assens Kommune beder om, at FynBus undersøger, om det er muligt for de 2 kommuner at lave et mindre udbud for deres lokalruter for en kort årrække, således at et fælles udbud kan vente med opstart til 2025, hvilket vil give bedre mulighed for politiske diskussioner både internt i kommunerne, men også på tværs for at opnå fælles enighed.

En udsættelse til kontraktstart til 2025 vil betyde at:

- Der vil blive bedre tid til analyse af eget kommunale serviceniveau og rutenet,
- udviklingen af drivmidler vil være nået endnu længere end i dag,
- samspil mellem lokalruter og flextrafik kan analyseres dybere.

Assens Kommune bakker derfor op om det fortsatte arbejde med grøn omstilling og fælles udbud, men anbefaler at tidsplanen for udbud udskydes med opstart til primo 2023, og at beslutninger dermed træffes på et mere gennemanalyseret og kvalitetssikret grundlag.

Med venlig hilsen

Miljø, teknik og Plan.

Økonomiudvalget 07-09-2020 08:30

Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel

20/836 13.05.00 Åben Sag

Sagsfremstilling

FynBus' bestyrelse besluttede den 19. juni 2020, at notatet Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel – juni 2020 (Bilag 1 – FynBus notat) skal forelægges for de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark.

De politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark anmodes om stillingtagen til, om arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel skal fortsætte.

Det forventes at FynBus' bestyrelse vil få forelagt et beslutningsoplæg vedrørende et fælles udbud med grøn omstilling den 1. oktober 2020. Beslutningsoplægget vil præcisere rammerne for et fælles udbud med grøn omstilling. Efterfølgende skal de politiske udvalg træffe endelig afgørelse om deltagelse i det fælles udbud.

Det forventes, at udbudsmaterialet vil blive offentliggjort i februar/marts 2021.

Økonomi

Vil kommunen en grøn omstilling, må det forventes, at det bliver dyrere end nuværende budget for buskørsel. FynBus oplyser, at vælges eksempelvis el som drivmiddel forventes en årlig merudgift på 10 til 14 %, samt udgifter til etablering af ladeinfrastruktur.

De reelle meromkostninger ved grøn omstilling kendes dog først efter et endeligt gennemført udbud.

Indstilling

Direktionen indstiller:

- At FynBus går videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel

Beslutning i Trafik-, Teknik- og Miljøudvalget den 17-08-2020

Anbefales.

Beslutning i Økonomiudvalget den 07-09-2020

Godkendt.

Afbud under hele mødet:

René Larsen

Arno Kruse deltog som stedfortræder



FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Dato: 4. september 2020
Sagsnr.: 2020-005218-22

Middelfart Kommunes bemærkninger til grøn omstilling og fælles udbud af den kollektive trafik

FynBus har den 23. juni 2020 fremsendt notat om grøn omstilling og fælles udbud af den kollektive trafik til politisk drøftelse i kommuner og region.

I Middelfart Kommune har Teknisk udvalg drøftet henvendelsen på deres udvalgs møde den 11. august 2020, og ønsker at komme med følgende tilkendegivelser:

- Middelfart Kommune tilkendegiver, ud fra drøftelsen på udvalgs mødet, at det ønskes, at der arbejdes videre med den grønne omstilling af den kollektive trafik.
- Udvalget ønsker ligeledes at tilkendegive, at Middelfart Kommune ønsker, at der arbejdes videre med muligheden for et fælles udbud af den kollektive trafik på Fyn og Langeland. Men at den endelige beslutning skal bero på en grundig beskrivelse af fordele, ulemper og bindinger.
- Derudover anbefaler Teknisk Udvalg, at der bruges længere tid på analysearbejdet, inden der træffes endelig beslutning. Det kan ske ved forlængelse af de nuværende kontrakter, i det omfang det er nødvendigt.

Ovenstående tilkendegivelser beror på, at udvalget finder det vigtigt, at en grøn omstilling sker ud fra en afvejning af, hvad der politisk og lovgivningsmæssigt bliver udmeldt af fremtidige krav, samt at det nøje undersøges, hvilke former for drivmidler der dels kan dække de rækkevidder den kollektive trafik skal kunne dække samt at der sker en analyse af, hvad den økonomiske og miljømæssige konsekvens er for de enkelte kommuner og region.

Med baggrund i, at den teknologiske udvikling sker så hurtigt, og at en ny kontrakt forventes af skulle have en løbetid på 12 år, hvor kommunerne vil skulle planlægge serviceniveauet for en dobbelt så lang periode som i de nuværende kontrakter, anbefaler Teknisk udvalg derfor, at der bruges længere tid på analysearbejdet, inden der kan træffes endelig beslutning. En ændring af for eksempel serviceniveau, rutenet og ny måde at udføre kørslen på med en blanding af de kendte busser fra i dag og flextrafik, vil kræve høring af relevante råd og politisk behandling, hvilket ikke ses at kunne indeholdes i den nuværende tidsplan.

For at opnå bedre tid til analysearbejdet, en grundig politisk drøftelse i kommunerne samt høring af de råd og udvalg den enkelte kommune er forpligtet til, anbefales det, at der arbejdes med en forlængelse af de nuværende kontrakter i det omfang der gives mulighed for, og som er nødvendig. Det for at sikre en grøn omstilling og et fælles udbud er så gennemarbejdet som muligt.

I forhold til den meget længere kontraktperiode, bør det også angives, inden der træffes endelig beslutning, hvordan konsekvenser af et eventuelt udsving i køreplantimer kan reguleres i den enkelte kommunes kontrakt eller det har konsekvenser for alle, hvis en kommune eller regionen op- eller nedjusterer. Vil det skulle indeholdes i kontrakten eller kan større omlægninger reguleres for sig - og hvilke konsekvenser vil det have for udbudsprisen?

For de kommuner som har lokale aktører til at udføre den kollektive trafik, og for de kommuner som får kørslen udført af store entreprenører, bør der inden der træffes endelig beslutning, også foreligge en beskrivelse af, hvad det vil have af konsekvenser for både den mindre og større entreprenør, hvad vil konsekvensen af store og mindre pakker betyde, hvad betyder infrastrukturen for tankning/opladning. Kort sagt, hvad kan den indbyrdes afhængighed mellem kommunerne og evt. regionen betyde i et fælles udbud.

Venlig hilsen

Tina Frisch Karstensen



FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Att. Julia Egebæk jeg@fynbus.dk

Teknik- og Miljøudvalget

Rådhuset, Torvet 1
5800 Nyborg

Betjen dig selv på
www.nyborg.dk

Sagsansvarlig:
Lone H. Larsen

Telefon: 6333 7945

Email:
teknik-miljoeafdelingen@nyborg.dk
Send altid personfølsomme oplysninger via din digitale postkasse på borger.dk

Sagsnr. S2019-15799

13-08-2020

Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel på Fyn fra 2023 - 2024

Teknik og Miljøudvalget behandlede 10. august 2020 sagen om ” Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel på Fyn fra 2023 – 2024”

Beslutningen blev at, FynBus fortsætter det videre arbejde med beskrivelse af ”Grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.

Venlig hilsen

Per Jespersen
udvalgsformand

Søren Møllegård
vicekommunaldirektør

Fra: Rasmus Bach Mandø <rbma@odense.dk>

Sendt: 18. august 2020 12:46

Til: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>

Cc: Simone Thrane Nielsen <sitn@odense.dk>

Emne: Fælles fynsk udbud

Kære Carsten

By- og Kulturudvalget har i dag besluttet, at Odense Kommune ikke ønsker at deltage i et fælles fynsk udbud af busdriften. Formanden for udvalget ønskede sagen som en beslutningssag, så beslutningen er truffet. I havde lagt op til to runder: en drøftelse og en beslutning.

Den korte begrundelse i vores sag var, at der er lang tid til næste Odenseudbud, vi har lagt os fast på el i aftale med staten og at vi har en størrelse, der kan rumme et udbud.

Med venlig hilsen

Rasmus Bach Mandø

Kontorchef

Trafik og Mobilitet

Direkte tlf. 5148 0071

rbma@odense.dk

ODENSE KOMMUNE

Bæredygtighed og Mobilitet

By- og Kulturforvaltningen

Nørregade 36

5000 Odense C

www.odense.dk

Fra: [Niels Græsbøll Olesen](#)
Til: [Julia Egebæk](#)
Cc: [Thomas Dyhr Vestergaard](#); [Mogens Sehested Kristensen](#)
Emne: Tilbage melding - Politisk drøftelse af grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel
Dato: 11. september 2020 14:09:40
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)
[signaturbevis.txt](#)

Kære Julia

Med henvisning til Fynbus mail den 23. juni 2020 vedrørende tilbagemeldinger fra drøftelserne i de politiske udvalg på om stillingtagen til, om FynBus skal fortsætte det videre arbejde med beskrivelse af grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel, kan det oplyses at Region Syddanmarks Udvalg for Regional Udvikling behandlede sagen på mødet i udvalget den 7. september 2020.

Vedlagt link til referat fra mødet (se pkt. 4) <https://www.regionsyddanmark.dk/wm526479>

Venlig hilsen

Niels Græsbøll Olesen
Chefkonsulent
Regional Udvikling, Uddannelse og Mobilitet

E-mail: ngo@rsyd.dk
Mobil: +45 29 28 34 63



Region Syddanmark
Damhaven 12, 7100 Vejle
Hovednummer: 7663 1000
www.rsyd.dk

Fra: Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>
Sendt: 23. juni 2020 07:42
Til: Alice Judith Bekker <aljub@faaborgmidtfyn.dk>; Carsten Wagner <cagr@kerteminde.dk>; Charlotte Bjørn Larsen <cal@kerteminde.dk>; Elsebeth Gedde <elsge@fmk.dk>; Erik Ørskov <Erik.Oerskov@rsyd.dk>; Henrik Holm <Henrik.Holm@rsyd.dk>; Keld Bresson <keb@nordfynskommune.dk>; Lone H. Larsen <lola@nyborg.dk>; Louise Rasmussen nordfyns <lra@nordfynskommune.dk>; Marianne Grønbjerg <marianne.gronbjerg@svendborg.dk>; Mette Lykkesholm Svanes <mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk>; Mette Maria Sørensen <memas@assens.dk>; Simone Thrane Nielsen <sitn@odense.dk>; Thomas Dyhr Vestergaard <tdv@rsyd.dk>; Tina Frisch Karstensen Middelfart <tina.karstensen@middelfart.dk>; Trine Pasfall <tpa@nordfynskommune.dk>; Boye Skov Frederiksen <bosf@odense.dk>; Rasmus Bach Mandø <rbma@odense.dk>; Jane Christine Willander <jcwil@assens.dk>; 'Ole Tyrsted Jørgensen (oltyj)' <oltyj@fmk.dk>; 'caab@kerteminde.dk' <caab@kerteminde.dk>; Uffe Høybye <uffe.hoybye@middelfart.dk>; 'peter.mouritsen@svendborg.dk'

<peter.mouritsen@svendborg.dk>; Michael Timm <michael.timm@svendborg.dk>

Cc: Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>; Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>; Charlotte Langer Mortensen <clm@fynbus.dk>; Martin Bødker Krogh <mbk@fynbus.dk>; Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>; Anne Velling Christiansen <ave@odense.dk>; Christian Tønnesen <chton@faaborgmidtfyn.dk>; Claus Lade <cyl@kerteminde.dk>; Henrik Boesen <hbo@nordfynskommune.dk>; Martin Albertsen <maalb@assens.dk>; Rikke Berg <rikke.berg@svendborg.dk>; Rikke Fink <rf@langelandkommune.dk>; Søren Møllegård <smh@nyborg.dk>; Thorbjørn Sørensen <thorbjorn.sorensen@middelfart.dk>; Mogens Sehested Kristensen <msk@rsyd.dk>; Jørgen Bjelskou <bj@rsyd.dk>

Emne: Politisk drøftelse af grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel

Kære alle

FynBus' bestyrelsen har den 19. juni 2020 besluttet, at notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" fremsendes til politisk drøftelse i de kommunale og regionale politiske udvalg med henblik på stillingtagen til, om FynBus skal fortsætte det videre arbejde med beskrivelse af grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.

Vedlagt er notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel".

Tilbagemeldinger fra drøftelserne i de politiske udvalg skal være i hænde hos FynBus (jeg@fynbus.dk) seneste den 22. september 2020 kl. 12.00. Dog henstilles til at tilbagemeldingerne sendes i takt med afholdte udvalgs møder i august og september.

Den videre proces er:

- 19. juni 2020: Notatet blev forelagt FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark. De politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark anmodes om stillingtagen til, om arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 22. september 2020: Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark om, hvorvidt arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 1. oktober 2020: Beslutningsoplæg om et fælles udbud med grøn omstilling forventes forelagt FynBus' bestyrelse med henblik på godkendelse. Beslutningsoplægget præciserer rammerne for et fælles udbud med grøn omstilling af buskørsel.
- Oktober 2020: Eventuelt administrative møder med kommuner og Region Syddanmark vedrørende beslutningsoplægget.
- Oktober – november 2020: Endelig beslutning i de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark om deltagelse i et fælles udbud med grøn omstilling.
- Februar/marts 2021: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.

FynBus udarbejder frem til oktober 2020 et beslutningsoplæg, indeholdende bl.a. præcisering og klarlægning af mulighed for samspil mellem flextrafik og lokalruter, kortlægning af forsyningsmuligheder ved nye drivmidler og beskrivelse af et samspil mellem flere kommuner ift til f.eks. kontraktlængde og udsvingsbånd. FynBus vil løbende holde sig orienteret om nye tiltag til grøn omstilling, herunder regeringens klimaudspil.

Med venlig hilsen

Julia Egebæk

Økonomisk konsulent

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Direkte telefon: 63 11 22 38

Mobil telefon: 30598446

Email: jeg@fynbus.dk

Fra: [Mette Lykkesholm Svanes](#)
Til: [Julia Egebæk](#)
Cc: [Marianne Grønbjerg](#); [Michael Timm](#)
Emne: SV: Politisk drøftelse af grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel
Dato: 17. august 2020 14:41:59
Vedhæftede filer: [signaturbevis.txt](#)

Kære Julia

Teknik og Erhvervsudvalget i Svendborg kommune har tilkendegivet at de ønsker, at FynBus arbejder videre med en beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.

Se yderligere på nedenstående link – punkt 8:

<https://www.svendborg.dk/dagsorden/teknik-og-erhvervsudvalget-13-08-2020>

Venlig hilsen

Mette Lykkesholm Svanes
Specialist

Svendborg Kommune
Miljø, Erhverv og Teknik
Center for Ejendomme og Teknisk Service
Trafik og Infrastruktur

Svendborgvej 135
5762 Vester Skerninge

Tlf: 62233033
Mobil: 30175033
Email: mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk

Svendborg Kommune



Vi gør opmærksom på, at i Svendborg Kommune behandler vi oplysninger om dig i vores IT-systemer, når vi arbejder med din sag. Vi kan f.eks. også i tilfælde af en anmodning om aktindsigt videregive dine oplysninger. Du kan læse mere om Databeskyttelses-forordningen og -loven på Datatilsynets hjemmeside www.datatilsynet.dk og på Svendborg Kommunes hjemmeside <https://www.svendborg.dk/om-kommunen/datasikkerhed>.

Fra: Julia Egebæk [mailto:jeg@fynbus.dk]

Sendt: 23. juni 2020 07:42

Til: Alice Judith Bekker <aljub@faaborgmidtfyn.dk>; Carsten Wagner <cagr@kerteminde.dk>; Charlotte Bjørn Larsen <cal@kerteminde.dk>; Elsebeth Gedde <elsge@fmk.dk>; Erik Ørskov <Erik.oerskov@regionsyddanmark.dk>; Henrik Holm <Henrik.Holm@rsyd.dk>; Keld Bresson <keb@nordfynskommune.dk>; Lone H. Larsen <lola@nyborg.dk>; Louise Rasmussen nordfyns

<ira@nordfynskommune.dk>; Marianne Grønberg <marianne.gronberg@svendborg.dk>; Mette Lykkesholm Svanes <mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk>; Mette Maria Sørensen <memas@assens.dk>; Simone Thrane Nielsen <sitn@odense.dk>; Thomas Dyhr Vestergaard <tdv@rsyd.dk>; Tina Frisch Karstensen Middelfart <tina.karstensen@middelfart.dk>; Trine Pasfall <tpa@nordfynskommune.dk>; Boye Skov Frederiksen <bosf@odense.dk>; Rasmus Bach Mandø <rbma@odense.dk>; Jane Christine Willander <jcwil@assens.dk>; oltyj <oltyj@fmk.dk>; 'caab@kerteminde.dk' <caab@kerteminde.dk>; Uffe Høybye <uffe.hoybye@middelfart.dk>; Peter Mouritsen <peter.mouritsen@svendborg.dk>; Michael Timm <michael.timm@svendborg.dk>

Cc: Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>; Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>; Charlotte Langer Mortensen <clm@fynbus.dk>; Martin Bødker Krogh <mbk@fynbus.dk>; Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>; Anne Velling Christiansen <ave@odense.dk>; Christian Tønnesen <chton@faaborgmidtfyn.dk>; Claus Lade <cyl@kerteminde.dk>; Henrik Boesen <hbo@nordfynskommune.dk>; Martin Albertsen <maalb@assens.dk>; Rikke Berg <rikke.berg@svendborg.dk>; Rikke Fink <rf@langelandkommune.dk>; Søren Møllegård <smh@nyborg.dk>; Thorbjørn Sørensen <thorbjorn.sorensen@middelfart.dk>; 'msk@rsyd.dk' <msk@rsyd.dk>; 'jbj@rsyd.dk' <jbj@rsyd.dk>

Emne: Politisk drøftelse af grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel

Kære alle

FynBus' bestyrelsen har den 19. juni 2020 besluttet, at notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" fremsendes til politisk drøftelse i de kommunale og regionale politiske udvalg med henblik på stillingtagen til, om FynBus skal fortsætte det videre arbejde med beskrivelse af grøn omstilling og fælles udbud for buskørsel.

Vedlagt er notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel".

Tilbagemeldinger fra drøftelserne i de politiske udvalg skal være i hænde hos FynBus (jeg@fynbus.dk) seneste den 22. september 2020 kl. 12.00. Dog henstilles til at tilbagemeldingerne sendes i takt med afholdte udvalgs møder i august og september.

Den videre proces er:

- 19. juni 2020: Notatet blev forelagt FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark.
De politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark anmodes om stillingtagen til, om arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 22. september 2020: Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark om, hvorvidt arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 1. oktober 2020: Beslutningsoplæg om et fælles udbud med grøn omstilling forventes forelagt FynBus' bestyrelse med henblik på godkendelse. Beslutningsoplægget præciserer rammerne for et fælles udbud med grøn omstilling af buskørsel.
- Oktober 2020: Eventuelt administrative møder med kommuner og Region Syddanmark vedrørende beslutningsoplægget.
- Oktober – november 2020: Endelig beslutning i de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark om deltagelse i et fælles udbud med grøn omstilling.
- Februar/marts 2021: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling.

FynBus udarbejder frem til oktober 2020 et beslutningsoplæg, indeholdende bl.a. præcisering og klarlægning af mulighed for samspil mellem flextrafik og lokalruter, kortlægning af forsyningsmuligheder ved nye drivmidler og beskrivelse af et samspil mellem flere kommuner ift til f.eks. kontraktlængde og udsvingsbånd. FynBus vil løbende holde sig orienteret om nye tiltag til grøn omstilling, herunder regeringens klimaudspil.

Med venlig hilsen

Julia Egebæk

Økonomisk konsulent

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Direkte telefon: 63 11 22 38

Mobil telefon: 30598446

Email: jeg@fynbus.dk

Passagerpulsen 2020-2024

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpulsen

Fremtidens passagerstemme

Skal Danmark have høj mobilitet og social sammenhængskraft samt være i front med at løse klimaudfordringen, er det nødvendigt, at de danskere, der allerede nu bruger bus, tog, metro og letbane har lyst til at blive ved med det, samtidigt med at endnu flere vælger de klimavenlige, kollektive transportformer til.

Passagerpulsens er passagerernes uvildige stemme. Vi sætter brugerne af den kollektive transport i centrum og peger på, hvor beslutningstagere, operatører og trafikkselskaber kan sætte ind for at gøre den kollektive transport mere attraktiv for dem, som regner med den. Selv om der vil være udfordringer med infrastrukturen i mange år frem, er der mange områder, der kan forbedres, hvis man lytter til passagererne – for eksempel information, kompensation, skiltning, rejsetidsgarantier, stationer og billettyper.

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk har i de fem år, vi har eksisteret, opbygget et stærkt fundament som passagerernes uafhængige stemme - der findes ingen anden samlende stemme, interessevaretagere og høringspart for brugerne af den kollektive transport i Danmark. Passagerpulsens arbejde tager udgangspunkt i grundige undersøgelser af oplevelser, tilfredshed, ønsker og behov blandt passagererne og danskerne generelt – både når pressen vil have udtalelser, og når vi deltager på konferencer, i arbejdsgrupper og bidrager til undersøgelser. Og i modsætning til trafikkselskabernes egne undersøgelser, som alene ser på deres egne ydelser, forholder vi os til passagerernes oplevelse af den samlede rejse.

I løbet af fem år har Passagerpulsens udgivet mere end 60 undersøgelser (se bilag 1 for liste over udgivelser), og vi har indsamlet mere end 110.000 besvarelser i De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser - samt opbygget de unikke analyseredskaber Passagerpanelet (9.062 medlemmer) og Passageragenterne (434 medlemmer). På baggrund af den indsamlede viden går Passagerpulsens i tæt dialog med trafikkselskaber, operatører, politikere, kommuner og regioner om, hvordan de kan skabe konkrete forbedringer, der øger passagerernes tilfredshed. Vi samarbejder med pendlerrepræsentanter, interesseorganisationer, forskningsinstitutioner og passagerorganisationer i resten af Europa for at kvalificere vores viden og sætte den i spil til gavn for passagererne (se bilag 2 for liste over samarbejdspartnere). Og vi sætter fokus på passagerernes oplevelser og behov i medierne.

Ny projektperiode

Passagerpulsen har i de seneste fem år etableret sig som en troværdig, uvildig repræsentant for passagererne i den kollektive transport. Passagerpulsens første projektperiode 2014-2018 blev i oktober 2018 forlænget med et år og udløber dermed ved udgangen af 2019. Derfor søger Forbrugerrådet Tænk nu mulighed for at videreføre arbejdet og lægger op til en ny projektperiode på fem år, hvor der bygges videre på det hidtidige arbejde, men hvor der også sker en justering af rolle, samarbejdsform og aktiviteter.

Udvalgte indsatser 2014-2019

I indeværende projektperiode har Passagerpulsens presset på for forbedringer inden for en række områder af central betydning for passagerernes tilfredshed. Og der er sket meget. Eksempelvis kan nævnes:

- Bedre håndtering, information og kompensation til passagerer ramt af sporarbejder
- Bedre trafikinformation ved forsinkelser
- Trykte ruteplaner tilbage ved stoppestederne
- Bedre information til passagererne om deres rettigheder og rejsetidskompensation
- Bedre kundeservice for eksempel på hjemmesider og ved hittegodshåndtering
- Udvikling af rejsekortet i forhold til betaling, glemt check ud og check flere ind

De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser

De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser blev iværksat som en halvårlig, uvildig måling af passagerernes tilfredshed med deres rejse med tog, lokaltog og metro. Den har siden 2016 skabt et solidt og offentligt tilgængeligt vidensgrundlag for branchens aktører og for politiske beslutningstagere. Trafikselskaberne opsagde i 2018 samarbejdet med Passagerpulsens om De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser, og der findes på nuværende tidspunkt ikke en uvildig, offentligt tilgængelig eller nationalt sammenlignelig undersøgelse, der over tid dokumenterer togpassagerernes tilfredshed med den aktuelle rejse, informationen, stationen, oplevede forsinkelser, faciliteter med videre.

Passagerpulsens 2020-2024

Passagerpulsens ønsker i en ny projektperiode at arbejde for, at forskellige typer brugere af den kollektive transport i højere grad og mere systematisk inddrages i trafiksekskabers, operatørers, kommuners og regioners arbejde med at udvikle mobiliteten både i byområder og i landområder.

Passagerpulsens ønsker fortsat at varetage passagerernes interesser overfor selskaber, operatører og beslutningstagere baseret på en solid viden om den sammenhængende rejse. Passagerpulsens vil også arbejde for at skabe ny viden i samarbejde med trafiksekskaber, operatører, interesseorganisationer og forskningsinstitutioner.

Fokusområder i en ny projektperiode

I en ny bevillingsperiode vil Passagerpulsens lægge ekstra vægt på tre områder. I det omfang vi får ressourcer til det, vil vi:

Sætte dagsordenen med passagerernes behov og rettigheder i centrum - i pressen, i høringer og i dialog med selskaber og beslutningstagere. Det sker blandt andet ved at:

- sætte vores viden og anbefalinger i spil i alle relevante sammenhænge, når det gælder møder med selskaber og beslutningstagere, presse, konferencer, arbejdsgrupper og lignende
- have fingeren på pulsen i forhold til, hvad der rører sig blandt passagererne via systematisk opsamling af henvendelser fra passagererne samt overvågning af sociale medier og nyhedsmedier.

Indsamle og formidle viden om passagerernes oplevelser og ønsker til udviklingen af den kollektive transport, som beslutningstagere kan handle på. Dette sker ved at:

- styrke rekrutteringen og fastholdelsen af Passagerpanelet og Passageragenterne og gå i dialog med interesseorganisationer
- arbejde for, at selskaber og operatørers egne undersøgelser bliver tilgængelige for Passagerpulsens, offentligheden og andre videnspartnere
- indgå i samarbejder med forskningsinstitutioner, tænketanke, europæiske passager- og forbrugerorganisationer og lignende.

Styrke inddragelsen af passagererne i den kollektive transport i selskabers, operatørers, kommuners og regioners beslutningsprocesser. Dette sker ved at:

- rekruttere og etablere regionale passagerråd, som repræsenterer et bredt udsnit af brugerne af den kollektive transport
- understøtte de regionale passagerråd med mødefacilitering, workshops og undersøgelser og sikre, at de indgår i trafiksekskabers, kommuners og regioners høring af borgerne i forhold, der vedrører mobilitet og kollektiv transport (se mere i bilag 3)
- fortsætte understøttelsen af de eksisterende pendlerrepræsentanter og passagerforeninger i deres arbejde med viden, vejledning og repræsentation overfor selskaber og politikere.

Budgetramme 2020-2024

Forbrugerrådet Tænk ønsker at videreføre og udvikle arbejdet i Passagerpulsens i de kommende år og lægger derfor op til en flerårig bevilling, der muliggør indgåelse af længerevarende samarbejder med for eksempel videnspartnere, selskaber, kommuner og regioner.

Nuværende niveau: 6,5 millioner kroner årligt

Passagerpulsens nuværende bevilling på 6,5 millioner kroner muliggør:

- produktion og formidling af uvildig viden om passagerernes oplevelser og behov i den kollektive transport (kvalitative og kvantitative analyser/rapporter, herunder rekruttering og brug af Passagerpanel og Passageragenter)
- kommunikation i øjenhøjde til passagererne (via Facebook, web og nyhedsbrev og i pressen)
- interessevaretagelse i høringer, ankenævn og i dialog med branchens aktører samt til konferencer, i arbejdsgrupper og lignende.

Udvidelse – etablering af regionale Passagerråd: 1,5 millioner kroner årligt

Vi estimerer, at der ud over den nuværende ramme på 6,5 millioner kroner vil skulle afsættes 1,5 millioner kroner årligt til etablering og facilitering af Passagerrådene og til rejser, aktiviteter og workshops. Passagerpulsens arbejde med Interessentforum vil i en ny projektperiode delvist afløses af arbejdet med at etablere Passagerråd. Passagerpulsens vil søge at arbejde tæt sammen med regionerne om etableringen af Passagerråd og evt. opnå medfinansiering af møde- og workshopudgifter (lokaler, faciliteter med mere).

Udvidelse – Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser: 2 millioner årligt

Passagerpulsens vil gerne genoptage udgivelsen af De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser (NPT), som er et værdifuldt redskab til beslutningstagere, da undersøgelserne giver et løbende indblik i, hvordan brugerne af den kollektive transport oplever kvaliteten. En genetablering af De Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser via udbud estimeres at koste mellem 1,5-2,5 millioner kroner årligt, afhængigt af ambitionsniveauet. Passagerpulsens vil i en ny flerårig projektperiode kunne søge at opnå medfinansiering af videns- og analyseindsatsen ved at deltage i legat- og EU-støttede forskningsprojekter sammen med andre videnspartnere.

I alt drift og etablering af regionale passagerråd og NPT: 10 millioner kroner årligt.

Bilag 1: Passagerpulsens rapporter 2014-2019

I perioden december 2014-oktober 2019 har Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk udgivet 70 rapporter om passagerernes ønsker, holdning, tilfredshed og oplevelser i den kollektive transport. Visse undersøgelser er gentaget en eller flere gange.

- Danskernes holdning til kollektiv transport (december 2014, april 2017)
- Kundetilfredshed med Rejsekortet (marts 2015, april 2016, marts 2017, maj 2018)
- Selskabernes håndtering af sporarbejde i påsken (april 2015)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (maj 2015, maj 2016, oktober 2018)
- Passagerpulsens kundeservicepris (maj 2015, maj 2016, maj 2017, oktober 2018, oktober 2019)
- Europæiske storbyers priser på kollektiv transport (september 2015)
- Togselskabernes information om rejsetidsgarantier (december 2015, juni 2016, november 2017, november 2018)
- Kendskab til Passagerpulsens (april 2016)
- Nationale Passagertilfredshedsundersøgelser (juni 2016, december 2016, juni 2017, december 2017, juni 2018, december 2018)
- Togselskabernes information ved forsinkelser (august 2016, december 2018)
- Periodekort på rejsekort - passagerernes ønsker til check ind og check ud procedure (september 2016)
- Cykelparkering på stationer (september 2016)
- Buspassagerers rettigheder ved forsinkelser (september 2016)
- Forsinkelsers indflydelse på togpassagerers tilfredshed (oktober 2016)
- Tilbringer-transportens indflydelse på togpassagerernes tilfredshed (oktober 2016)
- Passagerernes ønsker til stationer (december 2016)
- Hvordan kontakter passagererne togselskaber på stationen? (december 2016)
- Hvad har betydning for passagerernes tilfredshed med togrejsen (marts 2017)
- S-togspassagerernes oplevelse af arbejdet med nye signaler på Nordbanen (juni 2017)
- Rettidighed for busser (september 2017)
- Punktlighed for tog og metro (september 2017)
- Pendlernes oplevelser af forsinkelser (september 2017)
- Passagerernes ønsker og behov til information ved akutte forsinkelser og aflysninger – et kvalitativt studie (oktober 2017)
- Samfundsøkonomiske konsekvenser ved togenes manglende rettidighed (udarbejdet af COWI, oktober 2017)
- Information om rejsetidsgaranti og andre rettigheder – busser (november 2017)
- Passagerernes oplevelse af sammenhæng i den kollektive transport (januar 2018)
- Passagerernes brug af andre billettyper end rejsekort (april 2018)
- Passagerernes brug af og tilfredshed med Pendlerkortet og Pendlers Kombi (maj 2018)
- Passagerernes 11 bud til Rejsekort (maj 2018)
- Passagerernes oplevelser med sporarbejder på rejsen (juni 2018)

- Passagerernes adgang til automater og personlig hjælp til rejsekort (juni 2018)
- Udviklingen i togpassagerers tilfredshed i Danmark og UK (juni 2018)
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved busstoppesteder og i busser (juli 2018)
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved stationer og i tog/metro (juli 2018)
- Unge og kollektiv transport (september 2018)
- Af- og påstigning i bus, tog og metro (august 2018)
- Driftsforstyrrelser og årsager i metroen (august 2018)
- Ansvar for og årsager til togforsinkelser (august 2018)
- Sporarbejder sommeren 2018 – Passagerernes evaluering (november 2018)
- Danskernes ønsker til klimavenlig transport (marts 2019)
- 5 centrale udfordringer for bedre sammenhæng i kollektiv transport (maj 2019)
- Hvor godt virker Movias og DSB's sms-tjenester? (juli 2019)
- Passagerernes tilfredshed med Rejseplanen (juli 2019)
- Passagerernes 6 bud til Rejseplanen (juli 2019)
- Passagerernes oplevelse af information ved busforsinkelser (juli 2019)
- Passagerernes tilfredshed med trygheden på stationerne (september 2019)
- Passagerernes oplevelse af tryghed på togstationer (september 2019)
- Utryghed på stationer (september 2019)
- Passagerernes 10 bud til bedre stationer (oktober 2019)
- Kundeservice på sociale medier (oktober 2019)
- Passagerernes definition af kundeservice (oktober 2019)

Bilag 2: Dialog og samarbejde

Gennem de seneste fem år har Passagerpuls haft dialog og samarbejde med rigtig mange forskellige typer af aktører inden for den kollektive transport. Herunder er en liste over de parter, vi har haft kontakt med for eksempel i form af møder, konferencedeltagelser, samarbejder, vidensdeling eller andet.

- 2030-panelet
- Dansk Blindesamfund
- Danske Handicaporganisationer
- Dansk Handicapforbund
- Høreforeningen
- Ældresagen
- Danske Seniorer
- Kontinensforeningen
- Dansk Fodgænger Forbund
- NOAH
- Rådet for bæredygtig trafik
- Gate 21
- Det økologiske råd
- Pendlerrepræsentanterne
- Bornholms Passagerforening
- Cyklistforbundet
- Faglige Seniorer
- Bicyklen
- Danske Studerendes Fællesråd
- Danske Gymnasieelevers Sammenlutning
- Erhvervsskolernes Elevorganisation
- Dansk Persontransport
- Dansk Jernbaneforbund
- HK Trafik og Jernbane
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- IDA
- DTU
- RUC
- Aalborg Universitet
- Aarhus Kommune
- Hillerød Kommune
- Helsingør Kommune
- Fredensborg Kommune
- Københavns Kommune
- Glostrup Kommune
- Greater Copenhagen
- Danske Regioner
- Region Hovedstaden
- DSB
- Movia
- Nordjyllands Trafikselskab
- Midttrafik
- Sydtrafik
- Fynbus
- BAT
- DOT
- Flixbus
- Arriva
- Metroselskabet
- Banedanmark
- SJ
- Alstom
- Bus & Tog
- Rejsekort og Rejseplanen
- TØF
- Wonderful Copenhagen
- Foreningen Dansk Cykelturisme
- European Passengers Federation
- Resenärs Forum
- Transport Focus
- London Travel Watch
- Verkehrsclub Deutschland
- ROVER (Holland)

Bilag 3: Om Passagerråd

Brugerinddragelse er vigtigt, hvis den kollektive transport skal opfylde passagerernes ønsker og behov nu og i fremtiden. En væsentlig del af Passagerpulsens opdrag er at etablere et godt samarbejde med de eksisterende pendlerrepræsentanter og at understøtte deres frivillige arbejde med viden og repræsentation i dialogen med selskaber og beslutningstagere. Dette arbejde har Passagerpulsens varetaget gennem en række møder, workshops, årsmøder og konsultationer i regi af Interessentforum og ved at indsamle understøttende data via Passagerpanelet og Passageragenterne. I forlængelse heraf har Passagerpulsens også været i løbende dialog med interesseorganisationer, der repræsenterer bestemte interessegrupper i den kollektive transport; såsom ældre, mennesker med handicap, studerende og cyklister.

Passagerpulsens har i 2019 foretaget en undersøgelse af kommuners, regioners og trafikskabers erfaringer med brugerinddragelse, som viser, at de fleste oplever, at brugerinddragelse har bidraget til at forbedre den kollektive transport. Passagerinddragelse foregår i dag på trafikskabernes præmisser og ved brug af vidt forskellige metoder. DSB har pendlertalspersoner tilknyttet enkelte strækninger, som de konsulterer efter behov i forbindelse med sporarbejder og lignende, og disse talspersoner deltager i visse tilfælde også aktivt i den offentlige debat. I kommunerne inddrager man mange steder borgerne i spørgsmål om blandt andet køreplaner og busruter med fokus på driften i den enkelte kommune. Både DSB's pendlerrepræsentanter og kommunernes borgerinddragelse er værdifulde elementer i udviklingen af den kollektive transport, som bør bevares og udvikles.

Men skal vi have en kollektiv transport, som er attraktiv, skal vi også tænke i brugerens rejse fra A til B fremfor i individuelle transportmidler. Derfor er det nødvendigt, at brugernes perspektiv er det grundlæggende udgangspunkt for alle aktører på tværs af selskabs- og kommunegrænser. Selskabs- og kommunegrænser bør ikke stå i vejen for, at vi kan udvikle attraktive trafikknudepunkter, gode vilkår for tilbringertrafik, grundig skiltning, information på tværs af transportformer og tværgående rejseregler.

Passagerpulsens ønsker at forestå rekruttering, oprettelse, koordinering og faglig facilitering af en række repræsentative, regionale Passagerråd bestående af frivillige, uvildige forsamlinger af forskellige typer brugere af den kollektive transport. Det kan eksempelvis være højfrekvente og lavfrekvente brugere, yngre, ældre, repræsentanter fra by og land, studerende, fritidsrejsende, pendlere, mennesker med handicaps og andre. Formålet er at give passagererne en mere formaliseret og bredere stemme på regionalt og lokalt niveau, end der er i dag. Medlemmerne skal, med udgangspunkt i egne erfaringer og ønsker, repræsentere interesserne for andre passagerer af samme type og udskiftes løbende, så ingen sidder i mere end to år.

Et vigtigt mål er, at Passagerrådene kan bidrage til regionernes arbejde med mobilitetsplaner og dermed bidrage til at skabe en attraktiv, sammenhængende kollektiv transport. Ligeledes er det en ambition, at Passagerrådene får en (formel) konsultativ status hos de regionale trafikskaber, så passagerernes perspektiv inddrages systematisk i trafikskabernes løbende arbejde.

Passagerpuls vil understøtte Passagerrådernes arbejde med mødekoordination, data og analyser og efter behov med planlægning og afvikling af en eller flere årlige regionale workshops med deltagelse af relevante aktører og interessenter inden for transport og mobilitet. Gennem Passagerrådernes arbejde vil Passagerpuls desuden få mulighed for at identificere aktuelle udfordringer, der går igen i flere områder af landet, og som med fordel vil kunne løftes op til et nationalt niveau, med mulighed for sammenligning på tværs af regioner.

Det er et ønske at indgå et samarbejde med regionerne om Passagerrådene, som sikrer en forankring i regionernes arbejde med mobilitetsplaner og trafikskabernes og operatørernes indsats for at udvikle attraktive mobilitetsstilbud. Passagerpuls har haft en positiv, indledende dialog med Danske Regioner om et sådant samarbejde.

Samarbejde med regionerne

For at skabe et brugbart erfaringsgrundlag foreslår vi at starte Passagerråd som pilotprojekter i to udvalgte regioner (for eksempel Region Hovedstaden og Region Nordjylland), som efter 1-1½ år evalueres og danner basis for etablering af passagerråd i de øvrige regioner i de følgende 2-3 år. Baseret på dialog med brugere og beslutningstagere og erfaringer fra pilotperioden kan vi vurdere, om det fagligt og praktisk set giver mening at lade Passagerrådene være defineret af regionsgrænserne, eller om der for eksempel omkring de større byer eller øer er behov for en alternativ struktur.

Der vil formentlig være behov for forskellige modeller i forskellige regioner, afhængigt af allerede eksisterende fora (eksempelvis mobilitetsråd), geografi og by/land-fordeling. I pilotperioden vil det også kunne vurderes, om der på sigt er grundlag for at etablere egentlige foreninger og formandskaber i Passagerrådene, eller om rådene med administrativ og faglig understøttelse fra Passagerpuls og samarbejde med regionerne kan skabe den ønskede, brede repræsentation af passagerernes perspektiv i de relevante beslutningsprocesser. Oprettelsen, rekruttering og udviklingen af passagerråd sker med inddragelse af eksisterende pendlerrepræsentanter i regionen samt med inddragelse af relevante interesseorganisationer.

Eksempler på passagerinddragelse hos selskaberne i dag:

- DSBs Pendlerrepræsentanter (på 27 strækninger)
- DSBs handicappanel
- Arrivas Online passagerpanel
- Movias Borgerpanel
- Movias Tilgængelighedsforum

Derudover har selskaberne også tilfredshedsundersøgelser, kundeambassadører, sociale medier, offentlige høringer, med videre.

Passagerernes uvildige stemme i den kollektive transport

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989

Regionale principper for bustrafik 2020

- vedtaget af regionsrådet den 22. juni 2020

Principperne er rammer for trafiksselskabernes planlægning af bustrafikken. Der er tale om principper, der dels direkte bygger på beskrivelser i Lov om Trafiksselskaber og dels er en tolkning af andre dele af loven. Jævnfør ansvarsfordelingen i loven lægger principperne op til, at regionen fastlægger selve busnettet (hvilke ruter, der ønskes betjent), mens trafiksselskabet har ansvaret for fastlæggelse af linjeføring og køreplaner (herunder stoppesteder og den enkelte rutes frekvens) samt koordinering af lokal og regional busbetjening. Det præciseres, at forslag til nedlæggelse af ruter eller væsentligt ændret frekvens, herunder i forbindelse med natbusbetjening, ønskes forelagt regionsrådet.

Det er trafiksselskabernes ansvar, at den regionale busbetjening lever op til principperne.

Forslaget om reviderede principper lægger ikke op til ændringer i det nuværende regionale busnet, men tilstræber en større klarhed i opgavefordelingen mellem region, trafiksselskab og kommuner vedrørende den kollektive trafikbetjening.

Økonomiske rammer

Der er en fast økonomisk ramme til rådighed for at drive de regionale busser. Det indebærer, at betjeningen af de forskellige områder indbyrdes må balanceres inden for rammen. Den samlede ramme ændres løbende med indeks for pris- og lønudvikling.

Fordelingen af rammen mellem FynBus og Sydtrafik følger af den grundlæggende fordelingsmodel, som blev vedtaget af regionsrådet i 2012. Der er i forbindelse med budgetaftalen for 2020 sket en tilpasning af modellen således, at finansieringen af Vestbanen fremover sker særskilt i forhold til fordelingsnøglen for den regionale bustrafik.

Undertiden besluttes tillæg til rammen med det formål at gøre en særlig indsats over for specificerede opgaver. Disse tillæg kan være for en kortere årrække.

Region Syddanmark ønsker en grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser og Vestbanen. Den grønne omstilling skal ses i sammenhæng med den økonomiske ramme.

Betjeningsprincipper

Lov om Trafiksselskaber beskriver en række betingelser for den regionale trafik.

Den ene betingelse er, at trafiksselskaberne har til opgave at fastlægge linjeføring, frekvens og stoppesteder samt at koordinere lokale og regionale ønsker.

Den anden betingelse er, at regionale ruter betjener rejsemål i hver sin kommune. Regionale ruter skal således forløbe på tværs af mindst en kommunegrænse.

En tredje betingelse er, at regionale ruter skal forbinde byer af regional betydning. Dette fortolkes således af Region Syddanmark:

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989

- Byer på mere end 5.000 indbyggere er byer af regional betydning. Dog anses den største by i kommuner uden byer af denne størrelse også som en by af regional betydning. I øvrigt vil hovedparten af byer på 3.000-5.000 indbyggere ligge på forbindelser mellem ovennævnte byer, og vil således uden videre kunne betjenes. Givne byer anses som en by af regional betydning til trods for, at byen kun er på ca. 4.600 indbyggere
- En række større byer uden for regionens grænse er også byer af regional betydning. Det drejer sig om Flensborg, Horsens, Herning, Silkeborg og Skjern. Betjeningen af disse byer sker via samarbejde med de respektive trafikforvaltere.

Billund Lufthavn med et stort antal internationale, nationale og regionale rejsende anses også som et regionalt rejsemål.

Det er Region Syddanmarks opfattelse, at betjeningen af disse byer som hovedregel skal ske til byens centrale trafikterminal. Hvis der undervejs passerer større arbejdspladser eller andre delmål med potentielt mange passagerer kan disse også betjenes. Men der er et væsentligt hensyn til at få de regionale busser hurtigt frem til byens trafikterminal.

Busser, der især tjener til at transportere uddannelsessøgende fra oplandet til uddannelsesinstitutionerne kan søge direkte mod uddannelsesinstitutionerne og kan herefter evt. køre videre mod trafikterminalen.

Lov om Trafikselskaber har en fjerde betingelse om, at der ikke må køre regionale busser parallelt med togbetjente strækninger. Det er dog Region Syddanmarks opfattelse, at i tilfælde, hvor busbetjening parallelt med togstrækninger kan løfte transportopgaver, som toget ikke varetager, vil det være acceptabelt, at de regionale busser løfter disse opgaver. Det kan være ved at øge frekvensen, fx fra 2-times-frekvens til timesfrekvens, hvor hver anden transportmulighed er toget og de øvrige er med bussen.

Forventninger

Grøn omstilling

Regionsrådet ønsker en grøn omstilling af den regionale kollektive transport, herunder de regionale busser og Vestbanen. Det er derfor regionsrådets forventning, at trafikelskaberne arbejder aktivt og rettidigt med og for den grønne omstilling.

Uddannelsesruter

Det er for regionsrådet helt afgørende, at betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet. En vigtig forudsætning for, at uddannelsesruter fungerer godt, er at kommunerne løfter opgaven med en god tilbringertrafik. Flextrafiksystemet er hensigtsmæssigt i den sammenhæng, forudsat der gives et prisbilligt tilbud til de uddannelsessøgende.

Betjeningsprincipperne giver mulighed for, at afgangene på tidspunkter, der passer til ringetiderne, rettes mod uddannelsesinstitutionerne.

Den generelle betjening

I forhold til den generelle betjening er det regionsrådets forventning, at trafikelskaberne i den generelle betjening sigter efter:

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Uddannelse og mobilitet
Journal nr.: 20/9296
Dato: 23.06.2020
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@rsyd.dk
Telefon: 29201989



- Få stop – hurtigt frem. På vej ind mod bycentret kan øvrige større rejsemål (sygehuse, arbejdspladskoncentrationer, turistmål m.v.) dog betjenes, hvis det kan foregå på en fornuftig vis, det vil sige så ruteøkonomien ikke forringes afgørende og så køretiden kun forlænges i ubetydeligt omfang.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommune ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgang, mindre omveje mv.) som en del af den regionale betjening.
- Samtænkning med andre mobilitetstilbud, fx flextrafik.

Bilag 7.2

Område: Regional Udvikling
Afdeling: Strategi og Analyse
Journal nr.: 11/7962
Dato: 3. august 2012
Udarbejdet af: Erik Ørskov
E-mail: Erik.Oerskov@regionsyddanmark.dk
Telefon: 76631989



PRINCIPPER FOR BUSBETJENING AF REGIONAL BETYDNING

I. INDLEDNING

Dette er en revideret udgave af Region Syddanmarks principper for busstrafik af regional betydning.

II. KONKLUSION

De reviderede principper består af mindre ændringer i forhold til de oprindelige principper. Det overordnede mål for de regionale ruter er at flytte mest mulig transport over i den kollektive trafik ved at fokusere på strækninger, hvor passagerpotentialet er størst. Trafikselskaberne gives fleksibilitet med hensyn til implementering af principperne og får større ansvar for at tilpasse busbetjeningen til de kendte og potentielle rejsebehov.

I.I Rejsemål

Oprindelige principper	Reviderede principper
De oprindelige principper tager udgangspunkt i en opgørelse af prioriterede rejsemål (A, B og C-rejsemål), som skal forbindes af regionale busforbindelser.	De udpegede rejsemål bibeholdes som udgangspunkt, men evt. med mindre tilpasninger.

I.II Ruteforløb

Oprindelige principper	Reviderede principper
De regionale ruter skal tage den mest direkte vej mellem de udpegede regionale rejsemål.	Der lægges stadig vægt på direkte ruter med få stop, men kun hvor der er tilstrækkeligt kundegrundlag til, at et tostrengt busnet kan fungere. Hovedmålsætningen er at betjene flest mulige passagerer. De steder, hvor passagerunderlaget er svagt kan trafikselskaberne samtænke regionalt og kommunalt finansieret busdrift og have integrerede ruter. Desuden kan en andel af afgangene mellem to rejsemål afkortes, hvis rejsebehovet tilsiger det, forudsat at ruten fortsat er på tværs af en kommunegrænse.

I.III Frekvens

Oprindelige principper	Reviderede principper
De regionale rejsemål forbindes af hyppige regionale busforbindelser i ½-times frekvens mellem A-rejsemål og minimum 1-times frekvens på A-C-strækninger.	Frekvenskravet bortfalder, men hvor rejsebehovet er tilstrækkeligt, kan der fortsat køres med ½-times eller 1-times frekvens. Hvor det ikke synes gunstigt kan trafikselskaberne bortvælge den faste frekvens og i stedet tilpasse busbetjeningen til de konkrete rejsebehov.

III. BAGGRUND

Med "Lov om Trafikselskaber" (som trådte i kraft 2007) fik regionerne vest for Storebælt ansvaret for at bestille og finansiere *"busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter"*.

I 2008 vedtog regionsrådet i Region Syddanmark de såkaldte PRINCIPPER FOR BUSTRAFIK AF REGIONAL BETYDNING, som indtil nu har været retningsgivende for regionens bestilling og finansiering af ruter af regional betydning. Der har imidlertid vist sig nogle uheldige konsekvenser af, at implementere disse principper strikt. Mest afgørende er, at det er beregnet, at en fuld og hel gennemførelse af principperne (herunder særligt frekvenskravene) og den busbetjening det vil medføre, væsentligt vil overstige den ramme, regionen har afsat til kollektiv trafik.

IV. KRAV TIL REGIONALT FINANSIEREDE RUTER

Der stilles fremover følgende krav til ruter af regional betydning:

- De skal forbinde udpegede regionale rejsemål
 - Som udgangspunkt bibeholdes de allerede udpegede rejsemål, men sammen med trafikselskaber og kommuner foretages en gennemgang med henblik på en mindre tilpasning af udpegningen
- Regionen finansierer kun ruter, der passerer mindst én kommunegrænse. Uanset om en rute overskrider en kommune grænse er der ikke tale om et regionalt ansvar, medmindre ruten betjener de udpegede regionale rejsemål.
- Der skal stadig lægges vægt på, at ruterne bliver direkte og med få stop
 - Det gælder især, hvor der er tilstrækkeligt kundegrundlag til, at et tostrengt busnet kan fungere. Man skal dog have for øje, at det især er på længere ruter, at passagererne vil have en mærkbar fordel af at komme hurtigt frem.
 - Ruter og frekvenser skal sikre flest mulige passagerer for pengene med særligt hensyn til at imødekomme potentialet /behovet hos pendlere og uddannelsessøgende.

V. TRAFIKSELSKABERNE FÅR BEDRE MULIGHEDER FOR AT TILRETTELÆGE BUSBETJENINGEN

FynBus og Sydtrafik får større mulighed – og ansvar – for at tilpasse busbetjeningen til de kendte og potentielle rejsebehov:

- dels ved, at det tidligere frekvenskrav i de regionale principper bortfalder. Det betyder ikke, at trafikselskaberne ikke fortsat kan køre med halvtimes- eller timesfrekvens, hvor der kan være god ræson i det, men hvor det ikke synes at være gunstigt, kan den faste frekvens bortvælges,
- dels ved, at trafikselskaberne kan samtænke regionalt og kommunalt finansieret busdrift de steder, hvor passagergrundlaget er svagt, og dermed ikke er til et tostrengt system

- i den udstrækning, trafikselskaberne benytter sig af integrerede ruter, er det nødvendigt, at der udvikles et system til fordeling af tilskuddene mellem kommuner og region. Ifølge loven er det trafikselskabets opgave overfor tilskudsgiverne (kommuner og region) at foreslå en udgiftsfordeling. Regionen deltager gerne i udviklingen af et fordelingssystem.
- dels ved, at en andel af afgangene mellem to rejsemål kan afkortes
 - nogle steder er der et forholdsvis fjernliggende regionalt rejsemål, hvorfra rejsebehovet mod en større by er begrænset. Derimod ligger der mellem de to rejsemål mindre byer, hvor pendlingen mod den større by er betragtelig. Her kan der altså køres med høj frekvens på den del af ruten, der er nærmest den større by (forudsat det er over en kommunegrænse), og med mindre frekvens på hele strækningen.
- og dels ved, at trafikselskaberne er fritstillet i forhold til hvilket køretøj, der anvendes. Det kan altså vælges at betjene visse ruter/afgange med et mere hensigtsmæssigt køretøj end en stor bus

VI. UDDANNELSESRUTER

Det fremgår af kommunernes og regionens fælles vision for den kollektive trafik i Syd- og Sønderjylland (som er under udarbejdelse) bl.a., at *"den kollektive trafik skal tilrettelægges, så den især sikrer børn og unges adgang til uddannelsesinstitutioner"*. Dermed støtter den bl.a. op om målet om, at 95 % af de unge tager en ungdomsuddannelse.

Med baggrund heri er der behov for en konkret gennemgang af, hvilke uddannelsesruter, der er behov for, og hvordan tilbuddet af uddannelsesruter herudfra tilrettelægges – herunder også, hvordan finansieringen fordeles. Dette arbejde må ske i et tæt samarbejde mellem trafikselskab, kommuner og region. (Sydtrafik har med arbejdsrapporten "Analyse og kortlægning af pendling til ungdomsuddannelser" tilvejebragt et godt udgangspunkt herfor).

VII. MÅL FOR RUTER AF REGIONAL BETYDNING OG SERVICEKRITERIER FOR UDDANNELSESRUTER

Formålet med ruter af regional betydning er primært at bidrage til reduktion af trængsel samt en mere klimavenlig transport.

Ruter af regional betydning skal derfor sigte mod at flytte mest mulig transport over i den kollektive trafik ved at fokusere på de strækninger, hvor passagerpotentialet er størst. Der er derfor følgende mål for ruter af regional betydning:

- passagertallet skal stige set i forhold til de anvendte midler
- Ruter og frekvenser skal tilpasses med henblik på at optimere forholdet mellem passagerkilometer og netto-omkostninger
- transportarbejdet på ruter af regional betydning skal udgøre en stigende andel af det samlede transportarbejde

Ud over disse overordnede mål bør der formuleres mål, der forholder sig til, hvilken mobilitet ruter af regional betydning skal tilbyde, set i forhold til fx biltrafik. Det kan fx være, hvordan tidsforholdet er

mellem den samlede rejsetid for buskørsel og kørsel i bil, samt hvor stor en andel af befolkningen, der i praksis kan bruge bussen til arbejde, indkøb eller fritid.

For uddannelsesruterne er der særlige mål. Ruterne har et andet formål, nemlig at kunne tilbyde en rimelig kollektiv trafik til ungdomsuddannelserne til så stor en del som muligt af eleverne hertil. Der foreligger p.t. opgørelser over, hvor stor en andel af de unge, der har henholdsvis ½, 1 og 1½ times rejsetid om morgenen til bedst tilgængelige ungdomsuddannelse. Ud fra disse opgørelser skal der opstilles mål for en udvikling, der særligt har fokus på denne målgruppe.

En vigtig del af formuleringen af mål for ruter af regional betydning er at præcisere, hvordan udviklingen frem mod målene dokumenteres.

Det skal derfor fremgå af hvert enkelt formuleret mål, hvordan det dokumenteres, samt hvem, der har ansvaret for at indsamle oplysninger til brug for dokumentationen.

VIII. FORSKELLE I FORHOLD TIL TIDLIGERE REGIONALE PRINCIPPER

De to vigtigste forskelle i forhold til de tidligere principper, er at det bliver muligt at køre med forskellige rutetyper og at der åbnes mulighed for integrerede ruter.

Det er med de reviderede principper ikke nødvendigt, at alle ruter – uanset afstanden mellem rejsemål – skal køre hurtigst muligt og i faste frekvenser. Som det er almindeligt i andre moderne drevne trafikselskaber, kan nogle ruter indgå i et system af ruter, hvor det er frekvensen, der er fast (som fx R-nettet på Sjælland, der kører i fast timedrift). Andre ruter kan tilpasses pendlerbehovet, dvs. med stor vægt på hurtige og direkte busser, men kun på de tidspunkter på dagen, hvor behovet er særligt stort. Atter andre ruter kan (hvor passagermængden er særligt stor) køre i direkte forløb med mange stop og høj frekvens (som fx A-ruterne i København).

Med de reviderede principper åbnes der desuden for, at der i visse tilfælde (især når passagergrundlaget er tyndt) kan ske en integration mellem lokale og regionale ruter for på denne måde at udnytte de samlede ressourcer optimalt. I regionens tyndest befolkede områder vil hurtige og direkte ruter ikke være attraktive for den del af befolkningen, der bor lidt væk fra ruten, og kommunerne vil kun have begrænsede muligheder for at etablere et effektivt system af tilbringerruter. Resultatet vil være dårligt belagte regionale busser, som det fx ses på ruten Varde-Grindsted, hvor over halvdelen af afgangene kører tomme på en del af ruten.

Principper for kollektiv bustrafik af regional betydning

Region Syddanmark, 29. januar 2009

BAGGRUNDEN FOR REGIONSRÅDETS PRINCIPPER

Regionen skal sikre kollektiv trafik af regional betydning og kommunerne den lokale trafik i kommunen.

Der skal ikke spares på de regionale tilskud.

Der skal flere passagerer i busserne ved at imødekomme borgernes ønsker til kollektiv trafik.

De passagerer, der stadig bruger busserne, skal fastholdes ved at imødekomme brugernes ønsker.

REGIONSRADETS MÅL

- Region Syddanmark ønsker at binde regionen sammen. Den kollektive trafik har en vigtig rolle i den sammenhæng. Målet er derfor inden for det nuværende budget at sikre et kollektivt trafiktilbud, der skaber størst værdi for borgerne.
- Borgerne ønsker en hurtig og rettidig kollektiv trafik hvor det er nemt at skifte mellem f.eks. cykel/bil og tog/bus.
(Danske Regioners interviewundersøgelse, april 2008)
- Med dette udgangspunkt udpeges regionale rejsemål, der forbindes af **hurtige** og **hyppige** regionale busforbindelser, som tager **den mest direkte vej** mellem de udpegede regionale rejsemål.
- Regionsrådet ønsker samtidig at tage hensyn til områder og byer, der har særlige behov.

3

De overordnede principper for regionale forbindelser er baseret på at bustrafikken indrettes på en ...

Omkostningseffektiv måde

Den kollektive trafik tilrettelægges, så man for det offentlige tilskud får den bedst mulige betjening i forhold til borgernes ønsker.
Der skal være forretningsmæssigt grundlag for betjeningen.

Hurtig og rettidig måde

Rejsetiden for den enkelte person gøres mindst mulig.
Busserne overholder køreplanen.
Der lægges vægt på få og kortvarige omstigninger.
Principperne er strategiske mål, som skal tilpasses faktiske forhold

Sikker måde

Rejsen skal af passagererne opleves som tryk både i forhold til ulykker og vold.
Stoppesteder skal udformes, så ulykker på og i nærheden af stoppestedet undgås.

Miljøbevidst måde

Påvirkningen af klimaet skal reduceres.
Forureningsbelastningen – primært fra partikler og støj – skal reduceres.

Komfortabel måde

Busserne indrettes, så passagererne kan bruge rejse-tiden efter eget ønske – til arbejde, læsning, afslapning eller søvn. Gælder især længere rejser.
Terminaler og stoppesteder skal være passagervendige, trygge og med højt informationsniveau, i overensstemmelse med kommunernes ressourcer til formålet.

SÅDAN BRUGES PRINCIPPERNE

- Regionsrådets principper udgør, sammen med regionsrådets budget for kollektiv trafik, Region Syddanmarks bestilling af bustrafik af regional betydning hos Sydtrafik og FynBus.
- Principperne er strategiske mål, som skal tilpasses de faktiske forhold.
- De regionale rejsemål er udgangspunkter for de regionale busruter.
- Sydtrafik og FynBus udarbejder på denne baggrund køreplaner og samlede flerårige trafikplaner. Disse trafikplaner skal sikre koordination med den lokale trafik, der bestilles af kommunerne og den statslige togdrift.




5

PRINCIPPERNE FORUDSÆTTER AT:

- Der skal være overensstemmelse mellem de faktiske behov, de konkrete ruter og disses frekvenser. Der skal ske en afvejning af, hvordan man med de ressourcer, der er til rådighed, opnår den bedste transport for de fleste.
- Fastlæggelse af den konkret linieføring og udpegning af stoppesteder sker i trafikplanerne – under hensyn til det overordnede mål om kort rejsetid.
- Betjening af yderområderne foreslås tilgodeset ved en særlig pulje inden for den samlede bevilling.
- Der skal tages hensyn til betjening af uddannelsesinstitutioner, som ikke ligger i A- og C-rejsemål.
- Der skal ske en koordinering mellem lokal- og regional kørsel. Parallelkørsel bør undgås.
- Strækninger, der er togbetjent skal som udgangspunkt ikke have parallelle busruter. Det skal vurderes konkret, om der er basis for regional bustrafik mellem regionale rejsemål, som er forbundet med tog.
- Større byer uden togbetjening skal sikres god dækning.
- En rute skal for at være regional krydse mindst én kommunegrænse.



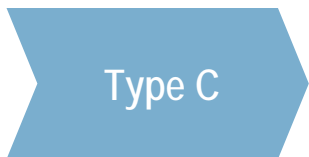
6

Principper for udpegning af rejsemål opdelt på væsentlige regionale rejsemål og almindelige regionale rejsemål

Typer af regionale rejsemål	Beskrivelse
<p>Væsentlige regionale rejsemål</p> 	<p>Byområder med et indbyggertal større end 25.000 samt internationale trafikknudepunkter</p>
<p>Almindelige regionale rejsemål</p> 	<p>Trafikknudepunkter med regionale rejsende samt arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner med regional pendling</p>
	<p>Byområder med et indbyggertal større end 5000, men mindre end 25.000.</p>

Typer af regionale rejssemål

Foreløbige udpegede regionale rejssemål iht. principperne

 Type A	Odense, Esbjerg, Kolding, Vejle, Fredericia, Sønderborg, Svendborg, Billund Lufthavn, Flensburg* og Horsens* Det undersøges om der er grundlag for yderligere forbindelser til Silkeborg, Herning, Århus og Viborg.
 Type B	Danfoss, Lego, Lindø, Bøjden, Fynshav, Ærøfærgen i Svendborg, Spodsbjerg, Nyborg St., akutsygehuse og regionale uddannelsesinstitutioner inkl. Søndersø Trafikselskaberne skal vurdere, om der er basis for at betjene store turistområder.
 Type C	Haderslev**, Aabenraa, Nyborg, Middelfart, Varde, Grindsted, Vejen, Ribe, Tønder***, Vojens, Bramming, Nordborg, Faaborg, Assens, Billund, Rødekro, Kerteminde, Munkebo, Ringe, Bogense****, Rudkøbing****, Skjern, Brande, Hedensted og Niebüll,

*) Busforbindelse til byer i Midtjylland og Tyskland skal konkret aftales med de respektive parter.

***) Haderslev busforbindes med Ribe via Vojens og Gram.

****) Tønder busforbindes med Kolding, Aabenraa og Flensburg.

*****) Byer mindre end 5.000 indbyggere, der udpeges som C rejssemål.

Busbetjening af yderområderne foreslås tilgodeset ved en særlig pulje inden for den samlede bevilling.

		FREKVENNS	TIDSRUM UD OVER DAGTIMERNE
Type A	Type A	HØJ pr. ½ time	AFTEN og WEEKEND
Type A	Type B	EFTER BEHOV	
Type A	Type C	MIDDEL pr. ½/1 time	AFTEN og WEEKEND
Type B	Type B	<i>NÆPPE RELEVANT MED FORBINDELSE</i>	
Type B	Type C	EFTER BEHOV	
Type C	Type C	EKSTRA KRITERIER I SÅ FALD EFTER BEHOV	
Byer 3-5000		Vil blive betjent via ruter mellem type A,B,C	

TRANSPORTMINISTEREN

Dato 18. august 2020
J. nr. 2020-3851

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære borgmestre

Den grønne omstilling er en fælles opgave på tværs af stat, kommune, region og det private erhvervsliv.

I både kommunalt og regionalt regi bliver der allerede arbejdet med den grønne omstilling af bustrafikken. Ved indgangen til 2020 var ca. 10 pct. af busserne i den kollektive bustrafik omstillet til grøn trafik.

Den 25. juni indgik regeringen og landets største kommuner – Københavns Kommune, Aarhus Kommune, Odense Kommune, Aalborg Kommune, Vejle Kommune og Frederiksberg Kommune – klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik. Med aftalerne forpligter kommunerne sig til en række ambitiøse målsætninger for omstillingen af den kollektive bustrafik samt andre transportelementer, herunder omstillingen af kommunale køretøjer.

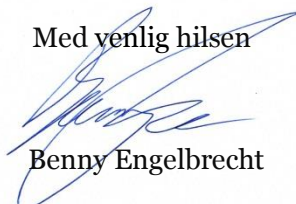
For at understøtte og accelerere den grønne omstilling lokalt, forpligter regeringen sig i aftalerne til at arbejde for konkrete tiltag, der forbedrer kommunernes og regionernes rammer for yderligere at fremme den grønne omstilling.

Fra regeringens side er vi taknemmelige for, at seks af landets største kommuner tager aktivt ejerskab for den grønne omstilling.

Regeringen vil opfordre alle landets kommuner til at tilslutte sig målsætningerne, så vi sammen på tværs af hele landet kan accelerere den grønne omstilling af den kollektive trafik.

Med denne opfordring vedlægges en opgørelse over de målsætninger, som landets største kommuner har tiltrådt. Vi beder om, at I hver især udfylder en af de tomme rækker i tabellen med jeres egne ambitiøse målsætninger (årstal), og fremsender det udfyldte skema til Transport- og Boligministeriet på trm@trm.dk. Ministeriet vil løbende offentliggøre kommunernes målsætninger på ministeriets hjemmeside.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht

Tiltrædelse af målsætninger i klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik

Senest opdateret: den 26. august 2020

Kommune	Nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra	CO ₂ -neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra	CO ₂ -neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af tværkommunale busser fra	At ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission fra	At minimum 75 pct. af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO ₂ -neutralt drivmiddel eller være nulemission fra
København	2020	2020	2020	2020	2022
Aarhus	2020	2020	- ¹	2020	- ²
Odense	2021	- ³	-	2021 ⁴	2022 ⁵
Aalborg	2021	2021	- ⁶	2025	2025
Vejle	2021	- ⁷	- ⁸	- ⁹	- ¹⁰
Frederiksberg	2020	2020	2020	2021	2023

¹ Målsætningen er ikke relevant for Aarhus Kommune.

² I Aarhus Kommune vil alle kommunale vejgående køretøjer vil være omstillet i 2025.

³ Målsætningen er ikke relevant for Odense Kommune.

⁴ Med forbehold for, at det er økonomisk realistisk.

⁵ Med forbehold for, at det er økonomisk realistisk.

⁶ Målsætningen er ikke relevant for Aalborg Kommune.

⁷ Vejle Kommune vil hurtigst muligt, dog tidligst med udbud i 2022, kunne leve op til denne målsætning.

⁸ Vejle Kommune vil hurtigst muligt, dog tidligst med udbud i 2022, kunne leve op til denne målsætning.

⁹ Vejle Kommune vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

¹⁰ Vejle Kommune vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

Kommune	Nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra	CO2-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra	CO2-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af tværkommunale busser fra	At ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission fra	At minimum 75 pct. af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO2-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra
Holbæk	2020	2020 ¹¹	- ¹²	2025	2025
Kommune x					
Kommune x					
Kommune x					

¹¹ Holbæk Kommune vil fra 2020 omstille den kollektive transport til nulemissionstransportmidler i takt med at ruterne udbydes på ny. Dette gælder ikke kun busdrift, men også på flextur og plustur og omfatter også eventuel relateret infrastruktur.

¹²Holbæk Kommune vil i dialog med Movia og de øvrige kommuner i Movias ejerkreds arbejde for at det nuværende mål om fossilfrihed i 2030 indfries før tid.