

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

19. juni 2020 kl. 12.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 202005-30841

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

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel	3
2. Ansøgning til markedsføringspuljen 2020 – COVID-19.....	5
3. Studietur 2020 – udsættelse.....	6
Sager til drøftelse:.....	7
Sager til orientering:.....	8
4. Forventet regnskab 2020 efter 4 mdr. og budgetforslag 2021	8
5. Opfølgning vedr. kontrol og kontrolafgift.....	17
6. Status på Projekt FynBusiness (FynBus for Business).....	19
7. Forbrugerombudsmanden vedr. byttepenge og kontant betaling i busserne og flextrafikken	21
8. Meddelelser	23
9. Eventuelt.....	23

SAGER TIL BESLUTNING:

1. GRØN OMSTILLING OG FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL

Resumé:

Med afsæt i administrative møder med kommunerne og Region Syddanmark samt dialogmøde med busentreprenører og busproducenter har FynBus udarbejdet et notat vedr. grøn omstilling af kollektiv trafik samt rammen for et fælles udbud.

Notatet har været fremsendt til administrativ kommentering ved kommunerne og regionen.

Sagsfremstilling:

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.

FynBus har brugt de to første måneder af 2020 på bl.a. videnopbygning i forhold til grøn omstilling af buskørsel.

I januar 2020 orienterede FynBus Kommunaldirektørforum og i februar 2020 Borgmesterforum Fyn om rammerne for fælles udbud og grøn omstilling.

I april 2020 har FynBus afholdt virtuelle administrative møder med kommunerne og regionen samt virtuelt dialogmøde med busentreprenører og busproducenter.

Med afsæt i møderne i april med kommunerne og regionen samt videnopbygning i forhold til grøn omstilling har administrationen udarbejdet et notat med perspektiver inden for:

- Grøn omstilling af kollektiv trafik
- Fælles udbud for kommuner og regionen af buskørsel på Fyn og Langeland
- Mulighed for at koble flextrafik og kollektiv bustrafik sammen

Derudover indeholder notatet bilag med nærmere beskrivelse af de enkelte kommuner og regionen.

Notatet har været fremsendt til administrativ kommentering hos kommunerne og regionen i perioden 20. maj til 5. juni 2020. Opsamling og tilbagemeldinger er vedlagt i bilag 1.2 og 1.3.

Generelt tilkendegives et ønske om nedbringelse af CO₂ og en grøn omstilling af buskørsel. Desuden er der opbakning til et fælles udbud.

De overordnede kommentarer er:

- Tids- og procesplan bør ændres, da den ikke findes realistisk
 - Tids- og procesplan er præciseret i notatet
- FynBus og det videre arbejde bør afvente regeringens klimaudspil
 - Regeringens klimaudspil vil blive indarbejdet i beslutningsoplægget
- Der spørges ind til retningslinjerne for et fælles udbud
 - Retningslinjerne for et fælles udbud vil blive yderligere præciseret i beslutningsoplægget
- Kommunerne finder det nødvendigt, at det fremtidige transportbehov klarlægges, før der træffes beslutning om et fælles udbud

- Frem til oktober 2020 arbejder FynBus videre med at analysere mulighederne for samspil mellem flextrafik og lokalruterne

De indkommende administrative kommentar fra kommunerne og regionen vil blive inddraget i det videre arbejde.

Notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" er på et overordnet niveau. Notatet skal fremsendes til politisk drøftelse i de kommunale og regionale udvalg med henblik på stillingtagen til, om FynBus skal fortsætte arbejdet med at beskrive mulighederne for grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel inden for de i notatet beskrevne rammer.

Sagen forelægges til beslutning med henblik på efterfølgende fremsendelse til drøftelse i de politiske udvalg i kommuner og regionen.

Tids- og procesplanen for beslutning om fælles udbud fremgår nedenfor:

- 20. maj 2020: Arbejdsnotat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel" fremsendes til administrativ kommentering med svarfrist den 5. juni 2020.
- 19. juni 2020: Notatet forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne og Region Syddanmark.
De politiske udvalg i kommunerne og Region Syddanmark vil blive bedt om at tage stilling til, hvorvidt arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 4. 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.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at notatet fremsendes til politisk drøftelse i de kommunale og regionale politisk udvalg med henblik på at tage stilling til, om FynBus skal fortsætte det videre arbejde med beskrivelse af grøn omstilling for fælles udbud af buskørsel inden for de i notatet beskrevne rammer.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 1.1 *Notat "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel", juni 2020*
- Bilag 1.2 *Notat "Opsamling af tilbagemeldinger i forbindelse med administrativ kommentering"*
- Bilag 1.3 *Tilbagemeldinger fra kommunerne og regionen*

2. ANSØGNING TIL MARKEDSFØRINGSPULJEN 2020 – COVID-19

Resumé:

I 2020 er der afsat en pulje på kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler. Administrationen søger om en ramme på kr. 500.000 til gennemførelse af indsatser i 3. og 4. kvartal af 2020, der skal have til formål at få kunderne tilbage til busserne i kølvandet på COVID-19, der har medført store passagertab.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre en kampagne i anden halvdel af 2020, der har til formål at genskabe kundernes tillid til den kollektive trafik som et sikkert og trygt valg, når man skal transportere sig fra A til B, og dermed sikre, at kunderne vender tilbage til den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland.

FynBus har nedsat en arbejdsgruppe, der er i færd med at se på tiltag, der iværksættes, efterhånden som Danmark lukkes op. Udover den kortsigtede indsats har FynBus iværksat en undersøgelse, der skal afdække kundernes primære adfærdsbarrierer i forhold til den kollektive trafik. Når undersøgelsens konklusioner ligger klar, vil der blive iværksat de nødvendige indsatser, således at kunderne vender tilbage og benytter den kollektive trafik i samme grad som før COVID-19.

Midlerne forventes anvendt til annoncering, tilstedeværelse blandt kunderne, opsøgende indsatser i forhold til skoler og arbejdspladser, men den endelige plan beslattes først, når forundersøgelsen er gennemført, og konklusionerne foreligger. På denne baggrund udarbejdes en handlingsplan, som den ansøgte økonomiske ramme skal bruges til at realisere.

Når der søges om en ramme, og der ikke foreligger et konkret budget, skyldes det, at FynBus endnu ikke kender de konkrete aktiviteter. Det kan blive nødvendigt at søge puljen om yderligere midler alt afhængigt af hvad, der sker fremadrettet, og hvor hurtigt kunderne vender tilbage.

Indsatsens effekt vil blive vurderet på to parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- Vækst i antallet af rejsende under og efter kampagneperiode.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2021.

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2020. Der er foreløbigt disponeret over kr. 600.000 fra puljen. Med bestyrelsens godkendelse af foreliggende ansøgning vil det resterende beløb udgøre kr. 1,4 millioner.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender ansøgning om kr. 500.000 til kampagneindsats i 3. og 4. kvartal, der skal skaffe kunderne tilbage i busserne i kølvandet på COVID-19.

Vedtagelse:

3. STUDIETUR 2020 – UDSÆTTELSE

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 24. januar 2020 præsenterede FynBus oplæg til en studietur til Bergen for FynBus' bestyrelse, der var planlagt til afholdelse den 19.-21. august 2020. På grund af COVID-19 er det ikke realistisk at gennemføre studieturen som planlagt. Dette på grund af logistiske udfordringer i form af fastlæggelse af endeligt program samt bestillinger i forhold til rejse og ophold. På den baggrund planlægger administrationen en studietur i efteråret 2020 til Bergen. Datoforslag eftersendes forud for bestyrelsesmødet.

Sagsfremstilling

FynBus' bestyrelse tager ca. hvert andet år på kortere fagrelevante studieture, der skal inspirere bestyrelsen i sit arbejde med aktuelle emner og temaer inden for kollektiv trafik. I år er Bergen udvalgt som studieobjekt, dels fordi byen størrelsesmæssigt minder om Odense, dels fordi den parlamentariske styreform også minder om Odense. Derudover har Bergen en relativt "ung" letbane og dermed mange erfaringer i omdannelsen fra bus-by til letbane-by, og byen har været igennem en grøn omstilling af busflåden fra diesel- til el-busser. Endelig spiller det ind, at to af FynBus' største entreprenører kører henholdsvis bus og letbane i Bergen.

Et besøg i Bergen vil give mulighed for at nærstudere byplanlægning og etablering af letbane, letbanens betydning for den samlede kollektive trafik, overgangen fra dieselbusser til elbusser, samt bus- og letbanedrift samlet set.

Samfundssituationen som følge af COVID-19 har medført usikkerhed omkring, hvorvidt studieturen kunne opretholdes på det planlagte tidspunkt i august 2020. Rejseanbefalingerne på nuværende tidspunkt gør igen rejser til Norge mulige. Idet Bergen repræsenterer god og relevant viden for bestyrelsen i arbejdet med såvel letbanen som den grønne omstilling, foreslås det, at studieturen opretholdes, men at den forsøges rykket til efteråret, således at administrationen har mulighed for at løse de logistiske udfordringer i form af fastlæggelse af endeligt program samt bestillinger i forhold til rejse og ophold.

Administrationen foreslår, at studieturen udsættes efteråret 2020. Det har endnu ikke været muligt at finde et tidspunkt med tilstrækkeligt hul i mødekalenderen. Datoforslag vil blive fremsendt forud for bestyrelsesmødet.

Studieturen er betinget af, at situationen som følge af COVID-19 fortsat gør det muligt og forsvarligt at rejse til og fra Norge.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender nyt forslag til datoer for studieturen på baggrund af eftersendt datoforslag.

Vedtagelse:

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:**4. FORVENTET REGNSKAB 2020 EFTER 4 MDR. OG BUDGETFORSLAG 2021****Resume:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 4 mdr., budgetforslag 2021 og budgetoverslag for 2022-2024 til orientering.

FR2020 er udarbejdet med et estimat af konsekvenserne af Corona-krisen, som har stor betydning for FynBus' kundegrundlag, både for Kollektiv Trafik og Flextrafik.

Indtægterne i FR2020 er 84,0 mio. kr. under budget og skyldes passagerfrafaldet som følge af COVID-19.

Udgifterne til rutekørsel i FR2020 er 4,5 mio. kr. større end budget. Dette skyldes hovedsageligt merudgift til ekstra rengøring på 8,8 mio. kr. Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er faldet med 0,2 % ift. forventet på budgettidspunktet.

Fællesudgifterne i FR2020 er 1,0 mio. kr. lavere end budget som konsekvens af de afskedigelser, der skete i september 2019. Dog forventes investering i rejsekortudstyr i FR2020 at udgøre 3,7 mio. kr. og afholdes via den ordinære ramme, hvilket medfører et merforbrug på 2,7 mio. kr. i FR2020.

Ejerbidrag til telekørsel forventes at være 11,0 mio. kr. lavere end budget, hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

Flextrafik (visiteret kørsel) forventes i FR2020 at have et mindreforbrug på 13,3 mio. kr., hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

Ejerbidraget for Kollektiv Trafik for budgetforslag 2021 forventes at udgøre 423,0 mio. kr. og er en stigning på 50,0 mio. kroner i forhold til FR2020, men 36,5 mio. kroner under regnskab 2019. Budgetforslag 2021 forventes stadig at være præget af passagerernes tilbagevenden til busserne efter COVID-19. Flextrafik er i budgetforslag 2021 fremskrevet ud fra kommunernes forventning om aktivitetsniveauet, og ejerbidraget forventes at udgøre 91,3 mio. kr., hvilket er 29,3 mio. kr. højere end FR2020 og 11,6 mio. kr. højere end regnskab 2019. Stigningen skyldes bl.a., at Faaborg-Midtfyn lægger 90.000 personture ind i 2021. Der er ikke indregnet en COVID-19 konsekvens i budgetforslag 2021 på flextrafikområdet, da der er stor usikkerhed omkring konsekvenserne heraf. Fremskrivningen vil blive revurderet ved det endelige budget.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 4 mdr. og budgetforslag 2021 til orientering.

FR2020 er kommenteret i bilag 4.1 i forhold til budget 2020. Budgetforslag 2021 er kommenteret i forhold til FR2020 samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 4.2.

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, således at det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

FR2020 og Budgetforslag 2021 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2020 OG BUDGETFORSLAG 2021

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Busdrift							
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-119,6	-168,6	84,0	-49,0
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	501,6	495,6	4,5	-6,0
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	80,7	80,1	0,0	-0,6
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	462,8	407,2	88,5	-55,6
Telekørsel							
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,3	-3,7	0,7	-1,4
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,5	13,7	-10,0	6,2
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	5,1	5,8	-1,7	0,8
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	10,2	15,8	-11,0	5,6
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	473,0	423,0	77,4	-50,0

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 473,0 mio. kr. Det er en merudgift på 77,4 mio. kr. svarende til en stigning på 19,6 % i forhold til budgettet for 2020. I budgetforslag 2021 forventes ejerbidraget at udgøre 423,0 mio. kr. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2020 (FR2020) og budgetforslag 2021 er beskrevet i de følgende afsnit herunder. Konsekvenserne af Odense Letbane er ikke indarbejdet i budgetforslag 2021, da de sidste aftaler endnu ikke foreligger.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Udbruddet af COVID-19 har store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Passagertallet – og dermed indtægterne – faldt markant ved nedlukningen af Danmark i marts og april. I takt med genåbningens faser fra maj og henover sommeren forventes en stigning i indtægterne fra buskørslen, men usikkerheden forbundet hermed er stor.

I forbindelse med udarbejdelsen af FR2020 og budgetforslag 2021 er der for indtægterne udarbejdet 3 scenarier, hvoraf det mellemste scenarie er indarbejdet i både FR2020 og budgetforslag 2021.

2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 84 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på - 41 %.

2021:

Budgetforslag 2021 baseres på en fremskrivning af FR2020 justeret med den forventede takstændring fra 2020 til 2021 og den forventede konsekvens af COVID-19. Dette medfører en forventet merindtægt på 49 mio. kr. i 2021 set i forhold til FR2020, men stadig 27 mio. kr. under regnskab 2019.

Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021 fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-119,6	-168,6	84,0	-49,0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-64,5	-90,8	46,2	-26,4
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-2,4	-2,7	1,0	-0,3
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-2,2	-2,8	1,3	-0,5
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,0	-1,3	0,5	-0,3
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,1	-1,4	0,6	-0,3
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-1,6	-2,1	1,0	-0,6
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-1,9	-2,2	0,8	-0,3
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-1,9	-2,5	1,2	-0,6
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-37,3	-54,6	27,5	-17,3
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-5,7	-8,1	3,9	-2,4

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	14.829	14.521	14.513	8.478	11.845	-6.035	3.367
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.164	4.435	-2.320	1.271
Assens	339	323	320	215	249	-105	34
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	199	249	-117	50
Kerteminde	148	147	147	105	133	-42	28
Langeland	276	276	280	180	227	-100	47
Middelfart	171	173	177	97	130	-80	33
Nordfyn	304	285	285	192	227	-93	35
Nyborg	297	288	285	167	220	-118	53
Odense	6.519	6.423	6.371	3.688	5.314	-2.683	1.626
Svendborg	841	839	848	471	661	-377	190

Passagertallet falder med 6,0 mio. passager i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19. Der forventes ultimo 2020, at 80 % af kunderne er tilbage i busserne igen. I budgetforslag 2021 forventes det, at passagertallet ultimo 2021 vil være på 100 % af regnskab 2019.

Entreprenørudgifter

FR2020 og budgetforslag 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2020 og frem. Ændringerne er i Faaborg-Midtfyn, Langeland, Middelfart, Nyborg og Svendborg. I Nyborg og Svendborg starter nyt udbud op fra august 2020. De forventede ændringer i priser er indregnet.

Derudover er der i FR2020 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april samt ekstra rengøring. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelle kommende tiltag i relation til COVID-19.

I FR2020 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD) at være 0,2 % lavere end budgetteret. I budgetforslag 2021 er der indregnet en stigning på 1,2 % i forhold til FR2020 på baggrund af TiD's skøn.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til budgetoverslag 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	497,1	487,2	497,2	501,6	495,6	4,5	-6,0
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	194,3	193,3	1,4	-1,0
Assens	16,2	16,4	17,0	17,5	17,0	0,5	-0,5
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	24,6	24,6	1,7	-0,0
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,8	6,6	-0,2	-0,2
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,6	6,2	-0,3	-0,4
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,9	11,4	0,1	-0,5
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,8	14,3	0,5	-0,5
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,8	14,6	0,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	180,2	179,6	0,9	-0,6
Svendborg	30,0	30,0	30,7	30,2	28,0	-0,5	-2,2

2020:

Entreprenørudgifterne forventes i 2020 at være 4,5 mio. kr. højere end budgetteret, svarende til 0,9 %. Forklaringerne herpå er som følger:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 0,2% lavere	-1,2
Færre køreplantimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,7
Mindreudgift til busser	-0,4
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april, i henhold til aftale med vognmændene.	-0,9
Nyt udbud i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	8,8
Øvrige ændringer: variabel kørsel, direkte henførbare udgifter	-0,2
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	501,6

2021:

Budgetforslag 2021 viser et fald i entreprenørudgifterne på 6 mio. kr. i forhold til FR2020. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	501,6
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,2 % højere	5,6
Flere køreplantimer, 960 timer	0,4
Merudgift til busser, ændring i bussammensætning	0,2
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	0,9
Nyt udbud i Svendborg (helårseffekt)	-1,5
Ingen merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2021	-8,8
Udskiftning af tablets vedr. kapacitetsstyring og korrespondancesikring forventes afholdt i 2020 og falder til normalt leje i 2021	-3,3
Øvrige ændringer: variabel kørsel, direkte henførbare udgifter	0,5
Budgetforslag 2021 bruttoudgifter i alt	495,6

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus' tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kr. til 60,9 mio. kr. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

I 2019 gennemførte FynBus en sparerunde, der medførte mulighed for at reducere den ordinære ramme med 1 mio. kr. i 2020 og 2. mio. kr. fremover. I årene frem til og med 2023 anvendes denne besparelse til at finansiere rejsekortudstyr på Odense Letbane på 7 mio. kr., som FynBus alternativt havde opkrævet hos ejerne i 2020 i henhold til tidligere bestyrelsesbeslutning.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	10,8	11,3	-0,6	0,5
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,2	15,8	-0,2	0,6
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	36,6	38,1	-0,1	1,5
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,7	65,3	-1,0	2,6
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	14,9	0,0	0,4
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7	-3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,7	0,0	-2,7	2,7
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	2,5	0,0	0,0	-2,5
I alt	74,7	78,0	80,7	80,7	80,1	0,0	-0,6

2020:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter i 2020 udgør 63,7 mio. kr. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,7 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgøre ca. 7,3 mio. kr. Udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og -software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kr., der i det væsentligste har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet støttes af staten, og FynBus' andel var på 1,0 mio. kr. Her til efterfølgende 1,0 mio. kr. i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 2,5 mio. kr. og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden: 0,5 mio. kr. (2019 projekt)
- Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt): samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt): 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020.
- Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt): 1,0 mio. kr.

2021:

FynBus' ramme for de ordinære fællesudgifter PL-reguleres og udgør 65,3 mio. kr. i budgetforslag 2021. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der, jf. tidligere bestyrelsesbeslutning, indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kr. Udgiften hertil affholdes via den ordinære ramme, og merudgiften skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme. Merudgiften forventes afdraget ultimo 2023.

Der er ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2021, hvorfor udgiften her er 0.

Telekørsel / Flextur og Plustur

Primo februar 2020 er der indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flextur og Plustur.

2020:

Ejerbidraget forventes at udgøre 10,2 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 11,0 mio. kr. svarende til et fald på 51,9 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives COVID-19.

Som følge af COVID-19 er efterspørgslen siden medio marts kraftigt reduceret, og det er vanskeligt at forudsige, hvornår og i hvilken takt passagererne vil vende tilbage. COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur.

2021:

Ejerbidraget i 2021 forventes at udgøre 15,8 mio. kr., som i forhold til FR2020 er en stigning på 5,6 mio. kr. svarende til 54,4 %.

Ejerbidraget stiger forholdsvis mindre, end antallet af ture stiger. Dette skyldes, at egenbetalingen på Flextur og Plustur er højere, end den var på de kørselsordninger, der er ophørt. Desuden forventes omkostning pr. tur at falde til et normalt leje i 2021.

Forventningen tager endvidere udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2021. På grund af overgangen til Flextur/Plustur og konsekvenserne af COVID-19 er der stor usikkerhed ved budgetforslag 2021 på Flextrafikområdet, og der er ikke indregnet en COVID-19 faktor. Fremskrivningen vil blive revurderet ved det endelige budget 2021.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor:

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	20,7	17,1	21,3	10,2	15,8	-11,0	5,6
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	0,4	1,1	-0,8	0,7
Assens	5,1	3,2	3,7	1,6	3,1	-2,2	1,6
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	3,2	3,2	-2,6	-0,1
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	0,9	1,3	-0,6	0,3
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-0,1
Middelfart	1,1	1,2	1,3	0,9	1,9	-0,4	1,0
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	1,9	3,4	-3,1	1,5
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,4	0,4	-0,2	-0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1
Svendborg	1,5	1,2	1,9	0,7	1,2	-1,2	0,5

Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2021:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Antal personture	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	85.987	145.745	-62.058	59.758
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	131.976	295.473	-70.891	163.497
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	217.963	441.218	-132.949	223.255
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	72.801	143.950	-91.439	71.149
I alt	593.789	507.482	515.152	290.764	585.168	-224.388	294.404
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	214.218	237.000	-25.782	22.782
I alt	828.307	742.516	755.152	504.982	822.168	-250.170	317.186

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel, er det udtryk for, at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Samlet set er der et fald på 33 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 42 % vedr. handicapkørsel, et fald på 35 % vedr. anden kørsel, og et fald på 56 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden medio marts har været kraftigt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture for 2.-4. kvartal 2020 er anvendt nedenstående forventning til, hvornår passagererne i de forskellige kørselsordninger vil vende tilbage:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	2. kv. 2020	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Handicap	30%	55%	75%
Kommunal	35%	70%	100%
Patient	65%	100%	110%
Institution	45%	80%	100%
Teletaxi	30%	70%	85%

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste ejerkommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen nedad.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-3,9	-6,5	2,0	-2,6
Entrepenørudgifter	77,3	66,5	62,2	44,9	76,8	-17,4	32,0
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	41,0	70,3	-15,4	29,3
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	21,1	20,9	2,1	-0,2
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	62,1	91,3	-13,3	29,2

2020:

FR2020 efter 1. kvartal viser et ejerbidrag på 62,1 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 13,3 mio. kr. eller ca. 18 % i forhold til budgettet.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er, at antallet af ture er reduceret kraftigt siden marts grundet COVID-19. Kørselsudgiften pr. tur stiger pga. øget krav om solokørsel.

2021:

Ejerbidraget forventes at stige i 2021 i forhold til FR2020. Budgetforslag 2021 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau, hvor Faaborg-Midtfyn Kommune flytter 90.000 personture til FynBus pr. 1. marts 2021.

På grund af den store usikkerhed omkring konsekvenserne af COVID-19 er der i 2021 ikke indregnet et lavere aktivitetsniveau som følge af COVID-19. Denne fremskrivning vil blive revurderet i det endelige budget 2021.

Fællesudgifter

2020:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,2 mio. kr., hvilket er en merudgift på ca. 1,3 %, som primært ses på løn og TDC. Udgifter til administrative ydelser hos FlexDanmark og Midttrafik er i FR2020 fastholdt på budgettet, da det på nuværende tidspunkt er ukendt hvilken effekt, COVID-19 vil få på betalingen.

2021:

Fællesudgifterne i 2021 forventes at være 26,8 mio. kr, hvilket svarer til PL-fremskrivning af FR2020.

Oversigt over fællesudgifter for tele- og flexområdet fremgår af tabel 9 nedenfor:

Table 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Fællesudgifter. Telekørsel	6,0	5,5	6,8	5,1	5,8	-1,7	0,8
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	21,1	20,9	2,1	-0,2
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	26,2	26,8	0,3	0,6

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2020 efter 4 mdr. og budgetforslag 2021 til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1 *Notat forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021*

Bilag 4.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021, samt budgetoverslag 2022-2024*

5. OPFØLGNING VEDR. KONTROL OG KONTROLAFGIFT

Resume:

FynBus fremlægger aktuelle tal for snydeprocenten samt udstedte afgifter som opfølgning på bestyrelsens beslutning af 15. maj 2020 om at forhøje kontrolafgiften til 1.200 kr. for manglende gyldig billet og til 2.000 kr., hvis politiet må tilkaldes. Den midlertidige forhøjelse af kontrolafgiften fik virkning fra mandag den 18. maj 2020.

Sagsfremstilling:

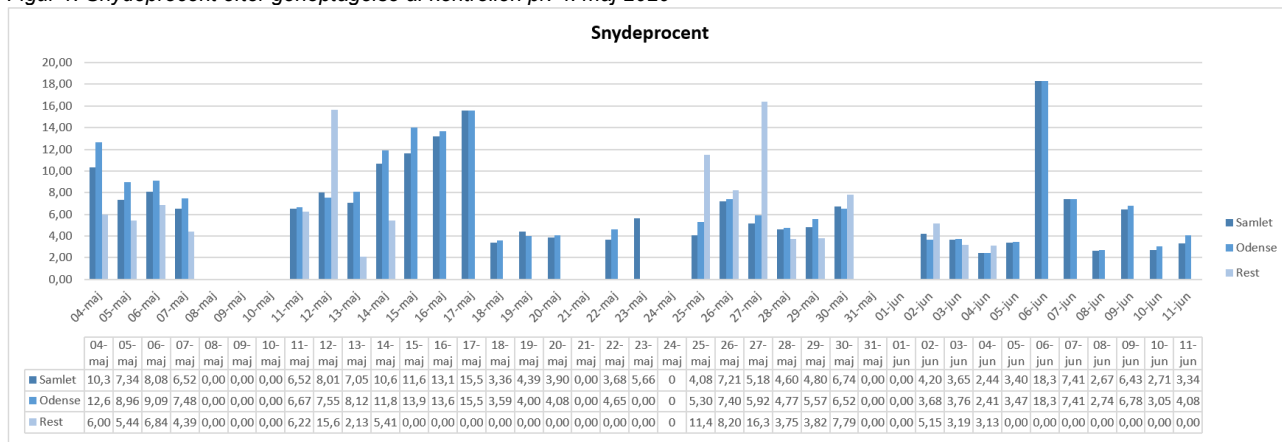
Den 15. maj 2020 besluttede bestyrelsen ud fra hastesag udsendt den 13. maj 2020 at forhøje kontrolafgiften til 1.200 kr. for manglende gyldig billet og til 2.000 kr., hvis politiet må tilkaldes. Der blev informeret til kunderne via information i busserne fra fredag den 15. maj 2020 om den midlertidige forhøjelse af kontrolafgiften, som fik virkning fra mandag den 18. maj 2020.

Forhøjelsen skete på baggrund af, at der ved genoptagelse af kontrollen pr. 4. maj 2020 efter nedlukning pga. COVID-19 blev registreret passagerer uden gyldig billet ved op mod ca. 12 % af de kontrollerede passagerer i perioden 4.-11. maj 2020.

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

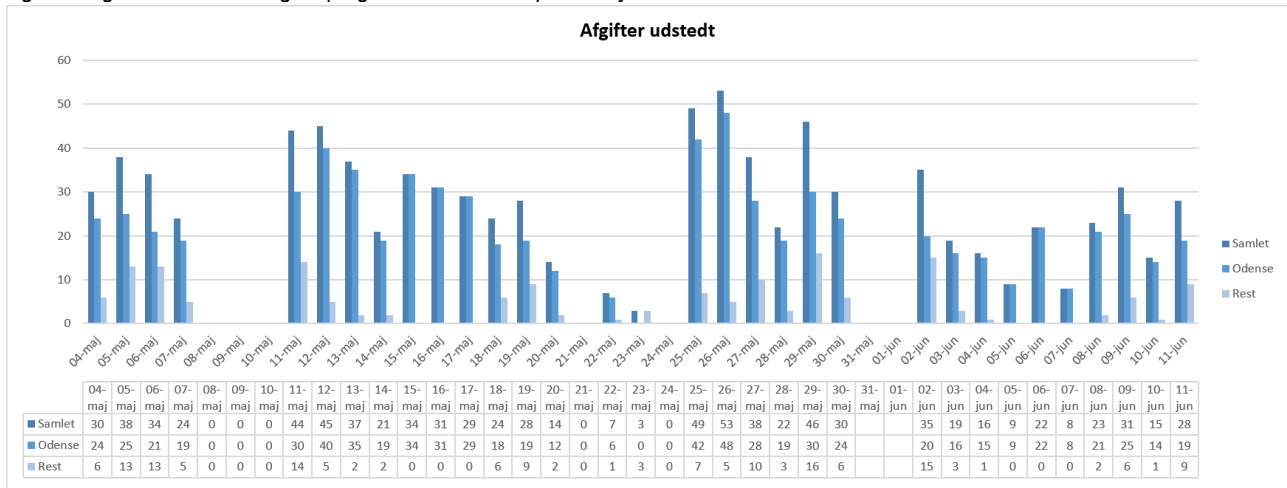
Som opfølgning på beslutningen af 15. maj 2020 fremgår snydeprocenten for perioden 4. maj til 11. juni 2020 af nedenstående figur 1:

Figur 1: Snydeprocent efter genoptagelse af kontrollen pr. 4. maj 2020



Antallet af udstedte afgifter for perioden 4. maj til 11. juni 2020 fremgår af nedenstående figur 2:

Figur 2: Afgifter udstedt efter genoptagelse af kontrollen pr. 4. maj 2020



På bestyrelsesmødet den 19. juni 2020 vil FynBus fremlægge aktuelle tal for snydeprocenten samt udstedte afgifter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

6. STATUS PÅ PROJEKT FYNBUSINESS (FYNBUS FOR BUSINESS)

Resumé:

Projekt FynBusiness har til formål at få ansatte fra større erhvervsvirksomheder til at benytte den kollektive trafik til og fra arbejdspladsen – dette i direkte samarbejde med virksomhederne. På nuværende tidspunkt fokuserer projektet på Logistikvej i Odense, Lindø Industripark (Munkebo), Tietgenbyen i Odense samt Energivej i Odense.

Sagsfremstilling:

FynBus møder ofte et ønske om en bedre betjening af erhvervsområder. Erfaringen viser dog, at det er vanskeligt at få erhvervsPendlerne i disse områder til at benytte den kollektive trafik.

Erhvervsområderne omkring Odense udvikler sig imidlertid med vækst og nye placeringer. Blandt tilflyttende firmaer er en række store erhvervsvirksomheder med flere hundrede arbejdspladser, hvor det må formodes, at nogle ansatte vil være interesserede i at benytte kollektiv trafik til og fra arbejdspladsen. Disse virksomheder henvender sig i øjeblikket til FynBus og efterspørger tilpasset busbetjening. Derfor har FynBus formuleret projektet "FynBusiness", som fokuserer på tiltag for erhvervskundesegmentet.

Projektets formål er et øget antal kunder (nye kunder) i erhvervskundesegmentet gennem direkte samarbejde med virksomhederne, og markedstilpasning af FynBus' servicetilbud, dvs. med fokus på "business to business"-kunderrelation.

På nuværende tidspunkt fokuserer projektet på følgende områder:

- Logistikvej i Odense
- Lindø Industripark (Munkebo)
- Tietgenbyen i Odense
- Energivej i Odense

FynBus gennemfører aktuelt et forsøg med tilpasset busbetjening på Logistikvej og er ved at forberede forsøg med tilpasset busbetjening af Lindø Industripark fra august 2020 for at se, om det skaber flere kunder i bussen.

Betjeningen af Logistikvej er sket efter tæt dialog med flere af de store virksomheder i området, der har haft et ønske om, at bybusrute 31 blev forlænget ad Logistikvej. Virksomhederne har deltaget aktivt med at levere relevante data samt bidrage til markedsføringen af det nye bustilbud. Betjeningen omfatter to morgenture og to eftermiddagsture.

Den tilpassede busbetjening af Logistikvej er påbegyndt den 5. marts 2020. FynBus vil i efteråret kunne evaluere forsøget sammen med Odense Kommune med henblik på en afklaring af, hvorvidt der er basis for at gøre busbetjeningen permanent.

Omkostningen til den tilpassede betjening af Logistikvej er ca. 40.000 kr. årligt.

Til den 2. august 2020 forbereder FynBus at påbegynde et 1-årigt forsøg i Lindø Industripark i Munkebo. Også her har der været tæt dialog med den største virksomhed i området, MHI Vestas Offshore Wind, hvor FynBus blandt andet har gennemført en større markedsanalyse. Forsøget vil bestå i, at to morgenaftage og tre eftermiddagsaftage på rute 151 (Odense-Kerteminde) lægges via Lindø.

Forsøget vil blive evalueret i foråret 2021 med henblik på at vurdere, om der er basis for at gøre busbetjeningen permanent.

Omkostningen til den tilpassede betjening af Lindø er ca. 60.000 kr. årligt.

Ud over samarbejdet med virksomhederne samarbejdes der i projektet med kommunerne om etablering af stoppesteder.

Fra 2. halvår 2020 arbejdes der videre med vurdering af betjeningsmuligheder i Tietgenbyen og på Energivej i Odense.

I forhold til Tietgenbyen forventer FynBus i 2020 at få udfærdiget en afdækning af markedspotentialet for brug af kollektiv trafik, herunder brug af de nye koncepter som Plustur og Flextur. I FynBus' trafikplan 2018-2021 er specifikt nævnt et ønske fra Kerteminde Kommune om betjening fra Langeskov Station via Tietgenbyen til UCL.

I forhold til tilpasset busbetjening af Energivej er FynBus og Odense Kommune i dialog om en mulig start til december 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. FORBRUGEROMBUDSMANDEN VEDR. BYTTEPENGE OG KONTANT BETALING I BUSSENE OG FLEXTRAFIKKEN

Resumé:

FynBus har modtaget to høringer fra Forbrugerombudsmanden vedr. hhv. FynBus' praksis vedr. byttepenge i busserne samt den nuværende suspendering af kontant betaling i busserne og i flextrafikken på baggrund af samfundssituationen som følge af COVID-19.

Forbrugerombudsmanden anfører, at FynBus' praksis vedr. byttepenge i busserne kan rejse spørgsmål om overtrædelse af kontantreglen i betalingslovens § 81, stk. 1. I tillæg dertil antager Forbrugerombudsmanden, at FynBus frem over modtager kontant betaling i busser og i flextrafikken.

Sagsfremstilling:

Den 2. juni 2020 har FynBus modtaget høring fra Forbrugerombudsmanden, idet Forbrugerombudsmanden den 17. november 2019 modtog en klage over FynBus om selskabets praksis vedr. byttepenge i busserne i den kollektive trafik.

FynBus modtog samme klage. FynBus besvarede klagen den 21. november 2019, samt besvarede klagerens modsvar den 27. november 2019.

Klageren har oplyst, at vedkommende har overværet en buschauffør hos FynBus, som afviste at ville give kunder byttepenge retur på køb af billetter betalt med femhundrede kroner. Kunderne kom derfor ikke med bussen.

Af de landsdækkende rejseregler afsnit 2.3. *Køb af rejsehjemmel* fremgår det, at

"Ved rejser med bus kan enkeltbillet købes kontant ved påstigning. [...] Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner."

Denne regel er formuleret af hensyn til chaufførerne, da der med flere kontanter til rådighed i busserne er større risiko for overfald på chaufførerne. Denne praksis anvendes i hele landet og har været gældende i hele FynBus' levetid. Dette har FynBus anført i svaret til klager.

Forbrugerombudsmanden anfører, at sagen kan rejse spørgsmål om overtrædelse af kontantreglen i betalingslovens § 81. Efter bestemmelsens stk. 1, er en betalingsmodtager forpligtet til at modtage kontant betaling i tidsrummet mellem kl. 06.00 og 22.00, hvis betalingsmodtageren også modtager andre betalingsinstrumenter omfattet af loven – herunder fx betalingskort, betalings-apps og rejsekort. Det er Forbrugerombudsmandens umiddelbare opfattelse, at FynBus er omfattet af bestemmelsen i betalingsloven, idet det er muligt at købe gyldig rejsehjemmel ved køb af kontantbillet i bussen.

Forbrugerombudsmanden anfører, at en betalingsmodtager, som på baggrund af ovenstående har pligt til at modtage kontant betaling, efter Forbrugerombudsmandens opfattelse ikke kan fastsætte generelle begrænsninger for kundernes ret til at modtage byttepenge.

I tillæg til høringen af 2. juni 2020 har FynBus den 9. juni 2020 modtaget endnu en høring fra Forbrugerombudsmanden, idet Forbrugerombudsmanden har modtaget tre klager over, at FynBus i øjeblikket ikke modtager betaling med kontanter i busserne samt i flextrafikken.

FynBus modtager som udgangspunkt kontant betaling i busserne og i flextrafikken.

Den kontante betaling i busserne og i flextrafikken er dog på nuværende tidspunkt midlertidigt suspenderet som følge af udmelding fra Transportministeren på grund af samfundssituationen som følge af COVID-19. Dette af hensyn til smitterisikoen og chaufførernes helbred.

I tillæg til første høring anfører Forbrugerombudsmanden, at forpligtelsen til at modtage betaling med kontanter ikke gælder i fjernsalgssituationer, jf. betalingslovens § 81, stk. 2. Fjernsalgssituationer er fx køb over internettet, eller hvis salget sker i et ubemandet selvbetjeningsmiljø.

Efter Forbrugerombudsmandens opfattelse er der kun tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis salgsdelen kan fungere helt uden personlig betjening. Der foreligger derfor ikke et ubemandet selvbetjeningsmiljø, hvis der er personale til stede, som sælger andre varer eller udfører arbejdsopgaver, der er knyttet til salgsdelen.

Er en buschauffør kun ansat til at føre bussen, vil der efter Forbrugerombudsmandens opfattelse være tale om et ubemandet selvbetjeningsmiljø, idet chaufførens funktion ikke er at modtage betaling for billetter.

Forbrugerombudsmandens formål med høringerne er at gøre FynBus opmærksom på sagerne samt at indhente oplysninger til brug for det eventuelle videre arbejde.

Forbrugerombudsmanden anfører, at idet FynBus med høringerne er orienteret om kontantreglen, som fortsat gælder, antager Forbrugerombudsmanden, at FynBus frem over modtager kontant betaling i selskabets busser og i flextrafikken. Såfremt FynBus ikke agter at modtage kontant betaling, skal FynBus meddele Forbrugerombudsmanden begrundelsen herfor.

FynBus har orienteret landets andre trafikkselskaber om høringerne fra Forbrugerombudsmanden. På baggrund heraf er det oplyst, at Midttrafik, Movia og Nordjyllands Trafikkselskab ligeledes har modtaget høringer fra Forbrugerombudsmanden vedr. fjernelse af kontanter i busser og flextrafikken. Disse høringer er enslydende med høringen til FynBus. Der er aftalt en koordinering af trafikkselskabernes besvarelser.

Trafikkselskabernes bestyrelser har møde med Transportministeren den 15. juni 2020, hvor sagen forventes drøftet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. MEDDELELSER

- Opdatering af vedtægter og forretningsordener som følge af udvidelse af bestyrelsen: Tilbage melding fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om, at repræsentantskabet skal opretholdes
- Dialog med AlsFynBroen vedr. mulighed for understøttelse af kollektiv bustrafik
- Henvendelse fra Odense Kommune vedr. præcisering af kontrol i forbindelse med FynBus' arbejdsklausul

9. 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



Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel

Juni 2020

GRØN OMSTILLING SAMT FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL

11. juni 2020

FynBus

Sagsnr.: 201904-24725

Indledning	3
Anbefaling.....	4
Grøn omstilling.....	4
Fælles Fynsk udbud.....	5
Grøn omstilling af kollektiv busstrafik	6
Den lovgivningsmæssige ramme.....	6
Fakta om emissioner	7
CO ₂	7
NO _x og partikler	7
Fremtidens drivmidler.....	8
Biodiesel	8
El.....	9
Brint	10
Opsamling	11
Fælles fynsk udbud.....	12
Et fælles udbud - opdeling i delkontrakter/pakker	12
Udbudsform.....	13
Tildelingskriterium.....	14
Kravsspecifikation.....	14
Gradvis indfasning af den grønne omstilling.....	14
Kontraktlængde	15
Retningslinjer for et fælles udbud	15
Muligheder for samspil mellem kollektiv trafik og flextrafik.....	16
Bilag 1 Grøn omstilling for Assens Kommune	19
Bilag 2 Grøn omstilling for Faaborg-Midtfyn Kommune	21
Bilag 3 Grøn omstilling for Kerteminde Kommune	23
Bilag 4 Grøn omstilling for Langeland Kommune	25
Bilag 5 Grøn omstilling for Middelfart Kommune	27

Bilag 6 Grøn omstilling for Nordfyns Kommune 29

Bilag 7 Grøn omstilling for Nyborg Kommune 31

Bilag 8 Grøn omstilling for Odense Kommune 33

Bilag 9 Grøn omstilling for Svendborg Kommune 34

Bilag 10 Grøn omstilling for Region Syddanmark 36

Bilag 11 forudsætninger og definitioner i notatet 38

Bilag 12 Emissioner 39

Bilag 13 Ladeinfrastruktur for elbusser 42

INDLEDNING

I december 2019 indgik Folketingets partier en aftale om en ny klimalov, der skal sikre, at Danmark når målsætningen om at reducere udledning af drivhusgasser med 70 procent i 2030. De konkrete mål og handlingsplaner er endnu ikke fremlagt af regeringen. Trafikselskaberne i Danmark har overfor de relevante ministerier rejst ønske om, at de nationale mål er i overensstemmelse med de europæiske.

På baggrund af antallet af køreplankilometer kan det beregnes at den kollektive trafik på Fyn og Langeland udleder ca. 15.900 tons CO₂ årligt. Den tidligere regerings krav til den kollektive trafik er at al buskørsel skal være CO₂ neutralt i 2030. FynBus vil arbejde ud fra at realisere dette mål.

For at fremme en grøn omstilling af buskørslen på Fyn og Langeland foreslår FynBus, at der arbejdes mod et fælles udbud af kollektiv trafik, der offentliggøres i 2021, med kontraktstart fra 2023.

Kommunerne og regionen har mulighed for at opfylde, eller endda overopfylde målet om 70%'s reduktion allerede fra 2024, da både biogas, el og HVO-diesel bidrager til en meget væsentlig reduktion.

Følgende notat beskriver rammerne for et eventuelt fælles udbud af den kollektive trafik i de fynske kommuner, Langelands Kommune samt Region Syddanmark.

Notatet redegør for de muligheder, der er i forbindelse med:

- Grøn omstilling af kollektiv trafik.
- Et fælles udbud for kommuner og region af buskørslen på Fyn og Langeland.
- Muligheden for at koble flextrafik og kollektiv bustrafik sammen.

Notatet indeholder bilag med en nærmere beskrivelse af de enkelte kommuner og Regionen.

På baggrund af indkommende administrative kommentar fra kommunerne og regionen er tids- og procesplanen præciseret.

Tids- og procesplan:

- 20. maj 2020: Arbejdsnotat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel" fremsendes til administrativ kommentering med svarfrist den 5. juni 2020.
- 19. juni 2020: Notatet forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark.
De politiske udvalg i kommuner og Region Syddanmark vil blive bedt om at tage stilling til, om arbejdet med beskrivelse af muligheder for grøn omstilling og fælles udbud for buskørslen skal fortsætte.
- 4. 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 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.

ANBEFALING

Grøn omstilling

Udviklingen af grønne drivmidler til buskørsel har de seneste år været i en markant teknologisk udvikling, som forventes at fortsætte de næste mange år. Udviklingen forventes at medføre billigere og teknologisk bedre busser, med en større ydeevne og bedre driftsstabilitet.

Den grønne omstilling af buskørsel kræver andre drivmidler end diesel. Notatet beskriver de enkelte drivmidler FynBus vurderer på nuværende tidspunkt at følgende drivmidler kan indgå som mulighed i et fælles udbud:

- Syntetisk diesel.
- Biogas.
- El.

Naturgas vurderes ikke som værende et relevant drivmiddel i et klimaperspektiv.

FynBus vurderer heller ikke at brint som drivmiddel er modent til drift i stor skala, men brint kan eventuelt indgå som en option, eller på forsøgsbasis.

El som drivmiddel har den bedste effekt på miljøet ved at være 0-emissionsudledning, men det har på nuværende tidspunkt en begrænset rækkevidde og en højere meromkostning i forhold til biogas og syntetisk diesel.

FynBus vurderer dog, at el, i dansk og europæisk sammenhæng, vil være det emissionsfrie drivmiddel, der er mest i fokus i perioden frem mod 2030. Busproducenterne og busoperatørerne deler denne opfattelse. Det kan ikke udelukkes, at brint bliver markedsmodnet i løbet af nogle år, men i mellemtiden vurderer FynBus af det vil være nødvendigt at investere i andre alternativer, så som elbusser eller biogasbusser. Brint vil derfor kunne komme på tale efter 2030.

Biogas vil også kunne være et relevant alternativ til el. Biogasbusser vil medføre en betydelig reduktion af CO₂, men da biogas er et organisk brændstof, der som drivmiddel anvendes i en forbrændingsmotor, vil der fortsat være en lokal miljøpåvirkning i form af NO_x og partikeludledning, svarende til en almindelig ny dieselbus (euronorm VI).

På nuværende tidspunkt vurderes det, at det samlet set vil være billigere at omstille til biogas fremfor el. Dette skyldes, at anskaffelsesprisen på biogasbusser er noget lavere end elbusser, og der ikke er de samme begrænsninger i rækkevidden, og dermed mindre behov for ekstrabusser. Dog vil den lokale miljøpåvirkningen, som nævnt, være højere end ved el, som ikke udleder NO_x og partikler i nærmiljøet.

Anvendelse af syntetisk diesel (2. generations biodiesel) kan være en god løsning for de kommuner/regionen, som gerne vil have en hurtig måde at gøre noget for miljøet på kort sigt, samtidig med at de nuværende dieselbusser anvendes længst muligt, og er afskrevet, inden de mere miljøvenlige drivmidler introduceres.

FynBus anbefaler, at fremtidens CO₂ neutrale drivmidler frem mod 2030 er el eller biogas, og at syntetisk diesel anvendes i en overgangsperiode, for derved at tage hensyn til drift- og samfundsøkonomi.

Endvidere anbefaler, FynBus at der gennemføres et fælles udbud, hvor det eksisterende materiel anvendes i en overgangsperiode og at der indgår optioner på biogas og el.

Fælles Fynsk udbud

FynBus' kontrakter om buskørsel, dvs. for alle de fynske kommuner, Langeland Kommune og Region Syddanmark, udløber indenfor en periode på 2 år (2023-2024), hvilket muliggør et fælles udbud.

Fordelen ved én stor kontrakt er, at der opnås en stordriftsfordel ved f.eks. fælles ledelse og fælles værkstedsfaciliteter. Særligt i forbindelse med indkøb af busserne har markedet peget på, at der kan opnås en mængderabat.

Ulempen ved én stor kontrakt er, at der kan opstå en monopollignende tilstand på Fyn med én stor vognmand. Små og mellemstore virksomheder vil dog have mulighed for at byde på kontrakten, hvis de går sammen i et konsortium eller benytter hinanden som underleverandører.

FynBus anbefaler, at et fælles udbud bruges som metode til at imødekomme grøn omstilling af kollektiv trafik på Fyn og Langeland.

Kravspecifikationen kan opstilles som funktionskrav (krav til busmateriel laves som funktionskrav) eller som sideordnede tilbud (der omfatter elbusser og biogasbusser).

FynBus anbefaler, at udbudsformen fastlægges afhængigt af hvilket krav kommunerne og Region Syddanmark stiller til drivmidlet.

Når der skal indkøbes nyt materiel og etablering af nye optankningsanlæg, bør kontraktlængden være 12 år med mulighed for forlængelse.

FynBus anbefaler derfor lange kontrakter ved grøn omstilling af buskørsel.

GRØN OMSTILLING AF KOLLEKTIV BUSTRAFIK

Afsnittet indeholder en beskrivelse af rammerne for den grønne omstilling i den kollektive bustrafik, en introduktion til de forskellige emissionstyper samt en beskrivelse af drivmidler.

Den lovgivningsmæssige ramme

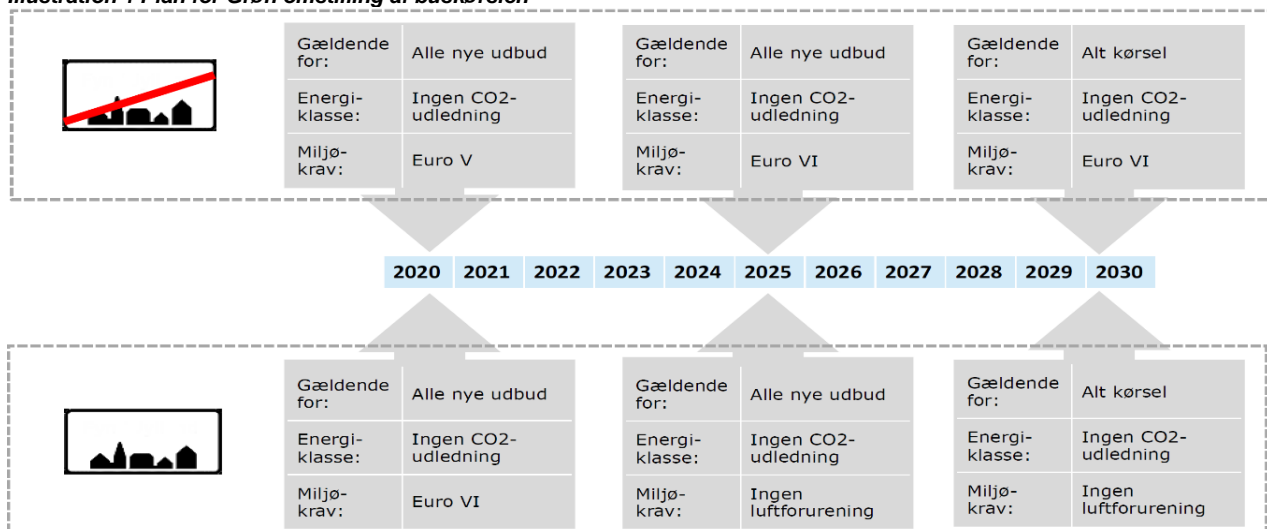
EU vedtog i juni 2019 *Clean Vehicle Directive*, som fastlægger en ny definition af et ”renere køretøj” baseret på CO₂ emissionsstandarder.

Reglerne skal anvendes i forbindelse med EU-udbud af offentlige transportopgaver og gælder for områderne offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring, tjenester i forbindelse med affaldsindsamling samt post- og pakkeleveringstjenester.

Direktivet opstiller bindende mål for offentlige indkøb og udbud af køretøjer¹ ved udgangen af hhv. 2025 og 2030, men fastlægger ikke, hvordan landene skal opfylde deres forpligtigelser – herunder om alle nye kontrakter skal leve op til kravene, eller om kravene strammes ekstra i større byer. Miljøministeriet er ressortministerium i Danmark og skal fastlægge de nærmere retningslinjer.

Den tidligere regerings klimaudspil betød helt konkret, at alle nye udbud fra 2020 skulle være CO₂ neutrale, og at alle nye udbud i byerne fra 2025 samt alle busser i byerne² fra 2030 skulle være 0-emissionsbusser. Se illustration 1.

Illustration 1 Plan for Grøn omstilling af buskørslen



Kilde: Sammen om en grønnere fremtid.

Faktaark: Slut med udledning af CO₂ og luftforurening i bybusser i 2030, 9. oktober 2018.

CO₂ - neutralt betyder at drivmidler ikke må være en energikilde som i sin oprindelse eller sin produktion bidrager til udledning af CO₂ i atmosfæren. Drivmidler som opfylder dette krav, er defineret som:

- Biogas
- El
- Brint

¹ Turistbusser er ikke omfattet af direktivet. Det er derimod busser indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning – det vil sige busser, som benyttes i den kollektive trafik.

² Definitionen af by kender vi endnu ikke.

Miljøkrav omhandler udledning i nærmiljøet i forbindelse med forbrænding. Forbrændingsmotorer udleder NO_x og partikler. Drivmidler som ikke udleder NO_x og partikler er:

- El
- Brint

Ifølge den tidligere regerings oplæg, illustration 1, ville følgende krav for udbud af buskørsel være gældende:

Nye busser uden for byerne:

- 2020: Biogas (euronorm V), El eller brint.
- 2025: Biogas (euronorm VI), el eller brint.
- 2030 (alle busser): Biogas (euronorm VI), el eller brint.

Nye busser i byerne:

- 2020: Biogas (euronorm VI), el eller brint.
- 2025: El eller brint.
- 2030: (alle busser): el eller brint.

I forhold til en kontrakt der træder i kraft i 2023 eller 2024, betyder det at:

- Lokalruter og regionalruter uden for byerne i nye busser kan anvende biogas (euronorm V) eller el. Dog kræves at alle busser i 2030 er biogas (euronorm VI), el eller brint.
- Nye bybusser kan anvende biogas (euronorm VI) eller el. Dog kræves at alle busser i 2030 er el eller brint.

FynBus afventer den nuværende regerings klimaudspil. FynBus' strategi for grøn omstilling vil blive justeret efter klimaudspillet. Derfor kan der ingen for få måneder ske justering af ovenstående.

Det skal præciseres at regeringens klimaudspil forventes at være fastlagt før oktober 2020. Regeringens udspil vil blive indarbejdet i beslutningsoplægget, som forventes forelagt FynBus' bestyrelse den 1. oktober 2020.

Fakta om emissioner

Transportsektoren sammenkædes ofte med to miljøproblemer: klimaforandringer som følge af global opvarmning og luftforurening. CO₂ relaterer sig til global opvarmning, mens NO_x og partikler relaterer sig til luftforurening.

CO₂

CO₂ er en drivhusgas. Det meste af udledningen af drivhusgasser stammer fra fossile brændsler, herunder olie, der især anvendes til transport. CO₂-udledning kan ikke reduceres ved at rense udstødningsrøgen. For at opnå en reduktion i CO₂-udledning er det derimod nødvendigt at anvende vedvarende energi og fossilfrie drivmidler eller som minimum at iblande biobrændstof i dieselprodukter.

NO_x og partikler

NO_x er kvælstofoxider, der, ligesom partikler, har en sundhedsskadelig virkning på mennesker og dyr. Skadevirkningerne har karakter af at være lokal og er dermed større i byområder med høj befolkningstæthed. For at reducere udledningen af NO_x og partikler kan der anvendes filtre og katalysatorer, som reducerer udledningen i udstødningsgassen. Alternativt kan der anvendes andre typer af motorer, som slet ikke udleder NO_x eller partikler.

Illustration 2 Udledning af CO₂, NO_x og partikler (PM) med forskellige teknologier, Alternative Drivmidler, COWI, 2019.

Drivmidler i busser	CO ₂ g/km	NO _x g/km	Partikler (PM) g/km
EURO V:			
Diesel	861	4,25	0,035
EURO VI:			
Diesel	861	0,36	0,004
Syntetisk diesel, HVO 2G	112	0,33	0,003
Biogas	0	0,36	0,004
Hybrid	689	0,29	0,003
Brint (VE)	0	0	0
El (VE)	0	0	0

For uddybning af emissioner samt beskrivelse af CO₂-neutralitet og 0-emission (miljøkrav) se bilag 12.

Fremtidens drivmidler

Biodiesel

Biodiesel eller syntetisk diesel er et syntetisk fremstillet brændstof, som udvindes af biologiske materialer (f.eks. plantedele eller affaldsprodukter fra landbruget, vegetabilsk eller animalsk industriproduktion). Biodiesel kan anvendes i ren form eller iblandet almindelig fossil diesel. Perspektiverne for en reduktion af emissioner ved anvendelse af biodiesel i busdriften afhænger af fremstillingsprocessen samt hvor meget traditionel diesel, der eventuelt blandes.

Tablet 3 Oversigt over fordele og ulemper ved omstilling til biodiesel

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion af CO₂ på mellem 40% og 90% - størst effekt ved 2. generations biodiesel. • Op til 10% reduktion af NO_x. • Op til 30% reduktion af partikler. Kræver ikke tilpasning eller investering i busser eller tankanlæg, da det kan anvendes i eksisterende dieselmotorer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Højere omkostninger pr. liter ift. Diesel. • Få distributører i Danmark. • Ingen produktion i Danmark → Transport. • Forsyningsikkerhed: kapacitet er begrænset til tilgængelige råvarer.

Biogas

Biogas distribueres i det eksisterende naturgasnet, som er vidt forgrenet på Fyn, så her vil der være god mulighed for at anvende biogas som drivmiddel i busser. Det kræver blot, at der etableres fyldestationer tæt på forbrugsstederne (ex. garageanlæg).

Busserne vil reelt køre på en blanding af biogas og naturgas, da disse to typer på nuværende tidspunkt bliver blandet i distributionsledningen. Anvendelse af biogas sikres ved et køb af VE³-certifikater.

³ Vedvarende energi

Tabel 4 Oversigt over fordele og ulemper ved omstilling til biogas

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Gennemprøvet produktion og teknologi. • Udbygget distributionsnet. • Driftssikkert. • Stor reduktion af CO₂, afhængigt af anvendte råstoffer i produktionen (særlig stor ved anvendelse af gylle). • Gasbusser er mere støjsvage end dieselbusser. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gasbusser er ca. 10% dyrere end dieselbusser. • Øgede udgifter til service og vedligehold af gasbusser. • Der er pt. ikke tilstrækkelig lokal biogasproduktion til forsyning af alle FynBus' busser (dog ses en stigning i produktion). • Svingende kvalitet af gas og dermed udsving i reduktionen af CO₂. • Større kompleksitet ifm. levering, opbevaring og fyldestationer (tilladelser og sikkerhed).

FynBus vil afdække muligheder for statslige puljemidler, der kan anvendes til formålet, indgå løbende i dialog med relevante samarbejdspartnere (fx Nature Energy og Erhvervshus Fyn) om forudsætningerne for biogasbusdrift og i den forbindelse undersøger mulighed for samspil med andre organisationer.

El

For at kunne leve op til de forventede skærpede krav er der reelt kun 2 alternativer, hvis busdriften skal være baseret på 0-emissionsbusser: el eller brint.

Strøm til opladning af el-busserne vil ikke nødvendigvis være 100% klimaneutral, da der fortsat anvendes fossilt brændsel til produktion af strøm. Der kan dog købes certifikater, der dokumenterer, at strømmen stammer fra vedvarende energi.

Tabel 5 Oversigt over fordele og ulemper ved omstilling til el

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • 0-emmission fra bussen. • Elmotorer er en gennemprøvet teknologi. • Eksisterende elnet kan anvendes til distribution af strøm. • Lavere omkostninger til "brændstof" og vedligeholdelse. • Reduktion af støj. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere rækkevidde. • Køreplaner skal understøtte brugen af elbusser. • Mindre passagerkapacitet, pga. lovkrav til bussens vægt. • Høj anskaffelsespris og udgifter til etablering af ladeinfrastruktur. • Usikkerhed omkring holdbarhed på batterier. • Evt. anvendelse af oliefyr på diesel vil medføre udledning af emissioner.

For at kunne omstille til elbusdrift kræves det, at der opbygges lokal ladeinfrastruktur. Dette kan enten være som "Opportunity Charging" ved hjælp af pantografer opstillet på ruten, eller som ladning i depot om natten. For uddybende beskrivelse af ladeinfrastruktur se bilag 13.

FynBus vil afdække muligheder for statslige puljemidler, der kan anvendes til formålet, indgå løbende i dialog med relevante samarbejdspartnere (fx Energi Fyn og Erhvervshus Fyn) om forudsætningerne for el-busdrift og i den forbindelse undersøger mulighed for samspil med andre organisationer.

Brint

En brintbus er i realiteten en elbus, der får strøm fra batterier, der lades via brændselscellemotorer i stedet for, at batterierne lades vha. strømnettet.

Tabel 6 Oversigt over fordele og ulemper ved omstilling til brint

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • 0-emmission fra bussen. • Elmotorer er isoleret set en gennemprøvet teknologi. • God rækkevidde. • Gode miljøgevinster, hvis brint produceres vha. vedvarende energi. • Lavere støjniveau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Teknologien er stadig i en modningsfase. • Brintbusser er 3-4 gange dyrere end dieselbusser. • Høje anskaffelsesudgifter på brændselsceller. • Lav driftssikkerhed med nedbrud og driftsstop. • Manglende distributionsnet i Danmark. • Intet etableret eftermarked for reservedele. • CO₂-udledning ved brintproduktion.

Brint- og brændselscelleteknologien vurderes på nuværende tidspunkt at være ustabil, både i produktion og i drift, da der sker et stort konverteringstab ifm. produktion og i den efterfølgende omsætning til strøm i brændselscellen. COWI udarbejdede i januar 2020 rapporten "Alternative drivmidler i FynBus", hvor bl.a. brint- og brændselscelleteknologien blev beskrevet. FynBus undersøger om der siden da er indhentet nye erfaringer eller viden om brint- og brændselscelleteknologien sandsynliggør at brint- og brændselscelleteknologien kan være et reelt alternativ til drivmiddel.

Opsamling

I nedenstående tabel sammenholdes de fire typer beskrevne drivmidler.

Tabel 7 Sammenligning af drivmidler

Lavet med udgangspunkt i rapporten "Alternative drivmidler i FynBus" udarbejdet af COWI, januar 2020.

	Diesel, Euro V /Euro VI	Biodiesel, 2G	Biogas	El	Brint
CO₂ udledning, g/km	861	112	0	0	0
NO_x udledning, g/km	4,25/0,36	0,33	0,36	0	0
Partikeludledning, g/km	0,035/0,004	0,0003	0,004	0	0
Støj		Uændret	Lav støj	Meget lav støj	Meget lav støj
Busmateriel		Eksisterende busser	Nye busser	Nye busser	Nye busser
Rækkevidde ift. dieselbus		Uændret	Uændret	Begrænset	Uændret
Driftsstabilitet		Stabil	Stabil	Stabil	Ustabil
Optankning/ladning		Eksisterende	Nyt	Nyt	Nyt
Merudgift til investering i nyt busmateriel		0	+10%	+100%	+300-400%
Nødvendige merinvesteringer, øvrige anlæg		Ingen	Lave	Høje*	Meget høje
TCO kr./km**	6,43	7,88	7,20	8,96-9,89	?
Meromkostning pr. km. ift. dieselbus***		6%	3%	10-14%****	?

* Afhænger af valg mellem depot eller opportunity charging (højest ved opportunity charging)

** TCO = Total cost of operation pr. km, omfatter kapitalomkostninger til busmateriel, service, vedligehold og drivmiddel. TCO er beregnet for en 12 m. bus og for en kontraktlængde på 12 år.

*** Omkostning pr. km. omfatter TCO pr. km + operatørens omkostninger til løn, administration, depot, forsikring mv., som er fastsat til 19,07 kr. pr. km. uanset typen af drivmiddel.

**** 10 % ved depotladning og 14 % ved opportunity charging.

FynBus er løbende i dialog med forskellige forsyningsselskaber indenfor alternative drivmidler. Der udarbejdes en kortlægning af forsyningsmuligheder for nye drivmidler, som vil blive implementeret i det endelige beslutningsoplæg, der forelægges FynBus' bestyrelse.

COWI har ud fra totale årlige driftsomkostninger på en bus, der anvender alternativt drivmiddel sammenholdt med en bus, der anvender (fossil) diesel beregnet øget meromkostninger ved andre drivmidler.

Beregningerne viser en øget meromkostning på 6 % for biodiesel (syntetisk diesel) som drivmiddel, 3 % ved biogas som drivmiddel samt 10 % ved el som drivmiddel med depotladning og 14 % ved el som drivmiddel med opportunity charging.

Meromkostning ved grøn omstilling kendes dog først endeligt efter gennemført udbud.

FÆLLES FYNSK UDBUD

Følgende afsnit redegør for fordele og ulemper ved én eller flere udbudte pakker af kørsel, de juridiske rammer samt handlemulighederne i et fælles udbud.

FynBus' kontrakter om buskørsel, dvs. for alle de fynske kommuner, Langeland Kommune og Region Syddanmark, udløber indenfor en periode på 2 år, hvilket muliggør et fælles udbud.

Kontrakternes udløb og mulige forlængelse fremgår af tabel 8 nedenfor:

Tabel 8 Overblik over kommuner og Region Syddanmarks kontrakter om buskørsel

Kommune	Udløb	Mulig forlængelse	Antal busser
Langeland	2021	-	7
Nordfyn	2022	2 x 1 år	23
Svendborg by	2023	2 x 1 år	9
Odense	2023 (forlænget til 2027)	2 x 2 år	65 (reduceres til 52 i 2021)
Kerteminde	2023	2 x 1 år	9
Middelfart	2023	2 x 1 år	12
Faaborg-Midtfyn	2023	2 x 1 år	39
Nyborg	2023	2 x 1 år	15
Assens	2024	2 x 1 år	23
Svendborg lokal	2024	2 x 1 år	13
RSD	2024	2 x 2 år	108

Som det ses af tabel 8, er der i de fleste kontrakter mulighed for at forlænge i op til 2 år. Udbuddet kan derfor gennemføres i 2023 med successiv kontraktstart for nogle kommuner og Region Syddanmark i 2024 og med kontraktstart i 2024 for alle kommuner og Region Syddanmark.

Dansk Persontransport og busentreprenørerne har på dialogmøde med FynBus opfordret til, at alle muligheder for forlængelse udnyttes, så det nuværende busmateriel udnyttes mest muligt, ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel.

Busentreprenørerne har tillige tilkendegivet, at såfremt få vognmænd vinder kørslen, vil de fortrække en successiv opstart, idet idriftsættelse af mange busser på samme tid kræver megen administration.

Odense Kommune har i april 2020 forlænget den nuværende kontrakt til 2027. Det er på nuværende tidspunkt ikke nærmere belyst om det vil være en fordel for Odense Kommune at indgå i det fælles udbud. I beslutningsoplægget præciseres fordele og ulemper for Odense Kommune ved at indgå i et fælles udbud.

Et fælles udbud - opdeling i delkontrakter/pakker

Et fælles udbud medfører, at alle kontrakter vedr. buskørsel i kommuner og Region Syddanmark gennemføres samlet.

Man kan udbyde al' kørsel i én stor kontrakt eller ved at der udbydes mindre pakker, hvor kommunernes og Region Syddanmarks kørsel opdeles i flere delkontrakter/pakker.

Efter forsyningsvirksomhedsdirektivet bør udbud tilpasses små og mellemstore virksomheders behov, så disse får lettere adgang til at deltage i udbuddene. Efter udbudslovgivningen har udbyder dog mulighed for at inddele kontrakter i delkontrakter/pakker. Hvis en kontrakt ikke inddeles i delkontrakter/pakker, skal det begrundes i udbudsmaterialet.

Fordelen ved én stor kontrakt er, at der opnås en stordriftsfordel ved f.eks. fælles ledelse og fælles værkstedsfaciliteter. Særligt i forbindelse med indkøb af busserne har markedet peget på, at der kan opnås en mængderabat.

Ulempen ved én stor kontrakt er, at der kan opstå en monopollignende tilstand på Fyn med én stor vognmand. Små og mellemstore virksomheder vil dog have mulighed for at byde på kontrakten, hvis de går sammen i et konsortium eller benytter hinanden som underleverandører.

Efter udbudslovgivningen er udgangspunktet, at tilbudsgiveren bestemmer, hvordan man ønsker at organisere sig. Ordregiver kan ikke kræve, at en tilbudsgiver benytter sig af underleverandører, eller at der ikke må benyttes underleverandører.

Begrundelsen for at opdele i flere delkontrakter/ pakker er, at det er med til at skabe et større konkurrencefelt, og at det giver bedre muligheder for mindre/lokale vognmænd at byde ind.

Opdeling i delkontrakter/pakker kan ske ud fra en geografisk opdeling, hvilket, efter de juridiske principper, ikke er ensbetydende med en opdeling efter kommunegrænser.

Ved opdeling i delkontrakter/pakker kan der gives mulighed for, at tilbudsgiverne får mulighed for at byde på den enkelte delkontrakt/pakke samt på det samlede udbud. Det kan suppleres med, at det er et krav, at en tilbudsgiver ved tilbud på én kontrakt tillige skal afgive tilbud på delkontrakterne/pakkerne.

Tabel 9 Fordele og ulemper ved én kontrakt

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Stordriftsfordele, f.eks. fælles ledelse, ensartet IT-plattform, reservebuskapacitet og værkstedsfaciliteter. • Indkøb af busser. • Delte lade-anlæg. • Større fleksibilitet ift. personale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mindre fleksibilitet ift. fx udsvingsbånd. • Indbyrdes afhængighed mellem kommuner og regionen. • Etablering af monopol. • Sværere for mindre entreprenører at afgive tilbud.

Tabel 10 Fordele og ulemper ved flere pakker

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Mindre entreprenører har større mulighed for at afgive tilbud. • Stordriftsfordele i mindre omfang vil stadig være til stedet. • Stadig fordele ved fælles indkøb af busser. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stordriftsfordele i stort format udelukkes. • Stordriftsfordele ved indkøb af busser forsvinder. • Mindre mulighed for delte lade-anlæg.

Udbudsform

Udbud af buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne "Offentligt udbud", "Begrænset udbud" og "Udbud efter forhandling".

Ved "Offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgivere afgive tilbud.

Ved "Begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "Udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Til forskel fra de to øvrige udbudsformer er det muligt ved "Udbud efter forhandling" at forhandle med de prækvalificerede tilbudsgivere. I forbindelse med forhandlingerne er det muligt at få tilrettet ikke væsentlige elementer i udbudsmaterialet, og tilbudsgiverne kan tilrette deres tilbud.

Inden udbuddet offentliggøres har FynBus mulighed for at afholde markedsdialog med mulige tilbudsgivere. Dialogen kan føres på baggrund af et foreløbigt udkast til et egentligt udbudsmateriale for at sikre, at tilbudsgiverne kan opfylde kravene i udbudsmaterialet.

Tildelingskriterium

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

Det økonomisk 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 livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "Det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier, f.eks. kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Kravsspecifikation

Funktionskrav:

Både busproducenter og busentreprenører anbefaler, at krav til busmateriel laves som funktionskrav. Dvs. at der ikke skal stilles specifikt krav til f.eks. drivmiddel, men at der i stedet skal være en beskrivelse af krav til bussens miljøpåvirkning.

Tilsvarende anbefaler busproducenter og busentreprenører, at der stilles krav om bussens kapacitet i stedet for krav om en bestemt buslængde.

For at opnå en mængderabat på indkøb af busser, skal kravene til busser i alle kommuner være ens.

Sideordnede tilbud:

Alternativt kan der stilles krav om sideordnede tilbud, der omfatter henholdsvis elbusser og biogasbusser.

Tilbudsgiveren skal dermed afgive tilbud på begge typer af busser. Efter udbudslovgivningen er det en betingelse, at udbyder på forhånd har fastlagt kriterierne for hvornår man vælger henholdsvis el- og biogasbusser.

FynBus anbefaler, at udbudsformen fastlægges afhængigt af hvilket krav kommunerne og Region Syddanmark stiller til drivmidlet.

Gradvis indfasning af den grønne omstilling

Busentreprenørerne har tilkendegivet, at hvis få entreprenører vinder kørslen, vil de fortrække en successiv opstart, eller at der sker en gradvis indfasning af 0-emissionsbusser, idet idriftsættelse af mange nye busser på samme tid kræver megen administration.

Ved en gradvis indfasning af nye busser vil entreprenørerne gives mulighed for i en given periode at køre med ældre dieselbusser, på niveau med dem, der kører i kontrakterne i dag. Der kan efter aftale med nuværende entreprenør, gives mulighed for, at den nuværende buspark anvendes en kortere periode i den kommende kontrakt.

Kontraktlængde

Når der til en kontrakt skal indkøbes nyt busmateriel, bør kontraktlængden være 12 år med mulighed for forlængelse.

Nye diesel- og biogasbusser har som udgangspunkt en afskrivningsprofil på 12 år. Efter det oplyste er afskrivningsprofilen dog længere end 12 år for elbusser. På den baggrund vurderes en kontraktlængde på 12 år som optimal.

Ønskes en kortere kontraktlængde, skal der være mulighed for, at busmateriellet kan overdrages til en ny kontrakt. Dette kan dog være et fordyrende element i den næste kontrakt, da overdragelsespriser kan være højere end markedsprisen på en brugt bus.

Retningslinjer for et fælles udbud

Tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" kan medføre at ét samlet bud fra en tilbudsgiver er det mest fordelagtige tilbud, men hvor det for den enkelt kommune vil være tilbuddet fra en anden tilbudsgiver der havde "det bedste forhold mellem pris og kvalitet", hvis det var blevet vurderet individuelt pr. kommune.

Tildeling efter tildelingskriteriet "Det bedste forhold mellem pris og kvalitet" sker på baggrund af objektive vurderinger af det samlede tilbud, og der kan på den baggrund kun findes én vinder.

En kommune kan derfor risikere at få en højere tilbudspris, når der afgives samlede tilbud til mere end én kommune end ved et individuelt tilbud til en kommune.

Det vil ikke være muligt for at trække sig fra udbuddet, hvis det viser sig, at en kommune/Region Syddanmark skal betale en højere pris for kørslen ved et samlet. Det vil dog altid være muligt at annullere et udbud på et sagligt grundlag, herunder hvis den samlede pris ligger over det budgetterede.

Ved at vælge at deltage i det fælles udbud skal kommunerne og regionen derfor acceptere, at ovennævnte kan være en risiko.

På den baggrund vil kommunerne og Regions Syddanmark ikke skulle tage stilling til tilbuddets udfald, idet denne kompetence og beslutningen overlades til FynBus' bestyrelse.

Nærmere redegørelse for beskrivelse af samspil mellem flere kommuner og Region Syddanmark ift til kontraktlængde, udsvingsbånd, udnyttelse af option på forlængelse m.m. vil fremgå af det endelige beslutningsoplæg.

MULIGHEDER FOR SAMSPIL MELLEM KOLLEKTIV TRAFIK OG FLEXTAFIK

Den kollektive trafik i FynBus består i dag af bus og telekørsel i form af plustur og flextur.

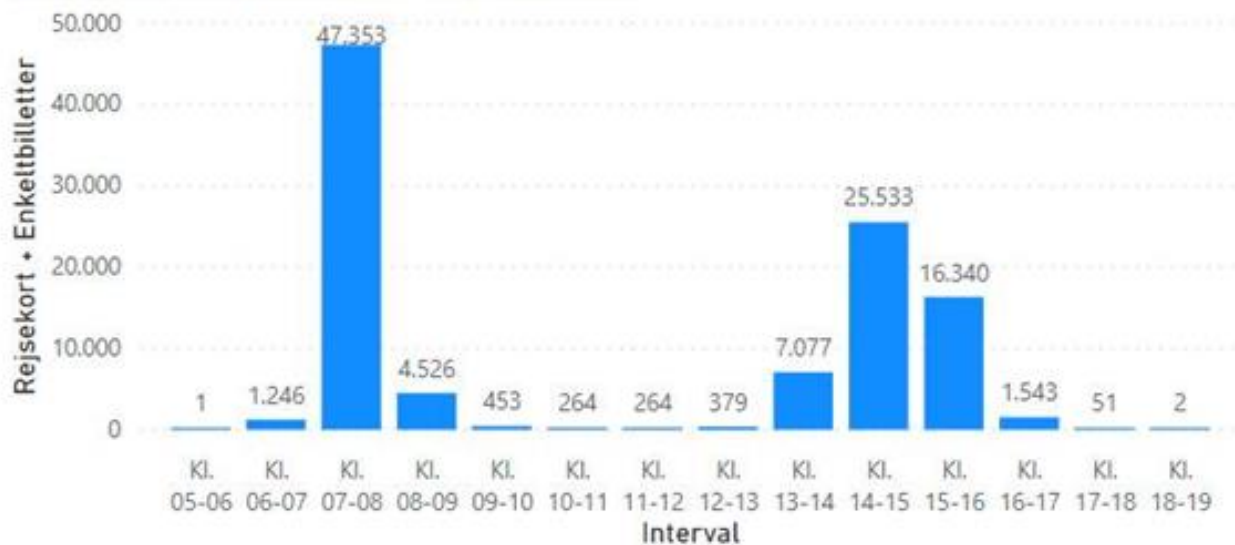
Samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik har eksisteret siden 2013 med en fornyelse af telekørselskonceptet i 2019. Af fordele ved telekørsel er følgende blandt andet beskrevet i FynBus' Trafikplan 2018-2021:

- En bus i fast rute, der for det meste er tom, kan erstattes af kørsel, når der er behov. Det giver kommunen eller regionen en økonomisk besparelse samtidig med, at der stadig tilbydes kollektiv transport.
- Telekørsel er flextrafikkørsel (bestillingskørsel), og da FynBus allerede tilbyder anden flextrafikkørsel (f.eks. handicapkørsel, siddende patientbefordring, lægekørsel m.fl.), kan der laves samkørsel og kørselsoptimering inden for fastsatte serviceniveauer.

Efterspørgslen på de lokale busruter i november 2019 kan ses i Illustration 11. De fleste lokalruter dækker i dag kun behovet for skolekørsel med én tur om morgenen og 3-4 ture om eftermiddagen. Derfor viser påstigningstallene på lokalruterne høj efterspørgsel i tidsrummene 7-8 samt 14-16, mens der midt på dagen er lav efterspørgsel. Turene køres som åben kollektiv trafik og indgår i det samlede kollektive trafiksystem.

Illustration 11 Koordination mellem Flextrafik og lokalruter, opgørelse af efterspørgsel på lokalruterne

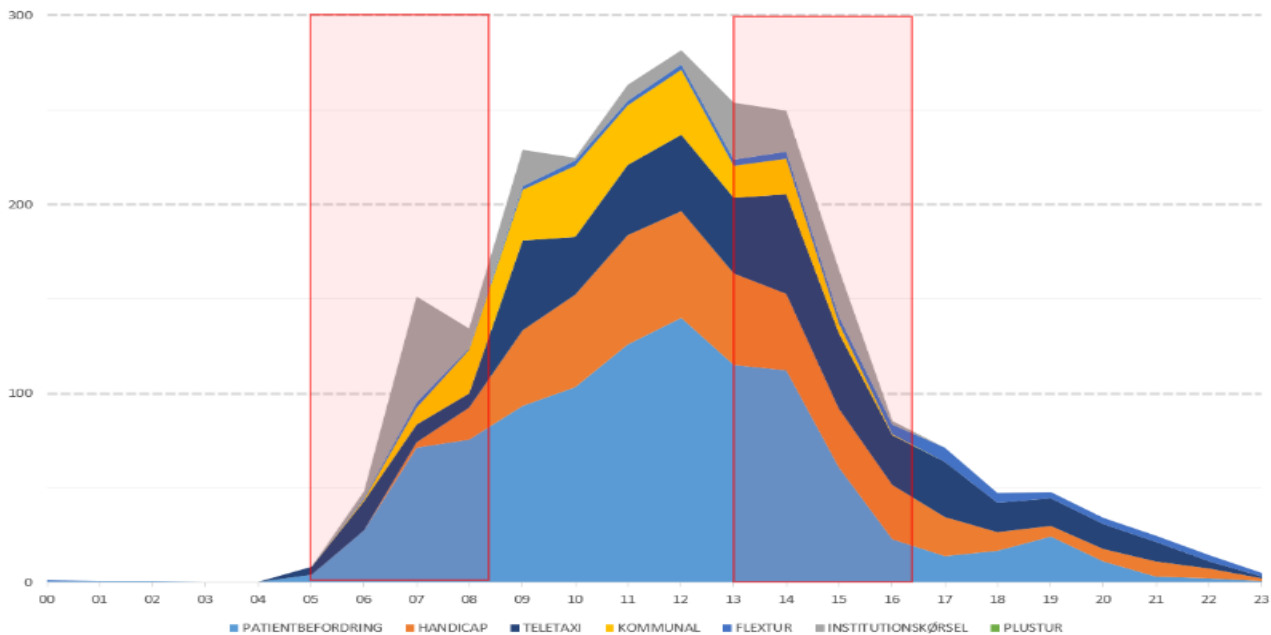
Antal påstigere Rejsekort + Enkeltbilletter



Efterspørgslen på flextrafik i FynBus har en anden fordeling i løbet af dagen. Den ses i illustration 12 for en dag i november 2019 og topper omkring middagstid. De røde bokse i illustrationen 12 viser de tidspunkter, hvor efterspørgslen på lokalbusserne er højest.

Illustration 12 Koordination mellem flextrafik og lokalruter, opgørelse af efterspørgsel - Flextrafik

FynBus Flextrafik - Efterspørgsel - gennemsnit på hverdage (antal/starttid) November 2019

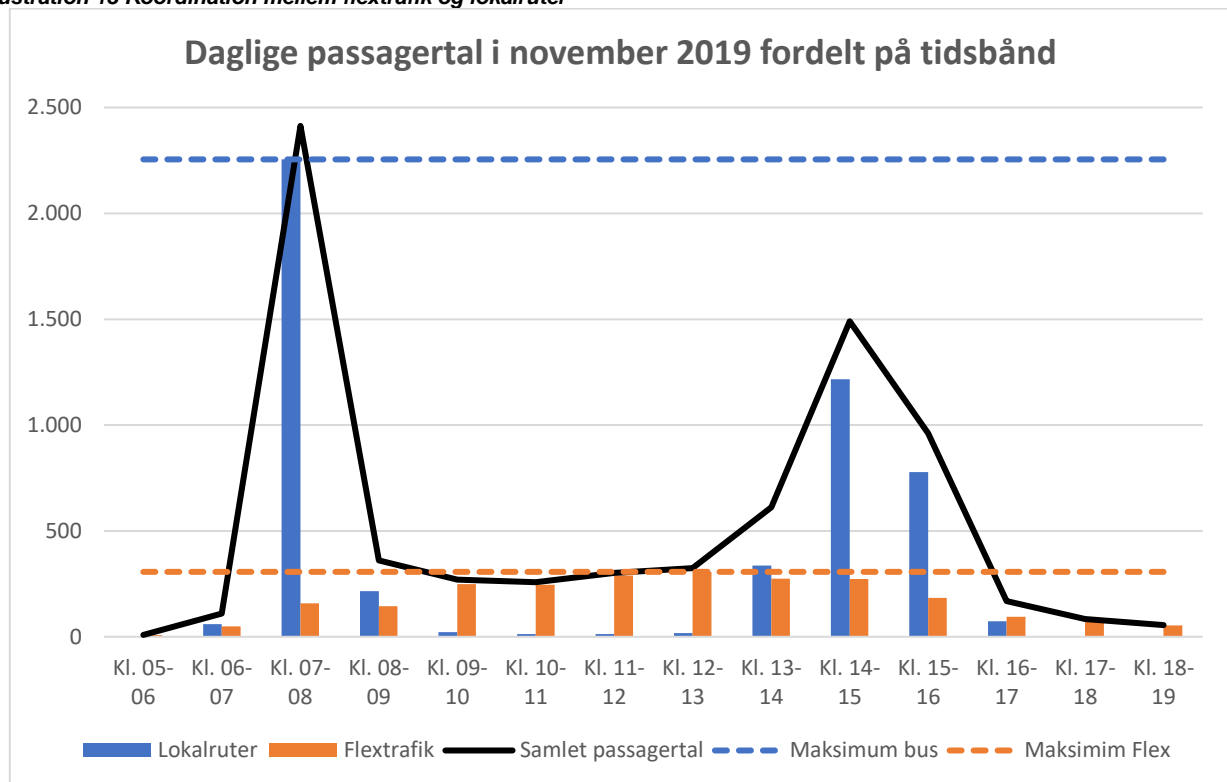


Ovenstående taget i betragtning giver det anledning til at analysere forskellige alternativer til en udvidelse af samspillet mellem flextrafik og bustrafik. Bilerne i flextrafik kan anvendes enten som supplement eller som alternativ til betjening af lokal-/skoleruterne med busser:

- | | |
|--|------------------------------|
| • Store busser & flextrafik | <i>supplement</i> |
| • Store busser & flexBus | <i>supplement</i> |
| • Mindre busser suppleret med flextrafik | <i>supplement</i> |
| • Mindre busser suppleret med flexBus, | <i>supplement/alternativ</i> |
| • FlexBus (TeleBus) | <i>alternativ</i> |
| • Flextrafik som lokalrute (fladedækkende) | <i>alternativ</i> |

Perspektivet for en udvidelse af samspillet mellem bustrafik og flextrafik nedbrudt til dagsniveau og samlet i én illustration giver et mere detaljeret billede. Selvom efterspørgslen på flextrafik udgør 50 % af efterspørgslen på bustrafik i løbet af en hel dag, så det aktuelle behov for kapacitet størst på busområdet, i forbindelse med skolestart. Kapacitetsbehovet er illustreret ved den maksimale efterspørgsel i løbet af dagen og ses i illustrationen som stiplede linjer. På busområdet er det ensbetydende med, at der betales for at have store busser til rådighed hele dagen for at dække et transportbehov primært fra klokken 7-8 og 14-16.

Illustration 13 Koordination mellem flextrafik og lokalruter



Den videre analyse af området vil specielt se på, hvordan FynBus kan gøre kapaciteten mere fleksibel f.eks. med kollektiv trafik i minibusser eller andre mulige modeller som beskrevet ovenfor.

Der er geografiske variationer i efterspørgslen på Fyn og forskel i den kommunalt visiterede transportydelse udlagt til operatører uden om flextrafik i FynBus. Derfor kan den optimale løsning være forskellig fra lokalområde til lokalområde.

Kommunerne i FynBus anvendte i 3. kvartal 2019 FynBus i 64 ud af de i alt 110 mulige ordninger på flexområdet, hvilket afsejler omfanget af kommunal kørsel som ikke udføres gennem FynBus.

Derfor er søjlerne for flextrafik ikke udtryk for den reelle efterspørgsel på flextrafik på Fyn og Langeland. Hvis den samlede kørselsvolumen omfatter både buskørsel, flexkørsel og andre kommunale kørselsordninger vil der være bedre optimeringsmuligheder.

For at en udvidelse af samspillet mellem bustrafikken og flextrafikken skal være et reelt alternativ til den nuværende kørsel skal påvirkningen på følgende parametre vurderes fra scenarie til scenarie:

- Klimaeffekt (effekt på udledning, grøn omstilling på flexområdet, klimækonomi).
- Totaløkonomi (færre kapacitetsomkostninger op mod flere personaleomkostninger).
- Kapacitetsudnyttelse (lavere fast omkostning pr. tur).
- Flexibilitet over tid og efterspørgsel (demografi, politik, socioøkonomi).
- Kontraktuelle muligheder (EU-ret, attraktivitet, fleksibilitet, risiko).
- Kundeadfærd (skolekørsel, åben kollektiv trafik, kapacitet).

Der vil blive gennemført dybdegående analyse af det nuværende trafiksystem med henblik på at fastlægge den optimale kombination af bus- og flextrafik. Resultatet af analysen vil blive implementeret i det endelige beslutningsoplæg, der forventes forelagt FynBus' bestyrelse den 1. oktober 2020.

BILAG 1 GRØN OMSTILLING FOR ASSENS KOMMUNE

Assens Kommune har 19 lokalruter i den kollektive trafik, hvis primære formål er at betjene folkeskolerne og ungdomsuddannelserne i Glamsbjerg.

Kørslen udføres af Bergholdt, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2024 med option på forlængelse i 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 23 driftsbusser, som er emissionsstandard EEV (fra 2010, 1 stk.) og euronorm VI (fra 2018, 22 stk.), altså forholdsvis nye dieselbusser.

Tabel 14 Kørselsomfang for Assens

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter
Driftsbusser	23
Køreplantimer, 2019	15.523
Køreplan-km, 2019	545.062
Køreplantimer pr. bus	675
Køreplan-km pr. bus	23.698
Entrepenøromkostninger, 2019	16,439 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Assens Kommune 469 tons CO₂, 0,2 ton NO_x og 2 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til det kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Assens Kommune. Her blev følgende scenarier for et kommende udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser.
- Biogasbusser.

Ovenstående scenarier beskrives nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis vognkapacitet i flextrafikken, som kan at supplere eller delvist erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Assens Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra køreplansskiftet 2024, vil Assens Kommune fra 2025 have reduceret deres CO₂ udledning for buskørsel på lokalruterne til 0, derudover vil de også have fjernet udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 15.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Assens Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra køreplansskiftet 2024, vil Assens Kommune fra 2025 have reduceret deres CO₂ udledning for buskørsel på lokalruterne til 0, men der vil stadig udledes NO_x og partikler på samme niveau som ved dieselbusser. Se nedenstående tabel 15.

Tabel 15 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2025: Elbusser	2025: Biogasbusser
Antal ton CO ₂ pr. år	469	0	0
Antal ton NO _x pr. år	0,2	0	0,2
Antal kg partikler pr. år	2	0	2

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

BILAG 2 GRØN OMSTILLING FOR FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE

Faaborg-Midtfyn Kommune har 26 lokalruter, hvis primære formål er at betjene folkeskolerne og ungdomsuddannelser i Faaborg og Ringe.

Kørslen udføres af Bergholdt, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2023 med option på forlængelse på 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 39 driftsbusser, som er emissionsstandard EEV (fra 2008-2013, 19 stk.), euronorm V (fra 2008, 3 stk.) og euronorm VI (fra 2017, 17 stk.), cirka halvdelen af busserne er forholdsvis nye dieselbusser.

Tabel 16 Kørselsomfang for Faaborg-Midtfyn

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter
Driftsbusser	39
Køreplantimer, 2019	24.379
Køreplan-km, 2019	767.372
Køreplantimer pr. bus	625
Køreplan-km pr. bus	19.676
Entreprenøromkostninger, 2019	23,275 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune 661 tons CO₂, 2 ton NO_x og 15 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Faaborg-Midtfyn Kommune. Her blev følgende scenarier for et kommende udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser.
- Biogasbusser.
- Gradvis indfasning af grøn omstilling ved kontraktstart.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis vognkapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Faaborg-Midtfyn Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra køreplansskiftet 2023, vil Faaborg-Midtfyn Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, derudover har de også fjernet udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 17.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Faaborg-Midtfyn Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra køreplansskiftet 2023, vil Faaborg-Midtfyn Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning for buskørsel på lokalruterne til 0, men der vil stadig udledes NO_x og partikler, reduceret med henholdsvis 92% og 89%. Se nedenstående tabel 17.

Gradvis indfasning af grøn omstilling

Ved en gradvis indfasning kunne halvdelen af busserne udskiftes til elbusser eller biogasbusser, og resten af busserne kunne være dieselbusser. Det vil ved kontraktstarten betyde, at udledning af CO₂, NO_x og partikler er halveret. Der kan dog ved at erstatte diesel med syntetisk diesel opnås en reduktion op til 90% af CO₂ udledningen.

Indenfor de næste år af kontrakten kunne der ske en løbende udskiftning til 100% elbusser eller biogasbusser.

Tabel 17 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2024: Elbusser (100%)	2024: Biogasbuss er (100%)	2024: Gradvis indfasning – elbusser, 50%	2024: Gradvis indfasning – biogasbusser, 50%
Antal ton CO ₂ pr. år	661	0	0	330	330
Antal ton NO _x pr. år	2	0	0,3	0,1	0,3
Antal kg partikler pr. år	15	3	3	2	3

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser ca. 3% højere for biogasbusser og 10% for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Ved en gradvis indfasning kan der forventes lavere meromkostninger, men effekten på miljøet vil også blive udskudt nogle år.

BILAG 3 GRØN OMSTILLING FOR KERTEMINDE KOMMUNE

Kerteminde Kommune har 8 lokalruter i den kollektive trafik, hvis primære formål er at betjene folkeskolerne.

Kørslen udføres af TideBus, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2023 med option på forlængelse i 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 9 driftsbusser, som er emissionsstandard EEV (fra 2009-2010, 7 stk.) og euronorm VI (fra 2017, 2 stk.).

Tabel 18 Kørselsomfang for Kerteminde

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter
Driftsbusser	9
Køreplantimer, 2019	8.278
Køreplan-km, 2019	305.176
Køreplantimer pr. bus	920
Køreplan-km pr. bus	33.908
Entreprenøromkostninger, 2019	6,796 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Kerteminde Kommune 263 tons CO₂, 1,3 ton NO_x og 11 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Kerteminde Kommune. Her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser.
 - Gradvis indfasning fra kontraktstart.
 - 100% elbusser ved kontraktstart.
- Biogasbusser.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis kapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Kerteminde Kommune går med i et fælles elbus-udbud med 100% elbusser fra køreplansskiftet 2023, vil Kerteminde Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, derudover har de også fjernet udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 19.

Ved en gradvis indfasning kunne halvdelen af busserne udskiftes til elbusser og resten af busserne kunne være dieselbusser. Det vil ved kontraktstarten betyde, at udledning af CO₂, NO_x og partikler er halveret. Der kan dog ved at erstatte diesel med syntetisk diesel opnås en reduktion op til 90% af CO₂ udledning. I løbet af kontrakten vil der ske en løbende udskiftning til 100% elbusser.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Kerteminde Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra køreplansskiftet 2023, vil Kerteminde Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, men der vil stadig udledes NO_x og partikler, reduceret med henholdsvis 92% og 89%. Se nedenstående tabel 19.

Tabel 19 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2024: Elbusser (100%)	2024: Gradvis indfasning elbusser, 50%	2024: Biogasbusser (100%)
Antal ton CO ₂ pr. år	263	0	131	0
Antal ton NO _x pr. år	1,3	0	0,65	0,11
Antal kg partikler pr. år	11	0	5	1

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Ved en gradvis indfasning kan der forventes lavere meromkostninger, men effekten på miljøet vil også blive udsat nogle år.

BILAG 4 GRØN OMSTILLING FOR LANGELAND KOMMUNE

Den lokale kollektive trafik på Langeland varetages med 6 lokalruter og 2 regionale ruter. De lokale ruter finansieres af Langeland Kommune, og deres primære formål er betjene folkeskolen. De regionale ruter finansieres af Region Syddanmark, hvor Langeland Kommune tilkøber afgange på rute 912-913. Langeland Kommune dækker de køreplantimeafhængige omkostninger for de tilkøbte afgange. I 2019 blev der tilkøbt ca. 5.900 køreplanstimer på rute 912-913.

Kørslen på lokalruterne på Langeland udføres af Vester Skerninge Busser, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2021. Der er ikke option på forlængelse.

Kontrakten indeholder 7 driftsbusser, som er emissionsstandard euronorm III (fra 2004-2005, 1 stk.), euronorm IV (fra 2005-2006, 4 stk.) og euronorm V (fra 2007, 2 stk.). Altså forholdsvis ældre dieslbusser.

Hvis Langeland kommune ønsker at deltage i fælles udbud, skal kørslen udbydes i perioden 2021- 2023/2024.

Kontrakten for kørsel på regionale ruter udløber december 2024. Kørselsomfang beslutes af Region Syddanmark.

Tablet 20 Kørselsomfang for Langeland Kommune

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter
Driftsbusser	7
Køreplantimer, 2019	3.760
Køreplan-km, 2019	138.227
Køreplantimer pr. bus	537
Køreplan-km pr. bus	19.747
Køreplantimer, 2019 (inkl. tilkøb)	9.686
Køreplan-km, 2019 (inkl. tilkøb)	418.471
Entreprenøromkostninger, 2019 (inkl. tilkøb)	6,969 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Langeland Kommune 360 tons CO₂, 1,78 ton NO_x og 10 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Langeland Kommune. Her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruter kombineret med flextrafik.
- Nuværende busflåde på syntetisk diesel.
- Fælles biogasbus-udbud.
- Fælles elbus-udbud.

Ovenstående scenarie beskrives nærmere i nedenstående afsnit.

Derudover er der behov for afklaring af udbudsmaterialet til buskørsel efter køreplansskiftet sommeren 2021.

Lokalruter kombineret med flextrafik

Langeland Kommune har i forbindelse med indførsel af Plustur og Flextur bedt om en vurdering af muligheden for at erstatte de tilkøbte afgange på rute 912-913 med Flextur.

Langeland Kommune har tilkøbt 26 afgange på hverdage og 56 afgange i weekenden, hvor Langeland Kommune betaler for køreplantimerne. Entreprenøromkostningerne i 2019 var 3,09 mio. kr.

Baseret på forventet passagerer (passagertællinger fra uge 4 til 22 i 2019) og erstatning af alle afgangene med et andet mobilitetstilbud (fx flextur) estimeres en meromkostning på ca. 5,16 mio. kr.

Analysen fra primo 2020 viste, en meromkostning på ca. 0,5 mio. kr. ved at erstatte afgang om aften og weekenden med Flextur.

Med hensyn til de lokalruter der fuldt ud finansieres af Langeland Kommune, vil det blive undersøgt om der kan reduceres i de 7 driftsbusser og kørslen erstattes med flexbiler.

Der henvises til afsnittet vedrørende "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

Lokalruter på syntetisk diesel

Den nuværende kontrakt for lokalruter udløber medio 2021. Derved kan der udbydes en ny kontrakt med syntetisk diesel som drivmiddel.

Tilkøbsafgangene på rute 912-913 vil indtil december 2024 være på dieselbusser, da det er regionens kontrakt. Det forventes, at CO₂, NO_x og partikler udledning kan reduceres op til 30% i 2022 med syntetisk diesel på lokalruterne.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Langeland Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra december 2024, når regionens kontrakt udløber, vil Langeland Kommune fra 2025 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, under forudsætning af at regionen også indgår i et biogasbus-udbud, men der vil stadig udledes NO_x og partikler, reduceret med henholdsvis 92% og 89%. Se nedenstående tabel 21.

Fælles elbus-udbud

Hvis Langeland Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra december 2024, når regionens kontrakt udløber, vil Langeland Kommune fra 2025 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, under forudsætning af at regionen også indgår i et elbus-udbud. Derudover har de også fjernet udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 21.

Tabel 21 Grøn omstilling af lokalruterne og tilkøb af afgang på 912-913

Udledning	2019	2022: Lokalruter på syntetisk diesel	2025: Biogasbusser	2025: Elbusser
Antal ton CO ₂ pr. år	360	257	0	0
Antal ton NO _x pr. år	1,78	1,24	0,15	0
Antal kg partikler pr. år	10	5	1	0

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Afklaring af udbud af buskørsel fra 2021

Hvis Langeland kommune ønsker at deltage i fælles udbud, skal kørslen udbydes i perioden 2021- 2023/2024.

Der skal snart forelægges en beslutning af Langeland Kommune omkring udbud af buskørsel fra køreplansskiftet 2021.

BILAG 5 GRØN OMSTILLING FOR MIDDELFART KOMMUNE

Den kollektive trafik finansieret af Middelfart Kommune består af lokalruter og bybusser i Middelfart by. Lokalruternes primære formål er at betjene folkeskolerne.

Kørslen udføres af TideBus, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2023 med option på forlængelse på 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 12 driftsbusser som er emissionsstandard euronorm VI (fra 2017), altså forholdsvis nye dieselbusser.

Tabel 22 Kørselsomfang for Middelfart

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter og bybusser
Driftsbusser	12
Køreplantimer, 2019	13.418
Køreplan-km, 2019	464.369
Køreplantimer pr. bus	1.118
Køreplan-km pr. bus	38.697
Entreprenøromkostninger, 2019	11,603 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Middelfart Kommune 400 tons CO₂, 0,17 ton NO_x og 2 kg partikler. Da Middelfart Kommune kun har euro 6 dieselbusser er der allerede sket en markant reduktion af NO_x og partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Middelfart Kommune. Her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser.
- Biogasbusser.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis kapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Middelfart Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra køreplansskiftet 2023, vil Middelfart Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, derudover har de også fjernet udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 23.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Middelfart Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra køreplansskiftet 2023, vil Middelfart Kommune fra 2024 have reduceret deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne til 0, mens NO_x og partikler ikke er reduceret.

Tabel 23 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2024: Elbusser	2024: Biogasbusser
Antal ton CO ₂ pr. år	400	0	0
Antal ton NO _x pr. år	0,17	0	0,17
Antal kg partikler pr. år	2	0	2

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

BILAG 6 GRØN OMSTILLING FOR NORDFYNS KOMMUNE

Nordfyns Kommune har 21 lokalruter i den kollektive trafik, hvis primære formål er at betjene folkeskolerne og ungdomsuddannelserne i Sønderø.

Kørslen udføres af Arriva, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2022 med option på forlængelse i 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 23 driftsbusser, som er emissionsstandard EEV (fra 2010), altså forholdsvis ældre dieselbusser.

Hvis Nordfyns Kommune ønsker at deltage i et fælles udbud fra 2023/2024, skal den nuværende kontrakt forlænges til 2023/2024.

Tabel 24 Kørselsomfang for Nordfyns

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter
Driftsbusser	23
Køreplantimer, 2019	15.897
Køreplan-km, 2019	527.860
Køreplantimer pr. bus	691
Køreplan-km pr. bus	22.950
Entreprenøromkostninger, 2019	14,247 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Nordfyns Kommune 454 tons CO₂, 2,24 ton NO_x og 18 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Nordfyns Kommune. Her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser, gradvis indfasning.
- Biogasbusser, gradvis indfasning.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis kapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Nordfyns Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra 2023 eller 2024, vil Nordfyns Kommune reducere deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne, derudover vil de også reducere udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 25.

Nordfyn Komme har et ønske om en gradvis indfasning af grøn omstilling for ikke at skulle reducere på serviceniveauet ved en meromkostning for grøn omstilling. Den gradvise indfasning kunne bestå i, at halvdelen af busserne er dieselbusser og resten er nye elbusser.

Fælles biogasbus-udbud

Hvis Nordfyn Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra 2023 eller 2024, vil Nordfyn Kommune reducere deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne, men der vil stadig udledes NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 25.

Nordfyn Komme har fremført et ønske om en gradvis indfasning af grøn omstilling for at ikke skulle reducere på serviceniveauet ved en meromkostning for grøn omstilling. Den gradvise indfasning kunne være, at halvdelen af busserne er dieselbusser og resten er nye biogasbusser.

Tabel 25 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2023 el. 2024: Gradvis indfasning af elbusser, 50%	2023 el. 2024: Gradvis indfasning af biogasbusser , 50%	2023 el. 2024: 100 % Elbusser	2023 el. 2024: 100% Biogasbusser
Antal ton CO ₂ pr. år	454	227	227	0	0
Antal ton NO _x pr. år	2,24	1,12	1,22	0	0,19
Antal kg partikler pr. år	18	9	10	0	2

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Ved en gradvis indfasning kan der forventes lavere meromkostninger, men effekten på miljøet vil også blive udsat nogle år.

BILAG 7 GRØN OMSTILLING FOR NYBORG KOMMUNE

Nyborg Kommune har 10 lokalruter i den kollektive trafik, hvis primære formål er at betjene folkeskolerne og ungdomsuddannelse i Nyborg. Samt 2 bybusruter i Nyborg by.

Kørslen udføres af Nyborg Rejser. Kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2023 med option for forlængelse i 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 15 driftsbusser, som er emissionsstandard euronorm III (fra 2000-2002, 7 stk.) og euronorm V (fra 2009, 8 stk.), altså ældre dieselbusser.

Tablet 26 Kørselsomfang for Nyborg

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter og bybusser
Driftsbusser	15
Køreplantimer, 2019	17.202
Køreplan-km, 2019	551.264
Køreplantimer pr. bus	1.147
Køreplan-km pr. bus	36.751
Entrepenøromkostninger, 2019	14,236 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan km for 2019 udleder buskørsel i Nyborg Kommune 475 tons CO₂, 2,34 ton NO_x og 19 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Nyborg Kommune, her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Gradvis indfasning.
 - Elbusser.
 - Biogasbusser.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis kapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Gradvis indfasning

Nyborg Komme har et ønske om en gradvis indfasning af grøn omstilling for ikke at skulle reducere på serviceniveauet ved en meromkostning for grøn omstilling. Den gradvise indfasning kunne bestå i, at halvdelen af busserne er dieselbusser og resten er nye elbusser eller biogasbusser.

Hvis Nyborg Kommune går med i et fælles elbus eller biogasbus-udbud fra 2023 med gradvis indfasning vil Nyborg Kommune halvere deres CO₂, NO_x og partikel udledning fra buskørsel på lokalruterne. Se nedenstående tabel 27.

Tabel 27 Grøn omstilling af lokalruterne

Udledning	2019	2024: Gradvis- indfasning elbusser, 50 %	2024: Gradvis- indfasning biogas busser, 50 %	100 elbusser	%	100 Biogas busser	%
Antal ton CO ₂ pr. år	475	237	237	0		0	
Antal ton NO _x pr. år	2,34	1,17	1,27	0		0,2	
Antal kg partikler pr. år	19	9,6	10,5	0		2	

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Ved en gradvis indfasning kan der forventes lavere meromkostninger, men effekten på miljøet vil også blive udsat nogle år.

BILAG 8 GRØN OMSTILLING FOR ODENSE KOMMUNE

Den kollektive i Odense Kommune varetages med bybusser.

Kørslen udføres af Keolis og er netop blevet forlænget til køreplansskiftet sommeren 2027. Samtidig udskiftes 20 dieselbusser med 20 elbusser medio 2021.

Kontrakten indeholder 65 driftsbusser, som er emissionsstandard euronorm IV, EEV og euronorm VI. Ved indsættelse af 20 elbusser og reduktion i antallet af driftsbusser i forbindelse med letbanens start i august 2021, vil driftsbusserne for Odense Kommune bestå af 52 busser, fordelt med 20 elbusser, 18 hybridbusser og 14 nyere dieselbusser.

Tablet 28 Kørselsomfang for Odense

Kørselsomfang, regnskab 2019	Bybusser
Driftsbusser	77
Køreplantimer, 2019	216.146
Køreplan-km, 2019	4.262.253
Køreplantimer pr. bus	2.807
Køreplan-km pr. bus	55.354
Entreprenøromkostninger, 2019	167,134 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Odense Kommune 3.670 tons CO₂, 18,1 ton NO_x og 149 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

20 elbusser vil reducere CO₂, belastningen med ca. 950 tons svarende til 26 % af det nuværende niveau. Når busflåden reduceres til 52 busser, vil CO₂ belastningen reduceres til 1.525 tons, svarende til ca. 40% af det nuværende niveau.

Med udskiftning af 20 dieselbusser til 20 elbusser i 2021 er el valgt som kommende drivmiddel i Odense Kommune. Det forventes derfor, at der ved endt kontrakt medio 2027 vil blive udbudt elbusser. Odense Kommune vil da have opfyldt klimamålene.

Tablet 29 Grøn omstilling af bybusserne

Udledning	2019	Medio 2021: 20 elbusser og reduktion i antallet af driftsbusser	2028: Ny kontrakt med 100 % elbusser
Antal ton CO ₂ pr. år	3.670	1.525	0
Antal ton NO _x pr. år	18,1	8	0
Antal kg partikler pr. år	149	62	0

BILAG 9 GRØN OMSTILLING FOR SVENDBORG KOMMUNE

Buskørsel i Svendborg Kommune varetages med lokalruter og bybusser. Lokalruternes primære formål er buskørsel i forbindelse med skoler.

Lokalbuskørslen i Svendborg Kommune udføres af Vester Skerninge Bilerne. Kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2024 med option på forlængelse på 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 13 driftsbusser, som er emissionsstandard euronorm V (fra 2010), altså forholdsvis ældre dieselbusser. Kørsel udføres af Vester Skerninge Busser.

Bybuskørslen i Svendborg Kommune udføres af Arriva. Kontrakten udløber ved køreplansskiftet sommeren 2023 med option på forlængelse på 2 x 1 år. Kontrakten indeholder 9 driftsbusser, som er emissionsstandard EEV (2012), altså forholdsvis ældre dieselbusser. Kørsel udføres af Arriva.

Tabel 30 Kørselsomfang for Svendborg

Kørselsomfang, regnskab 2019	Lokalruter og bybusser
Driftsbusser	22
Køreplantimer, 2019	39.523
Køreplan-km, 2019	1.052.002
Køreplantimer pr. bus	1.797
Køreplan-km pr. bus	47.818
Entreprenøromkostninger, 2019	29,926 mio. kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Svendborg Kommune 906 tons CO₂, 4,5 ton NO_x og 37 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været indledende administrativ drøftelse med Svendborg Kommune. Her blev følgende scenarier for deltagelse i det fælles udbud af buskørsel forelagt:

- Lokalruterne kombineres med flextrafik.
- Elbusser.
- Andre klimavenlige drivmidler.

Ovenstående scenarier redegøres nærmere i nedenstående afsnit.

Lokalruter kombineret med flextrafik

I illustration 12 over efterspørgsel efter flextrafik og lokalruter fremgår det, at i de tidsrum, hvor der er mest efterspørgsel efter lokalrutetransport, vil der være en vis kapacitet i flextrafik til at supplere eller erstatte lokalruterne.

Endvidere henvises til afsnittet "Muligheder for samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik".

I det videre arbejde skal muligheden for at kombinere flextrafik-biler på lokalruter nærmere analyseres.

Fælles elbus-udbud

Hvis Svendborg Kommune går med i et fælles elbus-udbud fra 2024, vil Svendborg Kommune reducere deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne, derudover vil de også reducere udledning af NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 31.

Andre miljøvenlige drivmidler

Af andre miljøvenlige drivmidler er biogas og syntetisk diesel, se afsnittet "Grøn omstilling af kollektiv trafik". Hvis Svendborg Kommune går med i et fælles biogasbus-udbud fra 2024, vil Svendborg Kommune fjerne deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne og bybusserne, men der vil stadig udledes NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 31.

Hvis Svendborg Kommune går med i et fælles syntetisk diesel-udbud fra 2024, vil Svendborg Kommune reducere deres CO₂ udledning fra buskørsel på lokalruterne og bybusserne, men der vil stadig udledes NO_x og partikler. Se nedenstående tabel 31.

Udledning af NO_x og partikler er næsten ens for biogasbusser og syntetisk diesel.

Tabel 31 Grøn omstilling af lokalruterne og bybusserne

Udledning	2019	2025: elbusser	2025: Biogasbusser	2025: Syntetisk diesel
Antal ton CO ₂ pr. år	906	0	0	118
Antal ton NO _x pr. år	4,5	0	0,4	0,35
Antal kg partikler pr. år	37	0	4	3,2

Jf. tabel 7 er meromkostning pr. km. ift. dieselbusser 3% højere for biogasbusser og 10 % for elbusser. De endelige omkostninger ved elbusser eller biogasbusser er først kendt efter afgørelse af udbuddet.

Elbusserne giver dog den bedste effekt på miljøet med at være 0-emissionsbusser, mod biogasbusser der kun er CO₂ neutrale og busser på syntetisk diesel der kun reducerer CO₂ udledning med op til 90%.

BILAG 10 GRØN OMSTILLING FOR REGION SYDDANMARK

Region Syddanmark har ansvaret for at sikre regional kollektiv trafik, der forbinder fastlagte rejsemål på tværs af kommunegrænser, betjener væsentlige trafikknudepunkter og uddannelsessteder.

Kørslen udføres af Tide Bus, og kontrakten udløber ved køreplansskiftet december 2024 med option på forlængelse i 2 x 2 år. Kontrakten indeholder 108 driftsbusser, som er emissionsstandard euronorm VI (fra 2016), altså forholdsvis nye dieselbusser. Hvilket også betyder, at udledning af NO_x og partikler er væsentligt reduceret med henholdsvis 92% og 89% i forhold til emissionsstandard euronorm V.

Tabel 32 Kørselsomfang for Region Syddanmark

Kørselsomfang, regnskab 2019	Regionale ruter
Driftsbusser	108
Køreplantimer, 2019	253.664
Køreplan-km, 2019	9.585.076
Køreplantimer pr. bus	2.349
Køreplan-km pr. bus	88.751
Entreprenøromkostninger, 2019	182,59 mio.kr.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 kan det beregnes at den regionale buskørsel udleder ca. 8.253 tons CO₂, 3,45 ton NO_x og 38 kg partikler. Se bilag 11 for forudsætninger for beregningerne.

I forbindelse med forarbejdet til kommende udbud af buskørsel med grøn omstilling har der været en indledende administrativ drøftelse med Region Syddanmark. Her blev følgende scenarier for et kommende udbud af buskørsel drøftet:

- Elbusser.
 - Gradvis indfasning fra kontraktstart.
 - 100% elbusser ved kontraktstart.
- Biogas-busser.
 - Gradvis indfasning fra kontraktstart.
 - 100% biogas-busser ved kontraktstart.
- En kombination af biogas-, el- og dieselbusser.
- Andet miljøvenligt drivmiddel (f.eks. HVO/biodiesel) i en overgangsperiode.

I den kommende tid vil de forskellige kombinationsmuligheder blive belyst.

Samtidigt vil de blive vurderet om el-ladning og gasfyldning kan ske på fysiske lokationer i samspil med lokalruterne og på GI. Sø i Odense, hvor der vil blive etableret el-ladning, med start i 2021.

Miljøeffekter af forskellige drivmidler

Hvis Region Syddanmark fuldt ud indfører elbusser eller biogasbusser fra 2024, vil CO₂ udledningen på godt 8.200 tons helt fjernes, og klimamålet om 70%'s reduktion af CO₂- udledningen inden 2030 være opfyldt.

Elbusser udleder ikke NO_x og partikler, mens biogasbusser udleder NO_x og partikler svarende til dieselbusser. Se nedenstående tabel 33.

Merudgiften til elbusser er anslået til værende op til 10%, mens merudgiften til biogasbusser anslås til ca. 3%.

Region Syddanmark har et ønske om en gradvis indfasning af grøn omstilling for ikke at skulle reducere på serviceniveauet for at finansiere den grønne omstilling. En gradvis indfasning kan eksempelvis bestå i, at halvdelen af busserne er dieselbusser og resten er nye elbusser eller biogasbusser. Dieselbusser som allerede er i drift, forventes at kunne anvendes i en længere årrække.

Hvis det vælges, i en periode, at fortsætte fuldt ud med dieselbusser, med HVO som drivmiddel vil CO₂ udledningen kunne reduceres fra 8.253 tons om året til 1.074 tons, svarende til en reduktion på godt 85%.

Klimamålet kan altså opfyldes alene ved at anvende HVO-diesel i de eksisterende busser. Til gengæld vil HVO-diesel ikke reducere væsentligt på NO_x- og partikeludledning.

Fuld drift med HVO-diesel anslås at øge den årlige driftsudgift med 6%, og det er ikke afklaret om der er en tilstrækkelig forsyningssikkerhed.

Tabel 33 Grøn omstilling af de regionale ruter

Udledning	2019	2024: Gradvis indfasning med 50% elbusser, og 50% dieselbusser	2024: 100% Elbusser	2024: 100% dieselbusser med syntetisk diesel	2024: 100% biogas- busser
Antal ton CO ₂ pr. år	8.253	4.126	0	1.074	0
Antal ton NO _x pr. år	3,45	1,73	0	3,16	3,45
Antal kg partikler pr. år	38	19	0	29	38

BILAG 11 FORUDSÆTNINGER OG DEFINITIONER I NOTATET

Afsnittet ” Grøn omstilling af kollektiv trafik” tager afsæt i COWI-rapporten ”Alternativ drivmidler i FynBus”, som blev udarbejdet januar 2020.

I bilagene 1 til 10 for ejerne anvendes følgende betegnelser:

Lokalruter: Kendetegnet for lokalruterne i de fynske kommuner er, at de er tilrettelagt primært som skoleruter, med 1-2 afgang om morgenen, hvor eleverne køres i skole og 3-4 afgang om eftermiddagen, hvor eleverne bringes hjem igen. Lokalruterne er ofte tilpasset skolernes ferieplan og ringetider.

Ofte er ruterne forholdsvis lange, da eleverne bor spredt i skoledistrikterne. Samtidig er ruterne tilrettelagt og optimeret så vidt muligt, hvilket betyder, at længden af ophold undervejs er minimeret.

Regionale ruter: De regionale ruter er fra kyst til kyst ofte via Odense, samt uddannelsesruter. De regionale ruter er generelt lange ruter med mange daglige afgang. Der køres alle dage hele året.

Bybusser: Bybusser er buskørsel i de større byer (Odense, Nyborg, Middelfart og Svendborg) med mange daglige afgang. Der køres alle dage hele året, dog ikke gældende for bybusserne i Nyborg

I bilagene 1 til 10 opstilles kørselsomfang og beregnes udledning af CO₂, NO_x og partikler.

Kørselsomfanget er fra Regnskab 2019.

Med afsæt i antallet af køreplan-km er der beregnet udledning af CO₂, NO_x og partikler ud fra antagelse om at driftsbusserne har emissionsstandard euronorm V og de anførte udledningsfaktorer pr. km, som er anført i Cowi-rapporten ” Alternativ drivmidler i FynBus”, tabel 2.

Dog er der for Assens Kommune, Middelfart Kommune og Region Syddanmark taget udgangspunkt i at der benyttes busser med emissionsstandard euronorm VI. Faaborg-Midtfyn Kommune er der korrigeret for at ca. halvdelen af busserne er euronorm VI,

Ved gradvis indfasning ved ny kontrakt forventes halvdelen af busser at være dieselbusser og resten forventes at være med nyt miljøvenligt drivmiddel.

BILAG 12 EMISSIONER

CO₂

Kuldioxid, eller CO₂, er en farveløs og lugtfri luftart, som dannes ved forbrænding af kulstofholdigt materiale (f.eks. fossile brændstoffer), når der er tilstrækkelig ilt tilstede.

CO₂ er en såkaldt drivhusgas. Det vil sige, at den absorberer varmestråling/varme afgivet fra jorden, og dermed opvarmer atmosfæren, hvorved der sikres en nogenlunde konstant temperatur på jorden. Andre drivhusgasser er bl.a. vanddamp og metan. Gasserne er naturligt forekommende og er i rette mængde afgørende for et klima i balance. CO₂ indgår sammen med ilt (O₂), vand (H₂O) og solenergi i fotosyntesen, som er essentiel for overlevelse for alle levende organismer på jorden.

De solstråler, som jorden modtager, skal nogenlunde svare til de varmestråler, som jorden og atmosfæren afgiver ud i rummet. Udfordringen opstår, når der opstår ubalance i dette forhold. I takt med at der lukkes mere kuldioxid ud i atmosfæren, medfører det, at der kommer mere strålingsenergi ind, end der går ud. For at genoprette balancen øger jorden sine overfladetemperaturer, hvilket får klimaet til at ændre sig.

Det meste af udledningen af drivhusgasser stammer fra fossile brændsler. Kul giver større CO₂-udledninger end både olie og gas. Olie bruges især til transport, mens kul og naturgas bruges til fremstilling af elektricitet. Kul, olie og naturgas bruges også til opvarmning og i industrien.

I Danmark stammer udledningen af drivhusgasser primært fra erhvervsvirksomheder, næsten 10 gange mere end fra husholdningerne. Handel og transport m.v. står for over halvdelen af erhvervslivets udledning.

CO₂-neutralitet

Målet med fremtidens transport er, at den skal være CO₂-neutral, hvilket betyder, at busdriften i sig selv ikke skal udlede mere CO₂, end den optager.

I dette regnestykke er det nødvendigt at indregne CO₂-udledningen i hele levetiden og ved alle processer i levetiden (*Well to wheel*), da nogle drivmidler på papiret kan se mere rene ud, end de reelt er, hvis hele produktionscyklussen betragtes.

Hvis for eksempel produktion af batterier til elbusser udleder meget CO₂, og elektriciteten kommer fra kulkraftværker, hvor der også udledes store mængder CO₂, så vil den samlede miljøpåvirkning ved el-busdrift være høj, selvom det ikke umiddelbart kan måles på det lokale miljø. Anderledes kan det se ud ved anvendelse af biogas, som på papirer ser ud til at skulle udlede betydelige mængder drivhusgasser, da det består udelukkende af metan og CO₂. Ser man dog på hele cyklussen mindskes den samlede udledningen af drivhusgasser, da anvendelse som drivmiddel vil medføre, at udledning i en anden del af produktionscyklussen (eksempelvis i landbruget) vil blive fortrængt ved at omdanne affaldsstofferne i produktionen til biogas.

CO₂ udledning påvirker det globale miljø, da det påvirker drivhuseffekten. Man kan derfor ikke i forhold til CO₂ udslip skelne mellem lokal og global miljøpåvirkning.

NO_x

NO_x er en fællesbetegnelse for to stoffer, kvælstofdioxid (NO₂) og kvælstofoxid (NO). Kvælstofdioxid er sundhedsskadeligt for mennesker, og kan via kemisk omdannelse i atmosfæren være med til at skabe smog og syrerregn.

NO_x-gasser opstår, når der sker forbrændinger ved høje temperaturer, f.eks. i en bilmotor eller i et kraftværk.

NO_x-gasserne er ikke drivhusgasser, og bidrager dermed ikke selv til den globale opvarmning. De kan dog via kemiske omdannelser i atmosfæren indirekte være med til at påvirke klimaet.

Gasserne reagerer med luften og medvirker til syreregn, og de kan også ændre næringsbalancen i jorden. Syreregnen og kvælstoftilførslen kan have alvorlige konsekvenser for økosystemerne i vandløb og søer og kan skade skove og afgrøder.

NO_x kan også have en skadelig effekt på mennesker. Høje koncentrationer af gassen kan give en række sygdomme og ifølge eksperterne i sidste ende føre til for tidlig død.

Aerosoler – Partikler i atmosfæren

Aerosoler er små partikler i luften omkring os, som forekommer både naturligt og menneskeskabt. I takt med industrialiseringen er udledningen af menneskeskabte aerosoler steget betydeligt.

De menneskeskabte aerosoler stammer primært fra biler, brændeovne, røg fra kraftværker, flytrafik, partikler fra bilers bremses, dæk og slid på vejene og så videre, og de forurener vores luft.

De partikler, der udledes nær jorden i lav højde, genererer lokal forurening. Partikler fra kraftværker udledes højere oppe og genererer ikke en forurening, som vi mærker, men de bidrager til den generelle baggrundsforurening i Europa.

Aerosoler kan forårsage luftvejssygdomme, hjertekarsygdomme, allergi og kræft.

Farligheden af partikler afhænger af deres størrelse. De fine og ultrafine partikler, som stammer især fra udstødning fra køretøjer, kraftværker, industri, forbrænding, langtransport og kemiske omdannelser er de farligste.

Ultrafine partikler, f.eks. sodpartikler fra udstødning og brændeovne kan trænge dybt ned i lungerne og forårsage skader. Fine partikler kan svæve i luften i flere uger og tilbagelægge tusindvis af kilometer.

De større partikler fra blandt andet jord, salt og vulkaner falder hurtigt til jorden og udgør ikke en så stor helbredsrisiko.

Trafikken har altid været en stor synder i partikelforureningen, men i løbet af de sidste 20 år er udslippet af partikler fra udstødning faldet med 30%, hvilket til dels skyldes indførslen af katalysator og partikelfiltre i de fleste transportmidler. Til gengæld er udslippet af partikler fra vej og dækslid steget med 43% i samme periode.

Partikelforurening har konsekvenser for vores sundhed, især i forhold til luftvejssygdomme og hjerte-/karsygdomme. Folk, der lever i stærkt trafikerede områder med stor partikelforurening, har generelt større risiko for at udvikle astma og andre luftvejssygdomme.

0-emission – Miljøkrav

Udledning af NO_x-gasser og partikler har betydning for det lokale miljø og dermed for folkesundheden. Minskning eller eliminering af udslip af disse to emissionsformer reguleres vha. klimalovgivning. På europæiske niveau defineres maksimumgrænser for udledning vha. emissionsnormer, som køretøjer skal overholde. Den nuværende emissionsnorm er EURO VI.

Alt tyder på, at nye busser udenfor de store byer fra 2025 skal leve op til denne standard (EURO VI). Det betyder, at alle nye busser skal have monteret partikelfiltre og katalysatorer på bussens motor, så udledning i forhold til tidligere normer formindskes markant både ift. NO_x og i særdeleshed ift. de ultrafine partikler, selv ved fortsat anvendelse af diesel som drivmiddel (jf. tabellen herunder).

På nuværende tidspunkt er det dog ikke muligt at opnå 0-emission, hvis bussen drives af en forbrændingsmotor. Den eneste mulighed for at leve op til de strengeste miljøkrav og ikke udlede hverken NO_x eller partikler, er ved at omstille til el eller brint som drivmiddel, men her vil der dog også fortsat være udledning af større partikler fra dæk, mv., som dog ikke er så sundhedsskadelige som de ultrafine partikler fra sod og udstødning.

Tabel 34 Udlledning af CO₂, NO_x og partikler (PM) med forskellige teknologier, Alternative Drivmidler, COWI, 2019.

<i>Drivmidler i busser</i>	CO ₂ g/km	NO _x g/km	Partikler (PM) g/km
<u>EURO V:</u> Diesel	861	4,25	0,035
<u>EURO VI:</u> Diesel	861	0,36	0,004
Syntetisk diesel, HVO 2G	112	0,33	0,003
Biogas	0	0,36	0,004
Hybrid	689	0,29	0,003
Brint (VE)	0	0	0
El (VE)	0	0	0

BILAG 13 LADEINFRASTRUKTUR FOR ELBUSSE

Elbusser kan oplades vha. hurtig ladning via opportunity charging (pantografer) eller langsom ladning på depotet om natten. Den sidste indebærer mulighed for at få billigere strøm.

Depot-charging

Denne type ladning foregår, når bussen er taget ud af drift, f.eks. midt på dagen pga. en længere pause eller om natten.

Der er tre muligheder for etablering af ladeanlæg:

- Operatøren leverer ladeanlægget som en del af kontrakten og aftaler tilslutning med el-forsyningselskaber.
- FynBus/kommunen/regionen aftaler tilslutning med el-forsyningselskabet, mens operatøren etablerer ladestander, som en del af kontrakten.
- FynBus/kommunen/regionen sørger både for tilslutning og opsætningen af ladestander.

Opportunity charging

Ved denne opladningsform lades bussen undervejs på ruten, f.eks. ved endestationer ved brug af pantografer eller andre steder i byrummet. Dette vil kræve anlægsinvestering i højere grad end depotladning.

Hvis denne form for opladning anvendes, kræver det i princippet mindre batterikapacitet, hvilket kan medføre, at der kan medtages flere passagerer eller at energiforbruget reduceres relativt til busser der anvender depot-charging (grundet lavere vægt).

Relativt til depot-charging vil etablering af ladeinfrastruktur til opportunity charging være dyrere at etablere.

OPSAMLING AF TILBAGEMELDINGER I FORBINDELSE MED ADMINITRATIV KOMMENTERING

GRØN OMSTILLING SAMT FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL

11. juni 2020

FynBus

Sagsnr.: 201904-24725

Indledning	2
Opsamling.....	2
Tilbagemeldinger	3

INDLEDNING

Notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" har været sendt ud til administrativ kommentering i perioden den 20. maj til 5. juni 2020.

I nedenstående notat er en opsamling af tilbagemeldingerne fra kommunerne og regionen.

OPSAMLING

Der er ikke modtaget tilbagemelding fra Langelands Kommune.

Generelt:

Flere kommuner og regionen tilkendegiver et stort ønske om grøn omstilling samt at nedbringe CO₂-udledningen. De ser gerne, at den grønne omstilling sker med en overgangsperiode med syntetisk diesel som drivmiddel. Endvidere er der opbakning til et fælles udbud.

De fleste af kommunerne finder den planlagte tids- og procesplan for stram og ikke realistisk. Samtidigt finder de, at arbejdet med samspillet mellem flextrafik og lokalruterne skal være klarlagt, inden den videre proces med udbuddet fortsætter.

På baggrund af de indkommende administrative kommentarer er tids- og procesplanen præciseret i notatet "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel".

Grøn omstilling af kollektiv trafik

En del af kommunerne og regionen ønsker at afvente regeringens nye klimaudspil, inden der arbejdes videre med grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel.

FynBus præciserer, at regeringens klimaudspil vil blive indarbejdet i beslutningsoplægget, som forventes forelagt FynBus' Bestyrelse den 1. oktober 2020.

Nogle kommuner og regionen efterspørger flere oplysninger omkring forsyning af nye drivmidler samt den økonomiske konsekvens ved grøn omstilling.

Frem til oktober 2020 arbejder FynBus videre med kortlægning af forsyningsmuligheder ved nye drivmidler. FynBus vil løbende orientere kommunerne og regionen om nye tiltag i forbindelse med grøn omstilling.

Fælles fynsk udbud

En del af kommunerne spørger ind til den mulige kontraktlængde på 12 år, herunder hvordan udsvingsbåndet skal håndteres, samt hvordan en mulig forlængelse af kontrakten håndteres. Dertil spørges der ind til retningslinjer for et fælles udbud.

FynBus arbejder videre med præcisering og beskrivelse af rammerne for et fælles fynsk udbud, hvor de indkommende administrative kommentarer vil blive inddraget.

Mulighed for samspil mellem kollektiv trafik og flextrafik

En del af kommunerne finder det nødvendigt at kende det fremtidig transportbehov, inden der træffes beslutning omkring kommende fælles udbud.

På baggrund af de indkommende administrative kommentarer præciserer FynBus, at arbejdet med at analysere det nuværende trafiksystem med henblik på at fastlægge den optimale kombination af bus- og flextrafik er i gang og forventes klarlagt, inden beslutningsoplægget forelægges FynBus' Bestyrelse den 1. oktober 2020.

TILBAGEMELDINGER

Kommune/Region	Tilbage melding
Assens Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Rækkefølgen af afsnittene i notatet bør ændres, således at fremtidens kapacitetsbehov bliver fastlagt først – dette også i forhold til udbuddets længde. - Tidsplanen er udfordret og giver ikke tid nok til drøftelser både mellem kommunerne og FynBus samt kommunerne imellem. - Det bør overvejes at forlænge de nuværende kontrakter. - Arbejdet bør afvente regeringens nye klimaudspil. - FynBus bør afsøge muligheder for at søge midler til grøn omstilling. - Beregning af udledning er baseret på EuroNorm V, og kommunen har også EuroNorm VI.
Faaborg-Midtfyn Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Tidsplanen vurderes ikke at kunne overholdes, idet sagsbehandling for udbud af busser ifølge kommunens delegationsplan skal forelægges kommunalbestyrelsen. Dertil er kommunen forbeholdende overfor beslutningsprocessen. - Arbejdet bør afvente regeringens nye klimaudspil. - Der bør ske en analyse af kapacitetsbehovet, før udbuddet sættes i gang, herunder betydningen af mindre kapacitet i elbusser og samspillet mellem flextrafik og lokalruterne. - Det bør sikres, at drivmidlet bliver det samme på hele Fyn. - Det bør vurderes, hvordan udsvingsbåndet vil fungere ift. kontraktlængden på 12 år. - Beregning af udledning er baseret på EuroNorm V, og kommunen har også EuroNorm VI.
Kerteminde Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - NO_x og partikler er ikke så tungtvejende for kommunen, da busserne mest kører i åbne landområder. - Ved at skifte til GTL kompenserer CO₂-udledning på 450 tons udledt af ca. 170.000 lt. diesel til en meromkostning på under 100.000 kr. - Tids- og procesplan bør justeres, således at der er tid til bredere politisk diskussion. - Fælles udbud giver kommunen fordele ved at samle det i mindre delaftaler med omkringliggende og lignende kommuner, fx Nyborg, Faaborg-Midtfyn eller Nordfyns Kommune. - Ved successiv opstart kan der samles erfaringer, og vognmændene kan give nye tilbud, hvis de fx ikke vinder i de første runder. - Første skridt bør være at undersøge mulighederne for sammenkobling mellem lokalruterne og flextrafik samt andre samkørselsordninger. - Der bør gives en politisk pejling fra de fynske kommuner om, hvornår og under hvilke omstændigheder dieselbusserne ønskes udfaset, og emissionsfri busser ønskes indfaset. - Udbud med start allerede i 2023 vil være at fremskynde processen. - Ét stort fælles udbud med kun én vindende operatør vil ikke være hensigtsmæssigt. anbefaler, at fx regionale og lokale ruter holdes på flere aftaler/vognmænd. - Udbudsformen bør tage hensyn til kravene til drivmidler. - Branchen bør orienteres om kontraktlængden, således at der på udbudstidspunktet kan vælges den varighed, der giver mest teknologisk og omkostningsmæssig sikkerhed.

Kommune/Region	Tilbage melding
Langeland Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Intet modtaget.
Middelfart Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Anbefalingen af 12-årig kontrakt kræver en beskrivelse af hvilken betydning, det har på fx udsvingsbånd. - Det bør klarlægges hvilke konsekvenser, den grønne omstilling har på økonomien – også ift. gradvis indfasning af nye drivmidler ctr. fuld indfasning af nye drivmidler fra kontraktens start. - Arbejdet bør afvente regeringens nye klimaudspil. - Det bør præciseres hvem, der byder. - Der bør stilles krav til komfort ved anskaffelse af nye busser. - Det bør afklares, hvorvidt der fra national side afsættes midler til el-ladeinfrastruktur og evt. mulighed for offentlig opladning. - Fremtidens kollektive trafiksystem bør afklares, fx anvendelse af store busser, og samspillet mellem flextrafik og lokalruter. - Det anbefales, at et fremtidigt kollektivt trafiksystem er analyseret og kvalitetssikret, inden politisk behandling.
Nordfyns Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Det ønskes, at kommunens målsætninger indarbejdes, da kommunen ønsker at nedbringe CO₂-udledningen mest muligt i takt med de politiske mål. - Tidsprocessen bør tage hensyn til den politisk behandling i kommunerne. - Det bør afklares, om det ved kontraktlængde på 12 år er muligt at komme ud af kontrakten, hvis der sker ændringer, fx skolestrukturen. - Det bør afklares, hvorvidt alle kommuner skal være enige, såfremt kontrakten skal forlænges. - Der bør gives et økonomisk overblik over hver udbudsform (pakke eller delaftaler). - Det bør afklares, hvordan udsvingsbåndet styres, samt hvordan den økonomiske påvirkning er, hvis en anden kommune trækker sig. - Det bør afklares, hvordan udgiften deles ved planlagt kørsel over kommunegrænser. - Der bør gives en passageranalyse i sammenhæng med afklaringen af samspil mellem buskørsel og flextrafik – samt hvorvidt flextrafik vil afvige fra den oplyste rute for lokalbusser.
Nyborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Det bør undersøges, hvorvidt metanol-drevne brændselsceller er en mulighed. - Det er vigtigt, at drivmidler ikke er fastlagt i udbuddet, men at det bliver den mest bæredygtige løsning. - Arbejdet bør afvente regeringens nye klimaudspil – tidsplanen vurderes for stram, og der er mulighed for forlængelse af nuværende kontrakter. - Det bør afklares hvad, der sker, hvis en kommune ikke har samme behov som de andre, idet mængderabat på indkøb af busserne stiller ens krav for alle kommuner. - Behovet for busser og flextrafik bør analyseres som det første. - På baggrund af kontraktlængden på 12 år skal der være klarhed over beslutninger. - Fælles udbud vil medføre mindre fleksibilitet i udsvingsbåndet. - Den økonomiske konsekvens bør afklares i konkrete tal. - I bilag 7 nævnes ikke de 2 bybusser, der køres med. - I bilag 11 står der, at bybusser kører alle dage hele året. Dette er ikke gældende for Nyborg.

Kommune/Region	Tilbage melding
Odense Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Fordele og ulemper for kommunen bør beskrives ift. at tilgå fælles udbud i 2027. - Kommunens ambitionsniveau er fuldt ud el i 2027.
Svendborg Kommune	<ul style="list-style-type: none"> - Tidsplanen findes for stram og ikke realistisk i forhold til de politiske processer. - Analysen vedr. flextrafik og lokalruter skal være klar, inden der tages stilling til grøn omstilling. - Arbejdet bør afvente regeringens nye klimaudspil. - Der bør udarbejdes en analyse af forsyningsmulighederne forud for arbejdet med fælles udbud.
Region Syddanmark	<ul style="list-style-type: none"> - Det er et ønske om at trafiksselskaberne sikre gensidig erfaringsudveksling vedrørende den grønne omstilling og herunder undersøger fordele og ulemper ved et fælles udbud for begge syddanske trafiksselskaber. - Enig i at FynBus' strategi bør justeres i lyset af de evt. krav, der kommer med regeringens klimaudspil. - Det er vigtigt at FynBus holder fokus på udviklingen i drivmiddelteknologien, således at beslutninger foretages på et helt opdateret grundlag. - Udbuddet bør stille krav til CO₂ udslip og evt. emissioner, og ikke nødvendigvis til drivmiddel/teknologi. - Tankning/opladning skal ske i en struktur, der kræver mindst mulig etablering af ladestander/tankningsanlæg. - Analyse af samspil mellem kollektiv trafik og flextrafik er meget interessant. Der opfordres til at undersøge nærmere, også for regionalbusserne. - FynBus' anbefaling til fremtidens drivmidler, som er el og biogas – biodiesel i en overgangsperiode. Det glæder udbuddet i 2024, men senere kan andre drivmidler vise sig at være interessante. - Enig i anvendelse af eksisterende materiel i en overgangsperiode, dog skal overgangsperioden præciseres. - Et fælles udbud for at imødekomme ønsket/kravet om en grøn omstilling. Enig, dog er et fælles udbud ikke den eneste metode til at nærme sig en mere grøn drift. - Der ønskes en nærmere afklaring af, om der er væsentlige fordele ved at fælles udbud, hvis kommunale busser fortrinsvis er el-busser og regionale busser fortrinsvis er f.eks. biogas busser. - Enig i at hvis det er en kontrakt, der introducerer biogas i regionale busser, er det en lang kontrakt. Men kontrakt er på biodiesel bør kontrakten ikke være længere end højst nødvendigt.

Til: FynBus
Fra: Administrationen Assens Kommune

04. juni 2020
Sags id: 19/12442

Bemærkninger til Grøn omstilling og fælles udbud mm.

FynBus har den 20. maj 2020 fremsendt notatet ”Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel” til de fynske kommuner, med ønske om administrative bemærkninger inden behandling i FynBus’ bestyrelse og kommunale udvalg. Notatet beskriver rammerne for 1) grøn omstilling, 2) fælles udbud og 3) undersøgelse af mulighed for at koble flextrafik og bustrafik bedre sammen.

Rækkefølge af de 3 rammer

Administrationen i Assens Kommune opfordrer til, at FynBus overvejer om rækkefølgen på de 3 nævnte rammer bør vendes rundt. Dette specielt fordi FynBus foreslår et langt udbud på 12 år. Et udsving i enten flere eller færre køreplantimer over 12 år, kan ende med at blive rigtig dyrt for den enkelte kommune, og det er derfor vigtigt, at kommunen inden et udbud er sikker på sit fremtidige kapacitetsbehov og rutestruktur. Kapacitetsbehovet har ligeledes betydning for ruterne sammenkoblinger, og hvilken størrelse busser der bedst kan betjene ruterne. I et udbud har det stor betydning at man fra starten er sikker på om nogle af ruterne skal køres af minibusser eller suppleres med flextrafik, i stedet for store busser på alle ruter som i dag.

Man bør derfor overveje, om ikke der inden stillingtagen til fællesudbud og drivmidler, i kommunerne i første omgang skal sørge for at fastslå et fremtidigt serviceniveau, og FynBus dernæst ud fra dette analysere på kapacitetsbehov, og hvilke ruter samt materiel der kan løse den opgave bedst muligt. Ramme 3 er derfor meget væsentlig at få på plads først.

Tidsplan

Den fremlagte tidsplan vurderes fra administrationens side at være udfordret på tid, og ikke efterlade tid til spørgsmål og drøftelser mellem kommuner og FynBus, samt på tværs af kommuner. Derudover kan man overveje, om ikke der skal afsættes tid til temamøder vedr. både fællesudbud og drivmidler. F.eks. medfører valg af ændret drivmiddel ekstraomkostninger i form af tankningsanlæg, og det er svært at gennemskue denne udgift, når man ikke kender antallet af fremtidige ruter og hvor mange af disse det er muligt at betjene med f.eks. elbusser og størrelsen på disse.

Administrationen er desuden bekymrede for den fremsendte tidsplan i forhold til opgavens omfang, hvor analysen af et ordentligt grundlag ikke er medtaget. Der er lagt op til i notatet, at en kontraktstart ved et fællesudbud skal gælde fra 2023-24, selvom stort set alle kommuner har mulighed for at forlænge med 2 år yderligere. Assens Kommunes kontrakt udløber i 2024 med mulighed for 2 års forlængelse.

Administrationen foreslår at man overvejer at udnytte muligheden for forlængelse af flere årsager. For det første sker der pt. rigtig meget med udvikling af grønne drivmidler, her kan 2

år betyde meget. Derudover afventer vi fortsat regeringens klimaudspil, og FynBus nævner selv i notatet, at dette kan få stor betydning for evt. krav til drivmidler i et kommende udbud. Administrationen mener derfor, at FynBus bør overveje, om ikke man bør afvente regeringens klimaudspil, da vi ellers risikerer at flere drøftelser og beslutninger skal tages på ny.

For at et samlet fællesudbud skal kunne realiseres, skal alle kommuner der ønsker at deltage være enige. En sådan enighed kan risikere at blive en lang proces og vil højst sandsynligt kræve flere fælles drøftelser, hvilket man bør sikre at der er tid nok til i en tidsplan. Derudover bør FynBus inden disse drøftelser undersøge evt. muligheder for at ansøge om tilskud til grønne drivmidler fra enten stat- eller EU-midler. Et evt. økonomisk tilskud kan blive en væsentlig faktor i et valg af drivmiddel, og bør derfor undersøges inden sådan en beslutning træffes i kommunerne. Det er ikke nævnt i notatet om dette allerede er undersøgt eller medtages i tidsplanen.

Udregning af udledningseværdier

I slutningen af notatet er der for den enkelte kommune udregnet udledning af CO₂, NO_x og partikler. Beregningerne er baseret på en antagelse om at nuværende driftsbusser har emissionsstandard Euronorm V, selvom 22 ud af Assens kommunens 23 driftsbusser har emissionsstandard Euronorm VI. Administrationen vurderer derfor at udledningstallene for Assens Kommune er væsentlig mindre end de angivne værdier i notatet, og at disse derfor bør udregnes på ny, således at den politiske beslutning om valg af drivmiddel bliver truffet på et rigtigt grundlag.

Med venlig hilsen

Vej og Trafik, Assens Kommune

Mette Maria Sørensen



**FAABORG-MIDTFYN
KOMMUNE**

Natur og Teknik

Mellemgade 15,
5600 Faaborg,

Tlf. 72 530 530
Fax 72 530 531
fmk@fmk.dk
www.fmk.dk

Faaborg-Midtfyns Kommunes høringsvar

FynBus har den 20. maj 2020 fremsendt et notat om grøn omstilling i høring til de fynske kommuner. FynBus ønsker administrative bemærkninger inden behandling i FynBus' bestyrelse og i de kommunale udvalg:

04-06-2020

Sagsid. 13.05.16-A00-1-19

Administrationen i Faaborg-Midtfyn Kommune (FMK) har bemærkninger til følgende punkter som vil blive uddybet i det følgende.

Kontakt
Trafikplanlægger
Elsebeth Gedde (elsge)
Dir. tlf. +4572532211
mail: elsge@fmk.dk

- Tidsplanen
- Procesbeskrivelse af, hvordan enighed mellem kommunerne tænkes opnået
- Et ønske om, at afvente regeringens klimaudspil
- Analyse af kapacitetsbehovet i hver enkelt kommune er kendt inden udbuddet sættes i gang
- Sikre at Fyn får fælles drivmiddel
- Mulighed for at ændre vognparkens størrelse
- Beregningen af effekten ved omstilling i FMK

Tidsplan

En politisk sagsbehandling af et kommende fælles udbud på busser, skal ifølge Faaborg-Midtfyn Kommunes delegationsplan forlægges Kommunalbestyrelsen.

Administrationen må konstatere at vi ikke kan nå fristerne.

- FMK's interne frist for at have en beslutning klar inden den 4. september er overskredet grundet at der ikke er møde i juli måned.
- Datoen i november kan ikke nås, - hvis vi modtager materiale fra FynBus 1. oktober som det fremgår af planen, vil vi først have svar den 8. december 2020.

Procesbeskrivelse af hvordan enighed mellem kommunerne tænkes opnået

Administrationen påpeger at der kun er lagt én politisk høring ind af de fynske kommuner, inden FynBus forventer at kunne træffe en beslutning. Af det fremsendte materiale fremgår det, at der er mange elementer der skal træffes beslutning om. Administrationen i FMK stiller sig forbeholdende over for om FynBus kan opnå enighed kommunerne i mellem, med den planlagte proces.



Et ønske om at afvente af regeringens klimaudspil

Administrationen bemærker, at FynBus selv påpeger at regeringen har annonceret, at den vil komme med et klimaudspil. Side 7 og at der på den baggrund kan forekomme justeringer. Administrationen i FMK forslår at regeringens klimaudspil indarbejdes i materialet og at processen afventer dette.

Analyse af kapacitetsbehovet i hver enkelt kommune er kendt inden udbuddet sættes i gang

Administrationen bemærker to forhold angående dette:

1. Mindre kapacitet i busserne ved El
2. Mulighed for færre store busser som muligheden af at kombinere busdriften og telekørslen.

Ad 1. FynBus oplyser på side 9, at en af ulemperne ved El-busser er at passagerkapaciteten kan blive mindre pga. lovkrav til vægten. Inden FMK lægger sig fast på, hvor mange busser der er behov for, vil det være nødvendigt at fastlægge om den mindre kapacitet vil have betydning for hvor mange busser driften kræver.

Ad 2. FynBus åbner ligeledes for muligheden for, at der kan etableres et tættere samarbejde mellem busdriften og flextrafikken. En spændende tanke, som det vil være relevant at undersøge. Vi ved fra tidligere spareøvelser, at det vil give store besparelser hvis store busser kan konverteres til mindre. Det er imidlertid administrationens oplevelse, at en sådan analyse vil tage tid. Den nødvendige tid kan vi ikke se der er afsat i den tidligere omtalte procesplan.

Sikre at Fyn får fælles drivmiddel

I notatet arbejdes der på side 11 med to mulige udbud. Et stort udbud og et hvor flere vognmænd sammen kan byde på en eller flere pakker.

Samtidig beskriver notatet side 13, at kravspecifikationen beskrives som funktionskrav, hvilket betyder, at der ikke stilles krav til drivmiddel.

Administrationen i FMK ønsker, at sikre at drivmidlet bliver det samme over hele Fyn, hvilket FynBus også notere. Administrationen undrer sig blot over, hvordan det kan lykkes, hvis det skal være muligt at udbyde det i pakker, hvor valg af drivmiddel ikke må være udslagsgivende.

Mulighed for at ændre vognparkens størrelse

FynBus lægger op til at udbuddet skal løbe i 12 år, hvilket vurderes fornuftigt.

Administrationen i FMK, ønsker en uddybning af, hvordan et givet udsvingsbånd vil fungere, om det vil være i relation til den enkelte kommune eller på tværs af kommunerne. Samt om der kontraktligt kan indskrives, at hvis kommunen ønsker at lave væsentligt om i serviceniveauet f.eks. ændre skolestrukturen, kan kommunen ekstraordinært få lov at ændre antallet af busser udover det aftalte udsvingsbånd.

Beregningen af effekten ved omstilling i FMK

Administrationen bemærker at beregningen i slutningen af notatet, af den enkelte kommunes udledning af CO₂, NO_x og partikler er beregnet på et delvist forkert grundlag. Beregningerne er baseret på en antagelse om at alle nuværende driftsbusser har emissionsstandard Euronorm V, af den opnåede effekt ved at



**FAABORG-MIDTFYN
KOMMUNE**

skifte til en grønnere løsning. I FMK er det tilfældet for ca. ½ af busserne, mens den anden halvdel er Euronorm VI som har en væsentlig lavere udledning. Administrationen vurderer derfor at udledningstallene for FMK er mindre end de angivne værdier i notatet, og at disse derfor bør udregnes på ny, således at den politiske beslutning om valg af drivmiddel bliver truffet på et rigtigt grundlag.

Med venlig hilsen

Elsbeth Gedde (elsge)
Planlægger

Forvaltningens vurdering af:
GRØN OMSTILLING AF BUSKØRSEL SAMT FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL,
 FynBus note af 20. maj 2020, Sagsnr.: 201904-24725, Svarfrist 5. juni 2020

Med en udledning af knapt 16.000 tons CO₂ hersker der ikke nogen tvivl om, at den kollektive trafik på Fyn skal yde sit bidrag til at nedbringe denne udledning. FynBus har udarbejdet et notat om en Grøn omstilling af buskørslen.

Sammen med denne grønne omstilling byder de forskellige kommuners ophør af de indeværende kontrakter på den mulighed at foretage et samlet udbud for buskørslen på Fyn i 2023.

Yderligere vil FynBus undersøges mulighederne for i højere grad at samtænke buskørslen med flex-kørslen.

Teknologi og pris

For at springe til økonomien med det samme opgør FynBus ifht. 2019 regnskabet at entreprenøromkostningerne for 8.278 køreplanstimer ved lokaltrafikken i Kerteminde til at være 6,796 mio. kr.

Tabel 7 Sammenligning af drivmidler.

Lavet med udgangspunkt i rapporten "Alternative drivmidler i FynBus" udarbejdet af COWI, januar 2020.

	Diesel, Euro V /Euro VI	Biodiesel, 2G	Biogas	El	Brint
CO₂ udledning, g/km	861	112	0	0	0
NO_x udledning, g/km	4,25/0,36	0,33	0,36	0	0
Partikeludledning, g/km	0,035/0,004	0,0003	0,004	0	0
Støj		Uændret	Lav støj	Meget lav støj	Meget lav støj
Busmateriel		Eksisterende busser	Nye busser	Nye busser	Nye busser
Rækkevidde ift. dieselbus		Uændret	Uændret	Begrænset	Uændret
Driftsstabilitet		Stabil	Stabil	Stabil	Ustabil
Optankning/ladning		Eksisterende	Nyt	Nyt	Nyt
Merudgift til investering i nyt busmateriel		0	+10%	+100%	+300-400%
Nødvendige merinvesteringer, øvrige anlæg		Ingen	Lave	Høje*	Meget høje
TCO kr./km**	6,43	7,88	7,20	8,96-9,89	?
Meromkostning pr. km. ift. dieselbus***		6%	3%	10-14%****	?

* Afhænger af valg mellem depot eller opportunity charging (højest ved opportunity charging)

** TCO = Total cost of operation pr. km, omfatter kapitalomkostninger til busmateriel, service, vedligehold og drivmiddel. TCO er beregnet for en 12 m. bus og for en kontraktlængde på 12 år.

*** Omkostning pr. km. omfatter TCO pr. km + operatørens omkostninger til løn, administration, depot, forsikring mv., som er fastsat til 19,07 kr. pr. km. uanset typen af drivmiddel.

**** 10 % ved depotladning og 14 % ved opportunity charging.

FynBus lægger an til 3 muligheder for drivmidlerne

"FynBus vurderer på nuværende tidspunkt at følgende drivmidler kan indgå som mulighed i et fælles udbud:

- Syntetisk diesel/biodiesel 2g
- Biogas.
- El.

Naturgas vurderes ikke som værende et relevant drivmiddel i et klimaperspektiv”

Side 4/41 Grøn omstilling af buskørsel samt Fælles udbud af buskørsel

Det skal dog nævnes at biogas vil blive distribueret i naturgasnettet, så reelt set, er det naturgas, der vil blive fyldt på busserne, dog med en certificeret sikkerhed for, at der andensteds er pumpet tilsvarende mængde biogas ind i naturgasnettet.

Forudsættes et uforandret antal køreplanstimer i Kerteminde i årene fremover vil de forskellige drivmiddelløsninger på baggrund af TCO beregningerne koste hhv:

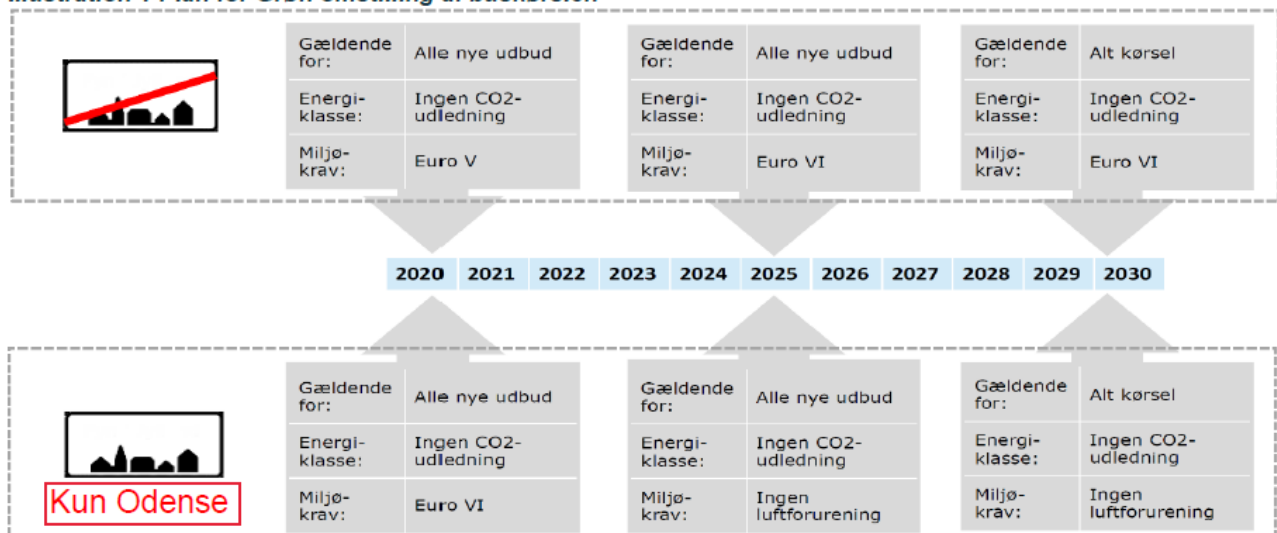
Syntetisk diesel/biodiesel 2g 7,203 mio. kr.
 Biogas. 7,000 mio. kr
 El 7,476 til 7,747 mio kr.

Altså en meromkostning fra kr. 200.000 til knapt 1 mio. kr. pr. år i en kommende kontrakts løb, hvortil det fra FynBus anbefales, at der udarbejdes lange kontrakter af minimum varighed på 12 år og dertil mulighed for forlængelse.

Med afsæt i antallet af køreplan-km for 2019 udleder buskørsel i Kerteminde Kommune 263 tons CO₂, 1,3 ton NO_x og 11 kg partikler. Vælges elbusser vil hele denne CO₂ udledning undlades helt. I mindre grad måtte HVO-diesel (Palmeolie) eller biogas vælges. NO_x og partikler er i Kerteminde sammenhæng ikke så tungtvejende, da busserne mestendels kører i åbne landområder.

Et perspektiv til dette er, som anført i anden sammenhæng fremført af kørselskoordineringen, at Kerteminde Kommune kan, ved at skifte til brændstoffypen GTL, kompensere vores CO₂ udledning på 450 tons udledt af et årligt forbrug på 170.000 liter diesel for under 100.000 kr.

Illustration 1 Plan for Grøn omstilling af buskørslen



Kilde: Sammen om en grønnere fremtid.

Faktaark: Slut med udledning af CO₂ og luftforurening i bybusser i 2030, 9. oktober 2018.

Udbud, hvornår?

Tabel 8 *Overblik over kommuner og Region Syddanmarks kontrakter om buskørsel*

Kommune	Udløb	Mulig forlængelse	Antal busser
Langeland	2021	-	7
Nordfyn	2022	2 x 1 år	23
Svendborg by	2023 el. 2031	2 x 1 år	11
Odense	2023 (forlænget til 2027)	2 x 2 år	65 (reduceres til 52 i 2021)
Kerteminde	2023	2 x 1 år	9
Middelfart	2023	2 x 1 år	12
Faaborg-Midtfyn	2023	2 x 1 år	39
Nyborg	2023	2 x 1 år	15
Assens	2024	2 x 1 år	23
Svendborg lokal	2024	2 x 1 år	13
RSD	2024	2 x 2 år	108

Det er Langeland og Nordfyn, der står først for et udløb af deres indeværende kontrakter i hhv. 2021 og 2024. De øvrige kommuner kan ved at udnytte forlængelserne vente til 2025, hvorfor et fælles udbud først skal være klar til foråret 2023. Der gives 18 måneder fra aftalestart til kørselsstart.

Det er formentligt muligt for Langeland og Nordfyns kommuner at lave et miniudbud for deres lokaltrafik for en kort periode, således de kan være med på et 2025 udbud.

Dermed kan den Tids- og procesplan, der er opstillet af FynBus på s. 3 give rum til en bredere politisk diskussion, hvor også notens 3. afsnit om MULIGHEDER FOR SAMSPIL kan diskuteres på et oplyst grundlag og ikke kun gisninger.

Et stort udbud eller flere delaftaler.

Tabel 9 *Fordele og ulemper ved én kontrakt*

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Stordriftsfordele, f.eks. fælles ledelse, ensartet IT-platform, reservebus-kapacitet og værkstedsfaciliteter. • Indkøb af busser. • Delte lade-anlæg. • Større fleksibilitet ift. personale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mindre fleksibilitet ift. fx udsvingsbånd. • Indbyrdes afhængighed mellem kommuner og regionen. • Etablering af monopol. • Sværere for mindre entreprenører at afgive tilbud.

Tabel 10 *Fordele og ulemper ved flere pakker*

Fordele	Ulemper
<ul style="list-style-type: none"> • Mindre entreprenører har større mulighed for at afgive tilbud. • Stordriftsfordele i mindre omfang vil stadig være til stedet. • Stadig fordele ved fælles indkøb af busser. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stordriftsfordele i stort format udelukkes. • Stordriftsfordele ved indkøb af busser forsvinder. • Mindre mulighed for delte lade-anlæg.

Fra en lille kommune som Kerteminde er der fordele ved at samles i mindre delaftaler med omkringliggende og lignende kommuner fx Nyborg, Fåborg Midtfyn eller Nordfyns kommune.

Ved en successiv opstart kan der også samles erfaringer og know-how ved overgangene til den nye teknologi. Opstilling af tankanlæg, etablering af ladestandere mv. Ligeledes kan vognmændene lave endnu skarpere tilbud, måtte de ikke vinde noget i de første runder.

Samspillet mellem kollektiv trafik og flextrafik

Det vil give rigtig god mening at undersøge mulighederne for at medinddrage Flextrafik i lokaltrafikken. En grundig gennemgang og analyse af mulighederne i Kerteminde Kommune skal imødeses med stor interesse. På Hindholm betjenes Hindsholmskolen i Dalby af 3 samtidige busser, Nymarken ligeså. Kunne der være mulighed for at sætte en eller flere mindre busser ind til skolekørslen for derefter at holde dem i Kerteminde til at køre flex-kørsel?

Illustration 12 Koordination mellem flextrafik og lokalruter, opgørelse af efterspørgsel - Flextrafik

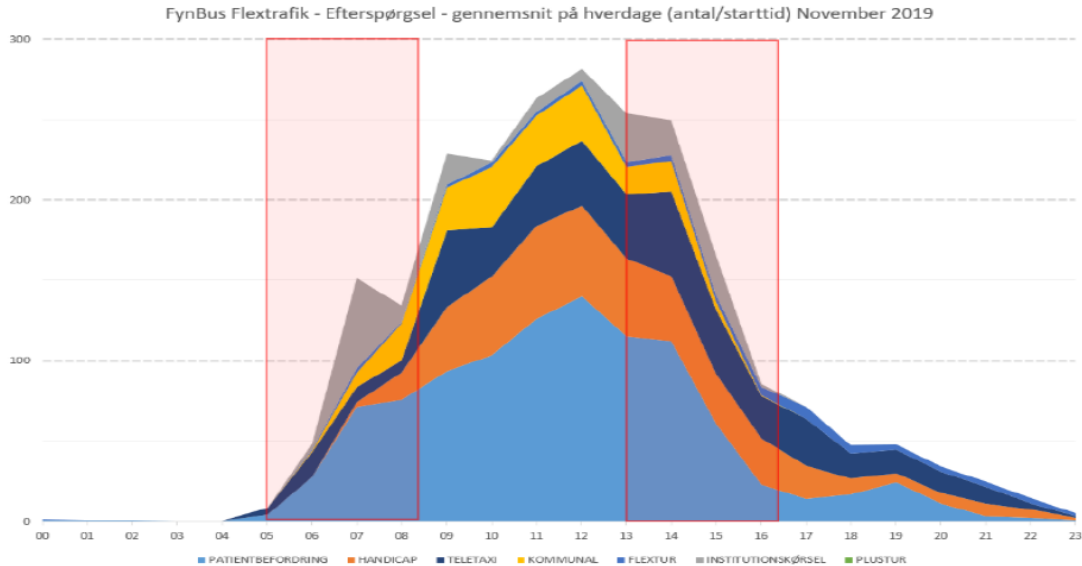
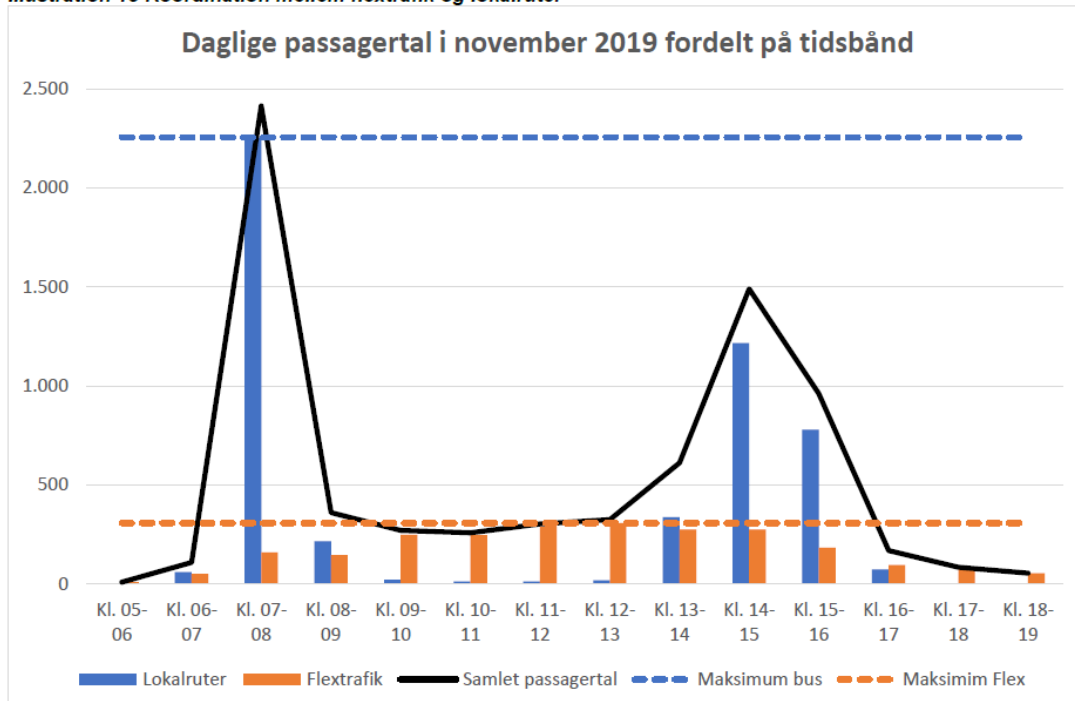


Illustration 13 Koordination mellem flextrafik og lokalruter



ERFA gruppen på Fyn

Ved møde afholdt tirsdag den 2. juni blev noten om den grønne omstilling bl.a. diskuteret.

Odense melder, at der skiftes til ren el-drift af deres bybusser fra 2027.

Svendborg satser på at få deres bybusser over på el-drift allerede fra 2023.

Middelfart er positiv indstillet til el-drift men afventer et mere konkret udspil fra FynBus.

Samstemmende fra kommuner er holdningen, at der er ingen grund til at fortravle processen, slet ikke når det er teknologi, der er i en rivende udvikling.

Det største perspektiv i noten er muligheden for et samspil mellem kollektiv trafik og flextrafik.

Kommunerne ønsker en grundig analyse af mulighederne og en implementering af de konklusioner, der er kommet frem og en efterfølgende evaluering.

Det bør være første skridt, eftersom det kan meget vel vise sig at antallet af store rutebiler på den måde kan vise sig at kunne reduceres med 1/3 eller mere, måtte der samtidigt blive justeret på serviceniveauet for den de facto skolekørsel, der er billedet for langt den meste lokaltrafik i kommunerne.

Kerteminde Kommunes kommentarer til anbefalingerne.

FynBus anbefaler, at fremtidens CO₂ neutrale drivmidler frem mod 2030 er el eller biogas, og at syntetisk diesel anvendes i en overgangsperiode, for derved at tage hensyn til drift- og samfundsøkonomi.

Kerteminde Kommune mener, at det vil god mening af få en politisk pejling fra de Fynske Kommuner om hvornår og under hvilke omstændigheder almindelige dieselbusser skal udfases og emissions-fri busser indfases.

Endvidere anbefaler, FynBus at der gennemføres et fælles udbud, hvor det eksisterende materiel anvendes i en overgangsperiode og at der indgår optioner på biogas og el.

Kerteminde Kommune mener, at et udbud med start allerede i 2023 vil være at fremskynde processen unødigt. Der bør undersøges om, der kan laves miniudbud for Langeland og Nordfyns kommuner, således måtte det ønskes, et samlet udbud, kan startes i foråret 2023 med kontraktstart 2025.

Udviklingen for batteridrevne elbusser er stadig i begyndelsen, andre alternative brændstoffer, såsom metan også kaldet flydende el, der kan distribueres i eksisterende systemer, kan hurtigt vise sig at være et bedre alternativ til batteridrift, der kræver opbygning af ladeinfrastruktur for mange millioner kr.

FynBus anbefaler, at et fælles udbud bruges som metode til at imødekomme grøn omstilling af kollektiv trafik på Fyn og Langeland.

Kerteminde Kommune mener at ét stort fælles udbud med kun en vindende operatør, ikke vil være hensigtsmæssigt. Det vil, alt andet lige, betyde at de teknologier der vælges, fabrikatet af busserne, vil være af mindre variation og dermed blive mere sårbart overfor fx softwarefejl eller leveringsvanskeligheder. Derfor vil Kerteminde kommune anbefale at fx regionale ruter og lokale ruter holdes på flere aftaler / vognmænd.

FynBus anbefaler, at udbudsformen fastlægges afhængigt af hvilket krav kommunerne og Region Syddanmark stiller til drivmidlet.

Kerteminde Kommune mener, at det vil god mening at udbudsformen tager hensyn til kravene om drivmidler.

FynBus anbefaler derfor lange kontrakter ved grøn omstilling af buskørsel.

Kerteminde Kommune mener, at FynBus skal orientere sig med branchen, og på udbudstidspunktet vælge den varighed, der giver mest teknologisk og omkostningsmæssig sikkerhed for parterne.

Kerteminde Kommune mener, at FynBus først og fremmest skal undersøge mulighederne for at medinddrage Flextrafik og andre samkørsels ordninger i lokaltrafikken. Få udrullet og evalueret på mulighederne i årene fra nu til 2023.

Efterfølgende kendes et mere sandt billede af antal og teknologi af busser, der vil give mest mening på Fyn og mest mening for klimaet.



Fynbus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C

Dato: 2. juni 2020
Sagsnr.: 2020-005218-9

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

Med baggrund i notat om grøn omstilling og fælles udbud af den kollektive trafik, fremsendt pr. mail fra FynBus d. 20. maj 2020, fremsendes hermed Middelfart Kommunes administrative bemærkninger.

Middelfart Kommune er positivt stemt over for et udbud der understøtter en grøn omstilling, så den kollektive trafik kan blive CO₂ neutral. Allerede ved det seneste udbud af den kollektive trafik i kommunen, var det vigtigt, at det var det mindst forurenende materiel, der kunne udføre kørslen, som blev benyttet i kontrakten. Derfor er kommunen allerede bekendt med, at det kan have en fordyrende effekt, at stille et sådan krav.

I forhold til en beslutning om et fælles udbud for Fyn og Langeland, så er der forskellige punkter der skal være afklaret, inden der kan træffes endelig politisk beslutning om et fælles udbud for Middelfart Kommune.

- Der anbefales en 12-årig kontrakt, når der skiftes over til et grønnere alternativ i forhold til de dieselbusser der benyttes i dag.

Det betyder, at der inden en politisk stillingtagen til et fælles udbud, skal være beskrevet, hvad det har af betydning. Her tænkes blandt andet på udsvingsbånd – fælles aftale for alle kommuner, så man er afhængig af hinanden, eller kan der opstilles et udsvingsbånd for den enkelte kommune, så man ikke er afhængig af hinanden? Der skal derfor være tid til, at der kan være politiske drøftelser om så lang en kontrakt, og de konsekvenser det kan have, og hvilken politisk udvikling der forestilles så langt ud i fremtiden.

- Kommunen skal tage stilling til, om der skal ske udskiftning af alle busser eller der f.eks. kun skal ske udskiftning af bybusser i første omgang, og så fortsætte med f.eks. det nuværende materiel i en årrække.

Hvilke konsekvenser har det for det udspil der pt. ligger om, at alle busser skal være CO₂ neutrale i 2030. Her tænkes blandt andet på økonomi i forhold til at skifte alle på en gang, eller vente med dele af busflåden. Det bør desuden beskrives, hvad det har af betydning for, at kunne flytte rundt på materiellet og evt. ekstra busser, hvis det sluttes kun at skifte nogle af busserne.

- Klimaudspillet fra regeringen er også en vigtig faktor at have på plads, inden kommunerne skal træffe endelig beslutning om grøn omstilling og et samlet fælles udbud.

Der bør derfor vurderes på, om der skal ventes på et nyt udspil og derved rykke udbudsprocessen, så der ikke bruges tid på et udspil/vilkår, som bliver ændret inden for kort tid.

- En nærmere beskrivelse af, hvad et fælles udbud vil have af betydning for dem der byder. Hvem af de "små" leverandører er inde i billedet i dag, og hvem er så store, at de vil kunne byde ind på opgaven?

I forhold til en politisk behandling anbefaler vi, at der udarbejdes en redegørelse, så man politisk kender eventuelle konsekvenser for lokale vognmænd – og så man også er bekendt med, at det kan blive et monopol for 1 leverandør af kørslen, med de fordele og ulemper det kan have.

- I notatet fremgår det, at det anbefales at det er ens busser der indkøbes i forbindelse med et fælles udbud. Det giver god mening i forhold til, at kunne flytte rundt på materiellet mv. Her bør det overvejes, om der i den forbindelse kan stilles krav til komfort mv.. Der kan være stor forskel på, at køre en kort eller en lang tur i bus, hvis komforten er meget ringe. Det kan have en betydning for, om en lang tur kan udnyttes optimalt.
- Inden en politisk behandling er det ligeledes ønskeligt, at der sker en afklaring af midler til elladeinfrastruktur. Kan Fyn og Langeland blive "first mover" på dette område? Kan der findes nationale eller internationale midler til at understøtte en omlægning af infrastrukturen, til fordel for ikke kun den kollektive trafik, men også i forhold til resten af infrastrukturen i takt med, at flere biler og lastbiler skal over på f.eks. el?
- Sidst men ikke mindst, så er det meget vigtigt, at det er afklaret hvordan det fremtidige kollektive trafiksystem kan se ud i den enkelte kommune, inden der kan træffes politisk beslutning om både grøn omstilling, men også et fælles udbud.

Her tænkes blandt andet på, hvordan systemet ser ud med store busser i dag, skal det fortsat være sådan i fremtiden? Kan der ske en sammenkobling med flextrafikken, så der benyttes f.eks. minibusser i skolekørslen og nogle elever derved kan få en kortere transporttid?

For Middelfart Kommune bør det desuden være belyst, om en optimering på kørslen af skoleelever/elever til ungdomsuddannelserne, vil betyde, om der fortsat vil kunne opretholdes kørsel til Dyrehaven Hindsgavl for skoler og institutioner.

- Når vi samlet set læser notatet med henblik på, at det gerne skulle munde ud i, at der kan ske en grøn omstilling af den kollektive trafik på Fyn og Langeland, set i sammenhæng med et fælles udbud, så vil vi som kommune anbefale, at et fremtidigt kollektivt trafiksystem er analyseret og kvalitetssikret, inden der sker en politisk behandling af grøn omstilling og fælles udbud.

Det vil give en meget bedre politisk behandling, hvis politikerne ved hvad de skal tage stilling til, og ikke mindst, hvilke konsekvenser det vil have, - det kan både være positive og mindre positive effekter af en omlægning.

Vi er bekendt med, at det kan betyde at processen forlænges/skubbes, men det vil være langt bedre for os, at have et gennemarbejdet materiale at gå videre med politisk, som kan skabe gennemsigtighed i hvad fremtiden kan bringe, mod at vi benytter muligheden for en eventuel forlængelse af kontrakten.

Skulle der være spørgsmål til det fremsendte, er I velkommen til at kontakte Tina Frisch Karstensen på tlf. 88 88 48 03 eller tina.karstensen@middelfart.dk

Venlig hilsen

Uffe Høybye
Trafik- og vejchef

Tina Karstensen
Specialist



Administrative kommentarer til Notat om Grøn omstilling

Dato 04. juni 2020

Nordfyns Kommunes kommentarer og spørgsmål til fremsendte notat om grøn omstilling, er oplyst i nedenstående.

Nordfyns Kommunens ønsker at nedbringe CO₂ udledningen mest muligt og i takt med de politiske mål. Det er derfor ønskeligt, at Nordfyns Kommunes målsætninger bliver indarbejdet i det oplæg, der til slut skal godkendes i kommunens politiske udvalg.

Som det også er beskrevet i notatet, vil vi den grønne omstilling. Vi lægger vægt på at der både arbejdes med alternative drivmidler i en overgangsperiode, hvor der tages højde for drifts- og samfundsøkonomi men også at der arbejdes hen i mod en omstilling til drivmidler med 0-emissionsudledning.

Det er vigtigt at påpege, at der i tids- og procesplaner bør tages hensyn til den politiske behandling og godkendelsesproces i Kommunerne. I Nordfyns Kommune ligger næste møde i Teknik og Miljøudvalget den 12. august 2020. Da vi går ind i sommerferieperioden, er den administrativ deadline den 22. juni. Der afholdes ikke politiske møder i juli måned, på grund af sommerferie.

Med den oplyste tids- og procesplan vil det blive meget svært hen over sommerferien, at få et gennemarbejdet dokument til godkendelse i vores udvalg, da der er nødt til at være en del analyser der beskriver vores behov for busruter.

Spørgsmål til afklaring:

- Ved en kontraktlængde på 12 år.
 - Vil det være muligt at komme ud af kontrakten hvis der sker ændringer i fx skolestrukturen?
 - Ved en eventuel forlængelse af kontrakten, skal der så være et fælles ja fra alle kommuner?
- Udbud af buskørsel i én pakke eller i delaftaler.
 - Der mangler et økonomisk overblik over hver udbudsform.
 - Hvordan styres udsvingsbåndet ved udbud i én pakke?
 - Hvis én kommune vælger at trække sig efter det fælles udbud, eller laver en anden struktur i deres buskørsel, hvorledes vil Nordfyns Kommune blive berørt økonomisk? (udsvingsbånd)
 - Hvordan deles udgiften hvis der udbydes i én stor kontrakt og der bliver planlagt kørsel over kommunegrænserne?
- Mulighed for samspil mellem buskørsel og Flextrafik.
 - Der mangler en passager analyse på de afgangse der evt. kunne komme i spil til en erstatning af Flextrafik.

- Vil Flextrafik afvige fra den oplyste rute der er til lokalruterne? (stoppe andre steder)

Venlig hilsen

Keld Bresson
Kørselskoordinator
Nordfyns Kommune

Kommentarer til notat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel".

Nyborg Kommune finder der mangler undersøgelse af, om methanol-drevne brændselsceller er en løsningsmulighed for drift af busserne. Ved anvendelse af drivmidlet methanol, kan de eksisterende fossile tankanlæg i vid udstrækning genanvendes, hvilket reducerer driftsomkostningerne væsentligt.

Kommunen finder at brændselscelleteknologien ved anvendelse af methanol er teknologisk veludviklet og driftsstabil, samt med et relativt lavt konverteringstab ved omsætning til strøm.

Det var vigtigt at drivmidlet ikke var fastlagt i udbuddet, men at det blev den mest bæredygtige løsning.

Tidsplanen er så stram, at alt skal køre igennem fra første forsøg. Umiddelbart må det være bedre, at der er mere tid i opstarten, så alt kan gennearbejdes. Der er mulighed for at forlænge kontrakterne 2*1 år, hvis planerne ikke holder, så bør det ikke indgå i overvejelserne allerede på nuværende tidspunkt.

FynBus afventer regeringens klimaudspil, og inden for få måneder kan der ske justeringer. Bør man ikke afvente dette, så der ikke arbejdes forgæves?

Det skal fremgå tydeligere at der kan blive tale om monopol, og er det det, som politikerne vil.

For at opnå en mængderabat på indkøb af busser, skal kravene til busser i alle kommuner være ens. Hvis nu kommunerne ikke mener, de har samme behov, kan det så ende med, at en kommune kører med langt dyrere busser end nødvendigt.

Bør det ikke analyseres først, hvad behovet er for busser, hvis der visse steder kan erstattes med flextrafik. Vi ved hvad der kører i dag, men hvis behovet reelt er et andet, vil det jo give helt andre tal. Eks. størrelser på busserne.

Da der er tale om en 12 årig kontrakt, skal vi være helt sikker på de beslutninger der træffes, da det får konsekvenser i mange år.

I bilag 7 er ikke nævnt de 2 bybusser vi har kørende, men de er med i de 15 driftsbusser.

I bilag 11 står der, at bybusser kører alle dage hele året. Det gælder ikke i Nyborg.

Mindre fleksibilitet i udsvingsbånd. Hvis en kommune benytter sig meget af det, kan det så betyde, at en anden kommune ikke kan, eller i begrænset omfang kan benytte sig af det.

Vi bliver nødt til at have et konkret tal på de entreprenøromkostninger som Nyborg Kommune kan forvente. Vi kan ikke fremsende noget til politisk behandling, hvor der ikke er økonomiske konsekvenser på.

Den 3. juni 2020

Lone H. Larsen

Fra: [Julia Egebæk](#)
Til: [Simone Thrane Nielsen](#)
Cc: [Carsten Hyldborg](#); [Ingrid Dissing](#); [Jan Gudmann Hansen](#); [Julia Egebæk](#)
Emne: VS: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel
Dato: 2. juni 2020 13:18:57

Hej Simone

Tak for snakken. Nedenstående er en opsummering af vores snak.

Processen er således, at vi har bedt om jeres administrative kommentar på notatet om grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel, inden notatet forelægges vores bestyrelsen den 19. juni 2020.

Nedenstående ses, efter snakken med dig, som jeres administrativ bemærkning ”vil vi gerne vide, hvilke fordele og ulemper I mener, der vil være for Odense Kommune, hvis vi indgår i et fælles udbud i 2027, når vores kontrakt udløber. Odense Kommunes ambitionsniveau er at overgå fuldt ud til el i 2027.”

Efter bestyrelsesmødet den 19. juni 2020 fremsendes notatet til politisk drøftelse i de kommunale og regional udvalg med tilbagemelding den 4. september 2020.

I efteråret/vinter (oktober – december) vil der være en proces hvor kommunerne og region endelig tager beslutning om deltagelse i fælles udbud.

Hvis du har nogle spørgsmål eller andet, er du velkommen til at tage kontakt til mig. Jeg har noteret at du/I har en deadline den 22. juni 2020 til jeres udvalgs møde i august.

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: Simone Thrane Nielsen <SITN@odense.dk>
Sendt: 2. juni 2020 11:38
Til: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>
Cc: Rasmus Bach Mandø <rbma@odense.dk>
Emne: SV: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel

Kære Carsten

Vi har netop læst notatet vedrørende Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel.

I notatet står der, at det ikke er nærmere belyst, om det er en fordel for Odense Kommune at indgå i et fælles udbud.

For at vores politikere kan træffe en beslutning ud fra et oplyst grundlag, vil vi gerne vide, hvilke fordele og ulemper I mener, der vil være for Odense Kommune, hvis vi indgår i et fælles udbud i 2027, når vores kontrakt udløber. Odense Kommunes ambitionsniveau er at overgå fuldt ud til el i 2027.

Jeg er ved at skrive på den politiske sag, der skal præsenteres for udvalget. I denne vil jeg rigtig gerne kunne belyse ovenstående, så jeg håber, I kan give os et uddybende svar inden den 22 juni.

Med venlig hilsen

Simone Thrane Nielsen

Trafikkonsulent

E-mail: sitn@odense.dk

Mobil: +45 23 99 14 13

ODENSE KOMMUNE

Bæredygtighed og Mobilitet

By- og Kulturforvaltningen

Nørregade 36

5000 Odense C

www.odense.dk

Fra: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>

Sendt: 20. maj 2020 16:13

Til: Bestyrelsen <Bestyrelsen@fynbus.dk>

Cc: Alice Bekker <aljub@fmk.dk>; Anne Velling Christiansen <AVE@odense.dk>; Bente Jeppesen <bejep@faaborgmidtfyn.dk>; Boie Skov Frederiksen <bosf@odense.dk>; Carsten Wagner <cagr@kerteminde.dk>; Elsebeth Gedde <elsge@fmk.dk>; Erik Ørskov <Erik.oerskov@regionsyddanmark.dk>; Henrik Holm <Henrik.Holm@rsyd.dk>; Jens Kimer <jeki@nyborg.dk>; Jens Otto Kromann <jens.otto.kromann@svendborg.dk>; Karina Elbrønd <kelp@odense.dk>; Keld Bresson <keb@nordfynskommune.dk>; Keld M. Møller <kmm@aeroe-ferry.dk>; Lars Evald Jensen <lejen@assens.dk>; Lisbeth Fuglsø <lifug@assens.dk>; Lisbeth Wind Spanner <ls@odense.dk>; lob@nordfynskommune.dk; Lone H. Larsen <lola@nyborg.dk>; Louise Rasmussen nordfyns <lra@nordfynskommune.dk>; Mette Lykkesholm Svanes <mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk>; Mette Maria Sørensen <memas@assens.dk>; Mette Pilgaard <mette.pilgaard@regionsyddanmark.dk>; Michael Timm <michael.timm@svendborg.dk>; Mogens Sehested <mogens.sehested.kristensen@rsyd.dk>; Morten Møller Iversen <MMIV@odense.dk>; Poul Aggerholm <POA@odense.dk>; Rasmus Bach Mandø <rbma@odense.dk>; Rikke Fink <rf@langelandkommune.dk>; Simone Thrane Nielsen <SITN@odense.dk>; Sofie Loftgaard <sloft@fmk.dk>; Tina Frisch Karstensen Middelfart

<tina.karstensen@middelfart.dk>; Tore Frydensbjerg Vilhelmsen <tovi@odense.dk>; Trine Kønkvold Bølle Jespersen <TRIBJ@odense.dk>; Trine Pasfall <tpa@nordfynskommune.dk>; Stefan Birkebjerg Andersen <STBA@odense.dk>; Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>; Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>; Mads Frederik Skjoldborg Medelbye <mfm@fynbus.dk>

Emne: VS: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel

Kære bestyrelse,

Hermed fremsendes notat om "Grøn omstilling af buskørsel".

Notatet er udarbejdet på baggrund af administrative møder med kommunerne og Region Syddanmark, og sendes nu til administrativ kommentering.

Kommentarerne indarbejdes, og notatet forelægges bestyrelsen til godkendelse d. 19. juni 2020, som grundlag for politisk behandling i kommunerne og Region Syddanmark.

Med venlig hilsen

Carsten Hyldborg Jensen

Direktør

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Direkte telefon: 63 11 22 01

Mobil: 30 67 11 53

Email: ch@fynbus.dk

Fra: Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>

Sendt: 20. maj 2020 14:51

Til: 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>; 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 <lra@nordfynskommune.dk>; Marianne Grønberg <marianne.gronbjerg@svendborg.dk>; Mette Lykkesholm Svanes <mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk>; Mette Maria Sørensen <memas@assens.dk>; Simone Thrane Nielsen <sitn@odense.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>; annba@assens.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>; Keld Bresson <keb@nordfynskommune.dk>; Thomas Dyhr

Vestergaard <tdv@rsyd.dk>; 'jbj@rsyd.dk' <jbj@rsyd.dk>; 'msk@rsyd.dk' <msk@rsyd.dk>;
'erik.oerskov@rsyd.dk' <erik.oerskov@rsyd.dk>; 'peter.mouritsen@svendborg.dk'
<peter.mouritsen@svendborg.dk>; Michael Timm <michael.timm@svendborg.dk>

Cc: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>; Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Jan Gudmann Hansen
<igh@fynbus.dk>; Mads Frederik Skjoldborg Medelbye <mfm@fynbus.dk>; Martin Bødker Krogh
<mbk@fynbus.dk>; Charlotte Langer Mortensen <clm@fynbus.dk>; Anne Daugbjerg Mortensen
<amo@fynbus.dk>; Helle Skjødt Jørgensen <hsh@fynbus.dk>; Jesper Krøyer Hansen
<jkh@fynbus.dk>; Louise Hofstedt <lh@fynbus.dk>

Emne: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel

Kære alle

Vedlagt er arbejdsnotat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel", som fremsendes til administrativ kommentering.

Svarfristen for tilbagemeldinger er fredag den 5. juni 2020.

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



Notat

Administrativ kommentering til notat vedr.: Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel

Miljø og Teknik
Trafik og Infrastruktur
Svendborgvej 135
5762 Vester Skerninge

Efter gennemlæsning af arbejdsnotatet, har administrationen ved Svendborg kommune, følgende kommentarer.

Tidsplanen finder vi for stram og ikke realistisk i forhold til de politiske processer i kommunen. Administrationen anbefaler derfor at tidsplanen rykkes, således at Kommunerne får den nødvendige tid til at gennemarbejde materialet, inden den skal præsenteres for vores politiske udvalg. Der skal ligeledes være mulighed for, at vores udvalg kan stille opklarende spørgsmål, hvilket vil forlænge processen. Deadline for politiske tilbagemeldinger ser administrationen i Svendborg Kommune, derfor meget gerne flyttet.

3. juni 2020

Sagsid: 20/12230
Afdeling: Trafik og Infrastruktur

Der er ingen tvivl om, at Svendborg Kommune er enormt positiv omkring den grønne omstilling, og det er præcis derfor at vores nye bybusudbud, er så kort som det er. Og Svendborg Kommune er også positive omkring et stort fælles udbud, hvor alternative drivmidler indføres i en overgangsperiode, så længe denne overgangsperiode ikke er for lang.

Administrationen i Svendborg Kommune vil ligeledes anbefale, at kigge på de eksisterende rutenet og evt. ændringer fra store busser til brug af Flextrafik i de enkelte kommuner, før der tages stilling til en grøn omstilling og evt. ønsker til el eller biogas. Det vil unægtelig være nemmere at forholde sig til et stort fælles udbud, når alle kommuner kender deres behov.

I Svendborg Kommune har vi mange lokalruter, der primært servicere vores folkeskoler udenfor byen. Vi er meget åbne for at kigge på om Flextrafik kan supplere og/eller erstatte lokalruter. I skriver på side 17: *"Der vil blive gennemført dybdegående analyse af det nuværende trafiksystem med henblik på at fastlægge den optimale kombination af bus- og flextrafik."*

Det er administrationens opfattelse, at vi er nødt til at have denne analyse, før der kan træffes en beslutning om dette vil være en brugbar løsning for Svendborg kommune.

Ligeledes finder administrationen det ikke gangbart at sende materialet til politisk behandling, når Regeringens klimaudspil ikke er færdigt. Det kan betyde at hele eller dele af processen skal gentages – kan man med fordel vente på regeringens klimaudspil?



Administrationen i Svendborg Kommune vil også anbefale at der laves en analyse af forsyningsmulighederne for en omstilling, før man går ud i et

stort udbud. Som det er lige nu, findes der jo ikke et forsyningsnet til de nye drivmidler?

Fra: [Thomas Dyhr Vestergaard](#)
Til: [Julia Egebæk](#)
Cc: [Mogens Sehested Kristensen](#); [Jørgen Bjelskou](#); [Erik Ørskov](#); [Niels Græsbøll Olesen](#); [Thomas Dyhr Vestergaard](#)
Emne: SV: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel
Dato: 10. juni 2020 12:07:15
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)
[signaturbevis.txt](#)
Prioritet: Høj

Kære Julie

Tak for muligheden for at kommentere på jeres notat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel".

Region Syddanmarks administration har følgende bemærkninger.

Der er et politisk ønske om at trafikelskaberne sikrer gensidig erfaringsudveksling vedrørende den grønne omstilling og herunder undersøger fordele og ulemper ved et fælles udbud for begge de to syddanske trafikelskaber FynBus og Sydtrafik. Mulighederne i den forbindelse ønskes overvejet.

Regeringskrav:

Region Syddanmarks administration er enig i, at FynBus' strategi bør justeres i lyset af de evt. krav, der kommer med regeringens klimaudspil for transportområdet.

Det bemærkes, at der den 22. april 2020 blev indgået en politisk aftale efter hvilken, Transportministeriet vil indgå klimasamarbejdsaftaler med bl.a. regionerne. Kravene i Clean Vehicles Directive (CVD) søges muligvis opnået gennem disse aftaler, men der bør være opmærksomhed på om kommende klimaforhandlinger medfører yderligere krav/anbefalinger til den kollektive busstrafik.

Kravene i CVD betyder, at i 2025 skal 45 % af busserne (samlet i Danmark) være CO₂-frie og halvdelen af dem yderligere emissionsfrie. Det må forventes, at kravene til regionale busser vil være, at de er CO₂-frie (men ikke emissionsfrie). Under denne forudsætning, skal ca. halvdelen af de regionale busser være omstillet til CO₂-fri drift inden 2025.

Drivmiddel – påfyldning/opladning:

Det er vigtigt at FynBus holder fokus på udviklingen i drivmiddelteknologien, således at der når den endelige beslutning skal tages, foreligger et helt opdateret grundlag. Udviklingen er så hurtig, at viden meget hurtigt forældes.

Med de nuværende oplysninger står valget for de regionale busser i forbindelse med et udbud i 2023/24 tilsyneladende (som vi læser det i notatet) mellem biogas og biodiesel (eller fastholdelse af diesel), hvis man skal opnå den nødvendige rækkevidde. Er det rigtigt forstået, at biodiesel og HVO i virkeligheden betyder det samme?

Vi er enige i, at på lidt længere sigt (dvs. på den anden side af 2024) er el – og lidt senere – brint gode bud på drivmidler. Electrofuels kan også meget snart vise sig også at være et interessant alternativ. For ganske nylig er 7 store danske selskaber gået sammen om at opføre et

storskalaanlæg til fremstilling af electrofuels, og med den hast denne teknologi udvikler sig med, kan den meget vel tænkes at overhale brintteknologien – og måske endda være en tilgængelig mulighed omtrent samtidig med, at el-busser opnår den tilstrækkelige rækkevidde.

Brug af HVO som drivmiddel forudsætter, at der er tilstrækkelig forsyningsikkerhed til en fornuftig pris. Den aktuelle sammensætning af HVO indbefatter fx palmeolie, hvilket efter nogle organisationers opfattelse gør, at CO₂-påvirkningen faktisk kan være værre end for diesel. Det bør der undersøges nærmere omkring.

Når man læser notatet, synes konklusionen at være, at biogas umiddelbart er det bedst egnede drivmiddel til et udbud i 2024. Men der er til stadighed behov for at følge udviklingen, så der foreligger helt opdaterede oplysninger om relevante drivmidler på det tidspunkt, hvor beslutningen skal tages.

Det er vores opfattelse, at der i udbuddet bør stilles krav til CO₂-udslip og evt. emissioner, og ikke nødvendigvis til drivmiddel/teknologi. Men vi er dog samtidig overbevist om, at FynBus bedst vil være i stand til at tage den vurdering.

Der bør i udbuddet tænkes ind, at tankning/opladning kan ske i en struktur, der kræver mindst mulig etablering af ladestandere/tankningsanlæg. Men der er selvfølgelig tale om en afvejning af udgiften til disse anlæg over for udgiften til tomkørsel, når busserne skal lades/tankes. Også her vurderes, at FynBus er bedst til at foretage denne vurdering, og hvordan den skal afspejles i udbudsmaterialet.

-

Alternative driftsmønstre:

Afsnittet om samspil mellem kollektiv trafik og flextrafik er meget interessant, og vi opfordrer FynBus til at undersøge det nærmere, også for regionalbusserne.

Vi formoder dog, at en udvidelse af dette samspil næppe har nogen direkte sammenhæng med det kommende udbud. Der skal formentlig bruges lige så mange regionale busser, som hvis man ikke udviklede denne mulighed. Hvis det imidlertid giver mulighed for at reducere i antallet af busser, er der så meget mere grund til at nå så langt med samspillet, som det kan lade sig gøre.

FynBus' anbefalinger:

1. Fremtidens drivmidler er el og biogas – med biodiesel i en overgangsperiode.

FORMENTLIG ENIG – i hvert fald, når det gælder udbuddet i 2024. Senere kan andre drivmidler vise sig interessante. Men under alle omstændigheder vigtigst løbende at følge med i udvikling på drivmiddel/teknologi området, så man ikke på forhånd låser sig fast på et bestemt drivmiddel/teknologi, med henblik på at nå målet om at regionalbusserne er CO₂-frie i 2025.

2. Fælles udbud med anvendelse af eksisterende materiel i en overgangsperiode og med option på biogas og el.

ENIG. Det står dog lidt uklart, hvad der helt præcist skal forstås ved "overgangsperiode".

3. Fælles udbud for at imødekomme ønsket/kravet om grøn omstilling.

ENIG. Dog er et fælles udbud ikke den eneste metode til at nærme sig en mere grøn drift.

Vi er enige i, at stordriftsfordele vil kunne opnås, men har dog en tvivl om, at der er væsentlige fordele at hente i forhold til den forholdsvis store kontrakt, der allerede gælder for de regionale busser. Vil der være en risiko for, at udbuddet bliver så stort, at det "begynder at æde sine egne fordele op? Der kan evt. overvejes forskellige udbudsmodeller, herunder et stort udbud contra et udbud opdelt i forskellige pakker med optioner på flere eller alle pakker.

Vi kunne ønske en nærmere afklaring af, om der er væsentlige fordele ved et fælles udbud, hvis kommunale busser fortrinsvis er el-busser og regionale busser fortrinsvis er f.eks. biogas-busser.

4. Udbudsformen fastlægges af, hvilket krav regionen stiller til drivmidlet/emissioner.

ENIG

5. Lange kontrakter ved omstilling.

ENIG, hvis det er kontrakter, der introducerer biogas i regionale busser. Kontrakter, der bygger på anvendelse af biodiesel bør ikke være længere end højst nødvendigt.

Endelig bemærkes for god ordens skyld, at ovenstående ikke har været drøftet politisk i Region Syddanmark.

Såfremt I har spørgsmål til ovenstående, er I naturligvis velkomne til at kontakte os.

Venlig hilsen

Thomas Dyhr Vestergaard
Afdelingschef
Regional Udvikling, Uddannelse og Mobilitet

E-mail: tdv@rsyd.dk

Direkte:

Mobil: 29201985



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

Fra: Julia Egebæk <jeg@fynbus.dk>

Sendt: 20. maj 2020 14:51

Til: 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>; 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 Grønberg <marianne.gronbjerg@svendborg.dk>; Mette Lykkesholm Svanes <mette.lykkesholm.svanes@svendborg.dk>; Mette Maria Sørensen <memas@assens.dk>; Simone Thrane Nielsen <sitn@odense.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>; annba@assens.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>; Keld Bresson <keb@nordfynskommune.dk>; Thomas Dyhr Vestergaard <tdv@rsyd.dk>; Jørgen Bjelskou <jbj@rsyd.dk>; Mogens Sehested Kristensen <msh@rsyd.dk>; Erik Ørskov <Erik.Oerskov@rsyd.dk>; 'peter.mouritsen@svendborg.dk' <peter.mouritsen@svendborg.dk>; Michael Timm <michael.timm@svendborg.dk>
Cc: Carsten Hyldborg <ch@fynbus.dk>; Ingrid Dissing <idi@fynbus.dk>; Jan Gudmann Hansen <jgh@fynbus.dk>; Mads Frederik Skjoldborg Medelbye <mfm@fynbus.dk>; Martin Bødker Krogh <mbk@fynbus.dk>; Charlotte Langer Mortensen <clm@fynbus.dk>; Anne Daugbjerg Mortensen <amo@fynbus.dk>; Helle Skjødt Jørgensen <hsh@fynbus.dk>; Jesper Krøyer Hansen <jkh@fynbus.dk>; Louise Hofstedt <lhn@fynbus.dk>

Emne: Administrativ kommentering notat om Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel

Kære alle

Vedlagt er arbejdsnotat om "Grøn omstilling af buskørsel samt fælles udbud af buskørsel", som fremsendes til administrativ kommentering.

Svarfristen for tilbagemeldinger er fredag den 5. juni 2020.

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

Bilag 4.1

Forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021, hovedtal

INDHOLD

Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger	3
Passagerer	3
Indtægter	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Odense Letbane	4
Forventet Regnskab 2020 og budgetforslag 2021	5
Hovedtal bus- og telekørsel	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter	10
Telekørsel/Flextur og Plustur	12
Flexkørsel	15
Udviklingen i personture	15
Ejerbidrag	16
Entreprenørudgifter	17
Fællesudgifter	18
Tjenestemandspensioner	19
Resultat	19
Præmiebetaling	20
Pensionsbalance	21

INDLEDNING

FynBus aflægger forventet regnskab for 2020 og budgetforslag for 2021, samt budgetoverslag 2022-2024.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 4.1 Notat Forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021
- Bilag 4.2 Talmateriale Forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2019, realiserede resultater og 4 måneder i 2020, kendte ændringer for 2020 samt et estimat på konsekvenserne af Covid-19.

Budgetforslaget for 2021 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2020, tillagt kendte ændringer for 2021, prisreguleringer, takststigning, samt konsekvenserne af Covid-19 i passagerudviklingen.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 4.2 og er kommenteret i forhold til budget 2020.

Det interne regnskab er opdelt i FynBus' økonomiske enheder Busdrift og Flextrafik. Herudover behandles tjenestemandspensioner.

Økonomien i det eksternt finansierede projekt "Bedre Trafikinformation" er kommenteret under afsnittet om anlægsudgifter.

De ejerspecifikke notater og regnskaber udsendes til FynBus' samarbejdspartnere hos ejerne. De gennemgås på bilaterale møder mellem de enkelte ejere og FynBus i juni måned, hvor forventet regnskab 2020, budgetforslaget for 2021 samt overslagsår også drøftes i overensstemmelse med FynBus' økonomiske årshjul.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab og budgetforslaget, herunder konsekvenserne af Covid-19 krisen.

Passagerer

På budgettidspunktet forventedes der 14,5 mio. passagerer i 2020, regnskab 2019 endte på 14,5 mio. passagerer. Covid-19 krisen har stor indflydelse på det forventede passagertal i 2020. Der forventes et passagertal i 2020 på 8,5 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 3 måneder samt scenarierne beskrevet nedenfor.

For flextrafik er der i 2020 indregnet Covid-19 konsekvenser, mens 2021 tager udgangspunkt i kommunernes indmeldte aktivitetsniveau. Der vil ved den endelige budgetudarbejdelse i august ske en vurdering af forventningerne til aktivitetsniveauet på grund af Covid-19.

Indtægter

Budget 2020 er udarbejdet i august 2019.

Udbruddet af Covid-19 har store og direkte konsekvenser for indtægterne fra buskørslen. Passagertallet – og dermed indtægterne – faldt markant ved nedlukningen af Danmark i marts og april. I takt med genåbningsfasen fra maj og henover sommeren forventes en stigning i indtægterne fra buskørslen, men usikkerheden forbundet hermed er naturligvis stor.

I forbindelse med udarbejdelsen af forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021 er der for indtægterne udarbejdet 3 scenarier, hvoraf det mellemste scenarie er indarbejdet i både forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021. Det giver en mindreindtægt i 2020 på 84 mio. kr. set i forhold til budget 2020.

Såfremt det mest pessimistiske scenarie var blevet valgt, havde mindreindtægten i stedet været på 104 mio. kr., mens det mest optimistiske scenarie havde givet en mindreindtægt på 68 mio. kr. Begge set i forhold til budget 2020.

Takster

Fra marts 2018 indgår FynBus i Takst Vest-samarbejdet, som ensarter priser og billetter på tværs af trafik-selskaber vest for Storebælt. På sigt arbejdes der i takstsamarbejdet med en strategi om, at prisen på pendlerkort skal harmoniseres med DSB og trafik-selskaberne.

Samlet set er priserne hævet med 1,9 % i henhold til takststigningsloftet for 2020. Den væsentligste ændring er en reduktion af pensionstrabatten på pendlerkort fra 45 % til 38 %. I budgetforslag 2021 er indarbejdet en gennemsnitlig takststigning på 1,1 %, denne vedtages først endelig til september.

Indtægtsdeling

Det nationale hovedprincip for indtægtsdeling er, at den ejer, der finansierer transportarbejdet også skal have indtægten.

Da DSBs og FynBus' rejsehjemler kan anvendes i både busser og tog sker indtægtsdelingen på 2 niveauer:

- Bus&Tog (Rejsedata) har ansvaret for indtægtsdelingen mellem trafikvirksomheder
- FynBus har ansvaret for indtægtsdeling mellem ejerne

Bus&Tog indtægtsdeling for Rejsekort sker på systemets data, da der tjekkes ind og ud på denne korttype. Tilsvarende fordeles tog+ direkte på data.

FynBus er pt. i dialog med DSB om den fremtidige afregningsmodel for skolekort og ungdomskort, da rammerne herfor skal fastlægges bilateralt. Parterne i Takst Vest samarbejdet arbejder på at have en fælles løsningsmodel for deling af ungdomskort klar inden udgangen af 2020.

Der foretages i begrænset omfang stadig fordelinger efter nøgler udarbejdet af COWI. De nøglefordelte indtægter forhandles mellem parterne.

Afregningen er historisk sket ud fra aconto-beregninger, disse er ophørt i forbindelse med implementeringen af Takst Vest, hvorfor FynBus har indgået en særskilt aftale med DSB om en foreløbig aconto afregning for 2020.

Indtægtsdelingen mellem FynBus' ejere sker analogt på samme måde som den nationale model.

Kontantindtægter fordeles på ruteniveau på baggrund af rejsedata efter den ejer, der finansierer ruten. Det samme sker for Rejsekort.

For ruter med delt finansiering deles indtægterne efter antallet af køreplantimer ligesom udgifterne.

Periodekortindtægterne er fordelt til den enkelte ejer ud fra ruter, ejerandel, passagertal og gns. dagspris. Indtægter eller udgifter fra indtægtsdelingen for periodekort i Bus&Tog-sammenhæng ejerfordeles efter samme fordelingsnøgle som FynBus' periodekort.

Tilsvarende indtægtsfordeling er foretaget for Ungdomskort og Skolekort.

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2020 og budgetforslag 2021 er som udgangspunkt estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan, hvor der ikke er taget højde for fremadrettet tiltag i forhold til Covid-19. Dog er der i forventet 2020 medtaget udgifter til ekstrarengøring baseret på foreløbige beregninger. Disse udgifter er ikke medtaget i budgetforslag 2021.

For perioden medio marts til medio april 2020 er indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler, baseret på aftale med vognmænd, i forhold til ruter, der ikke er kørt i Covid-19 perioden.

I de kommuner, hvor der allerede eksisterer viden om fremtidige ændringer er disse medtaget.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,2 % lavere end budgetteret. I budgetforslag 2021 er der indregnet en stigning på 1,2 % i forhold til forventet 2020 på baggrund af TID's skøn.

Odense Letbane

Konsekvenserne vedr. Odense Letbane er ikke indarbejdet i budgetforslag 2021 og i budgetoverslagsårene, da de endelige aftaler først forventes på plads inden august 2020.

FORVENTET REGNSKAB 2020 OG BUDGETFORSLAG 2021

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Busdrift							
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-119,6	-168,6	84,0	-49,0
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	501,6	495,6	4,5	-6,0
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	80,7	80,1	0,0	-0,6
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	462,8	407,2	88,5	-55,6
Telekørsel							
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,3	-3,7	0,7	-1,4
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,5	13,7	-10,0	6,2
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	5,1	5,8	-1,7	0,8
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	10,2	15,8	-11,0	5,6
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	473,0	423,0	77,4	-50,0

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 473,0 mio. kr. Det er en merudgift på 77,4 mio. kroner, svarende til en stigning på 19,6 % i forhold til budgettet for 2020. I budgetforslag 2021 forventes ejerbidraget at udgøre 423,0 mio. kr. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2020 og budgetforslag 2021 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 84 mio. kroner i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -41 % i forhold til budgettet.

2021:

Budgetforslag 2021 baseres på en fremskrivning af forventet regnskab 2020 justeret med den forventede takstændring fra 2020 til 2021 – og ikke mindst den forventede påvirkning af Covid-19. Dette medfører en forventet merindtægt på 49 mio. kroner i 2021 set i forhold til forventet regnskab 2020, men stadig 27 mio. kroner under regnskab 2019.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Det er hovedsageligt Odense Kommune og Region Syddanmark, der oplever de største mindreindtægter, da en stor andel af de øvrige kommuners indtægter består af skolekort.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-119,6	-168,6	84,0	-49,0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-64,5	-90,8	46,2	-26,4
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-2,4	-2,7	1,0	-0,3
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-2,2	-2,8	1,3	-0,5
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,0	-1,3	0,5	-0,3
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,1	-1,4	0,6	-0,3
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-1,6	-2,1	1,0	-0,6
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-1,9	-2,2	0,8	-0,3
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-1,9	-2,5	1,2	-0,6
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-37,3	-54,6	27,5	-17,3
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-5,7	-8,1	3,9	-2,4

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Indtægter fordelt på hovedgrupper							
Kontantbilletter	-26,7	-21,3	-20,7	-3,7	0,0	17,0	3,7
Mobilbilletter	-15,9	-15,6	-14,2	-13,6	-26,6	0,6	-13,0
Rejsekort (KVIKkort mm)	-54,3	-57,5	-57,5	-34,1	-53,4	23,4	-19,3
Pendlerkort	-15,1	-19,3	-15,6	-11,3	-17,2	4,2	-5,9
Ungdomskort	-53,0	-51,0	-55,5	-29,5	-40,1	26,0	-10,6
Skolekort	-9,6	-9,4	-9,4	-7,3	-7,6	2,1	-0,3
Statstilskud	-12,6	-12,7	-12,8	-12,8	-13,0	-0,0	-0,1
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-19,0	-8,4	-18,3	-6,5	-9,9	11,7	-3,4
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,4	-0,6	0,3	-0,7	-0,7	-1,0	0,0
Indtægter i alt	-203,8	-195,8	-203,6	-119,6	-168,6	84,0	-49,0

2020:

Alle væsentlige ændringer kan tilskrives Covid-19.

Muligheden for at købe kontantbilletter i busserne er pt. suspenderet. Som følge heraf er der indregnet en yderligere vandring mod mobilbilletter.

Refusion til kunderne for ikke benyttede dage på periodekort som følge af Covid-19 er indregnet som en del af det benyttede Covid-19-scenarie.

Bus&Tog indtægter bliver aconto afregnet som konsekvens af overgangen til Takst Vest i 2018. Ved regnskabsafslutningen 2019 foreligger en foreløbig endelig afregning for 2018, som viser at budget 2020 er budsetsat 5 mio. kroner for højt.

2021:

Alle væsentlige ændringer kan tilskrives Covid-19.

I budgetforslag 2021 er der indregnet en udnyttelse af takststigningsloftet på 1,1% fra 2020 til 2021, som placeres på Rejsekort Classic.

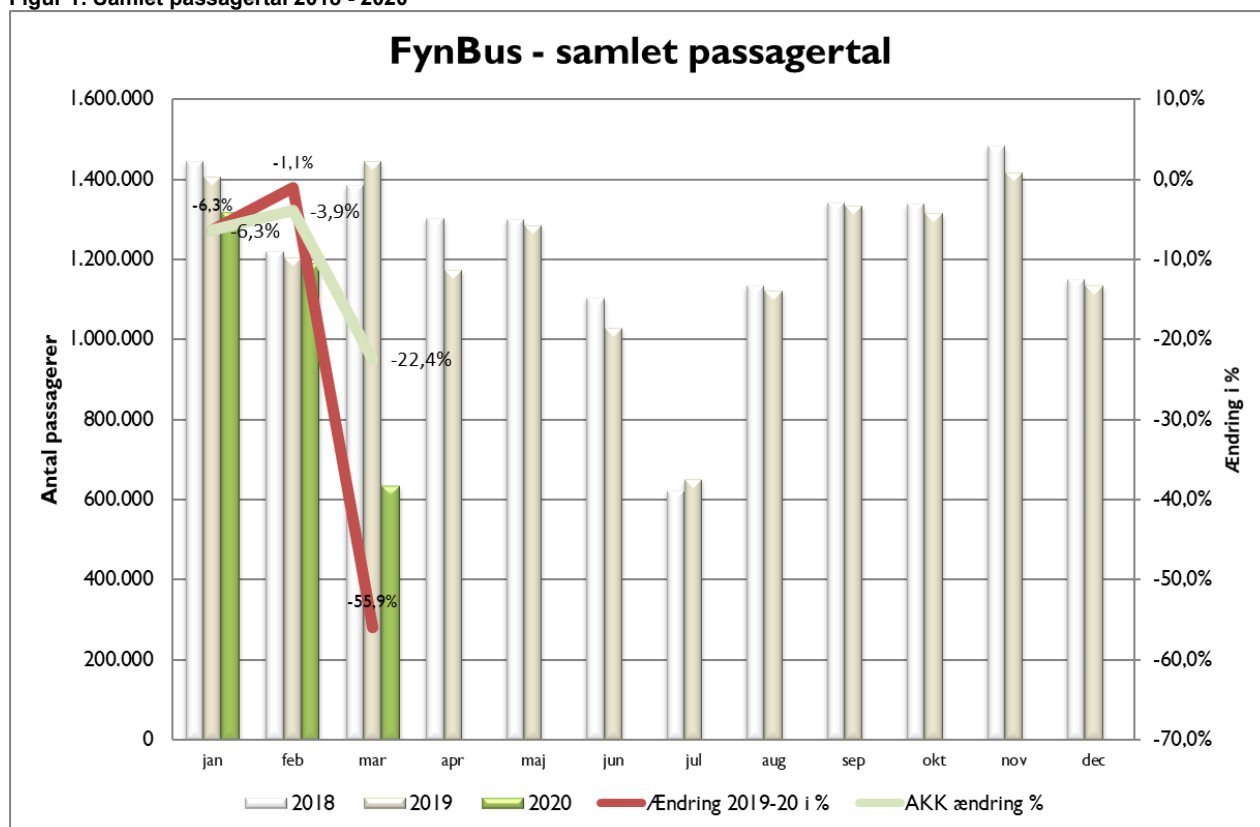
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagetallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	14.829	14.521	14.513	8.478	11.845	-6.035,0	3.367,0
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.164	4.435	-2.320,0	1.271,0
Assens	339	323	320	215	249	-105,0	34,0
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	199	249	-117,0	50,0
Kerteminde	148	147	147	105	133	-42,0	28,0
Langeland	276	276	280	180	227	-100,0	47,0
Middelfart	171	173	177	97	130	-80,0	33,0
Nordfyn	304	285	285	192	227	-93,0	35,0
Nyborg	297	288	285	167	220	-118,0	53,0
Odense	6.519	6.423	6.371	3.688	5.314	-2.683,0	1.626,0
Svendborg	841	839	848	471	661	-377,0	190,0

Udviklingen i FynBus's samlede passagertal på månedsniveau er vist i figur 1.

Figur 1: Samlet passagertal 2018 - 2020



Figur 1 viser, at der har været en tilbagegang i passagertallet i årets første 3 måneder med – 22,4 % fra 2019 til 2020. Figuren viser, at der også før Covid-19 krisen i marts var tale om et mindre fald i passagertallet i forhold til 2019.

Entreprenørudgifter

Forventet 2020 og budgetforslag 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2020 og frem. Ændringerne er i Faaborg-Midtfyn, Langeland, Middelfart, Nyborg og Svendborg. I Nyborg og Svendborg starter nyt udbud op fra august 2020, de forventede ændringer i priser er indregnet.

Derudover er der for forventet 2020 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april, samt ekstra rengøring. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	497,1	487,2	497,2	501,6	495,6	4,5	-6,0
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	194,3	193,3	1,4	-1,0
Assens	16,2	16,4	17,0	17,5	17,0	0,5	-0,5
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	24,6	24,6	1,7	-0,0
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,8	6,6	-0,2	-0,2
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,6	6,2	-0,3	-0,4
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,9	11,4	0,1	-0,5
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,8	14,3	0,5	-0,5
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,8	14,6	0,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	180,2	179,6	0,9	-0,6
Svendborg	30,0	30,0	30,7	30,2	28,0	-0,5	-2,2

2020:

Entreprenørudgifterne forventes i 2020 at være 4,5 mio. kroner eller 0,9 % højere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafiksekskaberne i Danmarks omkostningsindeks 0,2% lavere	-1,2
Færre køreplantimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,7
Mindreudgift til busser	-0,4
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april, i henhold til aftale med vognmændene.	-0,9
Nyt udbud i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	8,8
Øvrige ændringer: variabel kørsel, direkte henførbare udgifter	-0,2
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	501,6

2021:

Budgetforslag 2021 viser et fald i entreprenørudgifterne på 6 mio. kroner i forhold til forventet 2020. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	501,6
Trafiksekskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,2% højere	5,6
Flere køreplantimer, 960 timer.	0,4
Merudgift til busser, ændring i bussammensætning	0,2
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	0,9
Nyt udbud i Svendborg (helårseffekt)	-1,5
Ingen merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2021	-8,8
Udskiftning af tablets vedr. kapacitetsstyring og korrespondancesikring forventes afholdt i 2020, for at falde til normalt leje i 2021.	-3,3
Øvrige ændringer: variabel kørsel, direkte henførbare udgifter	0,5
Budgetforslag 2021 bruttoudgifter i alt	495,6

2020:

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet 1 driftsbus mindre, dette er i regionen. Der er 907 færre køreplantimer end budgetteret. De færre køreplantimer, er primært i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense. Det er enten allerede gennemførte eller planlagte besparelser fra august 2020. Dette modsvares primært af Faaborg-Midtfyn, hvor der planlægges flere køreplantimer på grund af kortere skoledage fra august 2020.

Tabel 6: Udviklingen i antal driftsbusser og køreplantimer fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til BF 2021

Ejer		R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	Driftsbusser	338	337	337	336	337	-1,0	1,0
	Køreplantimer	623.389	613.716	613.690	612.783	613.742	-907,7	959,6
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	108	108	107	107	-1,0	-
	Køreplantimer	259.394	253.664	254.277	254.341	254.378	64,0	37,0
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	16.573	15.523	15.764	15.823	15.827	59,0	4,0
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	39	40	-	1,0
	Køreplantimer	26.209	24.379	22.658	23.728	25.242	1.070,0	1.514,0
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	9	-	-
	Køreplantimer	8.359	8.278	8.353	7.760	7.850	-593,0	90,0
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	7	-	-
	Køreplantimer	9.630	9.686	9.770	9.161	8.800	-609,2	-361,0
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	12	-	-
	Køreplantimer	13.415	13.418	13.300	13.004	12.562	-295,8	-442,0
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	23	-	-
	Køreplantimer	16.343	15.897	15.422	15.353	15.420	-69,1	67,0
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	15	-	-
	Køreplantimer	16.938	17.202	17.192	17.216	17.378	24,3	162,0
Odense	Driftsbusser	77	77	77	77	77	-	-
	Køreplantimer	216.222	216.146	217.256	216.675	216.846	-580,9	171,6
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	24	-	-
	Køreplantimer	40.306	39.523	39.699	39.722	39.439	23,0	-283,0

2021:

Der er samlet 1000 flere køreplantimer i budgetforslag 2021 end i forventet regnskab 2020. Det skyldes primært helårseffekt af flere planlagte køreplantimer fra august 2020 i Faaborg-Midtfyn kommune og kalenderforskydninger mellem 2020 og 2021. Dette modsvares i nogen grad af helårseffekt af de gennemførte besparelser i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense. Disse ændringer er for nogle kommuner sket tidligt i 2020, derfor ses en mindre effekt end hos Faaborg-Midtfyn. Der er i 2021 en bus mere i Faaborg-Midtfyn end i forventet 2020. Dette skyldes den øget kørsel.

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, rejsekortsystemet med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet, har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus tidligere billetteringsystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

I 2019 gennemførte FynBus en sparerunde, der medførte mulighed for at reducere den ordinære ramme med 1 mio. kr. i 2020 og 2. mio. kr. fremover. I årene frem til og med 2023 anvendes denne besparelse til at finansiere rejsekortudstyr på Odense Letbane på 7 mio. kr., som FynBus alternativt havde opkrævet hos ejerne i 2020 i henhold til tidligere bestyrelsesbeslutning.

2020:

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kroner. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,7 mio. kroner, som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 7,3 mio. kroner og udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Tablet 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	10,8	11,3	-0,6	0,5
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,2	15,8	-0,2	0,6
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	36,6	38,1	-0,1	1,5
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,7	65,3	-1,0	2,6
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	14,9	0,0	0,4
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7	-3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,7	0,0	-2,7	2,7
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	2,5	0,0	0,0	-2,5
I alt	74,7	78,0	80,7	80,7	80,1	0,0	-0,6

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kroner, der væsentligst har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført og med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af staten. Samt efterfølgende 1 mio. kroner i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgør 2,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kroner, (2019 projekt)
- Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt) samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018, 1,6 mio. kroner i 2019 og restbeløb er overført til 2020.
- Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt) 0,3 mio. kroner ud af 1,0 mio. kroner er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020.
- Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt) 1 mio. kroner

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års kørtimantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

Fordelingen af fællesudgifter på ejerniveau ses i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Ordinære fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	76,5	76,1	78,2	80,8	80,1	2,7	-0,7
Region Syddanmark	35,1	34,7	35,6	37,2	36,4	1,6	-0,7
Assens	1,9	1,8	1,8	1,9	1,8	0,2	-0,1
Faaborg - Midtfyn	2,5	2,6	2,5	2,7	2,5	0,2	-0,2
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0	-0,1
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	0,0	-0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	0,0	-0,0
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	0,1	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	0,0	0,0
Odense	25,7	25,7	26,7	27,1	27,6	0,4	0,5
Svendborg	4,6	4,5	4,6	4,7	4,8	0,1	0,0

2021:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budgetforslag 2021 65,3 mio. kroner. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane, skal der jf. tidligere bestyrelsesbeslutning indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kroner. Udgiften hertil afholdes via den ordinære ramme og merudgiften skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme. Merudgiften forventes afdraget ultimo 2023.

Der er ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2021, hvorfor udgiften her er 0.

Telekørsel/Flexkur og Plustur

Primo februar 2020 er indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flexkur og Plustur.

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2018-21 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021 i løbende priser

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	20,7	17,1	21,3	10,2	15,8	-11,0	5,6
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	0,4	1,1	-0,8	0,7
Assens	5,1	3,2	3,7	1,6	3,1	-2,2	1,6
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	3,2	3,2	-2,6	-0,1
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	0,9	1,3	-0,6	0,3
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-0,1
Middelfart	1,1	1,2	1,3	0,9	1,9	-0,4	1,0
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	1,9	3,4	-3,1	1,5
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,4	0,4	-0,2	-0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1
Svendborg	1,5	1,2	1,9	0,7	1,2	-1,2	0,5

2020:

Ejerbidraget forventes at udgøre 10,2 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 11,0 mio. kroner, svarende til et fald på 51,9 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives Covid-19.

Som følge af Covid-19 er efterspørgslen siden medio marts kraftigt reduceret og det er vanskeligt at forudsige, hvornår og i hvilken takt passagererne vil vende tilbage. Covid-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur. I forventningerne til 2020 er indlagt nedenstående forventning til, hvornår passagererne vil vende tilbage samt udvikling i omkostning per tur:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	2. kv. 2020	3. kv. 2020	4. kv. 2020	Forventet udvikling i forhold til 1. kv. 2020	2. kv. 2020	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Teletaxi	30%	70%	85%	Omkostning/tur	142%	120%	115%

I februar 2020 har de fleste kommuner indført Flexkur og Plustur, som erstatning for teletaxi, telecity og telependler. Kørselsordningerne har kun nået at være i opstartsfase inden Covid-19 og på budgetopfølgningstidspunktet er det ikke helt kendt, hvordan kunderne vil tage imod de nye ordninger. Ved fremskrivning er estimeret et gennemsnitligt antal ture per måned før Covid-19, som er korrigeret med ovenstående forventning til passagerniveau resten af 2020.

2021:

Ejerbidraget i 2021 forventes at udgøre 15,8 mio. kr., som i forhold til FR2020 er en stigning på 5,6 mio. kr. svarende til 54,4 %.

Ejerbidraget stiger forholdsvis mindre, end antallet af ture stiger. Dette skyldes, at egenbetalingen på Flexkur og Plustur er højere, end den var på de kørselsordninger, der er ophørt. Desuden forventes omkostning pr. tur at falde til et normalt leje i 2021.

Forventningen tager endvidere udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2021. På grund af overgangen til Flextur/Plustur og konsekvenserne af Covid-19, er der stor usikkerhed til budgetforslag 2021 og der er ikke indregnet en Covid-19 faktor. Fremskrivningen vil blive revurderet i august, i forbindelse med udarbejdelse af det endelige budget 2021.

De fleste kommuner har valgt mindre eller ingen justeringer i forhold til Budget 2020. Flextur og Plustur var først lige startet op, da kørselsefterspørgslen faldt som følge af Covid-19, så det har været vanskeligt at estimere kørslen i de nye ordninger. Af samme grund har de fleste kommuner valgt at indmelde ét samlet antal ture for telekørslen, som er anført under Teletaxi.

I 2021 forventes 143.950 ture i telekørslen. Det er 5.000 ture flere end i regnskab 2019 og godt 71.000 flere end i forventet regnskab 2020.

I nedenstående tabel ses antal ture indenfor de forskellige telekørselsordninger fordelt på ejer.

Tabel 10: Produkt- og ejerfordelte rejser i telekørslen i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Telekørsel samlet - Antal rejser										
Ture	Produkt	R2016	R2017	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
FynBus	Telependler	20.277	18.853	16.485	8.972	16.890	857	-	-16.033	-857
	Telerute	10.161	8.787	7.990	5.381	8.710	2.637	8.710	-6.073	6.073
	Telecity	10.798	9.683	9.450	9.077	10.950	757	-	-10.193	-757
	Teletaxa	127.027	126.544	129.536	115.552	127.690	9.741	117.240	-117.949	107.499
	Teletaxa - Flextur						52.270	16.000	52.270	-36.270
	Teletaxa - Plustur						6.539	2.000	6.539	-4.539
	Total	168.263	163.867	163.461	138.982	164.240	72.801	143.950	-91.439	71.149
RSD	Telerute	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	1.671	6.500	-4.829	4.829
	Total	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	1.671	6.500	-4.829	4.829
Assens	Telependler - uddann	2.838	2.559	1.631	-	-	-	-	-	-
	Telependler	2.948	2.558	2.910	-	-	-	-	-	-
	Telependler, i alt	5.786	5.117	4.541	-	-	-	-	-	-
	Teletaxa	33.828	32.278	32.390	25.920	30.000	1.757	30.000	-28.243	28.243
	Teletaxa - Flextur						8.640		8.640	-8.640
	Teletaxa - Plustur						909		909	-909
Total	39.614	37.395	36.931	25.920	30.000	11.306	30.000	-18.694	18.694	
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	3.986	3.772	5.300	422		-4.878	-422
	Telerute	292	207	232	131	250	62	250	-188	188
	Teletaxa	33.097	31.961	35.813	38.146	39.000	3.293	30.000	-35.707	26.707
	Teletaxa - Flextur						17.823		17.823	-17.823
	Teletaxa - Plustur						1.601		1.601	-1.601
Total	38.258	36.515	40.031	42.049	44.550	23.202	30.250	-21.348	7.048	
Kerteminde	Telependler	813	1.634	831	724	1.100	41		-1.059	-41
	Teletaxa	14.052	12.380	12.703	11.677	12.000	902	12.000	-11.098	11.098
	Teletaxa - Flextur						5.399		5.399	-5.399
	Teletaxa - Plustur						412		412	-412
Total	14.865	14.014	13.534	12.401	13.100	6.754	12.000	-6.346	5.246	
Langeland	Telerute	551	579	997	676	350	486	350	136	-136
	Total	551	579	997	676	350	486	350	136	-136
Midelfart	Telecity	3.569	3.823	3.821	4.129	5.100	337		-4.763	-337
	Teletaxa	5.590	5.400	6.254	7.621	7.300	592		-6.708	-592
	Teletaxa - Flextur						5.315	16.000	5.315	10.685
	Teletaxa - Plustur						717	2.000	717	1.283
Total	9.159	9.223	10.075	11.750	12.400	6.961	18.000	-5.439	11.039	
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	3.829	2.137	6.240	201		-6.039	-201
	Teletaxa	29.559	34.135	32.509	23.667	29.540	2.001	29.540	-27.539	27.539
	Teletaxa - Flextur						8.450		8.450	-8.450
	Teletaxa - Plustur						1.547		1.547	-1.547
Total	33.497	39.016	36.338	25.804	35.780	12.198	29.540	-23.582	17.342	
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	893	782	1.000	88		-912	-88
	Telerute	373	343	288	115	350	30	350	-320	320
	Telecity	0					-		-	-
	Teletaxa	3.604	3.615	4.045	3.517	3.200	255	3.200	-2.945	2.945
	Teletaxa - Flextur						1.683		1.683	-1.683
	Teletaxa - Plustur						570		570	-570
Total	5.238	5.054	5.226	4.414	4.550	373	3.550	-4.177	3.177	
Odense	Telerute	62	270	281	407	410	388	410	-22	22
	Teletaxa	835	1.116	696	630	1.250	517	1.250	-733	733
	Total	897	1.386	977	1.037	1.660	905	1.660	-755	755
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.405	1.557	3.250	105		-3.145	-105
	Telerute	1.372	729	443	55	850	-	850	-850	850
	Telecity	7.229	5.860	5.629	4.948	5.850	420		-5.430	-420
	Teletaxa	6.462	5.659	5.126	4.374	5.400	424	11.250	-4.976	10.826
	Teletaxa - Flextur						4.960		4.960	-4.960
	Teletaxa - Plustur						784		784	-784
Total	18.673	15.516	13.603	10.934	15.350	6.692	12.100	-8.658	5.408	

FLEKKØRSEL

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2020 har placeret hos FynBus.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts 2017 valgt at anvende Cplan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter udløber juli 2020. Nordfyn har valgt at forlænge kontrakten, mens det i skrivende stund er uafklaret, hvad Assens vælger. Fra marts 2021 vil Faaborg-Midtfyn kommune også anvende Cplan.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 1. kvartal 2020

Kørselstype	Handicap - Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	X	X	X	X				X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et X betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen håndteres efter Cplan.

Det fremgår af tabel 11, at kommunerne anvender FynBus i 65 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2018 til 2021 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Antal personture	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	85.987	145.745	-62.058	59.758
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	131.976	295.473	-70.891	163.497
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	217.963	441.218	-132.949	223.255
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	72.801	143.950	-91.439	71.149
I alt	593.789	507.482	515.152	290.764	585.168	-224.388	294.404
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	214.218	237.000	-25.782	22.782
I alt	828.307	742.516	755.152	504.982	822.168	-250.170	317.186

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel, er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Samlet set er der et fald på 33 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 42 % vedr. handicapkørsel, fald på 35 % vedr. anden kørsel og fald på 56 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især Covid-19, hvor kørslen siden medio marts har været kraftigt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture for 2. – 4. kvartal 2020 er anvendt nedenstående forventning til, hvornår passagererne i de forskellige kørselsordninger vil vende tilbage:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	2. kv. 2020	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Handicap	30%	55%	75%
Kommunal	35%	70%	100%
Patient	65%	100%	110%
Institution	45%	80%	100%
Teletaxi	30%	70%	85%

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telectricity og telependler. Flextur og Plustur har en relativ større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen nedad.

Ejerbidrag

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-R20	Afvig. BF21-FR20
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-3,9	-6,5	2,0	-2,6
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	44,9	76,8	-17,4	32,0
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	41,0	70,3	-15,4	29,3
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	21,1	20,9	2,1	-0,2
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	62,1	91,3	-13,3	29,2

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 14: Ejerbidrag for Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Assens	26,9	18,1	9,4	10,7	12,2	1,3	1,5
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,1	10,8	7,7	27,8	-3,0	20,1
Kerteminde	8,3	7,1	5,9	4,2	6,0	-1,7	1,8
Langeland	2,8	2,8	3,0	2,7	3,0	-0,3	0,3
Middelfart	1,8	1,8	1,9	1,2	1,8	-0,7	0,6
Nordfyn	17,9	16,9	19,6	15,2	17,8	-4,4	2,6
Nyborg	2,7	3,0	3,2	2,4	2,6	-0,8	0,3
Odense	10,0	10,8	11,2	7,3	10,2	-4,0	3,0
Svendborg	2,4	2,8	3,0	2,1	2,7	-1,0	0,7
Ærø	0,3	0,5	0,5	0,4	0,4	-0,1	0,0
Region Syddanmark	6,5	6,8	6,9	8,2	6,7	1,4	-1,6
I alt	88,8	79,7	75,4	62,1	91,3	-13,3	29,2

2020:

Forventet regnskab 2020 efter 1 kvartal viser et ejerbidrag på 62,1 mio. kroner. Dette svarer til en mindredgift på 13,3 mio. kroner eller ca. 18 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er at antallet af ture er reduceret kraftigt siden marts grundet Covid-19.

Ved Assens Kommune ses en merudgift på 1,3 mio. kroner, som skyldes at Assens kommune har en stor del specialskolekørsel ud over kommunegrænsen. Kørselsudgifterne per tur er steget under Covid-19 og da turene i forvejen er dyre, stiger ejerbidraget mere end frafaldet af ture reducerer kørselsudgifterne.

2021:

Ejerbidraget forventes at stige i 2021 i forhold til FR2020. BF2021 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau.

På grund af den store usikkerhed til konsekvenserne af Covid-19 er der i 2021 ikke indregnet et lavere aktivitetsniveau pga. Covid-19. Denne fremskrivning vil blive revurderet i det endelige budget 2021.

Ved Faaborg-Midtfyn kommune forventes en stigning i ejerbidraget på 16,7 mio. kr. i forhold til budget 2020, som skyldes, at kommunen 1. marts 2021 flytter 90.000 personture til FynBus.

Da der samlet forventes flere ture, er det med til at reducere de gennemsnitlige faste fællesomkostninger pr. tur.

Entreprenørudgifter

2020:

Forventet regnskab 2020 efter 1. kvartal for entreprenørudgifterne viser 44,9 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 17,4 mio. kroner i forhold til budget 2020.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. BF21-FR20
Handicapkørsel	27,7	28,0	29,6	18,3	26,6	-11,3	8,3
Anden kørsel	49,6	38,3	32,6	26,5	50,2	-6,1	23,7
I alt	77,3	66,3	62,2	44,9	76,8	-17,4	32,0

Note: Eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

Der forventes en mindrerudgift på entreprenørudgifter til Handicapkørsel på 22,3 mio. kr. svarende til et fald på 38% i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindrerudgift på 6,1 mio. kr. svarende til 19%. Covid-19 har betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur. Ved fremskrivning af entreprenørudgifterne for resten af 2020 er anvendt nedenstående forventning, som viser at merudgiften pr. tur vil falde over tid.

Forventet udvikling i forhold til 1. kvrt. 2020	2. kvrt. 2020	3. kvrt. 2020	4. kvrt. 2020
Omkostning/tur	142%	120%	115%

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-R20	Afvig. BF21-FR20
Handicapkørsel	204	197	200	213	183	13	-31
Anden kørsel	168	170	161	201	171	40	-31
Handicap og anden kørsel	180	180	177	206	174	28	-32
Telekørsel	107	102	106	102	95	-4	-7
I alt	160	180	155	180	155	25	-25

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 1. kvartal i 2020 er overordnet på 180 kroner, hvilket er 25 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under Covid-19. Telekørsel skiller sig ud ved at entreprenørudgiften pr. person tur kun forventes en anelse højere end budgetteret. Det skyldes, at entreprenørudgiften pr. persontur har været relativ lav i 1. kvartal 2020.

Entreprenørudgiften for de enkelte ordninger afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur. Ikke mindst har udbuddet med Cplan-kørsel i Assens og Nordfyns kommune i 2017 spillet en betydning.

2021:

Entreprenørudgifterne er baseret på den gennemsnitlige udgift pr. persontur i 1.kvartal 2020. Der ses en faldende udvikling for handicapkørsel og telekørsel. Omkostningerne pr. tur forventes at ligne niveauet fra før Covid-19.

Fællesudgifter

2020:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,2 mio. kroner, hvilket er en mindre merudgift på ca. 1,3 %, som primært ses på løn og TDC. Udgifter til administrative ydelser hos FlexDanmark og Midttrafik er i forventet regnskab fastholdt på budgettet, da det på nuværende tidspunkt er ukendt hvilken effekt Covid-19 vil få på betalingen.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Mio. kroner (årets priser)	R2018	R2019	B2020	FR2020	BF2021	Afvig. B20-R20	Afvig. BF21-FR20
Fællesudgifter. Telekørsel	6,0	5,5	6,8	5,1	5,8	-1,7	0,8
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	21,1	20,9	2,1	-0,2
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	26,2	26,8	0,3	0,6

2021:

Fællesudgifterne forventes i 2021 på 26,8 mio. kr, som svarer til PL-fremskrivning af Forventet regnskab 2020.

TJENESTEMANDSPENSIONER

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune.

Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gammelsø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune.

En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overtagne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de 3 tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **samtlig FynBus ejere**.

Pensionsforpligtelsen for hovedparten af tjenestemændene har siden 2008 været afdækket ved indbetalinger til Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

Resultat

Af nedenstående tabel ses den historiske udvikling. De svingende indtægter skyldes udsving i afkastet fra obligationsporteføljen. Udgifterne til pension er over tid stigende og skyldes at flere og flere tjenestemænd går på pension.

FynBus budgetterede med et underskud på 11,1 mio. kroner i 2020 og forventet regnskab er på niveau med budgettet.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-3,4	-13,2	-8,0	-8,1	-8,3	-0,2	-0,1
Udgifter til pensioner	14,7	18,5	19,0	19,1	19,5	0,1	0,5
Nettoudgifter pension	11,3	5,3	11,0	10,9	11,3	-0,0	0,3
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-	-
Resultat pension	11,5	5,5	11,1	11,1	11,4	-0,0	0,3

Indtægterne forventes at udgør 8,1 mio. kroner i 2020. Det er en merindtægt på 0,15 mio. kroner og skyldes en merindtægt på netto-huslejen vedr. Gammelsø.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,6 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,15 mio. kroner.
- 1,5 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. 1. kvartal har givet et yderst positivt afkast, men Covid-19 forventes at påvirke 2. kvartals afkast negativt. Aktie- og obligationsmarkederne er de seneste år været meget volatile og derfor kan der opleves større udsving end hidtil i afkastet.
- 3,1 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er på niveau med budget.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgør 19,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner. Stigningen fra 2018 til 2019 skyldes lukning af Odense Bybusser. Merudgiften til pensionsudbetalinger, spares i Odense Kommunes ordinære busdriftsomkostninger.

De eksterne administrative udgifter udgør 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration, bankgebyrer, revisionspåtegning mv.

Indtægten fra Sampension på 3,1 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel, forventes den samlede præmie til pension vedr. de tjenestegørende i 2020 at udgør 1,9 mio. kroner. Merudgiften skyldes hovedsageligt, at 1 tjenestemand har valgt ikke at gå på pension, som ellers planlagt. Lukning af Odense Bybusser i 2018, betyder at Odense Kommune ikke længere skal indbetale til pension for de tjenestegørende tjenestemænd.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension.

Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 41,0 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2020.

Udgiften til præmiebetaling opkræves hos de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten har indtil 2018 været beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i Fyn-Bus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	BF 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. BF21-FR20
Odense Kommune	2,5	-	-	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	-0,0	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,1	1,1	1,1	1,1	-0,0	0,0
I alt til Sampension	4,5	1,6	1,6	1,5	1,6	-0,0	0,0
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,8	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,0
Samlet præmiebetaling	5,3	2,1	1,8	1,9	2,0	0,1	0,0

Pensionsbalance

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne. Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort og dette er gjort pr. 31/12-17. Efter lukningen af Odense Bybusser er der i november 2018 udarbejdet en ekstraordinær aktuaropgørelse for de tjenestemænd, der er berørte af lukningen af Odense Bybusser.

I forbindelse med de 5-årige aktuaropgørelser bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital. FynBus tilgodehavender hos Odense Kommune udgør pr. 31/12-19 425,1 mio. kroner mod tidligere 440,0 mio. kroner pr. 31/12-18.

FynBus pensionsforpligtelser omfatter 108 tjenestemænd. Heraf er 14 pr. 30/4-20 stadig tjenestegørende.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	36.828	34.857	17.264	-17.593	26.565	28.271	28.271	28.271
- Kontantbilletter	21.269	20.688	3.672	-17.017	0	0	0	0
- SMS-billetter	15.559	14.168	13.592	-576	26.565	28.271	28.271	28.271
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	57.537	57.462	34.102	-23.361	53.435	56.845	56.845	56.845
Periodekort, total	79.658	80.479	48.141	-32.338	64.950	69.230	69.230	69.230
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	19.254	15.551	11.329	-4.223	17.233	18.329	18.329	18.329
- Ungdomskort	50.955	55.514	29.495	-26.019	40.070	42.670	42.670	42.670
- Skolekort	9.449	9.414	7.317	-2.097	7.647	8.230	8.230	8.230
Kompensation fra Staten	12.692	12.819	12.836	18	12.965	12.965	12.965	12.965
Bus / tog samarbejde	8.434	18.252	6.523	-11.729	9.936	10.566	10.566	10.566
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	1.861	1.168	1.996	828	1.996	1.996	1.996	1.996
Salgsprovision og - gebyrer	-1.843	-1.729	-1.482	247	-1.518	-1.518	-1.518	-1.518
Øvrige indtægter	630	263	215	-48	235	235	235	235
Indtægter i alt	195.798	203.570	119.595	-83.975	168.564	178.591	178.591	178.591
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	473.217	477.332	481.916	-4.584	478.622	478.622	478.622	478.622
- Incitamentsaftale	2.993	3.960	3.960	0	3.960	3.960	3.960	3.960
- Variabel kørsel	7.652	8.756	8.988	-233	8.756	8.757	8.757	8.757
- Bod	-684	-199	-199	0	-199	-199	-199	-199
- Rejsetidsgaranti	83	103	101	2	102	102	102	102
- Endestationer/rutebilstationer	44	550	500	50	550	550	550	550
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	2.547	4.177	4.620	-443	1.307	1.307	3.707	1.307
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.369	2.500	1.755	745	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	487.221	497.178	501.641	-4.463	495.599	495.600	498.000	495.600
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	291.424	293.607	382.046	-88.439	327.034	317.009	319.409	317.009
Fællesudgifter:								
- Driftsrelaterede udgifter	10.122	11.445	10.815	630	11.285	11.285	11.285	11.285
- Salgsrelaterede udgifter	14.978	15.481	15.249	232	15.830	15.830	15.830	15.830
- Administrative udgifter	36.470	36.745	36.607	138	38.148	38.148	38.148	38.148
- Rejsekort udgifter	14.501	14.501	14.501	0	14.864	14.864	14.864	14.864
- Investering Odense Letbane	0	0	3.670	0	0	0	0	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	548	0	-2.670	2.670	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.332	2.500	2.549	-49	0	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	77.951	80.672	80.721	-49	80.127	80.127	80.127	80.127
Årets ejerbidrag busdrift	369.374	374.279	462.767	-88.488	407.161	397.136	399.536	397.136

FynBus

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
- Indtægter	2.609	2.932	2.267	-665	3.693	3.693	3.693	3.693
- Entreprenørudgifter	14.190	17.440	7.451	9.990	13.655	13.655	13.655	13.655
Telekørsel nettoudgifter	11.581	14.508	5.184	9.324	9.961	9.961	9.961	9.961
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.545	6.769	5.053	1.716	5.849	5.849	5.849	5.849
Årets ejerbidrag telekørsel	17.126	21.278	10.237	11.041	15.810	15.810	15.810	15.810

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	385.952	395.557	475.674	-80.117	422.971	412.946	415.346	412.946
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	386.501	395.557	473.004	-77.447	422.971	412.946	415.346	412.946

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering								
	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Ejerbetaling af busdrift	386.501	395.557	473.004	-77.447	422.971	412.946	415.346	412.946
Opkrævet aconto for året	390.542	383.584	388.519	4.935	398.819	394.078	391.048	389.417
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-4.041	11.973	84.485	72.512	24.152	18.868	24.298	23.529
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel								
	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-549	-2.793	-3.889	-1.096	-2.564	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	1.056	17.053	17.053	0	2.801	32.708	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	11	178	178	0	29	341	0	0
Opkrævet aconto for året	390.542	383.584	388.519	4.935	398.819	394.078	391.048	389.417
Årets samlede likvide tilskud	391.060	398.022	401.861	3.839	399.085	427.127	391.048	389.417

FynBus Nøgletal

	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	14.521.000	14.513.000	8.478.000	-6.035.000	11.845.000	12.559.000	12.544.000	12.559.000
Driftsbusser	337	337	336	-1	337	337	337	337
Køreplantimer	613.716	613.690	612.783	-908	613.742	613.742	613.742	613.742
køreplankm	18.478.905	18.457.879	18.471.978	14.099	18.551.421	18.551.421	18.551.421	18.551.421
Passagerer/køreplantime	24	24	14	-10	19	20	20	20
Passager/antal indbyggere	29	29	17	-12	24	25	25	25
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	40	41	24	-17	34	36	36	36
Indtægter/passagerer (kr.)	13	14	14	0	14	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	319	332	195	-137	275	291	291	291
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	794	810	819	8	808	808	811	808
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	475	478	623	145	533	517	520	517
Årets underskud/køreplantime (kr.)	629	645	776	132	689	673	677	673
Ejerbidrag/km (kr.)	20	20	25	5	22	21	22	21
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	138.982	164.240	72.801	-91.439	143.950	143.950	143.950	143.950
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.639.551	1.984.696	803.664	-1.181.032	1.612.956	1.612.956	1.612.956	1.612.956
Antal km (direkte rejse)	992.855	1.192.143	507.376	-684.767	1.033.822	1.033.822	1.033.822	1.033.822
Nettoudgifter/persontur (kr.)	83	88	71	-17	69	69	69	69
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	102	106	102	-4	95	95	95	95
Fællesudgifter/persontur (kr.)	40	41	69	28	41	41	41	41
Ejerbidrag/km (kr.)	17	18	20	2	15	15	15	15
Ejerbidrag/minut (kr.)	10	11	13	2	10	10	10	10
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	499.207	497.941	498.506	565	497.941	499.490	500.890	502.263
Passagerantal i alt	14.659.982	14.677.240	8.550.801	-6.126.439	11.988.950	12.702.950	12.687.950	12.702.950
Årets underskud/passagerer (kr.)	27	27	56	29	36	33	33	33
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	774	794	949	154	849	827	829	822

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

FynBus

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.478	3.436	3.553	117	3.600	3.600	3.600	3.600
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	6.723	1.500	1.500	0	1.500	1.500	1.500	1.500
Pensionsudbetaling fra Sampension	3.015	3.060	3.094	34	3.170	3.225	3.280	3.335
Indtægter i alt	13.216	7.996	8.147	151	8.270	8.325	8.380	8.435
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	18.515	18.955	19.063	-107	19.535	19.885	20.235	20.585
Ekstern administration	164	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	18.680	19.135	19.243	-107	19.715	20.065	20.415	20.765
I alt	5.463	11.139	11.095	44	11.445	11.740	12.035	12.330

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	0	0	0	0	0	0	0	0
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	467	475	465	-10	477	477	477	477
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.088	1.110	1.084	-26	1.111	1.000	900	800
Præmiebetaling til Sampension	1.555	1.585	1.550	-35	1.588	1.477	1.377	1.277
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	518	204	375	171	384	170	170	170
i alt	2.072	1.789	1.924	135	1.972	1.647	1.547	1.447

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens								
Indtægter	-5.335	-5.618	-3.625	-1.993	-6.091	-6.091	-6.091	-6.091
Entreprenørudgifter	27.995	29.601	17.994	11.607	25.957	25.957	25.957	25.957
Fællesudgifter	5.150	5.591	5.241	350	5.270	5.270	5.270	5.270
Ejerbidrag	27.810	29.574	19.610	9.965	25.135	25.135	25.135	25.135
Personture	142.027	148.045	84.329	-63.716	142.845	142.845	142.845	142.845
Handicapkørsel (SBH) - Demens								
Indtægter	-25	0	-74	74	-138	-138	-138	-138
Entreprenørudgifter	130	0	355	-355	655	655	655	655
Fællesudgifter	22	0	104	-104	109	109	109	109
Ejerbidrag	127	0	385	-385	627	627	627	627
Personture	590	0	1.658	1.658	2.900	2.900	2.900	2.900
Lægekørsel								
Indtægter	-3	0	-5	5	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.181	2.927	2.012	915	3.008	3.008	3.008	3.008
Fællesudgifter	491	692	585	107	651	651	651	651
Ejerbidrag	2.668	3.619	2.593	1.027	3.659	3.659	3.659	3.659
Personture	14.814	19.900	10.314	-9.586	19.500	19.500	19.500	19.500
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-5	5	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.468	1.723	1.244	478	1.773	1.773	1.773	1.773
Fællesudgifter	211	262	246	16	248	248	248	248
Ejerbidrag	1.675	1.984	1.485	499	2.021	2.021	2.021	2.021
Personture	6.358	7.525	4.333	-3.192	7.425	7.425	7.425	7.425
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	196	342	112	230	316	316	316	316
Fællesudgifter	19	36	17	19	32	32	32	32
Ejerbidrag	215	378	130	249	348	348	348	348
Personture	578	1.045	307	-738	965	965	965	965
Paragrafkørsel								
Indtægter	-4	-8	-5	-3	-10	-10	-10	-10
Entreprenørudgifter	285	386	270	116	381	381	381	381
Fællesudgifter	61	82	83	-1	82	82	82	82
Ejerbidrag	342	459	348	112	453	453	453	453
Personture	1.847	2.350	1.464	-886	2.450	2.450	2.450	2.450

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-9	0	-1	1	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.790	4.069	2.413	1.655	3.937	3.937	3.937	3.937
Fællesudgifter	939	1.090	945	145	935	935	935	935
Ejerbidrag	4.720	5.159	3.357	1.801	4.872	4.872	4.872	4.872
Personture	31.860	34.700	17.249	-17.451	34.100	34.100	34.100	34.100
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	432	636	511	125	670	670	670	670
Fællesudgifter	53	83	95	-12	75	75	75	75
Ejerbidrag	485	719	606	112	745	745	745	745
Personture	1.610	2.375	1.644	-731	2.425	2.425	2.425	2.425
Aktivitetskørsel								
Indtægter	-293	-213	-155	-59	-262	-262	-262	-262
Entreprenørudgifter	5.779	5.048	3.592	1.456	5.026	5.026	5.026	5.026
Fællesudgifter	1.263	1.067	1.288	-221	991	991	991	991
Ejerbidrag	6.748	5.901	4.725	1.177	5.755	5.755	5.755	5.755
Personture	44.606	37.235	24.766	-12.469	39.800	39.800	39.800	39.800
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.467	2.613	2.021	592	2.341	2.341	2.341	2.341
Fællesudgifter	639	724	921	-198	692	692	692	692
Ejerbidrag	3.106	3.336	2.942	394	3.034	3.034	3.034	3.034
Personture	19.592	20.600	15.752	-4.848	21.700	21.700	21.700	21.700
Specialscolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	20.383	13.758	13.686	72	31.796	31.796	31.796	31.796
Fællesudgifter	3.025	2.297	3.097	-800	5.016	5.016	5.016	5.016
Ejerbidrag	23.408	16.055	16.782	-727	36.812	36.812	36.812	36.812
Personture	96.527	70.140	52.114	-18.026	160.273	160.273	160.273	160.273
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	160	343	112	231	342	342	342	342
Fællesudgifter	35	68	39	29	60	60	60	60
Ejerbidrag	195	411	151	260	402	402	402	402
Personture	1.017	2.100	663	-1.437	2.260	2.260	2.260	2.260

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)	Budget 2021 (2020 priser)	Budgetoverslag 2022 (2020 priser)	Budgetoverslag 2023 (2020 priser)	Budgetoverslag 2024 (2020 priser)
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	12	0	12	12	12	12	12
Fællesudgifter	0	3	0	3	3	3	3	3
Ejerbidrag	0	15	0	15	14	14	14	14
Personture	0	75	0	-75	75	75	75	75
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.203	704	542	163	628	628	628	628
Fællesudgifter	218	162	199	-37	112	112	112	112
Ejerbidrag	1.421	866	740	126	740	740	740	740
Personture	7.058	4.500	3.369	-1.131	4.500	4.500	4.500	4.500
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2	71	0	71	0	0	0	0
Fællesudgifter	1	12	0	12	0	0	0	0
Ejerbidrag	2	83	0	83	0	0	0	0
Personture	16	322	0	-322	0	0	0	0
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-5.672	-5.839	-3.870	-1.969	-6.501	-6.501	-6.501	-6.501
Entreprenørudgifter	66.472	62.231	44.863	17.368	76.842	76.842	76.842	76.842
Fællesudgifter	12.126	12.167	12.859	-693	14.275	14.275	14.275	14.275
Ejerbidrag Flextrafik i alt	72.925	68.559	53.853	14.706	84.616	84.616	84.616	84.616
Personture	368.500	350.912	217.963	-132.949	441.218	441.218	441.218	441.218
Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.820	6.888	8.248	-1.360	6.671	6.671	6.671	6.671
Ejerbidrag	6.820	6.888	8.248	-1.360	6.671	6.671	6.671	6.671
Personture	235.034	240.000	214.218	-25.782	237.000	237.000	237.000	237.000
^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik								
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-5.672	-5.839	-3.870	-1.969	-6.501	-6.501	-6.501	-6.501
Entreprenørudgifter	66.472	62.231	44.863	17.368	76.842	76.842	76.842	76.842
Fællesudgifter	18.946	19.054	21.107	-2.053	20.946	20.946	20.946	20.946
Ejerbidrag Flextrafik i alt	79.745	75.447	62.101	13.346	91.287	91.287	91.287	91.287
Personture i alt	603.534	590.912	432.181	-158.731	678.218	678.218	678.218	678.218
Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	180	155	180	25	155	155	155	155
Ejerbidrag/persontur	198	174	220	46	172	172	172	172

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring