

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

11. december 2020 kl. 10.00

FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C

J.nr.: 202011-33891

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 Hylborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Bestyrelsens mødekalender 2021	3
2. Nye kommercielle produkter	4
3. Kategorisering af stoppesteder og rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr	9
Sager til drøftelse:.....	14
Sager til orientering:.....	15
4. Forventet regnskab 2020 efter 9 måneder	15
5. Evaluering af og status på Plustur og Flextur.....	23
6. Fælles fynsk klimasamarbejdsaftale.....	29
7. Meddelelser	31
8. Eventuelt.....	31

SAGER TIL BESLUTNING:**1. BESTYRELSENS MØDEKALENDER 2021****Resumé:**

Der foreslås afholdelse af syv bestyrelsesmøder i 2021.

Sagsfremstilling:

Det foreslås, at der afholdes syv ordinære bestyrelsesmøder i det kommende år.

De foreslåede datoer er:

fredag 29. januar 2021	kl. 10 - 12
mandag 15. marts 2021	kl. 16 - 18
onsdag 5. maj 2021	kl. 16 - 18
fredag 4. juni 2021	kl. 10 - 12
torsdag 2. september 2021	kl. 16 - 18
torsdag 14. oktober 2021	kl. 16 - 18
fredag 10. december 2021	kl. 10 - 12

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag vedr. syv mødedatoer i 2021.

Vedtagelse:

2. NYE KOMMERCIELLE PRODUKTER

Resumé:

På baggrund af passagerfald over de senere år, hvor FynBus og branchen ser en række udfordringer med standardprodukterne for så vidt angår billettyper, har FynBus overvejet forskellige mulige nye kommercielle produkter til salg på mobil-app og webshop. Forudsætninger, økonomi og vurderinger af de mulige nye kommercielle produkter præsenteres i sagen.

Sagsfremstilling:

Baggrund

FynBus har i de senere år oplevet passagerfald, hvilket er markant forværret i år på baggrund af Coronapandemien. FynBus har siden 2017 anvendt rejsekortet som den primære rejsehjemmel suppleret med mobilbilletter/webshop og kontantbetaling i busserne.

På rejsekortmediet ligger følgende produkter:

- Rejsekort Classic (personlig, flex, anonym)
- Pendlerkort
- Rejsekort personligt med pendlerkort
- Ungdomskort
- Skolekort

Prissætningen af disse billetter er bundet op på aftaler om takstharmonisering i Takst Vest. Alle rejsekortprodukter er defineret som standardprodukter i Takst Vest og giver adgang til både bus og tog.

På mobil-app og webshop sælges følgende billetter:

- Enkeltbilletter
- Grøppebilletter
- Turistbilletter
- Eventbilletter
- Pendlerkort til Teletaxa Odense/Telerute

Enkeltbilletter og gruppebilletter er standardprodukter, der dog ikke giver adgang til tog, mens resten af produkterne er såkaldte kommercielle produkter, der har følgende karakteristika:

- Begrænset tilgængelighed: Billetten kan fx kun købes i et begrænset tidsrum eller i et begrænset antal.
- Begrænset gyldighed: Billetten er fx kun gyldig til én bestemt togrejse.
- Begrænsede muligheder for omstigning til andre kollektive transportmidler.

FynBus og branchen ser nu en række udfordringer med standardprodukterne:

- Flere pendlere rejser færre dage om måneden og mangler et produkt, der prismæssigt ligger mellem Rejsekort Classic og Pendlerkort.
- De unge fravælger i højere grad Pendlerkort og Ungdomskort og rejser mere "On demand".

Da FynBus er bundet op på aftalerne med både Takst Vest og Rejsekort&Rejseplan, vil der forventeligt være lange udsigter til justering af standardprodukterne. FynBus har derfor overvejet forskellige mulige kommercielle produkter til salg på mobil-app og webshop. Dette vil i givet fald være produkter, der alene kan benyttes i busserne, medmindre der kan laves en bilateral aftale med DSB/Arriva om at tillade dem i togene.

FynBus har i forhold til COVID-19 situationen vurderet, om produkterne vil tiltrække kunder på de tidspunkter, hvor der er god kapacitet i busserne, hvilket typisk er aften og weekend.

Mulige kommercielle produkter

FynBus har overvejet følgende produkter, der beskrives nærmere nedenfor:

- "Fyn rundt" månedskort til pensionister
- Kommunalt årskort til pensionister på Langeland
- Aftenbillet Odense for alle til 30 kr.

Da alle forslag til produkter sker via app og/eller webshop, giver det følgende fælles udfordringer:

- Produkterne vil som udgangspunkt ikke kunne benyttes i toget.
- Produkterne vil ikke generere brugbare billetteringsdata, som fx rejser med rejsekortprodukter gør, og indtægtsdelingen mellem ejerne må derfor foretages med generelle indtægtsdelingsnøgler for tilsvarende produkter.

Derudover gælder for alle produkter, at de almindelige regler om medtagning af børn gratis vil være gældende.

Alle indtægtsberegninger er baseret på tal for hele 2019.

Sideløbende er FynBus i dialog med de øvrige parter i Takst Vest om muligheden for at udvikle mere fleksible pendlerprodukter som standardprodukter.

"Fyn rundt" månedskort til pensionister

Forudsætninger:

- Pris: 300 kr. pr. måned. Prisen ligger mellem prisen på 2 zoner (238 kr.) og 3 zoner (320 kr.), for at det skal være attraktivt for især nuværende brugere af pendlerprodukt til 2 zoner, der blot en gang i mellem skal rejse ud over deres normale område.
- Sælges til alderspensionister og førtidspensionister.
- Sælges både i app og i webshop.
- Gyldig til bus og Plustur i hele FynBus' område.
- Produktet vurderes at kunne bruges af ca. 75 % af pensionistgruppen (ca. 20 % vurderes ikke at være teknisk klar til at gå fra rejsekortprodukt til app-/webshop-produkt, og ca. 5 % vurderes at have behov for at benytte toget).

Økonomi:

Der er i 2019 i gennemsnit solgt ca. 1.900 Pendlerkort til pensionister om måneden. 90 % af pensionisterne rejser på pendlerprodukt til 2 zoner til 238 kr. pr. måned, mens 10 % af pensionisterne rejser på pendlerprodukter til 3-9 zoner til en pris pr. måned på 320-930 kr. pr måned.

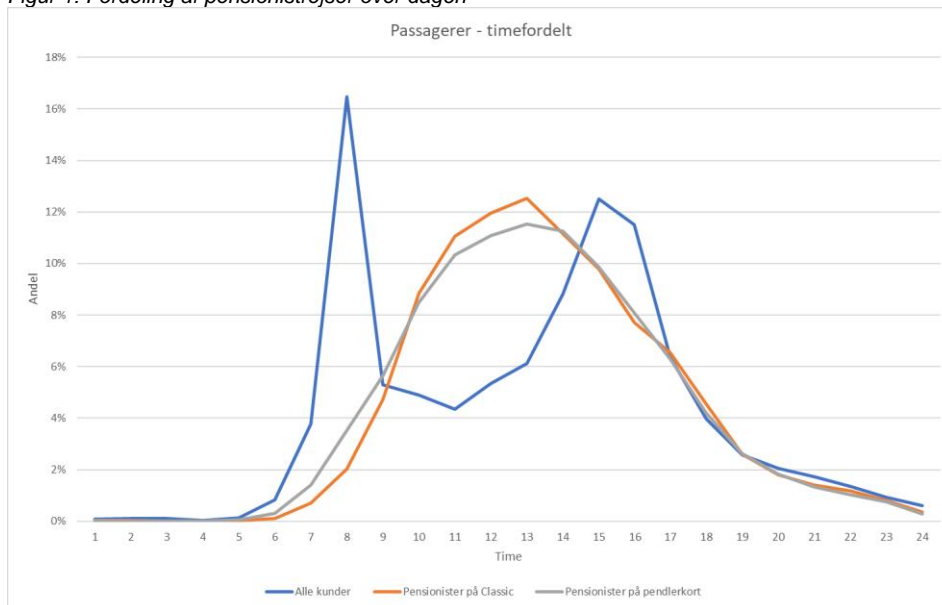
Med en pris på 300 kr. pr. måned vil produktet give et direkte indtægtstab på ca. 0,2-0,3 mio. kr. i 2019-niveau. Dette vil enten kræve salg af ca. 80 nye kort hver måned, eller at ca. 10 % af pensionisterne med Pendlerkort til 2 zoner skifter til det nye produkt – eller en kombination heraf.

Konklusion:

Produktet vil være attraktivt for alle pensionister, der i dag som minimum har 3 zoners Pendlerkort, eller som 1-2 gange om ugen rejser længere ture på kontantbillet eller Rejsekort. Det vil ligeledes være attraktivt for pensionister, der i dag rejser på 2 zoners pendlerprodukt, hvis de blot 1-2 gange om måneden tager en længere tur ud af deres normale pendlerområde.

Produktet vurderes at være inden for rammerne af Takst Vest og vil kun i begrænset omfang kunne kollidere med COVID-19 situationen og evt. trængselsproblematik, da pensionisterne typisk rejser uden for især morgenmyldretiden og med en top i tidsrummet kl. 10-14, som det fremgår af figur 1 nedenfor:

Figur 1: Fordeling af pensionistrejser over dagen



En forsøgsperiode på fx 6 måneder vil kunne afklare, om produktet vil kunne genere flere rejser, og om indtægtsprovenuet vil kunne fastholdes eller forøges.

Kommunalt årskort til pensionister på Langeland

Forudsætninger:

- Pris 365 kr. for fri rejse i et kalenderår, svarende til 1 kr. om dagen.
- Sælges til pensionister.
- Sælges på app og webshop.
- Gyldig til busser i hele Langeland Kommune.

Langeland Kommune har forespurgt på muligheden for at lave et årskort til pensionister, der er gyldigt til alle rejser med bus internt i Langeland Kommune til en pris af 365 kr., svarende til 1 kr. om dagen. I dag kan pensionister som nævnt ovenfor få et 2 zoners Pendlerkort til 238 kr. for 30 dage, svarende til ca. 8 kr. om dagen.

Der findes i dag forskellige ordninger i en del kommuner i det sønderjyske og midtjyske område, hvor man som pensionist kan få et billigt produkt til busserne i kommunen. I Midtjylland kan pensionister købe et 30 dages kort til 185 kr. Kortet udstedes på pap eller mobil-app og kan bruges til alle busser inden for kommunegrænsen. I det sønderjyske er der i Billund Kommune og Vejle Kommune tilbud til pensionister om buskort til et kalenderår for 400 kr. gældende til busrejser inden for kommunegrænsen. I Kolding Kommune

tilbydes buskort til pensionister for 500 kr. for 12 fortløbende måneder. Ingen af ovennævnte kort er gyldige til togrejser.

Økonomi:

Der udføres knap 2.500 pensionistrejser med enkeltbillet internt i Langeland Kommune. Blandt de pensionister, der benytter enkeltbilletter, vurderes ca. 40 % at udføre så mange rejser, at de med fordel kan skifte til et årskort – dette svarende til, at knap 1.000 pensionistrejser flytter fra enkeltbillet til årskort. Det direkte indtægtstab heraf vil være ca. 25.000 kr.

Der er ca. 320 pensionister, der benytter Rejsekort til lokale rejser i Langeland Kommune. Blandt disse vurderes et årskort at være et attraktivt alternativ for 130 pensionister, der årligt genererer en indtægt på i alt ca. 100.000 kr. Indtægter fra årskort vil være ca. 50.000 kr., hvorfor det forventede indtægtstab vil være ca. 50.000 kr. årligt.

Der er udstedt 52 månedskort til pensionister til rejser internt i Langeland Kommune, svarende til en indtægt på 23.000 kr. Ca. 2/3 af disse kunder køber kort til flere måneder, hvorfor årskortet vil være et interessant alternativ med en årlig indtægt på ca. 11.000 kr. Flytning af pensionister fra månedskort til årskort vil således give en mindreindtægt på ca. 12.000 kr. årligt.

Et årskort til pensionister vil derfor medføre et direkte indtægtstab på ca. 90.000 kr. årligt fordelt med 40.000 kr. til Langeland Kommune og 50.000 kr. til Region Syddanmark.

Det kræver udstedelse af i alt 245 ekstra årskort for at være indtægtsneutralt, svarende til ca. 20 % af de nuværende pensionistrejser på Langeland, for hvem årskortet er et billigere alternativ.

Konklusion:

Det kommunale årskort er et meget attraktivt produkt til pensionister på Langeland, og det er nemt at kommunikere "Rejs for 1 kr. om dagen". Produktet kan implementeres i nuværende app- og webshopløsning.

Produktet vil konkurrere direkte med alle nuværende produkter, på nær hvor pensionister kun rejser få gange om året. Da produktet er meget attraktivt for pensionisterne, er det ikke urealistisk at få dækket det direkte indtægtstab ind af nye passagerer.

Produktet vurderes at være inden for rammerne af Takst Vest og kolliderer kun i meget begrænset omfang med COVID-19 situationen, da pensionisterne typisk rejser uden for myldretiden.

Produktet kunne potentielt være interessant for andre kommuner, hvorfor eventuelle erfaringer fra Langeland Kommune kunne bruges som model for løsning i andre kommuner.

Aftenbillet Odense for alle til 30 kr.

Forudsætninger:

- Pris: 30 kr. for fri rejse i tidsrummet kl. 18-24, svarende til 15 kr. pr. tur ved 2 ture pr. billet.
- Sælges til alle kunder.
- Sælges kun via app.
- Gyldig til busser i hele Odense Kommune.

Økonomi:

Der udføres 115.000 rejser om året i Odense i tidsrummet kl. 18-24 med mobilbillet og kontantbillet til en gennemsnitlig pris på ca. 22 kr. Alle disse rejser forventes potentielt flyttet over på aftenbilletten.

Der udføres 174.000 rejser om året i Odense i tidsrummet kl. 18-24 med Rejsekort Classic til en gennemsnitlig pris på 12 kr. Disse rejser forventes potentielt ikke flyttet over på aftenbilletten.

En Aftenbillet Odense vil potentielt medføre et direkte indtægtstab fra de 115.000 rejser svarende til 0,8 mio. kr. årligt. Hvis det antages, at ca. 20 % af de potentielle kunder ikke benytter det billigere produkt, vil det direkte indtægtstab være ca. 0,65 mio. kr.

Det kræver 59.000 nye rejser årligt for at være indtægtsneutralt, svarende til ca. 49 % af de rejser, der i dag udføres med mobilbillet eller kontant.

Konklusion:

Aftenbillet Odense er et godt produkt til fritidsrejsende, der isoleret set er nemt at kommunikere. Produktet kan implementeres i nuværende app-løsning, men vil teknisk kun kunne begrænses til dato og ikke tidsrum. Valideringen vil kunne styres med en rejseregulering og tekst påtrykt billetten.

Salgskanalen app vil især tiltale de unge brugere.

Produktet vil konkurrere direkte med enkeltbilletter og i begrænset omfang med Rejsekort Classic. Det vurderes usikkert, hvorvidt det direkte indtægtstab kan dækkes ind af nye passagerer. For kunder, der normalt rejser med Rejsekort Classic, kan det derudover være svært at gennemskue, om de skal bruge det nye produkt eller Rejsekort for at bevare rabattrin.

Produktet vurderes at være inden for rammerne af Takst Vest og vil ikke kolliderer med COVID-19 situationen, da der typisk er god plads i busserne om aftenen.

En forsøgsperiode på fx 6 måneder vil kunne afklare, om produktet vil kunne genere flere rejser, og om indtægtsprovenuet vil kunne fastholdes eller forøges. Den maksimale risiko for indtægtstab vil således være ca. 0,3 mio. kr. fordelt mellem Odense Kommune og Region Syddanmark.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forsøg på 6 mdr. med "Fyn rundt" månedskort til pensionister startende fra takstskiftet pr. 17. januar 2021,
- godkender forsøg på 6 mdr. med Aftenbillet Odense startende fra takstskiftet pr. 17. januar 2020,
- forelægges evaluering af "Fyn rundt" månedskort til pensionister og Aftenbillet Odense i 2. kvartal 2021,
- godkender forsøg i 1 år med kommunalt årskort til pensionister i Langeland Kommune for 2021 startende pr. 1. januar 2021, og
- forelægges evaluering af årskort til pensionister i Langeland Kommune i 3. kvartal 2021.

Vedtagelse:

3. KATEGORISERING AF STOPPESTEDER OG RAMMEAFTALE FOR INDKØB AF STOPPESTEDSUDSTYR

Resumé:

I infrastrukturstrategien "Fyn i bevægelse – Infrastrukturstrategi 2017-35", der er vedtaget af de fynske kommuner, er der en målsætning om at samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn på tværs af kommunegrænser. FynBus foreslår i forlængelse heraf, at der fastlægges en endelig kategorisering af stoppesteder og knudepunkter med en tilhørende udstyrs- og funktionsliste.

Samtidigt foreslås det, at FynBus udbyder en rammeaftale som grundlag for kommunernes indkøb af stoppestedsudstyr, som fx læskærme, cykelparkering, skraldespande mm.

FynBus ønsker derfor at spørge kommunerne, om de vil forpligte sig til at købe stoppestedsudstyr gennem en rammeaftale udbudt af FynBus.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen skal i denne sag tage stilling til:

- Endelig model for kategorisering af stoppesteder
- Godkendelse af høringsmateriale vedr. rammeaftale for kommunalt indkøb af stoppestedsudstyr

Baggrund

De fynske kommuner har i 2017 vedtaget "Fyn i bevægelse – Infrastrukturstrategi 2017-35". Et mål med strategien er at "Skabe et grundlag og retning for samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn, der går på tværs af kommunegrænser." I infrastrukturstrategien er der bl.a. set på knudepunkter på Fyn. Disse er inddelt i et hierarki, der går fra de største, der kategoriseres som "hovedterminaler", og ned til de knudepunkter, der kategoriseres som "kommunale terminaler". Hierarkiet er etableret ud fra en vurdering af hvilke knudepunkter og trafikkorridorer, der har størst betydning for den fynske mobilitet.

De fynske kommuner (undtagen Odense og Langeland) har i 2020 indført et fælles koncept for Flextur og Plustur. Plustur er kollektiv tilbringertrafik til/fra udvalgte knudepunkter. Knudepunkterne kan være de ovenfor nævnte terminaler, men der er også en række Plustur-knudepunkter, der er mindre end terminalerne.

For at sikre at kunderne oplever en behagelig og sammenhængende rejse, er det vigtigt, at knudepunkterne har en vis standard med hensyn til udstyr og funktioner, fx læskærm.

Flere kommuner har derudover et ønske om i højere grad at få indtænkt gode skift mellem mobilitetsformer som en del af stoppestedet. Skal man cykle til stoppestedet, er det vigtigt, at der er gode muligheder for at parkere sin cykel sikkert, og har kommunen et samarbejde med en privat samkørselsordning, der benytter eksisterende knudepunkter som mødested, er det rart at kunne vente på sit lift i læ.

Undersøgelser peger på, at investeringer i stoppestedernes udstyr giver busserne et bedre image og flere kunder i busserne. Movia nævner eksempelvis i "Movias Mobilitetsplan 2020" et eksempel, hvor forbedret cykelparkering ved stoppestedet medførte flere buspassagerer. FynBus har også tidligere gennemført forsøg med solcellelys på stoppesteder, hvilket blev positivt modtaget af passagerer og chauffører.

Stoppestedsmannual

Kommunerne er vejmyndighed på de fleste busbetjente veje. Dermed er kommunerne ansvarlige for udstyr og vedligehold på stoppestederne. Det har igennem længere tid været drøftet, at FynBus bør udvikle en fælles fynsk manual for stoppesteder. En sådan manual kan indeholde en kategorisering af de mange stoppesteder med en oversigt over, hvordan stoppesteder i en given kategori indrettes. Formålet med manualen er at opnå en fælles standard på de fynske stoppesteder med henblik på at forbedre den kollektive transports image samt øge mobiliteten gennem hensigtsmæssigt indrettede stoppesteder.

En fælles fynsk manual for stoppesteder vil bestå af:

- 1) Klassifikation af stoppesteder
- 2) Angivelse af udstyrsniveau for hver kategori af stoppesteder
- 3) Fælles design for stoppestedsudstyr

Ad 1) Kategorisering af stoppesteder og 2) Angivelse af udstyrsniveau for hver kategori af stoppesteder

FynBus har i Trafikplan 2018-2021 tilsluttet sig den kategorisering af terminaler, som blev fremsat i infrastrukturstrategien. Det skitseres i Trafikplan 2018-2021, hvordan en videreudvikling kunne omfatte de mindre stoppesteder.

FynBus har i løbet af 2020 drøftet kategoriseringsmodellen med de fynske kommuner. Blandt andet på baggrund heraf er FynBus nået frem til nedenstående vejledende kategorisering i tabel 1, hvortil det dog skal bemærkes:

- *Odense Kommune:*
 - Odense Kommune har mange flere påstigninger og stoppesteder end de andre kommuner.
 - Odense Kommune har en omfattende kommerciel aftale ift. stoppestedsudstyr.
 - Kategoriseringstabellen er derfor som udgangspunkt ikke gældende for Odense Kommune med de beskrevne påstigningstal.
- *Terminaler*
 - Terminaler er fastlagt i Infrastrukturstrategien og defineres derfor ikke ud fra påstigningstal.
 - Infrastrukturstrategien definerer fire kategorier: "Hovedterminal", "Udviklingsterminal", "Byregional terminal" og "Kommunal terminal".
 - I forhold til en stoppestedsmニュアル arbejdes der med, at terminaler indgår som én samlet kategori. Den lokale vurdering kan foretages herudfra.
- *Udstyr og funktioner*
 - Angivelser af udstyr og funktioner er angivet med krydser for "nødvendigt" og krydser i parentes for "efter forholdene".
- *Angivelser af antal*
 - Antallet af stoppesteder i en given kategori under terminalniveau er alene baseret på antal påstigninger baseret på hverdage i 2019.

Tabel 1 angiver blandt andet hvor mange stoppesteder, der i gennemsnit er i hver kommune for den pågældende kategori, samt udstyr og funktion, der er koblet til denne kategori. Det ses fx, at "Realtid" i form af en digital skærm er nødvendigt på "Terminaler" og "Superstop", dvs. ca. 8 stoppesteder i hver kommune. Processen med at opsætte digital trafikinformation rundt omkring på Fyn er allerede i gang via midler afsat af bestyrelsen til projektet.

Tabel 1: Forslag til opdateret kategoriseringsmodel

Kategorier	Påstigninger på hverdage	Gns. antal - ekskl. Odense	Odense antal	Stander	Fane med navn	Køreplantavle	Skraldespand	Belægning	Sne- og oprydning	Bænk	Cykel-parkering	Læskærm	Lys (evt. solceller)	Niveaufriag. mm.	Samkørselsplads & KP-skit	Plustur	Realtid: Skærm, beacon...	Kommune-info	Parkering	Toilet-mulighed (evt. cafe)	Opladning	Taxi	Bycykel / Løbehjul / ...	Indkøb / Snack	Vandpost / Cykelluft / ...	Planter	Lege- & Motionsredskaber	Pakkebox / Bøgskab	Park + Bliks
Terminaler	Infrastr.strategi	2	6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Superstop	40	6	83	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Stort stop	20	16	97	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)									
Stop	10	18	128	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)													
Ministop	5	25	112	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)																			
Standerstop	0	258	447	X	(X)	(X)	(X)																						

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene

Alle udstyrsangivelser er dog vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

Ad 3) Fælles design for stoppestedsudstyr

Der er i en stoppestedsmmanual ikke behov for meget detaljerede krav til udstyret – fx er det ikke nødvendigt at angive læskærmens farve og materiale, men det kan være en god idé at angive et overordnet krav til funktion og størrelse. Ved udarbejdelse af en fælles rammeaftale vil der derimod indgå både overordnede og mere detaljerede krav til design, som vil gælde for det udstyr, de deltagende kommuner køber gennem rammeaftalen. De overordnede krav til udstyr kan efterfølgende gælde som retningslinjer i en stoppestedsmmanual.

Vedr. udbud af rammeaftale

Uanset kategoriseringsmodel har alle kommuner stoppesteder, der har behov for udstyr som fx læskærme, cykelparkering og skraldespande. Alle kommuner bør derfor kunne tage stilling til, om de ønsker at købe dette gennem en fælles rammeaftale.

Kommunerne vil have mulighed for at indgå i arbejdsgruppen, der udarbejder kravspecifikationen, og på den måde have indflydelse på bl.a. design og valg af udstyrselementer.

Tidsplan for rammeaftale

14. maj 2020:	Indledende møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
10. juni 2020:	Møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
15. juni 2020:	Deadline for tilbagemelding fra kommunernes administration vedr. interesse for fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr
25. juni 2020:	Temadag for FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer vedr. kategorisering af stoppesteder og stoppestedsudstyr
28. september 2020:	Opfølgende møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
11. december 2020:	Behandling af høringsoplæg i FynBus' bestyrelse
14. december 2020:	Fremsendelse af høring til kommunerne
Januar til marts 2021:	De politiske udvalg i kommunerne træffer beslutning om deltagelse i en fælles rammeaftale
1. april 2021:	Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommunerne
April til juni 2021:	Arbejdsgruppe bestående af FynBus og repræsentanter fra kommunerne udarbejder kravspecifikation
Juli 2021:	FynBus godkender og offentliggør udbuddet
Ultimo 2021:	Forventet kontraktstart

Økonomi for rammeaftale

Der er økonomi forbundet med to aspekter af rammeaftalen:

- 1) arbejdsgruppens udarbejdelse af kravspecifikation, og
- 2) indgåelse af kontrakten.

Ad 1) Udarbejdelse af kravspecifikation

En eller flere af de deltagende kommuner forventes at bidrage med deltagere i arbejdsgruppen, der udarbejder kravspecifikationen. FynBus vil bidrage med projektledelse, facilitering og juridisk ekspertise. Som udgangspunkt forventes indkøbt standardudstyr, men i det omfang, det vurderes relevant at inddrage et arkitektfirma i forhold til design af udstyr, vil finansieringen heraf ske via tildelte midler fra knudepunktsprojektet under Region Syddanmarks mobilitetspulje.

Ad 2) Indgåelse af kontrakten

Hvis en kontrakt har en værdi over 3,2 mio. kr., skal den ifølge forsyningsvirksomhedsdirektivet udbydes som et EU-udbud. Ved at gennemføre et EU-udbud ønsker FynBus at sikre, at der ikke er et loft for kommunernes indkøb gennem rammeaftalen.

For at gøre udbuddet attraktivt foreslås det desuden, at den enkelte kommune skal forpligte sig til at indkøbe for et nærmere fastsat beløb pr. år i kontraktperioden svarende til, at kontrakten får en værdi på minimum 1,5 mio. kr. Det konkrete beløb, hver kommune forpligter sig til, vil derefter naturligt afhænge af antallet af kommuner, der deltager i det fælles udbud, samt af kontraktlængden.

FynBus ønsker en kontraktperiode på 4 år. Ved tilsagn fra tre kommuner bliver den årlige forpligtelse pr. kommune 125.000 kr., ved tilsagn fra fem kommuner bliver den årlige forpligtelse pr. kommune 75.000 kr. Der vil ikke blive udarbejdet et udbud ved tilsagn fra færre end tre kommuner.

Ved indgåelse af kontrakten vil kommunerne altid kunne bruge mere end det årlige minimum, ligesom det også vil være acceptabelt at bruge et forskelligt beløb pr. år, så længe der i kontraktperioden indkøbes for et samlet beløb svarende til 4 x den årlige forpligtelse (eksempelvis 4 x 125.000 kr. = 500.000 kr.). Hvis en kommune i kontraktperioden får ekstra midler til stoppestedsudstyr, fx via tilskud fra en ekstern pulje, er der derfor mulighed for at indkøbe ekstraordinært gennem kontrakten.

Beslutningsoplæg til kommunerne

I beslutningsoplægget til kommunerne, se bilag 3.1, beskrives følgende for kommunerne:

- Baggrund for en fælles rammeaftale omkring stoppestedsudstyr
- Fremgangsmåde
- Tidsplan
- Økonomi
- Kontraktlængde
- Retningslinjer for et fælles udbud

Beslutningsoplægget afsluttes med indstilling om, at kommunen beslutter, hvorvidt kommunen vil forpligte sig til at indkøbe stoppestedsudstyr for et givent minimumsbeløb.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender kategoriseringsmodellen bestående af:
 - 6 kategorier: Terminaler, Superstop, Stort stop, Stop, Ministop, Standerstop

- Vejledende fastlæggelse af nødvendigt udstyr og funktioner for hver kategori
- godkender, at vedlagte beslutningsoplæg vedr. rammeaftale sendes til de politiske udvalg i kommunerne med henblik på, at kommunerne beslutter, om de ønsker at forpligte sig til at indkøbe stoppestedsudstyr igennem en fælles rammeaftale. Herunder:
 - Der fastsættes en kontraktsum på minimum 1,5 mio. kr.
 - Kontraktperioden for rammeaftalen er 4 år
 - Den enkelte kommune forpligter sig for et årligt beløb, der afhænger af antallet af deltagende kommuner, dvs. maksimalt 125.000 kr. ved tre deltagende kommuner og lavere ved flere deltagende kommuner
- godkender, at FynBus ikke arbejder med en fælles rammeaftale, hvis færre end tre kommuner ønsker at deltage.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 3.1 *Indkøb af stoppestedsudstyr gennem rammeaftale – Beslutningsoplæg til kommunerne*

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:**4. FORVENTET REGNSKAB 2020 EFTER 9 MÅNEDER****Resumé:**

I henhold til vedtaget årshjul fremlægger administrationen forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 9 mdr. til orientering.

I henhold til årshjulet fremlægges forventet regnskab efter 6 mdr. og budget på bestyrelsesmøde i september. På grund af den forsinkede budget 2021-proces, som følge af COVID-19 aftalen med regeringen, er dette først sket på bestyrelsesmødet i november måned. Ejerbidraget på busdriften efter 9 mdr. er i forhold til forventet regnskab efter 6 mdr. steget med 0,1 mio. kr. inkl. COVID-19 kompensation, og ejerbidraget for flextrafik inkl. COVID-19 kompensation er uændret.

FR2020 er udarbejdet med et estimat af konsekvenserne af COVID-19 krisen samt aftalen mellem Regeringen, KL og Danske Regioner. COVID-19 krisen har stor betydning for FynBus' kundegrundlag, både for Kollektiv Trafik og Flextrafik.

FR2020 efter 9 mdr. er kommenteret i forhold til budget 2020, og afvigelserne fremgår af tabel 1 vedr. busdriften og tabel 8 vedr. flextrafik.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 9 måneder til orientering.

FR2020 er kommenteret i bilag 4.1 i forhold til budget 2020 og fra regnskabsmaterialet i bilag 4.2.

FR2020 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2020

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 forventet 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Busdrift					
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-151,7	-51,9
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	492,3	4,8
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	79,2	1,5
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	419,8	-45,6
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-59,3	59,3
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	360,5	13,7
Telekørsel					
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,4	-0,6
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,9	9,6
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	4,7	2,1
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	10,2	11,1
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	11,1	-11,1
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	21,3	0,0
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	430,0	-34,4
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-48,2	48,2
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	381,8	13,7

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 381,8 mio. kr. Det er en mindreudgift på 13,7 mio. kr. svarende til et fald på 3,5 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes en kompensation på 48,2 mio. kr. i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og Regeringen. Den endelige regnskabsinstruks fra EY er modtaget primo november, hvorfor de endelige konsekvenser ikke er indarbejdet i FR2020.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Indtægterne er i høj grad direkte påvirket af COVID-19 som følge af faldet i passagertallet. Ligeledes er der stor usikkerhed om i hvilken hastighed, der kan vendes tilbage til et normalt indtægtsniveau. En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 51,9 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -25,5 %. Dette kan i al væsentlighed tilskrives COVID-19. Indtægtstab kompenseres i 2020 fuldt ud af Staten.

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

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-110,7	0
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,5	0
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,6	0
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	0
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-64,8	0
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-9,6	0

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	14.829	14.521	14.513	10.380	-4.133
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.923	-1.561
Assens	339	323	320	222	-98
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	215	-101
Kerteminde	148	147	147	112	-35
Langeland	276	276	280	203	-77
Middelfart	171	173	177	111	-66
Nordfyn	304	285	285	193	-92
Nyborg	297	288	285	200	-85
Odense	6.519	6.423	6.371	4.602	-1.769
Svendborg	841	839	848	599	-249

Passagertallet falder med 4,1 mio. passager i FR2020 i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19.

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2020 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med opstart august 2020. 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 FR2020 medtaget udgifter til ekstra rengøring baseret på foreløbige beregninger.

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 foråret. I Region Syddanmark

er der for natbusserne sket en tilsvarende reduktion i efteråret. Der forventes på nuværende tidspunkt ikke yderligere ændringer i resten af 2020.

I FR2020 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD) at være 1,14 % lavere end budgetteret.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	497,1	487,2	497,2	484,9	-12,3
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,9	-5,0
Assens	16,2	16,4	17,0	16,6	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,4	0,5
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	-0,4
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	-0,5
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,5	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	-0,2
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	174,9	-4,4
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,3	-1,4

2020:

Bruttoudgifterne forventes i 2020 at være 12,3 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindredgift på 2,5 %. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,14 % lavere	-5,4
Færre køreplannimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-1,0
Mindredgift til busser pga. 1 bus mindre i Region Syddanmarks kontrakt	-0,5
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under COVID-19 nedlukningen, jf. aftale med vognmændene	-1,0
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring i busserne pga. COVID-19	5,6
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-0,5
Dubleringskørsel	0,3
Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0,3
Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	-1,6
COVID-19 kompensation, som reducerer COVID-19 relaterede merudgifter	-7,4
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	484,9

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner. Dette betyder udgifter til FynBus' administration, billetsystem m.m. Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,4 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., 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. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,4	0,0
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,0	-0,4
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	35,9	-0,8
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,4	-1,3
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,4	-2,4
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	1,0	-1,5
I alt	74,7	78,0	80,7	79,2	-1,5

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 1,0 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 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.
- 0,6 mio. kr. til 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. De resterende 0,1 mio. kr. forventes ikke anvendt.

De 1,0 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt) forventes ikke anvendt, og derfor er der i Budget 2021 på bestyrelsesmødet den 5. november ansøgt om 1 mio. kr. til afslutning af projektet.

Telekørsel / Flextur og Plustur

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

Ejerbidraget for Flextur/Plustur eksklusiv COVID-19 regulering forventes at udgøre 10,2 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 11,2 mio. kr., svarende til et fald på 52,3 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives nyt telekørselskoncept og COVID-19, og det vil blive modregnet i kompensationen vedr. busdriften.

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.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor. Det faktiske aktivitetsniveau ses i tabel 10 i bilag 4.1.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	20,7	17,1	21,3	21,3	0,0
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,0
Assens	5,1	3,2	3,7	3,7	0,0
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	5,8	0,0
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,6	0,0
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,3	0,0
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	5,0	0,0
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,9	0,0

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2020:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Antal personture	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	98.354	-49.691
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	143.695	-59.172
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	242.049	-108.863
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	77.647	-86.593
I alt	593.789	507.482	515.152	319.696	-195.456
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	217.941	-22.059
I alt	828.307	742.516	755.152	537.637	-217.515

*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 i 2020 et fald på 29 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 34 % vedr. handicapkørsel, et fald på 29 % vedr. anden kørsel og et fald på 53 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden medio marts har været væsentligt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture i 4. kvartal 2020 er der taget udgangspunkt i antal ture i 3. kvartal 2020 fremskrevet med en udviklingsfaktor, hvor udviklingsfaktoren er udviklingen fra 3. kvartal 2019 til 4. kvartal 2019. Siddende patientbefordring er dog fremskrevet i forhold til 4. kvartal 2019 med 10 %, da der forventes at være et efterslæb, der skal indhentes.

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 i nedadgående retning.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,4	-1,5
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	48,6	13,6
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	44,3	12,1
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	21,5	-2,4
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	65,7	9,7
Covid-19 kompensation				9,7	-9,7
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	75,4	-

FR2020 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 65,7 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 9,7 mio. kr. eller ca. 13 % 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 væsentligt siden marts grundet COVID-19.

I Assens og Nordfyns kommune er der udbetalt kompensation til vognmænd, der kører Cplan, som følge af manglende kørsel grundet COVID-19. Kompensationen i Assens Kommune udgør 0,5 mio. kr., mens den i Nordfyns Kommune udgør 1,3 mio. kr. I Assens er der i august måned indgået ny aftale om specialskolekørsel til en højere grundpris, som er indregnet i forventningen til kørselsudgifter i 2020.

Fællesudgifter

FR2020 efter 3. kvartal for fællesudgifterne viser 26,1 mio. kr. Klagenævnet for Udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne til FV6. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 til februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 0,7 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark. Den økonomiske sanktion fra Klagenævnet for Udbud på 7 mio. kr. er ikke indarbejdet i tallene, da sagen endnu er uafklaret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2020 efter 9 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

- Bilag 4.1 *Notat, Forventet regnskab 2020, hovedtal*
Bilag 4.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020*

5. EVALUERING AF OG STATUS PÅ PLUSTUR OG FLEXTUR

Resumé:

Der gives en status for de to nye ordninger inden for åben flextrafik, Plustur og Flextur, der havde første kørselsdag den 3. februar 2020. Kunderne har i høj grad fulgt opfordringen til at bestille Plustur og Flextur via Rejseplanen. Der har generelt været færre ture med åben flextrafik i 2020, end der var i 2019, hvilket bl.a. skyldes Corona-pandemien.

Der blev på bestyrelsesmødet den 22. august 2019 besluttet en evaluering af de to nye ordninger efter 12 måneders drift, men det indstilles pga. Corona-pandemien, at evalueringen udsættes til efteråret 2021.

Sagsfremstilling:

Indførelse af Plustur og Flextur

Den 22. august 2019 vedtog FynBus' bestyrelse at indføre Plustur og Flextur som erstatning for Teletaxi, Telependler og evt. Telecity. De to kommuner, der havde Telecity, valgte at erstatte dem med Plustur og Flextur. Den 3. februar 2020 havde de to nye kørselsordninger Plustur og Flextur første kørselsdag.

Åben flextrafik består derfor i dag af følgende ordninger:

- *Plustur*: Med Plustur bliver du kørt til eller fra et stoppested, hvor der er bus- eller togforbindelse.
- *Flextur*: Med Flextur kan du køre fra dør til dør – også til nabokommunen.
- *Telerute*: Med Telerute kan du køre fra stoppested til stoppested.
- *Teletaxi i Odense*: Med Teletaxi kan du køre mellem et afgrænset geografisk område og et stoppested.

Tabel 9: Åben flextrafik fordelt på ordninger, oktober 2020

	Ture inkl. medrejsende	Andel af åben flextrafik
Flextur	4.425	67%
Plustur	1.628	25%
Telerute	403	6%
Teletaxi	103	2%
I alt	6.559	100%

Det ses af tabel 1, at Flextur i oktober 2020 udgør 67 % af den åbne flextrafik, og at Plustur udgør 25 %.

Første måned med Plustur og Flextur

Administrationen estimerede i høringsoplægget vedr. Plustur og Flextur, at de nye ordninger ville betyde færre udgifter for kommunerne end udgifterne til Teletaxi, Telecity og Telependler. Estimatet havde baggrund i en forventning om et frafald af ture som følge af, at taksten ville stige på Flextur ift. Teletaxi, samt et frafald af ture som følge af, at Pendlerkort ikke ville kunne bruges til Flextur.

Det var dog samtidig vurderingen, at det samlede kørselstilbud til borgerne ville være på niveau med eller bedre end tilbuddet med Teletaxi, Telependler og Telecity, da ordningerne blev enklere at forstå og med færre begrænsninger, herunder muligheden for at krydse kommunegrænsen.

Der var et højt niveau af information til kunderne i januar og februar 2020 både i form af ambassadørerne, der rejste rundt og fortalte, og via den telefoniske kontakt med kunder, der bestilte kørsel. Websiden www.FynBus.dk/godtur, der fortæller om de nye ordninger, havde i januar og februar 2020 ca. 10.000 unikke visninger. De videoer, der fortalte om de nye ordninger, havde også flere tusinde visninger på bl.a. Facebook.

Den første måned med kørsel, februar 2020, viste et fald i antal ture på 35 % og en reduktion i ejerbidraget på 60 %. Februar 2020 viste sig at være den eneste normale måned, da Plustur og Flextur blev påvirket af Corona-pandemien fra marts 2020.

Corona-pandemi

Plustur kører kunden til eller fra bus, så et fald i antallet af busrejser betyder også et fald i antallet af ture med Plustur. Plustur kører kun til stoppesteder, der har regionale busser. På grund af Corona-pandemien er forventningen et passagerfald i de regionale busser på ca. 27 %.

Der har været markant færre passagerer med Plustur og Flextur i 2020, end der var med Teletaxi, Telependler og Telecity i 2019, hvor en stor del af reduktionen vurderes at skyldes Corona-pandemien. Det ses tydeligst i perioden marts til maj 2020, hvor der har været en reduktion i antal ture på 67-78 % i forhold til turantallet i 2019. Eneste måned uden Corona er februar, hvor Plustur og Flextur startede, og hvor det derfor må antages, at en del af tur-reduktionen skyldes behovet for omstilling til de nye ordningerne. Reduktionen i turantal i februar er på ca. 35 %.

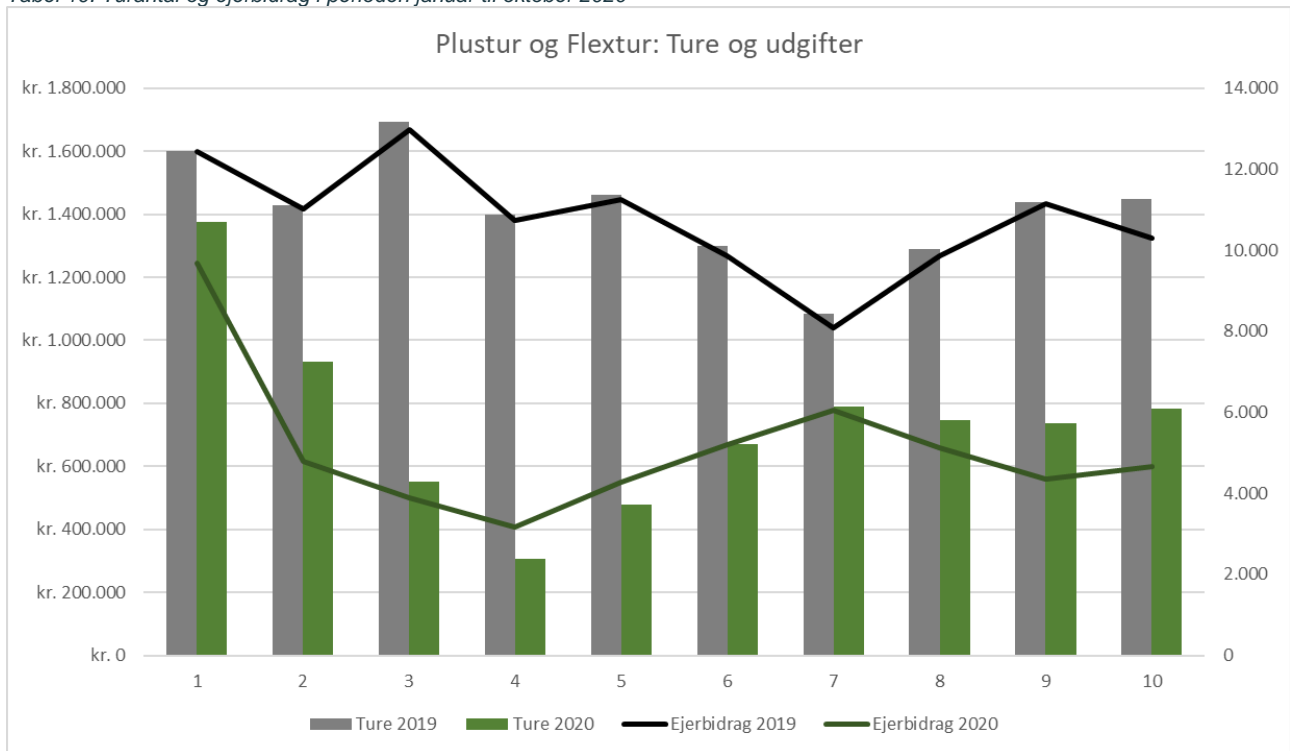
Der har i perioden med Corona været restriktioner og opfordringer til passagerne om at begrænse brugen af åben flextrafik.

Det tilstræbes i Flextrafik, at kunder på tværs af ordninger enten køres sammen (sankørsel), eller at turene afvikles i forlængelse af hinanden (kædekørsel). Kædekørsel har været tilstræbt i hele Corona-tiden, men sankørsel har både været reduceret helt og forsøgt begrænset. I februar 2020 var sankørselsprocenten på Flextur 29 %, i marts var den 19 %, april 0 % og maj 3 %. I perioden juni til oktober 2020 har sankørselsprocenten ligget omkring 21 % for Flextur. Corona har derfor haft en klar effekt i forhold til sankørslen og fortsætter indtil videre med at have det.

Ture og udgifter

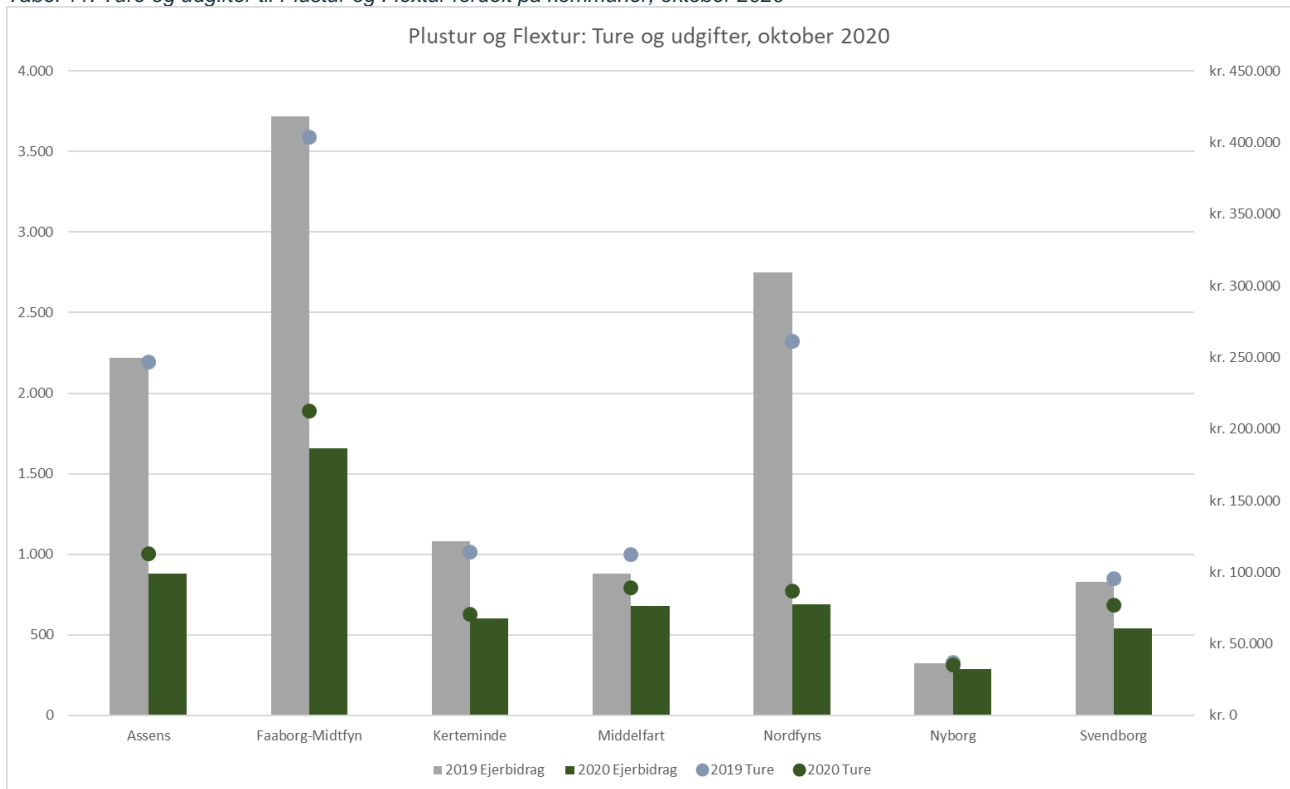
Tabel 2 nedenfor viser udviklingen i turantal og ejerbidrag i perioden januar til oktober 2020. Det skal bemærkes, at ejerbidrag her og i det følgende er statistiktal, og der vil være en forskel til de endelige regnskabstal. Tendensen er dog retvisende.

Tabel 10: Turantal og ejerbidrag i perioden januar til oktober 2020



Fordeling på kommuner i oktober 2020 så således ud:

Tabel 11: Ture og udgifter til Plustur og Flextur fordelt på kommuner, oktober 2020



Det ses af tabel 3 ovenfor, at der er stor forskel på kommunerne. De kommuner, der har haft mange ture i 2019, har haft en kraftig reduktion både i turantal og i ejerbidrag med følgende procentsatser: Assens Kommune (tur-reduktion på 54 %), Faaborg-Midtfyn Kommune (47 %) og Nordfyns Kommune (67 %). I de øvrige kommuner er reduktionen i oktober mindre: Kerteminde Kommune (38 %), Middelfart (20 %) og Svendborg (19 %). Nyborg Kommune har næsten sammen turantal (reduktion 6 %) og ejerbidrag i oktober 2019 og oktober 2020.

Kommunernes valgmuligheder

Plustur og Flextur er et fælles koncept for åben flextrafik, hvor det tilstræbes, at kommunernes tilbud er så ens som muligt af hensyn til kunderne samt for at lette administrationen af ordningerne. Kommunerne har dog en række håndtag, der kan bruges til at påvirke efterspørgslen. For Plustur kan kommunerne vælge forskellige åbningstider, men alle kommuner har valgt samme åbningstid.

For Flextur kan der vælges forskellige åbningstider og forskellige takstmodeller. Det er desuden muligt at vælge, om der skal være forskel på Flextur i byområde og landområde. For Flextur har kommunerne valgt forskelligt. De to kommuner, der har valgt højeste takst i hele kommunen, har haft den største reduktion i antal ture, hvilket peger på, at taksten spiller en rolle ift. efterspørgsel.

Kommunerne kan ændre takstmodel for Flextur og åbningstider med et rimeligt varsel til kunderne.

Selvbetjening

Det har været et mål at øge andelen af ture, der bestilles via Rejseplanen/selvbetjening.

Tabel 12: Fordeling på bestillingsformer, oktober 2020

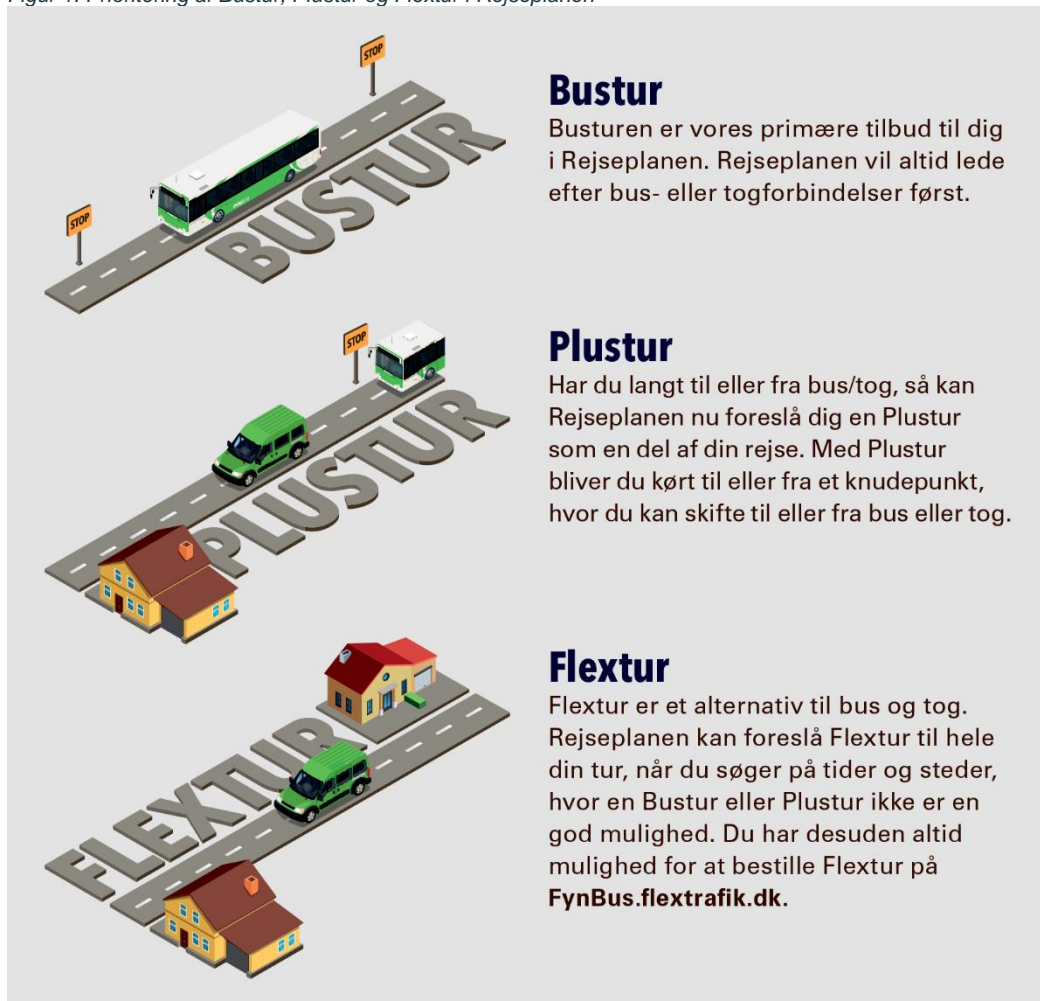
Bestilt via	Telefon	App*	Rejseplanen
Flextur	49%	8%	11%
Plustur			25%
Telerute	6%		
Teletaxi	2%		
I alt	57%	8%	35%

*dvs. app og fynbus.flextrafik.dk

Tabel 4 ovenfor viser, at 35 % af åben flextrafik bestilles via Rejseplanen, og 8 % af åben flextrafik bestilles via app (og fynbus.flextrafik.dk). 57 % af åben flextrafik bestilles via telefon. I alt blev 43 % af åben flextrafik dermed bestilt via selvbetjening i oktober 2020. Der er blevet reklameret for, at det er en god ide at bestille via Rejseplanen, og det ser ud til at have virket.

Når kunden bestiller via Rejseplanen, prioriteres de fremviste resultater ud fra, at bus/tog er den primære transport, Plustur til bus/tog er anden prioritet, og tredje prioritet er Flextur. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen, og det er kun i Rejseplanen, at der er mulighed for rabat på Flextur. Se prioriteringen i rejseplanen af figur 1 nedenfor.

Figur 1: Prioritering af Bustur, Plustur og Flextur i Rejseplanen



Hvor mange kunder?

Typisk opgøres antal personture og ikke antal kunder. En enkelt pendlerkunde kan stå for mange personture. En kunde, der ringer ind for at bestille, skal oplyse et telefonnummer, men det, der bestilles, kan være ture til mere end en kunde.

I alt er der ca. 7.000 kunder (unikke telefonnumre), der har rejst ca. 47.000 ture, dvs. ca. 7 ture pr. kunde i gennemsnit. I gennemsnit har der været 778 kunder (unikke telefonnumre) pr. måned i de 9 måneder, de to nye ordninger har eksisteret.

En tilsvarende opgørelse for Teletaxi, Telecity og Telerute samlet, men ekskl. Telependler, for år 2018 opgjorde antal ture pr. kunde (også opgjort ud fra unikke telefonnumre) til ca. 12. Her var der, set over hele året, 12.000 kunder (unikke telefonnumre) og 144.000 ture, dvs. ca. 1.000 kunder (unikke telefonnumre) pr. måned.

Beregningerne skal tages med forbehold, men noget tyder på, at der er lidt færre kunder, og at de rejser færre ture. Dette kan skyldes, at Flextur er dyrere end Teletaxi, og at man ikke kan rejse gratis med Pendlerkort med Flextur.

Igen har Corona også haft stor indflydelse. Traditionelt har mange i den ældre målgruppe rejst meget med Teletaxi, og netop i denne målgruppe vil der være mange, der undgår kollektiv transport under Corona-pandemien.

Evaluering af Plustur og Flextur

Der er oprindeligt aftalt en evaluering af Plustur og Flextur efter 12 måneders drift.

Imidlertid er der ikke udsigt til, at det vil blive muligt at foretage en reel sammenligning af Plustur og Flextur med 2019-niveauet for Telekørsel, da Corona-pandemien har betydet og fortsat vil betyde, at der ikke er en normalsituation ift. kørselsbehov, kørselsudbud og kørselsvilkår, som 2019 kan sammenlignes med.

Første forudsætning for en evaluering af turantallet er, at der har været en periode, hvor Corona-pandemien ikke spiller så stor en rolle, fx fordi en vaccine er udbredt.

Administrationen indstiller på den baggrund, at evalueringen af Plustur og Flextur udsættes, til der har været en periode, hvor kørselssituationen er væsentligt mindre påvirket af Corona-pandemien, hvilket forventes at være efteråret 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager status på Plustur og Flextur til efterretning, og
- godkender, at evalueringen af Plustur og Flextur udsættes, til der har været en periode, hvor kørselssituationen er væsentligt mindre påvirket af Corona-pandemien, forventeligt efteråret 2021.

Vedtagelse:

6. FÆLLES FYNSK KLIMASAMARBEJDSAFTALE

Resumé:

Transportministeren har opfordret kommunerne og regionerne til at tiltræde en klimasamarbejdsaftale. De største kommuner og regioner har indgået en aftale. Transportministeriet har forespurgt, om de fynske kommuner (ud over Odense) kunne tænkes at indgå i en fælles fynsk aftale i anledning af, at der arbejdes på et fælles udbud med henblik på grøn omstilling af busflåden.

Bestyrelsen drøftede sagen på mødet den 1. oktober 2020, og på den baggrund er kommunerne blevet bedt om at tage stilling til, hvorvidt de ønsker at indgå i en fælles aftale med transportministeren.

Sagsfremstilling:

I juni 2020 indgik regeringen en klimasamarbejdsaftale med de seks største bykommuner, herunder Odense Kommune.

Klimasamarbejdsaftalen skal være med til at understøtte og accelerere den grønne omstilling i landets kommuner ved, at alle nye bybusser skal være nul-emissionsbusser fra 2021.

Klimasamarbejdsaftalen beror på kommunernes egne målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport:

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

I medio august 2020 opfordrede transportministeren de resterende kommuner til at tilslutte sig målsætningerne for de seks største kommuner – eller som minimum tilkendegive deres lokale ambitionsniveau for grøn omstilling.

I forbindelse med forelæggelse af "Beslutningsoplæg om grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel" på FynBus' bestyrelsesmøde den 1. oktober 2020 blev det drøftet, hvorvidt der er ønske om og mulighed for en fælles fynske klimasamarbejdsaftale med transportministeren.

FynBus har ultimo oktober 2020 fremsendt forslag til en aftaletekst med henblik på en fælles fynsk klimasamarbejdsaftale til Assens Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Svendborg Kommune, Langeland Kommune, Nyborg Kommune, Kerteminde Kommune, Nordfyns Kommune og Middelfart Kommune.

Følgende kommuner har indtil videre meddelt FynBus, at de ønsker at tiltræde en fælles fynsk klimasamarbejdsaftale:

- Middelfart Kommune
- Nyborg Kommune, vedtages endeligt på byrådsmødet den 15. december 2020
- Svendborg Kommune

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 6.1 *Fælles fynsk klimasamarbejdsaftale*

7. MEDDELELSER

- Orienteringssag af 9. december 2020 vedr. Reklamer i/på busser på regionens *Udvalg for regional udvikling*

8. 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

INDKØB AF STOPPESTEDSUDSTYR GENNEM RAMMEAFTALE

BESLUTNINGSOPLÆG TIL KOMMUNERNE

14. december 2020

1. RESUMÉ

Stoppestedet er ofte buskundens første fysiske møde med den kollektive trafik. Stoppestedet er også medvirkende til at give bilister og andre ikke-kunder et indtryk af den kollektive transport, når de passerer det. Stoppestedet er derfor en central del af den kollektive transports image. Stoppestedet og vedligeholdelse af det er oftest kommunens ansvar. Dette betyder også, at der ikke er et fælles visuelt udtryk eller en fælles standard for de stoppesteder, som FynBus kører til, da hver kommune individuelt vælger leverandør og standard.

I infrastrukturstrategien "Fyn i bevægelse – Infrastrukturstrategi 2017-35", der er vedtaget af kommunerne, er der en målsætning om at samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn, på tværs af kommunegrænser. FynBus foreslår, at et element i dette er et fælles fokus på de fynske stoppesteders udstyr som fx læskærme, cykelparkering, skraldespande mm.

FynBus ønsker derfor at høre de fynske kommuner, om der er opbakning til, at kommunerne individuelt køber ensartet stoppestedsudstyr gennem en fælles rammeaftale udbudt af FynBus. Afhængig af antallet af kommuner, der ønsker at deltage i rammeaftalen, forpligter kommunen sig ved sin opbakning til at indkøbe udstyr gennem aftalen for et årligt beløb på minimum ca. 50.000-125.000 kr. i 4 år, dvs. i alt 200.000-500.000 kr., forventeligt startende fra ultimo 2021. Det er kommunen, der beslutter hvilke stoppesteder, der skal opgraderes og i hvilken rækkefølge.

Intentionen er at styrke den kollektive trafiks image, give bedre forhold også til andre mobilitetsformer ved stoppestederne (fx privat samkørsel, cykel mv.) og dermed mindske antallet af biler på vejene.

2. BAGGRUND

De fynske kommuner har i 2017 vedtaget "Fyn i bevægelse – Infrastrukturstrategi 2017-35". Et mål med strategien er at "Skabe et grundlag og retning for samarbejde om øget mobilitet og fælles infrastrukturudvikling på Fyn, der går på tværs af kommunegrænser." (s. 3). I infrastrukturstrategien er der bl.a. set på knudepunkter på Fyn. De er inddelt i et hierarki, der går fra de største, der klassificeres som "hovedterminaler" og ned til de knudepunkter, der klassificeres som "kommunale terminaler". Hierarkiet er etableret ud fra en vurdering af, hvilke knudepunkter og trafikkorridorer, der har størst betydning for den fynske mobilitet.

De fynske kommuner (undtagen Odense og Langeland) har i 2020 indført et fælles koncept for Flextur og Plustur. Plustur er kollektiv tilbringertrafik til/fra udvalgte knudepunkter. Knudepunkterne kan være de ovennævnte terminaler, men der er også en række Plustur-knudepunkter, der er mindre end terminalerne.

For at sikre, at kunderne oplever en behagelig og sammenhængende rejse, er det vigtigt, at knudepunkterne har en vis standard med hensyn til udstyr og funktioner, fx med læskærm.

Flere kommuner har derudover et ønske om i højere grad at få indtænkt gode skift mellem mobilitetsformer som en del af stoppestedet. Skal man cykle til stoppestedet, er det vigtigt, at der er gode muligheder for at parkere sin cykel sikkert, og har kommunen et samarbejde med en privat samkørselsordning, der benytter eksisterende knudepunkter som mødested, er det rart at kunne vente på sit lift i læ.

Der er undersøgelser, der peger på, at investeringer i stoppestedernes udstyr giver busserne et bedre image og flere kunder i busserne. Movia nævner eksempelvis i "Movias Mobilitetsplan 2020" et eksempel, hvor forbedret cykelparkering ved stoppestedet medførte flere buspassagerer. FynBus har også tidligere medvirket i forsøg med solcellelys på stoppesteder, hvilket blev positivt modtaget af passagerer og chauffører. Der er derfor flere argumenter for, at en opprioritering af stoppestedernes udstyr og indretning er til gavn for den kollektive transport og mobiliteten generelt.

FynBus' bestyrelse har i december 2020 godkendt en opdateret kategorisering af stoppesteder, hvori der er opsat en vejledende angivelse af, hvilket udstyr og funktioner der er "nødvendige". Kategoriseringen sorterer stoppestederne baseret på antal påstigninger, og det ses fx, at der i gennemsnit er ca. 6 stoppesteder i kategorien "Superstop" med over 40 påstigninger i hver kommune. Odense Kommune adskiller sig fra de øvrige kommuner, og kategoriseringstabellen er som udgangspunkt derfor ikke gældende for Odense Kommune med de beskrevne påstigningstal.

Det skal bemærkes, at kommunen ved deltagelse i en rammeaftale *ikke* forpligter sig til at følge angivelserne for udstyr i kategoriseringen: Kommunen beslutter selvfølgelig fortsat selv, hvilke stoppesteder, der skal have nyt udstyr.

Kategorier	Påstigninger på hverdage	Gns. antal - ekskl. Odense	Odense antal	Stander	Fane med navn	Køreplante	Skraldespand	Belægning	Sne- og oprydning	Bænk	Cykel-parkering	Læskærm	Lys (evt. solceller)	Niveaufriidg. mm.	Samkørselsplads & KP-skilt	Plustur	Realtid: Skærm, beacon...	Kommune-info	Parkering	Toilet-mulighed (evt. cafe)	Opladning	Taxi	Bycykel / Løbehjul / ...	Indkøb / Snack	Vandpost / Cykelluft / ...	Planter	Lege- & Motionsredskaber	Pakkebox / Bogskaab	Park + Blike
Terminaler	Infrastr.strategi	2	6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Superstop	40	6	83	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	
Stort stop	20	16	97	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)									
Stop	10	18	128	X	X	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)													
Ministop	5	25	112	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)																			
Standerstop	0	258	447	X	(X)	(X)	(X)																						

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene

Alle udstyrsangivelse er dog vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

3. FREMGANGSMÅDE

Trafikselskaberne NT og Movia har udbudt rammeaftaler for stoppestedetsudstyr, der kan benyttes af de nordjyske og sjællandske kommuner, og FynBus ønsker at gennemføre et tilsvarende udbud for Fyn og Langeland. Endvidere ønsker FynBus at inddrage medarbejdere fra relevante afdelinger i kommunerne, der har erfaring med indkøb af stoppestedetsudstyr. FynBus forventer således ved kommunernes tilsagn at nedsætte en arbejdsgruppe bestående af medarbejdere fra FynBus og medarbejdere fra kommunerne. FynBus bidrager blandt andet med projektledelse, facilitering og juridisk ekspertise. Arbejdsgruppen vil kunne inddrage et arkitektfirma i forhold til beskrivelse af udstyrsdesign.

Arbejdsgruppen vil komme med oplæg til følgende:

- Hvilke udstyrselementer indgår i udbuddet
 - Hvilke typer (fx læskærm, affaldsspand, cykelstativ, bænk, solcellelys)
 - Hvilke størrelser (fx stor læskærm, medium læskærm, lille læskærm)
- Hvilket design ønskes på udstyret

FynBus vil træffe den endelige beslutning i forhold til arbejdsgruppens forslag ift. udstyrselementer og design. FynBus vil herefter igangsætte udbuddet, og på vegne af de deltagende kommuner indgå kontrakt med vinderen af udbuddet, hvorefter kommunerne kan indkøbe igennem aftalen.

4. TIDSPLAN

Der er afholdt indledende møder mellem FynBus og kommunerne vedrørende stoppesteder, og FynBus har foretaget en mini-høring i kommunernes administration vedrørende blandt andet interessen for en fælles rammeaftale. Indeværende sag til kommunernes politiske udvalg er vedtaget af FynBus' bestyrelse den 11. december 2020. De forudgående aktiviteter er indsat med **grønt** i nedenstående tidsplan:

14. maj 2020:	Indledende møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
10. juni 2020:	Møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
15. juni 2020:	Deadline for tilbagemelding fra kommunernes administration vedr. interesse for fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr
25. juni 2020:	Temadag for FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer vedr. kategorisering af stoppesteder og stoppestedsudstyr
28. september 2020:	Opfølgende møde mellem FynBus og kommunernes ERFA-medlemmer
11. december 2020:	Behandling af høringsoplæg i FynBus' bestyrelse
14. december 2020:	Fremsendelse af høring til kommunerne
Januar 2021 til marts 2021:	De politiske udvalg i kommunerne træffer beslutning om deltagelse i en fælles rammeaftale.
1. april 2021:	Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommunerne
April til juni 2021:	Arbejdsgruppe bestående af FynBus og repræsentanter fra kommunerne udarbejder kravspecifikation
Juli 2021:	FynBus godkender og offentliggør udbuddet
Ultimo 2021	Forventet kontraktstart

5. ØKONOMI

Der er økonomi forbundet med 2 aspekter:

- 1) arbejdsgruppens udarbejdelse af kravspecifikation, og
- 2) indgåelse af kontrakten.

Ad 1: Udarbejdelse af kravspecifikation

En eller flere af de deltagende kommuner forventes at bidrage med deltagere i arbejdsgruppen, der udarbejder kravspecifikationen. FynBus vil finansiere eventuel inddragelse af et arkitektfirma via tildelte midler fra knudepunktsprojektet under Region Syddanmarks mobilitetspulje. FynBus vil bidrage med projektledelse, facilitering og juridisk ekspertise.

Ad 2: Indgåelse af kontrakten

Hvis en kontrakt har en værdi over 3,2 mio. kr., skal den ifølge forsyningsvirksomhedsdirektivet udbydes som et EU-udbud. Ved at gennemføre et EU-udbud ønsker FynBus at sikre, at der ikke er et loft for kommunernes indkøb gennem rammeaftalen.

For at gøre udbuddet attraktivt foreslås det desuden, at den enkelte kommune skal forpligte sig til at indkøbe for et nærmere fastsat beløb pr. år i kontraktperioden svarende til, at kontrakten får en værdi på minimum 1,5 mio. kr. Det konkrete beløb, hver kommune forpligter sig til, vil derefter naturligt afhænge af antallet af kommuner, der deltog i det fælles udbud, samt af kontraktlængden.

FynBus ønsker en kontraktperiode på 4 år. Ved tilsagn fra tre kommuner bliver den årlige forpligtelse pr. kommune 125.000 kr., ved tilsagn fra fem kommuner bliver den årlige forpligtelse pr. kommune 75.000 kr. Der vil ikke blive udarbejdet et udbud ved tilsagn fra færre end tre kommuner

Eksempelvis:

- a) 7 kommuner siger ja, 4-årig kontrakt, minimum samlet 1,5 mio.
= 53.750 kr. pr. kommune pr. år i 4 år
= 215.000 kr. i alt

- b) 5 kommuner siger ja, 4-årig kontrakt, minimum samlet 1,5 mio.
= 75.000 kr. pr. kommune pr. år i 4 år
= 300.000 kr. i alt

- c) 3 kommuner siger ja, 4-årig kontrakt, minimum samlet 1,5 mio.
= 125.000 pr. kommune pr. år i 4 år
= 500.000 kr. i alt

Ved en årlig omkostning på 125.000 kr. vil kommunen eksempelvis årligt kunne købe

- ca. 2-3 stk. læskærme, eller
- ca. 15-20 stk. små cykelparkeringsstativer, eller
- ca. 50 skraldespande.

Bemærk, at listen er eksempler på muligt udstyr og mulige priser, men i sagens natur kendes indholdet af den endelige kontrakt ikke på nuværende tidspunkt. Der vil desuden kunne være afledte omkostninger, som ikke indgår i den årlige omkostning, eksempelvis arbejds løn til montering og vedligeholdelse, ekspropriation og arealerhvervelse.

Ved indgåelse af kontrakten vil kommunerne altid kunne bruge mere end det årlige minimum, ligesom det også vil være acceptabelt at bruge et forskelligt beløb pr. år, så længe der i kontraktperioden indkøbes for et samlet beløb svarende til 4 x den årlige forpligtelse (eksempelvis 4 x 125.000 kr. = 500.000 kr.). Hvis en kommune i kontraktperioden får ekstra midler til stoppestedsudstyr, fx via tilskud fra en ekstern pulje, er der derfor mulighed for at indkøbe ekstraordinært gennem kontrakten.

6. KONTRAKTLÆNGDE

FynBus foreslår en kontraktlængde på 4 år fra kontraktstart ultimo 2021.

7. RETNINGSLINJER FOR ET FÆLLES UDBUD

Såfremt en kommune har afgivet endelig godkendelse af deltagelse i fælles udbud, vil det ikke være muligt at trække sig fra udbuddet, selvom det efterfølgende viser sig, at kommunen skal betale en højere pris for stoppestedsudstyret ved et fælles udbud end ved at foretage udbud/indkøb alene.

Det vil dog altid være muligt at annullere et udbud på et sagligt grundlag.

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

På baggrund af ovenstående vil kommunerne ikke skulle tage stilling til tilbuddets udfald, idet denne kompetence og beslutningen overlades til FynBus.

8. INDSTILLING

FynBus anmoder ejerkommuners kommunale politiske udvalg om senest 1. april 2021 at tage stilling til følgende:

- ønsker kommunen at være en del af et fælles udbud af stoppestedsudstyr?
- er kommunen i givet fald klar til at forpligte sig til at indkøbe stoppestedsudstyr for op til 125.000 kr. pr. år fra ultimo 2021 og 4 år frem, i alt op til 500.000 kr. i perioden?

Ved tilsagn fra mere end 3 kommuner vil den årlige forpligtelse blive lavere. Ved tilsagn fra færre end 3 kommuner udarbejdes der ikke en fælles rammeaftale.

Bilag 4.1

Forventet regnskab 2020, hovedtal

INDHOLD

Indledning	2
Væsentlig udvikling og forudsætninger.	3
Covid-19.....	3
Passagerer.....	3
Indtægter.....	3
Takster	3
Entreprenørudgifter	4
Omkostningsindeks kørselsudgifter	4
Forventet Regnskab 2020	5
Hovedtal bus- og telekørsel	5
Passagerindtægter og passagerudvikling	5
Entreprenørudgifter	8
Fællesudgifter.....	10
Telekørsel/Flexstur 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 efter 9 måneder til orientering.

Det forventede regnskab består af følgende dokumenter:

- Bilag 4.1 Notat forventet regnskab 2020
- Bilag 4.2 Talmateriale forventet regnskab 2020

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet fra 2019, realiserede resultater for 9 måneder i 2020, kendte ændringer for 2020 samt et estimat på konsekvenserne af Covid-19.

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.

VÆSENTLIG UDVIKLING OG FORUDSÆTNINGER.

I dette afsnit beskrives væsentlige forhold og forudsætninger i forhold til det forventede regnskab 2020, herunder konsekvenserne af Covid-19 krisen.

Covid-19

Der er juni 2020 indgået aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndteringen af de økonomiske konsekvenser for de regionale trafikskelskaber, som følge af Covid-19 vedrørende 2020. På baggrund af denne aftale, er der i forventet regnskab 2020 indarbejdet de forventede statslige kompensationer. Da aftalen er en nettoaftale, vil mindreudgifter til fx siddende patientbefordring/handicapkørsel/flextur/plustur mv. blive modregnet i indtægtstab i busdriften og meromkostninger til ekstrarengøring i busserne. Det endelige regnskabsregulativ er udarbejdet af EY og modtaget primo november, hvorfor de endelige konsekvenser ikke er indarbejdet i forventet regnskab 2020.

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 derfor et passagertal i 2020 på 10,4 mio. Beregningen er foretaget med baggrund i passagertal for årets første 9 måneder samt scenarierne beskrevet nedenfor.

For flextrafik har Covid-19 betydet væsentligt færre ture end budgetteret. Forventede ture i 2020 er realiserede turantal for årets første 9 måneder tillagt forventning til 4. kvartal, hvor udgangspunktet er 3. kvartal 2020 fremskrevet med en sæsonfaktor.

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.

Indtægtsniveauet hen over sommeren 2020 har i store træk udviklet sig som forudsat i det seneste udarbejdede skøn for forventet regnskab 2020 (efter 6 måneder).

Det nyeste data for indtægterne sammenholdt med de seneste udmeldinger om Covid-19-situationen, hvor smitten i skrivende stund er stigende i Danmark, peger dog i en negativ retning, hvorfor indtægtsniveauet for de sidste tre måneder i 2020 forventes at ligge lidt lavere end tidligere forudsat.

Samlet set forventes de samlede indtægter at udgøre 151,7 mio. kr., hvilket er 51,9 mio. kr. lavere end budgettet for 2020. Indtægtstab forventes kompenseret fuldt ud af Staten i 2020.

Takster

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

Samlet set er priserne hævet med 1,9 % i henhold til takststigningsloftet for 2020. Den væsentligste ændring er en reduktion af pensionistrabatten på pendlerkort fra 45 % til 38 %. I budget 2021 er indarbejdet en gennemsnitlig takststigning på 1,1 %. Samt ændring af pensionistrabatten som følge af tilskud fra staten.

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. Den endelige afregning er derfor behæftet med usikkerhed.

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 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med opstart august 2020. 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 regnskab 2020 medtaget udgifter til ekstrarengøring baseret på foreløbige beregninger.

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 periode. I Region Syddanmark er der for natbusserne sket en tilsvarende reduktion i efteråret. Der forventes på nuværende tidspunkt ikke yderligere ændringer i resten af 2020.

Omkostningsindeks kørselsudgifter

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 1,14 % lavere end budgetteret. Der er anvendt det indeks, som er offentliggjort for november 2020.

FORVENTET REGNSKAB 2020

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 forventet 2020 inkl. Covid-19 kompensation

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Busdrift					
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-151,7	-51,9
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	492,3	4,8
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	79,2	1,5
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	419,8	-45,6
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-59,3	59,3
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	360,5	13,7
Telekørsel					
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,4	-0,6
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,9	9,6
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	4,7	2,1
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	10,2	11,1
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	11,1	-11,1
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	21,3	0,0
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	430,0	-34,4
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-48,2	48,2
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	381,8	13,7

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 381,8 mio. kr. Det er en mindreudgift på 13,7 mio. kroner. svarende til et fald på 3,5 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes kompensation på 48,2 mio. kroner i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og regeringen.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Indtægterne er i høj grad direkte påvirket af Covid-19 som følge af faldet i passagertallet. Ligeledes er der stor usikkerhed om i hvilken hastighed, der kan vendes tilbage til et normalt indtægtsniveau.

En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 51,9 mio. kroner i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -34,2 %, og kan i al væsentlighed tilskrives Covid-19. Indtægtstab kompenseres i 2020 fuldt ud af Staten.

Salget af kontantbilletter i busserne har i perioden fra marts frem til 31. august været suspenderet som følge af Covid-19. Som konsekvens heraf er der indregnet en yderligere vandring mod mobilbilletter. Salget af kontantbilletter i busserne efter den 31. august udgør som forventet et beskedent beløb.

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

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til forventet 2020 incl. Covid-19 kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-110,7	0
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,5	0
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,6	0
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	0
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-64,8	0
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-9,6	0

Tabel 3 herunder viser indtægterne fordelt på produkttyper.

Tabel 3: Udviklingen i produkttyper for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Indtægter fordelt på hovedgrupper					
Kontantbilletter	-26,7	-21,3	-20,7	-4,6	-16,1
Mobilbilletter	-15,9	-15,6	-14,2	-16,0	1,8
Rejsekort (KVKKkort mm)	-54,3	-57,5	-57,5	-43,2	-14,3
Pendlerkort	-15,1	-19,3	-15,6	-14,2	-1,4
Ungdomskort	-53,0	-51,0	-55,5	-40,4	-15,1
Skolekort	-9,6	-9,4	-9,4	-8,1	-1,3
Statstilskud	-12,6	-12,7	-12,8	-12,8	0,0
Bus&Tog (ud over Pendlerkort)	-19,0	-8,4	-18,3	-10,1	-8,2
Øvrige indt. og salgsudgifter	2,4	-0,6	0,3	-2,4	2,7
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-51,9	51,9
Indtægter i alt	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	0,0
Kontantandel	13%	11%	10%	2%	

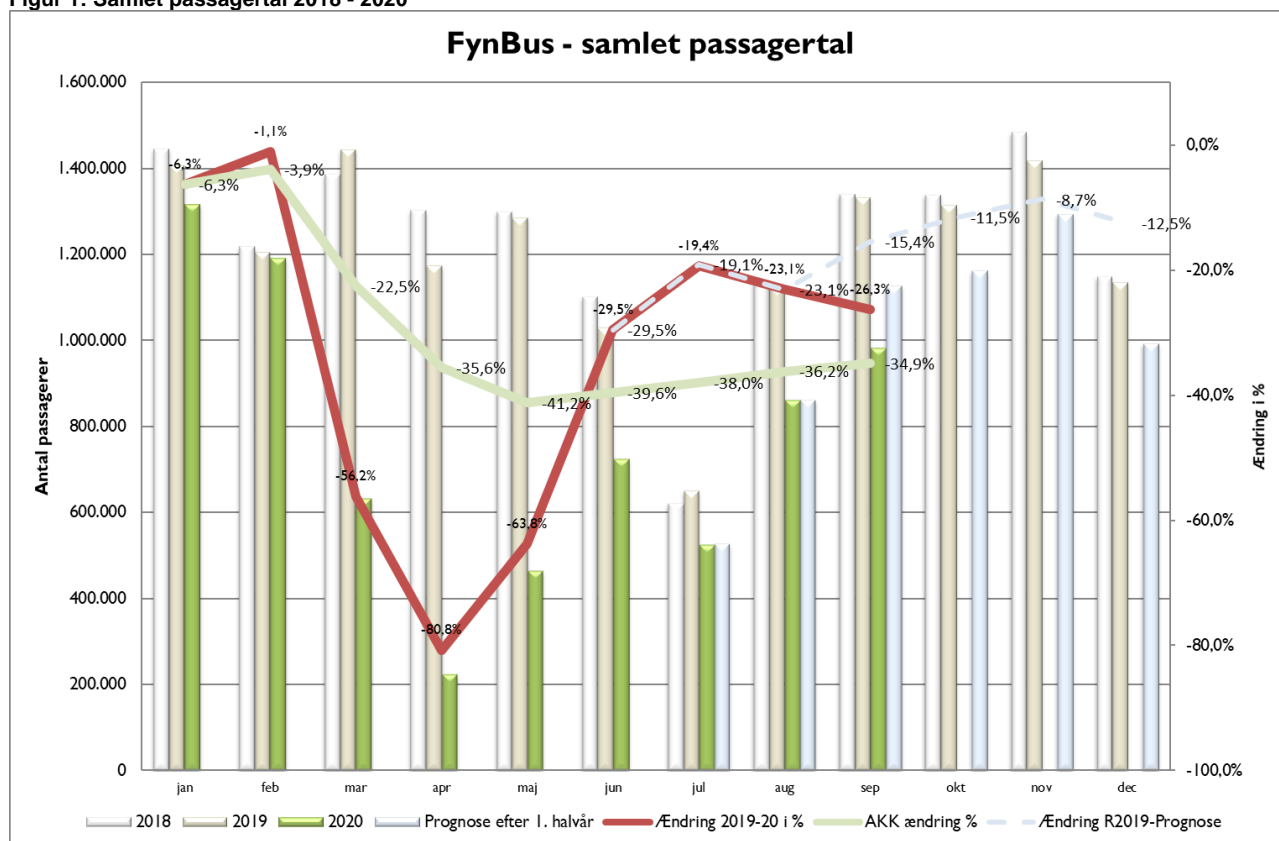
I nedenstående tabel 4 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	14.829	14.521	14.513	10.380	-4.133
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.923	-1.561
Assens	339	323	320	222	-98
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	215	-101
Kerteminde	148	147	147	112	-35
Langeland	276	276	280	203	-77
Middelfart	171	173	177	111	-66
Nordfyn	304	285	285	193	-92
Nyborg	297	288	285	200	-85
Odense	6.519	6.423	6.371	4.602	-1.769
Svendborg	841	839	848	599	-249

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 9 måneder med – 34,9 % fra 2019 til 2020. Figuren viser også forventningerne til passagerudviklingen i den resterende del af 2020 baseret på årets første 6 måneder samt den seneste negative udvikling i september 2020 som følge af 2. bølge af corona.

Entrepenørudgifter

Forventet 2020 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som er opstartet i august 2020. I Nyborg og Svendborg er startet nyt udbud op fra august 2020, de nye priser er indregnet.

Derudover er der forventet 2020 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april. Reduktionen i udgifter gælder også natbusser i regionen fra medio september. Derudover er der indregnet 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 forventet 2020

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	497,1	487,2	497,2	484,9	-12,3
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,9	-5,0
Assens	16,2	16,4	17,0	16,6	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,4	0,5
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	-0,4
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	-0,5
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,5	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	-0,2
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,3	-0,2
Odense	184,8	175,3	179,3	174,9	-4,4
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,3	-1,4

Bruttoudgifterne forventes i 2020 at være 12,3 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 2,5 %. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,14% lavere	-5,4
Færre køreplantimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-1,0
Mindreudgift til busser pga. 1 bus mindre i Region Syddanmarks kontrakt	-0,5
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under Covid-19 nedlukningen, jf. aftale med vognmændene.	-1,0
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	5,6
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-0,5
Dubleringskørsel	0,3
Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0,3
Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	-1,6
Covid-19 kompensation, som reducerer covid-19 relaterede merudgifter	-7,4
Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	484,9

2020:

Som det fremgår af tabel 6, bruges der samlet set det samme antal driftsbusser. Der er 1.477 færre køreplantimer end budgetteret. De færre køreplantimer er primært i Assens, Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense. 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 forventet 2020

Ejer		R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	Driftsbusser	338	337	337	337	-
	Køreplantimer	623.389	613.716	613.690	612.213	1.477,1
Region Syddanmark	Driftsbusser	109	108	108	107	1,0
	Køreplantimer	259.394	253.664	254.277	254.268	9,0
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	16.573	15.523	15.764	15.595	169,0
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	39	39	39	40	-1,0
	Køreplantimer	26.209	24.379	22.658	23.701	-1.043,0
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	-
	Køreplantimer	8.359	8.278	8.353	7.705	648,0
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	-
	Køreplantimer	9.630	9.686	9.770	9.111	659,2
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	-
	Køreplantimer	13.415	13.418	13.300	13.038	261,8
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	-
	Køreplantimer	16.343	15.897	15.422	15.367	55,4
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	-
	Køreplantimer	16.938	17.202	17.192	17.130	61,7
Odense	Driftsbusser	77	77	77	77	-
	Køreplantimer	216.222	216.146	217.256	216.587	668,9
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	-
	Køreplantimer	40.306	39.523	39.699	39.712	-13,0

*Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

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 m.m.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kroner. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,4 mio. kroner, som føres på rammestyling/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.

Tabel 7: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,4	0,0
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,0	-0,4
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	35,9	-0,8
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	62,4	-1,3
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,4	-2,4
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	1,0	-1,5
I alt	74,7	78,0	80,7	79,2	-1,5

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 udgøre 1,0 mio. kroner og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kroner. 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.
- 0,6 mio. kroner. 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. De resterende 0,1 mio. kroner forventes ikke anvendt.

De 1,0 mio. kroner til Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt) forventes ikke anvendt og derfor er der i Budget 2021 på bestyrelsesmødet den 5. november ansøgt om 1 mio. kroner til afslutning af projektet.

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal 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 forventet 2020 uden rammestyring og anlægsudgifter

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	76,5	76,1	78,2	80,6	2,4
Region Syddanmark	35,1	34,7	35,6	36,9	1,4
Assens	1,9	1,8	1,8	1,9	0,1
Faaborg - Midtfyn	2,5	2,6	2,5	2,6	0,0
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,1	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	0,0
Nordfyn	1,7	1,7	1,7	1,8	0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	0,0
Odense	25,7	25,7	26,7	27,3	0,6
Svendborg	4,6	4,5	4,6	4,7	0,1

Telekørsel/Flextur og Plustur

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

Tabel 9 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2018-2020 på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020 i løbende priser

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
FynBus	388,5	386,5	395,6	381,8	-13,7
Region Syddanmark	112,3	118,9	120,1	114,8	-5,3
Assens	19,8	18,1	19,1	18,8	-0,3
Faaborg - Midtfyn	27,6	27,8	27,8	28,2	0,4
Kerteminde	7,6	7,6	7,9	7,4	-0,5
Langeland	6,9	6,4	6,4	5,8	-0,5
Middelfart	11,3	11,8	12,0	11,6	-0,4
Nordfyn	18,1	16,8	18,4	18,1	-0,3
Nyborg	13,2	13,6	13,9	13,7	-0,2
Odense	145,3	139,3	142,2	137,1	-5,2
Svendborg	26,5	26,3	27,7	26,1	-1,6

Ejerbidraget forventes, eksklusiv Covid-19 netto kompensationsaftalen, at udgøre 10,2 mio. kroner, hvilket er en mindre udgift på 11,2 mio. kroner, svarende til et fald på 52,3 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives nyt telekørselskoncept, som er vedtaget efter budget 2020 er godkendt, samt Covid-19 krisen. Der vil blive modregnet i Covid-19 kompensationen i henhold til nettoaftalen med regeringen.

Det er vanskeligt at forudsige efterspørgslen resten af året. Efterspørgslen været reduceret væsentligt siden medio marts som følge af Covid-19. Tillige har de fleste kommuner i februar 2020 indført Flextur og Plustur,

hvorfor der ikke har været en normal periode at foretage fremskrivning på. Ved fremskrivning af 4. kvartal 2020 er taget udgangspunkt i turantal i 3. kvartal 2020, da efterspørgslen i 3. kvartal vurderes at være det bedste udgangspunkt. Turantallet i 3. kvartal er fremskrevet med en sæsonfaktor udtrykt i udviklingen fra 3. kvartal 2019 til 4. kvartal 2019.

Covid-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget omkostningerne pr. tur. Ved fremskrivning af 4. kvartal 2020 er anvendt den gennemsnitlige omkostning per tur i 3. kvartal 2020.

Der vil i resten af 2020 ved de kvartalsvise afregninger blive opkrævet til budget af hensyn til den nettoaftale der er indgået med staten.

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 forventet 2020

Telekørsel samlet - Antal rejser								
Ture	Produkt	R 2016	R 2017	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020- FR 2020
FynBus	Telependler	20.277	18.853	16.485	8.972	16.890	858	-16.032
	Telerute	10.161	8.787	7.990	5.381	8.710	5.136	-3.574
	Telecity	10.798	9.683	9.450	9.077	10.950	2.035	-8.915
	Teletaxa	127.027	126.544	129.536	115.552	127.690	9.746	-117.944
	Teletaxa - Flextur						46.897	46.897
	Teletaxa - Plustur						12.975	12.975
	Total	168.263	163.867	163.461	138.982	164.240	77.647	-86.593
RSD	Telerute	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	3.832	-2.668
	Total	7.511	6.659	5.749	3.997	6.500	3.832	-2.668
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	1.785	-28.215
	Teletaxa - Flextur						7.328	7.328
	Teletaxa - Plustur						2.294	2.294
	Total	39.614	37.395	36.931	25.920	30.000	11.407	-18.593
Faaborg-Midtfyn	Telependler	4.869	4.347	3.986	3.772	5.300	422	-4.878
	Telerute	292	207	232	131	250	49	-201
	Teletaxa	33.097	31.961	35.813	38.146	39.000	3.293	-35.707
	Teletaxa - Flextur						17.394	17.394
	Teletaxa - Plustur						3.053	3.053
	Total	38.258	36.515	40.031	42.049	44.550	24.211	-20.339
Kerteminde	Telependler - uddannelsesruter							-
	Telependler	813	1.634	831	724	1.100	41	-1.059
	Telerute						-	-
	Telecity						-	-
	Teletaxa	14.052	12.380	12.703	11.677	12.000	902	-11.098
	Teletaxa - Flextur						5.142	5.142
	Teletaxa - Plustur						1.253	1.253
	Total	14.865	14.014	13.534	12.401	13.100	7.338	-5.762
Langeland	Telerute	551	579	997	676	350	758	408
	Total	551	579	997	676	350	758	408
Midelfart	Telecity	3.569	3.823	3.821	4.129	5.100	990	-4.110
	Teletaxa	5.590	5.400	6.254	7.621	7.300	592	-6.708
	Teletaxa - Flextur						5.621	5.621
	Teletaxa - Plustur						1.235	1.235
	Total	9.159	9.223	10.075	11.750	12.400	8.438	-3.962
Nordfyns	Telependler	3.938	4.881	3.829	2.137	6.240	201	-6.039
	Teletaxa	29.559	34.135	32.509	23.667	29.540	2.001	-27.539
	Teletaxa - Flextur						4.759	4.759
	Teletaxa - Plustur						2.574	2.574
	Total	33.497	39.016	36.338	25.804	35.780	9.536	-26.244
Nyborg	Telependler	1.261	1.096	893	782	1.000	89	-911
	Telerute	373	343	288	115	350	50	-300
	Telecity	0					-	-
	Teletaxa	3.604	3.615	4.045	3.517	3.200	255	-2.945
	Teletaxa - Flextur						1.885	1.885
	Teletaxa - Plustur						977	977
	Total	5.238	5.054	5.226	4.414	4.550	3.256	-1.294
Odense	Telerute	62	270	281	407	410	445	35
	Teletaxa	835	1.116	696	630	1.250	494	-756
	Total	897	1.386	977	1.037	1.660	939	-721
Svendborg	Telependler	3.610	3.268	2.405	1.557	3.250	105	-3.145
	Telerute	1.372	729	443	55	850	1	-849
	Telecity	7.229	5.860	5.629	4.948	5.850	1.045	-4.805
	Teletaxa	6.462	5.659	5.126	4.374	5.400	424	-4.976
	Teletaxa - Flextur						4.769	4.769
	Teletaxa - Plustur						1.588	1.588
	Total	18.673	15.516	13.603	10.934	15.350	7.932	-7.418

Teletaxi, TeleCity og Telependler ophørt februar 2020 og erstattet af Flextur og Plustur

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 C-plan (FynBus' eget planlægningssystem) til deres planlagte kørsel. Her står kommunen og vognmænd for en større del af administration og planlægning end tidligere. Disse kontrakter er i 2020 blevet forlænget. Fra marts 2021 vil Faaborg-Midtfyn kommune også anvende Cplan.

Tabel 11: Kørselsordninger hos Flextrafik ved 3. kvartal 2020

Kørselstype	SBH 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 63 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i antal personture for perioden 2018 til 2020 vist.

Tabel 12: Antal personture i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Antal personture	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	98.354	-49.691
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	143.695	-59.172
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	242.049	-108.863
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	77.647	-86.593
I alt	593.789	507.482	515.152	319.696	-195.456
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	217.941	-22.059
I alt	828.307	742.516	755.152	537.637	-217.515

*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 i 2020 et fald på 29 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 34 % vedr. handicapkørsel, fald på 29 % vedr. anden kørsel og fald på 53 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især Covid-19, hvor kørslen siden medio marts har været væsentligt reduceret. Ved fremskrivning af antal ture i 4. kvartal 2020 er taget udgangspunkt i antal ture i 3. kvartal 2020 fremskrevet med en udviklingsfaktor, hvor udviklingsfaktoren er udviklingen fra 3. kvartal 2019 til 4. kvartal 2019. Siddende patientbefordring er dog fremskrevet i forhold til 4. kvartal 2019 med 10%, da der forventes at være et efterslæb, der skal indhentes.

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste kommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecticity 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 forventet 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,4	-1,5
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	48,6	13,6
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	44,3	12,1
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	21,5	-2,4
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	65,7	9,7
Covid-19 kompensation				9,7	-9,7
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	75,4	-

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 forventet 2020

Ejerbidrag for Flexkørsel (mio. kroner i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Assens	26,9	18,1	9,4	9,4	0,0
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,1	10,8	10,8	0,0
Kerteminde	8,3	7,1	5,9	5,9	0,0
Langeland	2,8	2,8	3,0	3,0	0,0
Middelfart	1,8	1,8	1,9	1,9	0,0
Nordfyn	17,9	16,9	19,6	19,6	0,0
Nyborg	2,7	3,0	3,2	3,2	0,0
Odense	10,0	10,8	11,2	11,2	0,0
Svendborg	2,4	2,8	3,0	3,0	0,0
Ærø	0,3	0,5	0,5	0,5	0,0
Region Syddanmark	6,5	6,8	6,9	6,9	0,0
I alt	88,8	79,7	75,4	75,4	0,0

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

Forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 65,7 mio. kroner. Dette svarer til en mindredgift på 9,7 mio. kroner eller ca. 13 % 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 væsentligt siden marts grundet Covid-19.

I Assens og Nordfyn kommune er der udbetalt kompensation til vognmænd, der kører Cplan, som følge af manglende kørsel grundet Covid-19. Kompensationen i Assens udgør 0,5 mio. kr. mens den i Nordfyn udgør 1,3 mio. kr. I Assens er der i august indgået ny aftale om specialskekørsel til en højere grundpris, som er indregnet i forventningen til kørselsudgifter i 2020.

Den samlede Covid-19 kompensation udgør -9,7 mio. kroner, som svarer til det mindreforbrug der er i 2020. Dette vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften i henhold til nettoaftalen med regeringen.

Entreprenørudgifter

Forventet regnskab 2020 efter 3. kvartal for entreprenørudgifterne viser 45,9 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 16,3 mio. kroner i forhold til budget 2020.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 15: Entreprenørudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Handicapkørsel	27,7	28,0	29,6	20,8	8,8
Anden kørsel	49,6	38,3	32,6	27,8	4,8
I alt	77,3	66,3	62,2	48,6	13,6

Note: Eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

Der forventes en mindredgift på entreprenørudgifter til handicapkørsel på 8,8 mio. kr. svarende til et fald på 30% i forhold til budgettet. For anden kørsel forventes en mindredgift på 4,8 mio. kr. svarende til 15%.

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 4. kvartal 2020 er anvendt den gennemsnitlige pris/tur i 3. kvartal 2020, da kravene til kørslen forventes at være de samme.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 16: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner pr. tur (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Handicapkørsel	204	197	200	211	-11
Anden kørsel	168	170	161	194	-33
Handicap og anden kørsel	180	180	177	201	-23
Telekørsel	107	102	106	101	5
I alt	160	159	155	177	-22

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventet efter 3. kvartal i 2020 at være på 177 kroner, hvilket er 22 kr. mere end budgetteret. Merudgiften skyldes øgede omkostninger under Covid-19. Telekørsel skiller sig ud ved, at entreprenørudgiften pr. person tur forventes lavere end budgetteret. Det skyldes, at udgiften per tur er faldet siden budgettet blev udarbejdet.

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.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,1 mio. kroner. Klagenævnet for udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kroner for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 – februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 0,7 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark. Den økonomiske sanktion på 7 mio. kroner er ikke indarbejdet i tallene, da sagen endnu er uafklaret.

Tabel 17: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Fællesudgifter. Telekørsel	6,0	5,5	6,8	4,7	2,1
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	21,5	-2,4
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	26,1	-0,3

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 overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne, påhviler **Odense Kommune**.

FynBus har udover overdragne 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 udgør et underskud på 11,6 mio. kroner. Ændringen skyldes en lavere forventning til afkast på obligationsporteføljen.

Tabel 18: Pensionsresultat regnskab 2018 til forventet 2020

Pensionsresultat (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-3,4	-13,2	-8,0	-7,6	-0,4
Udgifter til pensioner	14,7	18,5	19,0	19,1	-0,1
Nettoudgifter pension	11,3	5,3	11,0	11,5	-0,5
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Resultat pension	11,5	5,5	11,1	11,6	-0,4

Indtægterne forventes at udgør 7,6 mio. kroner i 2020. Det er en mindreindtægt på 0,4 mio. kroner og skyldes en lavere forventning til afkastet af obligationsporteføljen, der bliver modsvaret af en merindtægt på nettohuslejen vedr. Gammelsø.

Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger består af:

- 3,5 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.
- 1,0 mio. kroner i afkast af obligationsbeholdning. Afkastet for 1. halvår har været negativt, hvorfor årets samlede forventninger er nedskrevet med 0,5 mio. kroner. Generelt har aktie- og obligationsmarkederne 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 0,1 mio. kroner, hvilket er 0,1 mio. kroner under 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 FynBus' administration.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 19: Præmiebetaling regnskab 2018 til forventet 2020

Præmiebetaling (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	Afvigelse B 2020 - FR 2020
Odense Kommune	2,5	-	-	-	-
Keolis Danmark A/S	0,6	0,5	0,5	0,5	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,1	1,1	1,1	0,0
I alt til Sampension	4,5	1,6	1,6	1,6	0,0
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,8	0,5	0,2	0,4	-0,2
Samlet præmiebetaling	5,3	2,1	1,8	1,9	-0,1

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. 30/9-20 stadig tjenestegørende.

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Indtægter:					
Enkeltbilletter, total	42.638	36.828	34.857	20.525	-14.332
- Kontantbilletter	26.743	21.269	20.688	4.573	-16.116
- SMS-billetter	15.895	15.559	14.168	15.952	1.784
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	54.326	57.537	57.462	43.173	-14.289
Periodekort, total	77.712	79.658	80.479	62.691	-17.788
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	15.099	19.254	15.551	14.199	-1.352
- Ungdomskort	52.964	50.955	55.514	40.368	-15.146
- Skolekort	9.649	9.449	9.414	8.124	-1.290
Indtægter fra målstyret markedsføring	0	0	0	0	0
Kompensation fra Staten	12.567	12.692	12.819	12.836	18
Bus / tog samarbejde	18.950	8.434	18.252	10.076	-8.175
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	701	1.861	1.168	2.961	1.793
Salgsprovision og - gebyrer	-2.052	-1.843	-1.729	-528	1.201
Øvrige indtægter	-1.008	630	263	-47	-310
Indtægter i alt	203.835	195.798	203.570	151.688	-51.883
Covid-19 indtægtskompensation(+ er lig med kompensation for manglende indtægter)		0	0	51.883	51.883
Indtægter i alt incl. Covid-19 kompensation	203.835	195.798	203.570	203.570	0
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Bruttoudgifter:					
- Entreprenørkontrakter	470.915	473.217	477.332	474.030	3.301
- Incitamentsaftale	1.530	2.993	3.960	3.429	531
- Dubleringskørsel	21.279	7.652	8.756	9.023	-267
- Bod	-827	-684	-199	-180	-20
- Rejsetidsgaranti	91	83	103	76	27
- Endestationer/rutebilstationer	90	44	550	550	0
- Direkte henbærbare driftsrelaterede udgifter	2.485	2.547	4.177	4.504	-327
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.394	1.369	2.500	915	1.585
Bruttoudgifter, busruter	496.957	487.221	497.178	492.347	4.831
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	293.122	291.424	293.607	340.659	-47.052
Covid-19 omkostningskompensation(- lig med reduktion i udgifter til at dække ekstra udgifter)		0	0	-7.425	7.425
Bruttoudgifter, busruter incl. Covid-19 kompensation	496.957	487.221	497.178	484.922	12.256
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter) incl. Covid-19 kom	293.122	291.424	293.607	281.352	12.256
Fællesudgifter:	74.375	76.619	78.172	78.172	3.700
- Driftsrelaterede udgifter	8.529	10.122	11.445	11.432	13
- Salgsrelaterede udgifter	16.149	14.978	15.481	15.043	438
- Administrative udgifter	38.407	36.470	36.745	35.910	835
- Rejsekort udgifter	13.475	14.501	14.501	14.501	0
- Investering Odense Letbane	0	0	0	3.700	0
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	-2.185	548	0	-2.414	2.414
- Anlægsudgifter	295	1.332	2.500	1.017	1.483
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	74.670	77.951	80.672	79.189	1.483
Årets ejerbidrag busdrift	367.792	369.374	374.279	419.849	-45.569
Covid-19 kompensation(+ lig med kompensation for manglende indtægter og øget merudgifter)	0	0	0	59.308	59.308
Årets ejerbidrag busdrift incl. Covid-19 kom.	367.792	369.374	374.279	360.541	13.738

FynBus

Kollektiv trafik					
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
- Indtægter	2.787	2.609	2.932	2.377	-555
- Entreprenørudgifter	17.479	14.190	17.440	7.876	9.565
Telekørsel nettoudgifter	14.692	11.581	14.508	5.499	9.010
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.009	5.545	6.769	4.657	2.113
Årets ejerbidrag telekørsel	20.701	17.126	21.278	10.156	11.122
Covid 19-kompensation(+ er merudgift og - er mindreudgift, så ejerbidrag er lig B2020)		0	0	11.122	-11.122
Årets ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 kom.	20.701	17.126	21.278	21.278	0

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	390.678	385.952	395.557	432.418	-36.861
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	388.493	386.501	395.557	430.004	-34.447
Covid-19 kompensation i alt		0	0	-48.186	0
Årets underskud kollektiv trafik incl. Covid-19 Kom.	390.678	385.952	395.557	384.233	-36.861
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital incl. Covid-19 Kom.	388.493	386.501	395.557	381.819	-34.447

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Ejerbetaling af busdrift	388.493	386.501	395.557	430.004	-34.447
Opkrævet aconto for året	364.197	390.542	383.584	384.272	688
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	24.296	-4.041	11.973	45.732	33.759

budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Afregning for foregående regnskabsår	-4.124	-549	-2.793	-3.889	-1.096
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	3.731	1.056	17.053	17.053	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	39	11	178	178	0
Opkrævet aconto for året	364.197	390.542	383.584	384.272	688
Årets samlede likvide tilskud	363.843	391.060	398.022	397.614	-408

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Busruter					
Passagerantal*bus	14.828.000	14.521.000	14.513.000	10.380.000	-4.133.000
Driftsbusser	338	337	337	337	0
Køreplantimer	623.389	613.716	613.690	612.213	-1.477
køreplankm	18.615.612	18.478.905	18.457.879	18.488.630	30.752
Passagerer/køreplantime	23	24	24	17	-7
Passager/antal indbyggere	28	29	29	21	-8
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	1	0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	41	40	41	31	-10
Indtægter/passagerer (kr.)	14	13	14	15	1
indtægter/køreplantim (kr.)	327	319	332	248	-84
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	797	794	810	804	-6
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	470	475	478	556	78
Årets underskud/køreplantime (kr.)	627	629	645	706	62
Ejerbidrag/km (kr.)	20	20	20	23	2
Telekørsel					
Passagerantal telekørsel (personture)	163.462	138.982	164.240	77.647	-86.593
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.864.585	1.639.551	1.984.696	836.319	-1.148.377
Antal km (direkte rejse)	1.160.610	992.855	1.192.143	543.023	-649.120
Nettoudgifter/personetur (kr.)	90	83	88	71	-18
Bruttoudgifter/personetur (kr.)	107	102	106	101	-5
Fællesudgifter/personetur (kr.)	37	40	41	60	19
Ejerbidrag/km (kr.)	18	17	18	19	1
Ejerbidrag/minut (kr.)	11	10	11	12	1
Kollektiv trafik i alt					
Indbyggerantal	496.243	499.207	497.941	498.221	280
Passagerantal i alt	14.278.462	14.659.982	14.677.240	10.457.647	-4.219.593
Årets underskud/passagerer (kr.)	28	27	27	42	14
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	783	774	794	863	69

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

FynBus

Tjenestemandspensioner					
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Nettohusleje - Gammelsø	3.479	3.478	3.436	3.499	63
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev Odense Kommune	-2.337	6.723	1.500	1.000	-500
Pensionsudbetaling fra Sampension	2.281	3.015	3.060	3.092	32
Indtægter i alt	3.423	13.216	7.996	7.592	-404
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	14.702	18.515	18.955	19.070	-114
Ekstern administration	201	164	180	100	80
Udgifter i alt	14.903	18.680	19.135	19.170	-34
I alt	11.480	5.463	11.139	11.578	-439

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007					
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	565	467	475	466	-9
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.418	1.088	1.110	1.086	-24
Præmiebetaling til Sampension	4.494	1.555	1.585	1.553	-32
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	797	518	204	375	171
i alt	5.291	2.072	1.789	1.928	139

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Handicapkørsel (SBH) - ekskl. Demens					
Indtægter	-7.140	-5.335	-5.618	-4.089	-1.529
Entreprenørudgifter	27.653	27.995	29.601	20.180	9.421
Fællesudgifter	4.551	5.150	5.591	5.604	-14
Ejerbidrag	25.064	27.810	29.574	21.696	7.878
Personture	135.526	142.027	148.045	95.669	-52.376
Handicapkørsel (SBH) - Demens					
Indtægter	0	-25	0	-121	121
Entreprenørudgifter	0	130	0	594	-594
Fællesudgifter	0	22	0	151	-151
Ejerbidrag	0	127	0	625	-625
Personture	0	590	0	2.685	2.685
Lægekørsel					
Indtægter	-4	-3	0	-4	4
Entreprenørudgifter	2.565	2.181	2.927	1.953	974
Fællesudgifter	521	491	692	631	61
Ejerbidrag	3.082	2.668	3.619	2.580	1.040
Personture	17.307	14.814	19.900	11.937	-7.963
Speciallægekørsel					
Indtægter	-2	-3	0	-4	4
Entreprenørudgifter	1.696	1.468	1.723	1.419	304
Fællesudgifter	211	211	262	284	-22
Ejerbidrag	1.905	1.675	1.984	1.699	286
Personture	7.015	6.358	7.525	5.380	-2.145
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	289	196	342	192	150
Fællesudgifter	26	19	36	28	8
Ejerbidrag	315	215	378	220	158
Personture	865	578	1.045	533	-512
Paragrafkørsel					
Indtægter	-8	-4	-8	-3	-5
Entreprenørudgifter	414	285	386	251	135
Fællesudgifter	75	61	82	79	3
Ejerbidrag	481	342	459	326	134
Personture	2.501	1.847	2.350	1.483	-867
Genoptræningskørsel****)					
Indtægter	-13	-9	0	-1	1
Entreprenørudgifter	4.379	3.790	4.069	2.970	1.099
Fællesudgifter	940	939	1.090	1.087	3
Ejerbidrag	5.306	4.720	5.159	4.056	1.103
Personture	36.235	31.860	34.700	22.001	-12.699
Special genoptræningskørsel****)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	775	432	636	606	30
Fællesudgifter	69	53	83	102	-19
Ejerbidrag	843	485	719	708	11
Personture	2.527	1.610	2.375	1.959	-416
Aktivitetkørsel					
Indtægter	-371	-293	-213	-128	-85
Entreprenørudgifter	7.279	5.779	5.048	3.554	1.494
Fællesudgifter	1.445	1.263	1.067	1.024	44
Ejerbidrag	8.353	6.748	5.901	4.449	1.452
Personture	56.632	44.606	37.235	21.752	-15.483
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.626	2.467	2.613	1.803	809
Fællesudgifter	593	639	724	798	-75
Ejerbidrag	3.218	3.106	3.336	2.602	735
Personture	20.958	19.592	20.600	14.696	-5.904

FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2018 (årets priser)	Regnskab 2019 (årets priser)	Budget 2020 (årets priser)	Forventet Regnskab 2020 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2020 - budget 2020)
Specialskekørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	25.230	20.383	13.758	14.497	-739
Fællesudgifter	3.476	3.025	2.297	3.284	-987
Ejerbidrag	28.706	23.408	16.055	17.781	-1.727
Personture	123.325	96.527	70.140	60.509	-9.631
Center for voksenundervisning					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	179	160	343	141	202
Fællesudgifter	31	35	68	44	23
Ejerbidrag	209	195	411	185	225
Personture	974	1.017	2.100	801	-1.299
CPR-kørsel/Job og ressource					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	103	0	12	1	11
Fællesudgifter	14	0	3	0	2
Ejerbidrag	118	0	15	1	13
Personture	654	0	75	6	-69
Dagcenterkørsel					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	3.704	1.203	704	441	263
Fællesudgifter	587	218	162	147	15
Ejerbidrag	4.291	1.421	866	589	278
Personture	25.273	7.058	4.500	2.636	-1.864
Flexruter					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	118	2	71	0	71
Fællesudgifter	10	1	12	0	12
Ejerbidrag	128	2	83	0	83
Personture	322	16	322	0	-322
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14					
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt					
Indtægter	-7.537	-5.672	-5.839	-4.350	-1.489
Entreprenørudgifter	77.266	66.472	62.231	48.602	13.629
Fællesudgifter	12.554	12.126	12.167	13.264	-1.098
Ejerbidrag Flextrafik i alt	82.282	72.925	68.559	57.516	11.043
Personture	430.327	368.500	350.912	242.049	-108.863
Covid-19 kompensation		0	0	11.043	0
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.		72.925	68.559	68.559	11.043
Siddende patientbefordring					
Indtægter	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.481	6.820	6.888	8.214	-1.327
Ejerbidrag	6.481	6.820	6.888	8.214	-1.327
Personture	234.518	235.034	240.000	217.941	-22.059
^) Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik					
Covid-19 kompensation		0	0	-1.327	1.327
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.		6.820	6.888	6.888	0
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*					
Indtægter	-7.537	-5.672	-5.839	-4.350	-1.489
Entreprenørudgifter	77.266	66.472	62.231	48.602	13.629
Fællesudgifter	19.035	18.946	19.054	21.478	-2.424
Ejerbidrag Flextrafik i alt	88.763	79.745	75.447	65.731	9.716
Personture i alt	664.845	603.534	590.912	459.990	-130.922
Covid-19 kompensation		0	0	20.838	-20.838
Ejerbidrag Flextrafik i alt incl. Covid-19 Kom.		79.745	96.724	96.724	0
Nøgletal**					
Km	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter pr. personture	160	159	155	177	22
Ejerbidrag/persontur	173	177	174	212	37

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

Transportminister Benny Engelbrecht

11. december 2020
J.nr: 202010-33228Planlægning og Udvikling
Mail: jeg@fynbus.dk

FÆLLES FYNSK KLIMASAMARBEJDSAFTALE

Fælles klimasamarbejdsaftale for Fyn og Langeland med Transportministeren om grøn kollektiv trafik

Med denne klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik forpligtiger kommunerne på Fyn (med undtagelse af Odense Kommune) samt Langeland Kommune sig til nedenstående målsætninger for den grønne omstilling, forudsat at omstillingen kan gennemføres inden for de givne økonomiske rammer samt ikke medfører en forringelse af serviceniveauet i den kollektive trafik.

Kommune	Nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra	CO ₂ -neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra	CO ₂ -neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af tværkommunale busser fra
Assens	Ikke relevant	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 23 busser)
Faaborg-Midtfyn	Ikke relevant	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 39 busser)
Kerteminde	Ikke relevant	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 9 busser)
Langeland	Ikke relevant	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 7 busser)
Middelfart	2021	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 12 busser)
Nordfyn	Ikke relevant	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 23) busser
Nyborg	2021	2024	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 15 busser)
Svendborg	2021	2024	Alle, antallet vides ikke endnu. Nuværende kontrakt for bybusser er 9 busser, og nuværende kontrakt for lokalruter er 13 busser

FynBus' bestyrelse har den 1. oktober 2020 vedtaget rammerne for et fælles udbud med en omfattende grøn omstilling af buskørslen på Fyn og Langeland. Den nye kontrakt skal træde i kraft i august 2024. Kommunerne tager i foråret 2021 endelig stilling til deltagelse i et fælles udbud.

Det centrale ved det fælles udbud er, at de nye busser skal være CO₂-neutrale. Dette betyder, at de kan køre på el, biogas eller biodiesel. FynBus lader det, som udgangspunkt, være op til de busentreprenører, der byder på kontrakten, hvilken teknologi, der skal anvendes for at få mest miljø- og klimaeffekt for pengene.

For hurtigere at få gang i den grønne omstilling af buskørslen vil FynBus indhente tilbud på biodiesel, som allerede nu kan medføre betydelige CO₂-reduktioner for de dieselbusser, der er på vejene i dag.

Derfor forventer FynBus, at en meget stor del af busflåden er enten CO₂-neutral eller helt emissionsfri fra slutningen af 2024, således at FynBus som minimum har reduceret CO₂-udledningen med 70 %, hvilket er målet inden år 2030 i den klimalov, som folketinget har vedtaget i år.

December 2020

For Assens Kommune	Borgmester Søren Steen Andersen
For Faaborg-Midtfyn Kommune	Borgmester Hans Stavnsager
For Kerteminde Kommune	Borgmester Kasper Ejsing Olesen
For Langeland Kommune	Borgmester Tonni Hansen
For Middelfart Kommune	Borgmester Johannes Lundsryd Jensen
For Nordfyns Kommune	Borgmester Morten Andersen
For Nyborg Kommune	Borgmester Kenneth Muhs
For Svendborg Kommune	Borgmester Bo Hansen