

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

12. maj 2022 kl. 16.00

FynBus

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Claus Skjoldborg Larsen, Odense
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Evaluering af Aftenbillet Odense	3
2. Udfasning af ekstraordinær rengøring i busser og ved knudepunkter	4
3. Nye kommercielle produkter	6
4. Valg af revisor	10
Sager til drøftelse:.....	11
5. Status på fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling.....	11
Sager til orientering:.....	15
6. FællesUdbud af flextrafik, fg8 – FlexGaranti og fv8 – FlexVariabel	15
7. Status på udvikling af ny MaaS	16
8. Markedsføring af Odense letbane og det nye bybusnet i Odense	18
9. Meddelelser	19
10. Eventuelt	19

SAGER TIL BESLUTNING:

1. EVALUERING AF AFTENBILLET ODENSE

Resumé:

FynBus har siden september 2021 haft tilbudt en aftenbillet i Odense for 30 kr., gyldig i tidsrummet kl. 18-24. Administrationen fremlægger en endelig evaluering af produktet.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse har på bestyrelsesmødet i december 2020 besluttet at implementere en aftenbillet i Odense som et forsøg for at tiltrække nye kunder på de tidspunkter, hvor der er god kapacitet i busserne.

Først fra 1. september 2021 har det, på grund af COVID-19 situationen, været muligt at købe en aftenbillet i Odense til 30 kr. for voksne og 15 kr. for børn under 16 år, med mulighed for ubegrænset rejse med busserne i Odense Kommune i tidsrummet kl. 18-24.

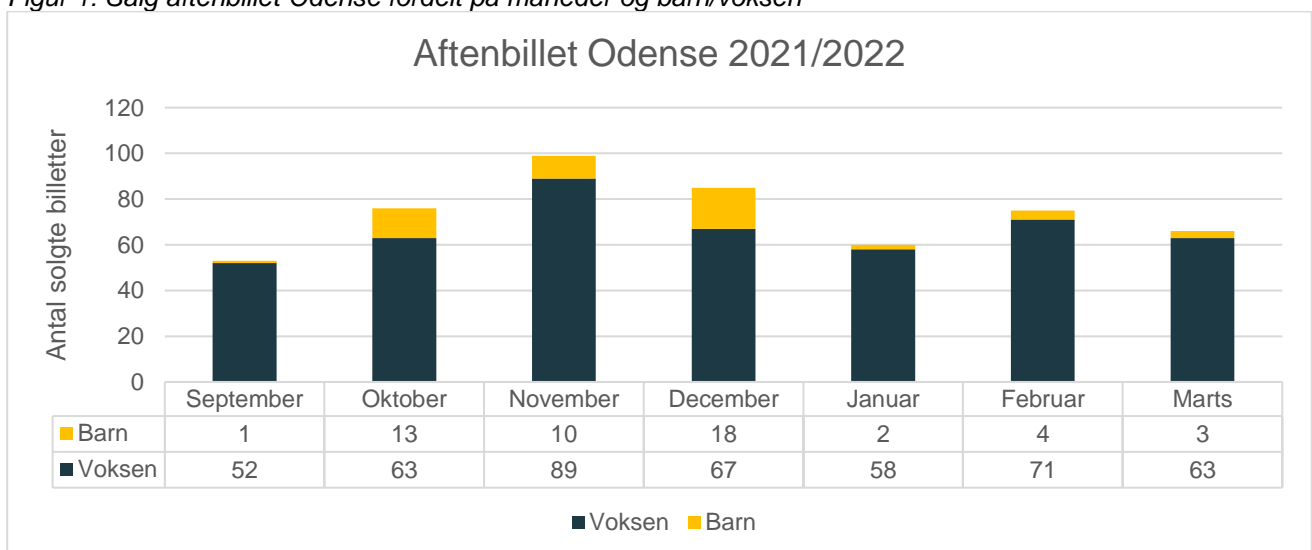
Der var en forventning om et potentielt indtægtstab på 0,65 mio. kr. årligt, fordelt ligeligt mellem Odense Kommune og Region Syddanmark. Forudsætningen var, at op mod 115.000 rejser på enkeltbilletter på app, webshop og kontant i bussen, med fordel kunne skifte til dette produkt. Med en årlig omsætning på ca. 25.000 kr. har provenutabet været på få tusind kr.

På bestyrelsesmøde i december 2021 blev produktet evalueret, men på grund af et lavt omsætningsniveau, blev den endelige evaluering udsat til foråret 2022, for at se om omsætningen ville stige yderligere.

Der har været Corona restriktioner i december og januar, så det er først fra februar 2022 der kan laves en reel vurdering af produktet.

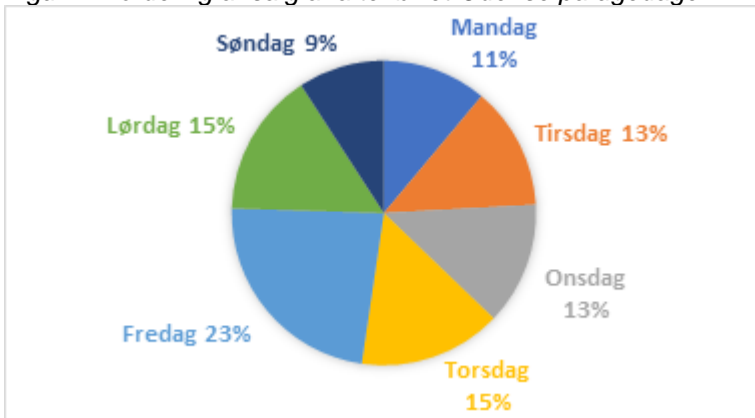
Der er i perioden fra 1. september 2021-31. marts 2022 solgt i alt 514 aftenbilletter i Odense, fordelt med 463 til voksne og 51 til børn. Fordelingen over de enkelte måneder fremgår af figur 1, hvor det ses, at niveauet i februar og marts 2022, ligger under niveau for oktober og november i 2021.

Figur 1: Salg aftenbillet Odense fordelt på måneder og barn/voksen



Af figur 2 fremgår at fredagen er den største salgsdag med 23 % af alle solgte billetter. På lørdage sælges 15 % af billetterne. Disse to weekendaftener udgør således alene 38 % af salget.

Figur 2: Fordeling af salg af aftenbillet Odense på ugedage



Med det nuværende niveau for salg af aftenbilletten svarer det til en årlig omsætning på ca. 25.000 kr. I forhold til omsætningen i Odense, har produktet stort set ikke genereret rejser, og bør derfor lukkes ned.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Afskaffer Aftenbilletten Odense med virkning fra 1. juli 2022

Vedtagelse:

2. UDFASNING AF EKSTRAORDINÆR RENGØRING I BUSSE OG VED KNUDEPUNKTER

Resumé:

Under Corona-pandemien blev det aftalt med busentreprenørerne, at der skulle udføres ekstra rengøring i busserne. I oktober 2021 vurderede trafiksekskaberne, at der fortsat var behov for ekstra rengøring, og der blev indgået aftale derom med branchen. FynBus vurderer nu, at den passagermæssige og tryghedsskabende effekt af ekstra rengøring ikke længere er til stede. Dette henset til, at Corona-pandemien er kommet på afstand, hvorfor det vurderes, at den ekstraordinære rengøring i busser og ved knudepunkter kan udfases med udgangen af juni 2022.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Det følger af alle buskontrakter, at busserne skal renholdes. Under Corona-pandemien blev det aftalt med busentreprenørerne, at der skulle gøres ekstra rent på kontaktpunkter i alle benyttede kontrakt- og reservebusser. Dette blev bestyrelsen orienteret om på mødet den 20. april 2020.

Prisen for ekstraordinær rengøring blev fastsat til 100 kr. pr. bus pr. driftsdøgn, og rengøringen blev udført, når busserne holdt på garageanlæg. FynBus indførte endvidere ekstra rengøring af busserne ved knudepunkter – i praksis på OBC – for på denne måde, at opnå en synlig og tryghedsskabende indsats for passagererne.

I oktober 2021 indgik trafikselskaberne, gennem Dansk PersonTransport, aftale med branchen om fortsat ekstra rengøring, og betalingen for den ekstraordinære rengøring blev reduceret fra 100 kr. til 50 kr. pr. kontraktbus pr. driftsdøgn. Det skete inden for rammerne af det fælles Forståelsespapir, med det bærende princip, at operatørerne ikke stilles hverken økonomisk ringere eller økonomisk bedre end efter de indgåede aftaler før Corona-19. Dette blev bestyrelsen orienteret om på sit møde den 14. oktober 2021.

Staten har kompenseret trafikselskaberne for manglende passagerindtægter samt for merudgifter i forbindelse med COVID-19, herunder udgifter til ekstra rengøring. Aftalen om håndtering af de regionale trafikselskabers økonomiske konsekvenser som følge af Corona-pandemien blev indgået den 17. juni 2020 mellem regeringen, KL og Danske Regioner.

Udfasning

FynBus vurderer nu, at den passagermæssige og tryghedsskabende effekt af ekstraordinær rengøring i busser og ved knudepunkter ikke længere er til stede. Dette henset til, at Corona-pandemien er kommet på afstand efter Sundhedsstyrelsens udmelding om, at COVID-19 ikke længere anses som en samfundskritisk sygdom.

Derfor vil FynBus i lighed med andre trafikselskaber, udfase den ekstraordinære rengøring i alle busser, herunder løs dublering, samt ved knudepunkter med udgangen af juni 2022.

Økonomi

I 2021 betalte kommunerne og Region Syddanmark tilsammen 7.200.850,00 kr. for ekstraordinær rengøring i busserne. Derudover blev der brugt 4.117.012,50 kr. på ekstraordinær rengøring ved knudepunkter i Odense Kommune og Region Syddanmark. I alt 11.317.862,50 kr., som blev kompenseret af staten.

For perioden 1. januar 2022 til og med 30. juni 2022 vil prisen for ekstraordinær rengøring i busserne være 2.234.100,00 kr., samt 2.234.363,75 kr. for ekstraordinær rengøring ved de førnævnte knudepunkter. I alt 4.468.463,75 kr.

Såfremt den ekstraordinære rengøring fastholdes hele 2022, vil prisen fordobles til I alt 8.895.373,75 kr.

FynBus forventer, at udgifterne i 2022 kompenseres af staten på samme måde som i 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at ekstraordinær rengøring i busser og ved knudepunkter udfases med udgangen af juni 2022.

Vedtagelse:

Bilag 2.1 Forståelsespapir - Dansk PersonTransport og trafikselskaberne. Om kapacitetstilpasninger i lyset af den aktuelle COVID19-epidemi

3. NYE KOMMERCIELLE PRODUKTER

Resumé:

På baggrund af passagerfald over de senere år kombineret med en ny letbane og et nyt Bynet i Odense, har FynBus overvejet forskellige mulige nye kommercielle produkter til salg på app og i webshop. Forudsætninger, økonomi og vurderinger af de mulige nye kommercielle produkter præsenteres i sagen.

Sagsfremstilling:

Baggrund

FynBus har siden 2016 oplevet passagerfald, hvilket er forværret de seneste år med Covid-19. Aktuelt ligger passagertallet ca. 10 % under 2019 niveau.

I forbindelse med opstart af letbanen i Odense den 28. maj 2022 og nyt busnet fra 31. juli 2022, efterspørger blandt andet Odense Letbane, Odense Kommune og virksomhederne langs letbanen attraktive billetprodukter, der kan sikre flere kunder i letbane og bus.

FynBus har vurderet mulige kommercielle produkter og tiltag, der tilgodeser følgende:

- Ønsket om flere kunder i bus og letbane
- Et godt opstartstilbud til pendlerne i Odense i forbindelse med opstart af letbane og nyt Bynet2021+
- Understøtter udbredelse af Rejsekortet

Da FynBus er bundet op på aftalerne med både Takst Vest og Rejsekort&Rejseplan, vil FynBus alene kunne implementere mulige kommercielle produkter på app og webshop. Dette vil i givet fald være produkter, der alene kan benyttes i busserne og i Odense Letbane.

Mulige kommercielle produkter

FynBus har overvejet følgende konkrete produkter, der beskrives nærmere nedenfor:

- Odense for en 10'er for unge
- Kampagne månedskort i Odense
- Gratis oprettelse af nyt rejsekort

Da alle forslag til produkter sker via app og til dels webshop, vil produkterne ikke generere brugbare billetteringsdata, som fx rejser med rejsekortprodukter gør. Derfor må indtægtsdelingen mellem ejerne foretages med generelle indtægtsdelingsnøgler for tilsvarende produkter.

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

Alle indtægtsberegninger er baseret på tal for hele 2019.

Forsøg med Odense for en 10'er til unge.

Forudsætninger:

- Pris 10 kr. pr. tur for unge i alderen 16-25 år
- Gyldig med 1 times omstigningstid som for almindelige enkeltbilletter
- Sælges alene på app og i webshop
- Gyldig til busser og letbane i Odense Kommune
- Produktet sælges i testperiode fra 1. juli 2022- 31. december 2022

Økonomi

I forbindelse med en større undersøgelse blandt unge i 2019 var et af resultaterne, at de unge i højere grad fravælger fastprisprodukter til fordel for løbende betaling "on demand". De unge ønsker i højere grad at betale løbende med mobiltelefonen.

Skift fra Ungdomskort, Ungdomsuddannelser til Odense for en 10'er

Der foretages årligt 804.000 rejser af unge i Odense på Ungdomskort, til ungdomsuddannelser. Heraf skønnes 288.000 rejser at være lokale rejser i Odense. Egenbetaling for et sådant Ungdomskort er 395 kr., svarende til ca. 10 kr. pr. tur ved 40 rejser månedligt. For kunder der reelt rejser mindre end 40 rejser månedligt og som ikke benytter ungdomskortet til rejser udenfor Odense eller til at få rabat på togrejser udenfor Fyn, vil Odense for en 10'er kunne være interessant. Det vurderes at maksimalt 5 % af de lokale rejser i Odense vil skifte produkt, og at indtægtstabet vil være begrænset til maksimalt 5 kr. pr. tur, svarende til knap 0,1 mio. kr.

Skift fra øvrige Ungdomskort til Odense for en 10'er

Der foretages herudover ca. 130.000 rejser årligt af de unge i Odense på Ungdomskort til videregående uddannelser og unge, der ikke er på ungdomsuddannelser. Da egenbetalingen for disse kort er 626 kr. pr. måned, og derved væsentligt over prisen for et almindeligt pendlerkort i Odense til 384 kr. pr. måned, må det antages at produktet i væsentligt omfang ikke bruges til interne rejser i Odense Kommune. I den situation vil Odense for en 10'er ikke være et interessant produkt.

Skift fra togbilletter til Odense for en 10'er

Unge udfører ca. 43.000 rejser årligt med togbilletter internt i Odense på Svendborgbanen. I forhold til bus/tog aftalerne er det i dag muligt for alle kunder at købe en togbillet fx Odense Sygehus til Odense St., der giver fri omstigning i Odense hele dagen. Disse billetter sælges for 18 kr. til unge under 26 år. Mange af disse billetter købes alene med det formål at benytte bussen. Som en afledt konsekvens af bus/tog aftalerne modtager FynBus ikke kompensation for rejserne. Da der antages at der på en dagsbillet rejses mindst 2 ture, vurderes indtægtgrundlaget til mindst 0,4 mio. kr. årligt. Da mange unge ønsker at betale "on demand" vil Odense for en 10'er kunne være et interessant alternativ for mange af disse rejser. Hvis mindst halvdelen skifter til Odense for en 10'er, vil det medføre en merindtægt for FynBus på godt 0,2 mio. kr. årligt.

Skift fra kontantbillet, mobilbillet og rejsekort classic til Odense for en 10'er

Der udføres 95.000 rejser årligt i Odense for aldersgruppen 16-25 år med mobilbillet og kontantbillet, hvor prisen pr. rejse er 24 kr., mens der udføres 183.000 rejser årligt i Odense for aldersgruppen 16-25 år med rejsekort classic rejsekort, hvor den gennemsnitlige pris pr. rejse er ca. 15 kr. I forhold til disse produkter, vil Odense for en 10'er altid være det billigste produkt. En del unge rejsende får helt eller delvist finansieret deres betalinger med mobil eller rejsekort af forældre. Det betyder at Fynbus vurderer at maksimalt 2/3 af rejserne på mobilbillet/kontantbillet og maksimalt halvdelen af rejserne på rejsekort classic reelt overgår til Odense for en 10'er. Indtægtstabet vil således samlet for disse produkter være 1,3 mio. kr. årligt.

Opsummeringen af ovennævnte i tabel 1 nedenfor viser at der udføres ca. 0,7 mio. rejser årligt internt i Odense af unge i aldersgruppen 16-25, hvoraf knap 0,2 mio. rejser årligt forventes at overgå til Odense for en 10'er. Indtægtstabet vurderes til maksimalt 1,2 mio. kr. årligt.

Det kræver op til 120.000 nye ture årligt for at være indtægtsneutral, svarende til en samlet passagerfremgang for unge i aldersgruppen 16-25 år på 16 % af samtlige rejser internt i Odense. Det vurderes umiddelbart realistisk at sikre en passagerfremgang på mindst 3-4 % svarende til et indtægtsprovenu på 0,3 mio. kr.

Det samlede årlige indtægtstab vurderes således maksimalt at udgøre 0,9 mio. kr. årligt

Ved en testperiode 2. halvår 2022 vil det samlede indtægtstab i 2022 maksimalt beløbe sig til 0,45 mio. kr., hvoraf ca. 0,15 mio. kr. vedrører de regionale ruter og ca. 0,3 mio. kr. vedrører bybusser og letbane.

Løsningen kræver en tilpasning af FynBus' nuværende app. Der foreligger ikke et endeligt bud på udviklingen heraf.

Tabel 1: Konsekvenser af overflytning af nuværende produkter til Odense for en 10'er for unge

Produkt	Antal rejser i Odense årligt	Antal rejser årligt flyttet til Odense for en 10'er	Merpris pr. tur i forhold til Odense for en 10'er	Indtægtstab årligt, kr.
Ungdomskort, 395 kr.	288.000	14.500	5 kr.*	70.000
Ungdomskort, 626 kr.	130.000	0	-	0
Interne togrejser	43.000	21.500	-10 kr.**	-215.000
Mobilbillet/Kontantbillet	95.000	65.000	14 kr.	910.000
Rejsekort classic	183.000	92.000	5 kr.***	460.000
I alt	739.000	193.000		1.225.000

*anslået

**Overflytning af togrejser giver ren indtægt til FynBus

***gennemsnitlig

Konklusion:

Godt produkt for unge, der tilgodeser ønsket om "on demand" produkter og som er nemt at kommunikere til de unge. Produktet vil konkurrere hårdt med de fleste nuværende produkter til unge på nær Ungdomskortet, hvor der kun vil være begrænset konkurrence. Det vurderes dog, at produktet vil være så attraktivt for de unge, at det ikke er urealistisk at få dækket en væsentlig del af det direkte indtægtstab ind af nye passagerer. Et forsøg resten af 2022 vil kunne afklare dette og om der er basis for at udvide produktet til andre områder og kundegrupper.

Produktet kolliderer med principperne i Takst Vest såfremt det bliver et permanent produkt til alle kundegrupper.

Billigt kampagnependlerkort i Odense

Forudsætninger:

- Gyldigt i enten hele august 2022 eller hele september 2022
- Pris 199 kr. for voksne og pensionister
- Sælges til pendlere i alle aldersgrupper
- Sælges alene på app og i webshop
- Gyldig til busser og letbane i Odense Kommune

I forbindelse med opstart af letbanen 28. maj 2022 og nyt busnet i Odense fra 31. juli 2022 efterspørger blandt andet letbanen og virksomhederne langs letbanen billige introduktionstilbud til potentielle pendlere. FynBus har derfor vurderet et prisbilligt kampagnependlerkort i august og september, der både tilgodeser pendlere til letbanen og til busserne i Odense.

Normalpris pr. måned for et pendlerkort i Odense er 384 kr. for voksne og 211 kr. for pensionister. Kortet giver fri rejse til 2 zoner i Odense Kommune, inkl. rejser med Svendborgbanen, hvis den ligger på strækningen.

Et kampagnependlerkort giver ikke ret til rejser på Svendborgbanen, men udelukkende rejser med busser og letbanen. Et normalt pendlerkort dækker alene en defineret strækning på 2 zoner i Odense Kommune, mens kampagnependlerkortet dækker rejser med bus og letbane i hele Odense Kommune. Der kan ikke foretages tilkøb ud af Odense Kommune. Kampagnependlerkortet bør produktet være yderst prisbilligt og enkelt. Derfor foreslås en skarp ensartet pris for både voksne og pensionister på 199 kr.

I august og september 2019 blev solgt i alt ca. 6.500 månedspendlerkort, fordelt med 3.500 til voksne, 3.000 til pensionister. Indtægter for disse kortmåneder var i 2019 ca. 2,0 mio. kr.

Det vurderes at maksimalt halvdelen af disse kortmåneder vil overgå til kampagnependlerkortet, svarende til et direkte indtægtstab på ca. 0,3 mio. kr., fordelt med ca. 0,2 mio. kr. til bybusser og letbane og ca. 0,1 mio. kr. til de regionale ruter.

Såfremt der opnås et mersalg på 750 pendlerkort om måneden, svarende til vækst på 12 %, vil det det være budgetneutralt.

Et kampagnependlerkort vil kun i marginalt omfang være konkurrent til rejsekortet.

Gratis udstedelse af rejsekort i perioden

For nye kunder og kunder der efter 5 år skal have skiftet deres rejsekort, koster det 50 kr. at få oprettet et rejsekort. For at øge salget af rejsekort kan FynBus tilbyde kunderne at dette sker gratis. Kunderne kan af tekniske årsager kun købe kortet i FynBus' kundecenter på Odense Rutebilstation, eller eventuelt bemandet mobilt salgsudstyr. Der oprettes typisk over 500 kort om ugen samlet på Fyn, herunder også til kunder, der alene rejser med tog. Starttidspunktet for gratis udstedelse skal koordineres med de mange øvrige tiltag i forbindelse med Letbanen, hvorfor starttidspunktet ikke er endeligt fastlagt endnu., men vil blive tilpasset inden for en 3 måneders periode hen over sommer/efterår 2022. I perioden, at op mod 4.000 kunder vil gøre brug af tilbuddet, svarende til en omkostning for FynBus på godt 0,2 mio. kr.

Tilbuddet gælder for Rejsekort personligt, rejsekort flex, pendlerkort og pendlerkombi, og således ikke skolekort, ungdomskort og rejsekort anonym.

Samlet oversigt

Tabel 2: Potentielt indtægtstab i 2022 baseret på 2019 salgstal

Tiltag	Periode	Potentielt indtægtstab 2022 (mio. kr.)
Odense for en 10'er til unge	01.07.2022-31.12.2022	0,5
Kampagne pendlerkort Odense	01.08.2022-31.09.2022	0,3
Gratis oprettelse af rejsekort	3 måneder hen over sommer/efterår 2022	0,2
I alt		1,0

Såfremt de nævnte produkter implementeres, vil det potentielle indtægtstab i 2022 være 1,0 mio. kr. fordelt med 0,2 mio. kr. til FynBus, 0,5 mio. kr. til Odense Kommune og 0,3 mio. kr. til Region Syddanmark.

Da de nævnte produkter også fungerer som markedsføring af den kollektive trafik i Odense Kommune og på de regionale ruter FynBus' område, kan det overvejes at puljen til målrettet markedsføring bidrager til hel eller delvis underskudsdækning.

Der er i budget 2022 afsat 2,5 mio. kr. til målrettet markedsføring. Beløbet finansieres ligeligt af Odense Kommune og Region Syddanmark. Der er af puljen, indtil videre, disponeret 0,6 mio. kr. til markedsføring af letbanestart og nyt Bynet2021+ i Odense, samt 0,4 mio. kr. til klimakampagne. Såfremt puljen finansierer ovennævnte forslag, vil der fortsat være 0,5 mio. kr. yderligere markedsføringsmæssige tiltage i efteråret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter følgende:

- Kampagne pendlerkort i august og september til voksne og pensionister iværksættes som beskrevet, og evalueres i efteråret 2022
- Odense for en 10'er for unge implementeres som beskrevet 1. juli 2022 som et halvårligt forsøg, med henblik på evaluering ultimo 2022
- At der tilbydes gebyrfrit salg af rejsekort i en 3 måneders periode hen over sommer/efterår 2022
- At der afsættes op til 1,0 mio. kr. fra puljen til målrettet markedsføring til dækning af potentielt indtægtstab på ovennævnte tiltag

Vedtagelse:**4. VALG AF REVISOR****Resumé:**

Administrationen foreslår valg af revisor for perioden 1. juli 2022 – 30. juni 2025 til godkendelse. Ifølge Vedtægter for Trafikselskabet FynBus, træffer bestyrelsen beslutning om valg af sagkyndig revisor. Administrationen foreslår at bruge SKI's revisionsaftale, hvorved det sikres, at FynBus overholder udbudspligten, og at valget af revision har været konkurrenceudsat.

Sagsfremstilling:

Det fremgår af § 23, 14 i Vedtægten for Trafikselskabet FynBus af 20. august 2020, at bestyrelsen træffer beslutning om valg af sagkyndig revisor.

FynBus' nuværende revisionsaftale med BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab udløber den 30. juni 2022. FynBus skal derfor have indgået en ny revisionsaftale med kontraktstart 1. juli 2022.

FynBus har haft aftale med BDO om revisionsydelser siden 1. juli 2019 og FynBus' administration vurderer, at samarbejdet forløber tilfredsstillende. På den baggrund har FynBus besluttet at bruge SKI's revisionsaftale og tilbyde BDO en 3-årig kontrakt ved direkte tildeling.

SKI er den offentlige sektors indkøbsservice og -videncenter. SKI udvikler indkøbsaftaler på varer, tjenesteydelser og IT og hjælper stat, kommuner og regioner med at skabe konkurrence og afløfte udbudspligten. Ved at bruge SKI's revisionsaftale har FynBus sikret sig, at udbudspligten er afløftet, og at valget af revision har været konkurrenceudsat.

I henhold til kommunestyrelseslovens § 42, stk. 1, 3. pkt. skal kommuners, regioners og kommunale fællesskabers antagelse af sagkyndig revision godkendes af Ankestyrelsen, hvorfor denne godkendelse efterfølgende vil indhentes.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at Administrationen indgår ny aftale om revision med BDO Statsautoriseret revisionsaktieselskab for en 3-årig periode med kontraktstart den 1. juli 2022.

Vedtagelse:**SAGER TIL DRØFTELSE:****5. STATUS PÅ FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL MED GRØN OMSTILLING****Resumé:**

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling blev påbegyndt i 2019. På bestyrelsesmødet den 2. september 2021 blev de endelige rammer for godkendelse deltagelse i fælles udbud vedtaget.

Siden godkendelsen, er der sket store forandringer i teknologier og priser på brændstoffer, og i forlængelse heraf, i stigende forventninger til el som drivmiddel i den kollektive trafik. Derfor er der behov for at drøfte de tidligere besluttede rammer.

Sagsfremstilling:

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev drøftet på flere bestyrelsesmøder i perioden 2019 – 2021. Det blev tidligt i processen klart, at et fælles udbud ville kunne omfatte buskørsel for kommunerne på Fyn og Langeland, undtaget Odense Kommune og Region Syddanmark, med kontraktstart i august 2024/august 2025, i takt med at kontrakterne udløber.

Kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber først i 2027, mens kontrakten i Region Syddanmark udløber i 2026. Odense Kommune og Region Syddanmark deltager derfor ikke i det fælles udbud.

Alle kommuner på Fyn og Langeland har i 2021 indgået klimasamarbejdsaftaler med Transportministeriet.

Klimasamarbejdsaftalerne beror på kommunernes egne målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport og forudsætter, at omstillingen kan ske inden for det økonomiske råderum samt ikke går ud over serviceniveauet i den kollektive trafik:

- nulemission (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021
- CO₂-neutrale eller 0-emissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter fra 2020
- CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af fælleskommunale busser fra 2020

Det skal bemærkes, at Transportministeriet definerer biodiesel som værende CO₂-neutralt.

Ramme for fælles udbud

Endelig ramme for fælles udbud med grøn omstilling blev endeligt besluttet på bestyrelsesmødet den 2. september 2021.

Rammerne for fælles udbud omfatter herefter:

- Kontraktstart august 2024/august 2025
- Der udbydes 8-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

- Der indhentes særskilte tilbud på kørsel i de to forlængelsesperioder
- Pakke 1 - Funktionsudbud med el som drivmiddel:
 - Svendborg Kommune
 - Middelfart Kommune
- Pakke 2 - Funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene – dette indebærer at en tilbudsgiver selv vælger hvilket drivmiddel, der skal anvendes, under forudsætning af drivmidlet er minimum CO2-neutralt:
 - Kerteminde Kommune
 - Langelands Kommune
 - Assens Kommune
 - Nordfyns Kommune

 - Faaborg-Midtfyns Kommune og Nyborg Kommune har valgt ikke, at deltage i det fælles udbud.
- Der laves delaftaler for alle kommuner, for at sikre fleksibilitet for den enkelt kommune
- Alle kommuner i det fælles udbud har valgt, at tilbudsgiver selv beslutter hvor evt. ladeanlæg eller optankningsanlæg skal placeres.
- Mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik analyseres og inddrages, hvis relevant, i det fælles udbud
- Retningslinjerne for afgivelse af tilbud, samt for kommunes mulighed for, trække sig fra et tilbud er:
 - Tilbudsgiver skal afgive tilbud på den samlede pakke.
 - Tilbudsgiver skal samtidig afgive individuelle tilbud på alle kommuner, der er en del af en pakke.
 - En kommune kan trække sig fra tilbuddet på en pakke, hvis tilbuddet på buskørsel i kommunen ligger over det fastlagte budget for buskørsel, hvilket de andre kommuner i pakkefællesskabet skal acceptere. Pakken vil blive annulleret og de individuelle tilbud træder i kraft
 - En kommune kan trække sig fra det individuelle tilbud, hvis det ligger over det fastlagte budget for buskørsel i kommunen.

Valg af drivmiddel i det fælles udbud

I Statens Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner til flere grønne busser og accelerering af omstillingen til grøn flextrafik. Puljen vil blive udmøntet med 50 mio. kr. hvert år i perioden 2022 – 2026. Der er ansøgningsfrist for 2022 den 15. september 2022.

Transportministeriet har 19. den april 2022 udsendt pressemeddelelse, hvoraf det fremgår at midlerne er målrettet regionale busruter, men kommunale ruter kan indgå, hvis det sker sammen med udbud af regional buskørsel. Puljen prioriterer midler til projekter, som omfatter nulemissionskøretøjer eller -busser, samt ladestandere. Herudover ønsker man med puljen at fokusere på en mere langsigtet omstilling ved at præge udviklingen mod nulemissionsbusser, der også på lang sigt er bæredygtige.

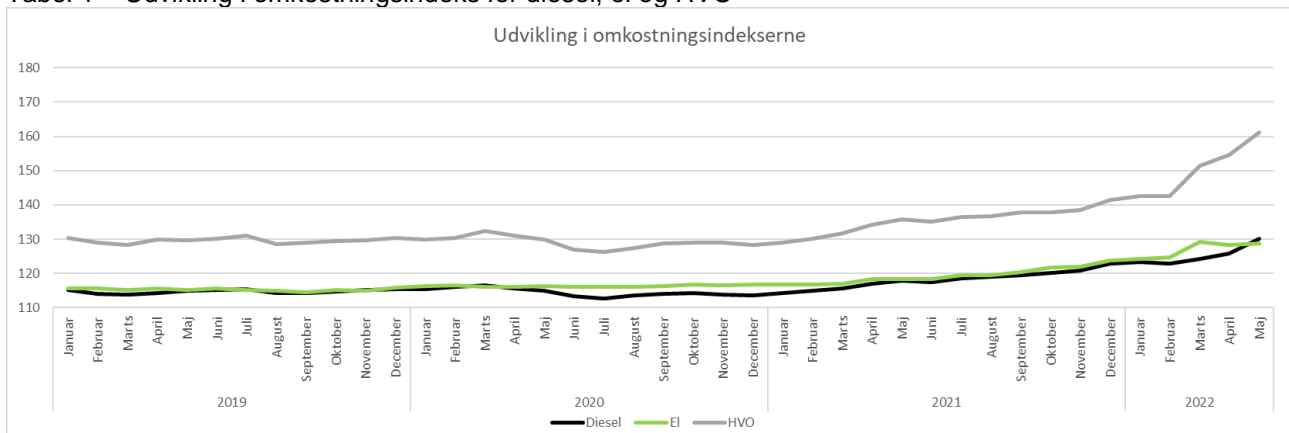
FynBus undersøger hvorvidt det kommende fælles udbud af buskørsel på Fyn, vil være omfattet af puljens målgruppe.

4 kommuner har besluttet at gennemføre udbuddet som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, hvilket indebærer at der kan der kan byde sind med biodiesel, biogas og el som drivmiddel.

I den seneste tid er debatten omkring brug af biodiesel som drivmiddel skærpet og der er fra flere sider forslag om begrænsning og/eller forbud mod brug af biodiesel til kørsel. Dertil kommer at prisen for biodiesel er steget en del.

I Tabel 1 nedenfor ses udviklingen i omkostningsindeks for diesel, el og HVO i perioden januar 2019 – maj 2022.

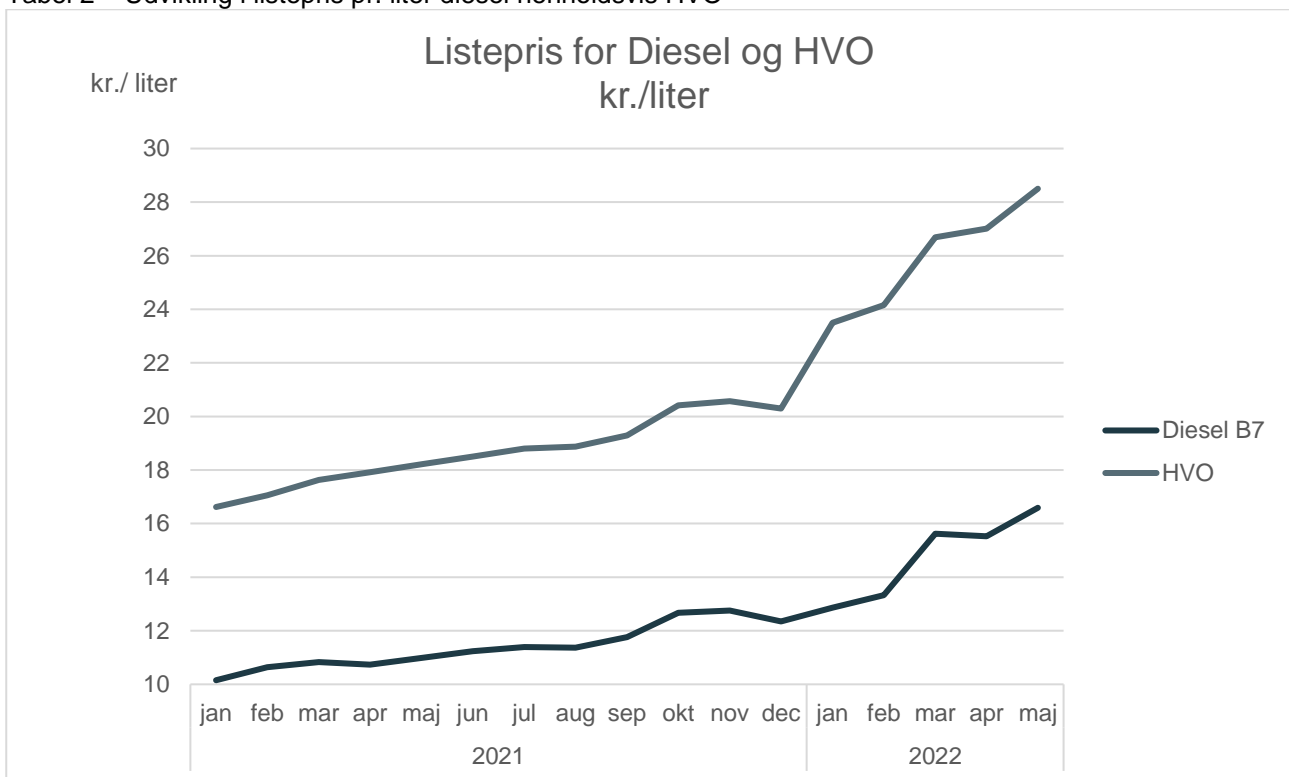
Tabel 1 – Udvikling i omkostningsindeks for diesel, el og HVO



Det ses, at omkostningsindekset for både diesel, el og HVO har været stigende fra 2. kvartal 2021, men at omkostningsindekset for HVO fra januar/februar 2022 er steget forholdsvis mere end omkostningsindekset for diesel og el, samt at omkostningsindekset for el har stabiliseret sig siden marts 2021.

Stigningerne i brændstofindekset, særligt de sidste 1½ år, afspejler de kraftigt stigende brændstofpriser på diesel og HVO:

Tabel 2 – Udvikling i listepris pr. liter diesel henholdsvis HVO



Udviklingen i prisen på biodiesel og usikkerhed om hvorvidt den tendens vil fortsætte, debatten om hvorvidt biodiesel skal bruges som drivmiddel, samt statens prioritering af tilskud til nulemissionsbusser i den oprettede

pulje på 250 mio. kr., der skal styrke den grønne kollektive trafik, skaber tvivl om hvorvidt man bør gennemføre et udbud med mulighed for brug af biodiesel om drivmiddel. Det vil fx være udbudsretligt nødvendigt at kontrakten har taget stilling til alternativ til biodiesel, hvis det bliver svært og/eller meget dyrt at anvende og anvende biodiesel i kontraktperioden, der som minimum løber indtil august 2032.

Muligheder i nuværende kontrakter

De nuværende kontrakter varierer mellem kommuner, både hvad angår udløb og forlængelsesmulighed:

Tabel 1: Forlængelsesmuligheder i nuværende kontrakter, fordelt på kommuner.

Kommune	Operatør	Løbetid	Forlængelsesmulighed	Tilbageværende forlængelsesmulighed
Kerteminde Middelfart	Tidebus A/S	1 august 2017 – 1 august 2023	2x1 år	til august 2025
Svendborg	Arriva A/S	1 august 2020 – 1 august 2023	2x1 år	til august 2025
Nordfyn	Arriva A/S	8 august 2016 – 8 august 2022	2x1 år	Til august 2024
Langeland	Bergholt.dk A/S	1 august 2021 – 1 august 2024	1x1 år	Til august 2025
Assens	Bergholt.dk A/S	1 august 2018 – 1 august 2024	2x1 år	Til august 2026
Nyborg	Nyborg Rejser A/S	1 august 2020 – 1 august 2023	2x1 år	Til august 2025
Faaborg-Midtfyn	Bergholt.dk A/S	1 august 2017 – 1 august 2023	2x1 år	Til august 2025

Det fremgår, at der endnu er kontrakt forlængelsesmuligheder for de involverede kommuner, undtaget for Nordfyns Kommune, som endeligt udløber august 2024. I tilfælde af udskudt start, er det dog muligt at lave en kort kontrakt for Nordfyn, så det besluttede fælles udbud, fortsat kan gennemføres.

Såfremt man ønsker at udskyde udbuddet, vil det naturligt få indflydelse på den grønne omstilling på kort sigt, mens løsninger og priser på længere sigt, kan blive mere favorable. En grøn omstilling af alle busser, vil fortsat kunne opnås inden 2030.

Direktøren indstiller på den baggrund til en drøftelse af rammerne for det fælles udbud af buskørsel.

Kommunerne er orienteret d. 5. maj 2022 i brev til de tekniske direktører.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen drøfter

- Om rammerne for det allerede besluttede fælles udbud fastholdes
- Om tidspunktet for gennemførelse af nyt fælles udbud skal fastholdes

Vedtagelse:

Bilag 5.1: Fælles Fynsk Klimasamarbejdsaftale, 2020.

Bilag 5.2: Brev af 5. maj 2022 til kommunernes tekniske direktører.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. FÆLLESUDBUD AF FLEXTRAFIK, FG8 – FLEXGARANTI OG FV8 – FLEXVARIABEL

Resumé:

Kommende fællesudbud af flextrafik gennemføres i et samarbejde mellem FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. Der er driftsstart på kommende kontrakter pr. 1. marts 2023.

Der er besluttet ændringer af udbudsbetingelser i forbindelse med kommende udbud af flextrafik, som omfatter kvartalsvis indeksregulering af de tilbudte timepriser, samt et krav om, at alle vogne skal kunne tilbyde elektronisk betaling for en tur.

Trafikselskaberne vurderer i forberedelsen af udbuddet, om det er hensigtsmæssigt at øge kontraktlængderne for liftvogne/minibusser, hvordan nulemissionsvogne kan anvendes i kontrakterne, samt mulighed for ændring af retningslinjer og praksis ifm. afholdelse af chaufførers pause.

Hvert trafikselskab vil fortsat følge egne vedtagne modeller og metoder ift. løn- og arbejdsvilkår.

Sagsfremstilling:

FynBus forbereder sammen med Midttrafik og Sydtrafik gennemførelse af udbud af Flextrafik, FG8 – FlexGaranti og FV8 – FlexVariabel med driftsstart af indgåede kontrakter pr. 1. marts 2023.

I forbindelse med forberedelsen af udbuddet er der overvejelser om ændringer i forhold til tidligere udbud og de igangværende kontrakter.

Trafikselskaberne, FynBus, Midttrafik og Sydtrafik har i efteråret 2021 sendt nuværende udbudsmateriale vedrørende FG7 – FlexGaranti og FV7 - FlexVariabel i høring i branchen. De indkomne høringssvar er efterfølgende behandlet i de tre trafikselskaber og er, såvel som erfaringer fra igangværende kontrakter og fremtidens grønne omstilling, medtaget i vurderingerne af evt. kommende ændringer.

Kontraktlængder

Kontraktlængderne er i igangværende kontrakter 2 år med option på forlængelse.

Der vurderes på muligheden for at forlænge til 4-årige kontrakter for liftvogne/minibusser med den begrundelse, at det giver vognmanden en mere sikker investering i materiel og bedre lønvilkår. Der pågår en nærmere undersøgelse af fordele og ulemper. En øgning af kontraktlængden på de små vogne vurderes af hensyn til udviklingen på nulemissionsområdet ikke at være hensigtsmæssig. Grundet det fælles udbud af flextrafik er det nødvendigt, at alle tre trafikselskaber er enige i beslutningen om ændring af kontraktlængderne.

Betalingsterminaler i flextrafik

Det er besluttet, at der i det kommende udbud af flextrafik stilles der krav om, at alle vogne, der udfører flextrafik, skal kunne tilbyde elektronisk betaling.

Betaling kan ske via fysiske terminaler i vognene eller via betaling-apps. Alle gængse betalingskort vil være understøttet, men det rene Dankort vil alene kunne bruges på NETS terminaler. Ca. 1,2 % af alle transaktioner i Danmark gennemføres med rene Dankort. Trafikselskaberne stiller ikke krav om valg af løsning, og det følger deraf, at trafikselskaberne ikke indgår i forhandling om rabataftaler på indløsning eller bindingsperiode.

Indeksregulering

Grundet de stigende brændstofpriser er der fra leverandørerne fremsat ønske om en øget frekvens af indeksregulering. Ligeledes stilles forslag om, at også brint og el omfattes af omkostningsindekset.

Det er besluttet, at der i kommende udbud indføres kvartalsvis indeksregulering af de tilbudte timepriser. Det overvejes og undersøges nærmere, hvordan og om el-indeks skal indgå i prisreguleringen.

Løn- og arbejdsvilkår

Fra leverandørerne er der indgivet hørings svar om ens kontraktvilkår i de tre trafik selskaber vedr. løn- og arbejdsvilkår, med ønske om at anvende FynBus' model med kontrol af overholdelse af arbejdsklausul og chaufførregistrering.

Det er besluttet, at trafik selskaberne fortsætter med hver deres model vedr. kontrol af Løn- og arbejdsvilkår.

Den grønne omstilling

Trafik selskaberne har fokus på den grønne omstilling i flextrafikken. Der vurderes på, hvordan nulemissionsvogne kan blive tilstrækkeligt attraktive at byde ind med i den variable kørsel. I nuværende udbud af FlexGaranti er der udbudt nulemissionsvogne som forsøgsordning. Erfaringerne fra driften vil indgå i planlægningen af kommende udbud af nulemissionsvogne i FG8 – FlexGaranti.

Chaufførens afholdelse af pauser

Nuværende praksis vedrørende chaufførens afholdelse af pauser er, at der i planlægningssystemet er placeret én daglig tvungen pause efter 4-6½ time på alle garantivognløb. Variable vogne har mulighed for en flydende pause om dagen i et tidsrum, som vælges af vognmanden. Varigheden af pausen er som udgangspunkt 30 minutter. Eventuelle ændringer håndteres manuelt af Flextrafik.

Mulighederne for ændring af retningslinjer og praksis ift. afholdelse af pauser vurderes af trafik selskaberne på baggrund af såvel udfordringer i driften vedrørende planlægning og koordinering af kørsel, som overenskomstmæssige krav til chaufførens pause.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

7. STATUS PÅ UDVIKLING AF NY MAAS

Resumé:

Lov om Trafik selskaber fastlægger, at der skal udvikles en landsdækkende MaaS (Mobility as a Service) baseret på rejseplanen og rejsekortet.

Selskabet Rejsekort&Rejseplan a/s fremlagde i efteråret 2021 en plan for en fuldt udbygget app til kunderne i 2025, hvorefter det fysiske rejsekort afvikles.

Transportministeriet ønskede imidlertid undersøgt om opgaven med at udvikle og drifte fremtidens digitale salgsplatform for hele den kollektive trafik, i stedet skulle varetages af DSB. Undersøgelsen er nu mundet ud i Rejsekort&Rejseplan A/S kan fortsætte med udviklingsplanerne, som i første omgang indebærer at der i foråret 2023 lanceres en app der kan sælge enkeltbilletter og periodekort, og at der iværksættes et mindre forsøg i Nordjylland, med en forløber for den samlede MaaS-løsning. Samtidig ønsker Transportministeriet en vurdering af de risici der findes ved det samlede projekt.

Administrationen fremlægger status på udvikling af ny landsdækkende MaaS.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen blev senest orienteret om status på ny MaaS på sit møde den 12. marts 2022.

I 2019 vedtog Folketinget en ændring af Lov om Trafikselskaber, hvorefter Rejsekort A/S og Rejseplanen fusionerede til ét selskab, med det formål at etablere en landsdækkende MaaS (Mobility as a Service). Rejseplanen og Rejsekortet skal fusioneres til én app-baseret tjeneste, hvor også andre mobilitetsudbydere, som fx delebiler, samkørsel, taxi og fly kan indgå. Målet er, at kunden har mulighed for at planlægge, bestille og betale sin rejse i en kombination af forskellige transportformer via én app.

Det nye selskab Rejsekort & Rejseplan A/S har i efteråret 2021 færdiggjort en strategi- og handlingsplan, som skal sikre, at en løsning med rejsekort på mobiltelefonen og den i lovgivningen beskrevne funktionalitet leveres færdigudviklet til kunderne i 2025, og med en indledende fase hvor produktet lanceres med en begrænset funktionalitet allerede i 2022. Samtidig planlægges afviklingen af det fysiske rejsekort i sin nuværende form - "de blå punkter".

Strategi- og handlingsplanen er lavet med involvering af alle trafikselskaberne i Danmark, DSB og Metroselskabet, eksterne rådgivere og eksperter, dialog med mulige MaaS-leverandører, samt internationale leverandører af mulige standardsystemer af mobilbaserede App-løsninger.

Transportministeriet vurderede efterfølgende, at planen var for dyr, og det ville tage for lang tid før kunderne havde et nyt produkt. På den baggrund blev der foretaget en konsulentvurdering, af om opgaven i stedet skulle varetages af DSB.

Trafikselskaberne og Metroselskabet fandt, at rapporten hvilede på et usikkert fagligt grundlag og så med stor bekymring på om trafikselskaberne i fremtiden ville få tilstrækkelig indflydelse på salg af billetter i den kollektive trafik. Man fandt det u hensigtsmæssigt, hvis kommunerne og regionerne, gennem de regionale trafikselskaber, blev afhængige af de forretningsmæssige interesser i DSB, og blev afskåret fra at have fuld indflydelse på udviklingen og driften af en fælles platform.

Efterfølgende har Transportministeriet i brev af 20. april 2022 til trafikselskabernes direktører samt Rejsekort&Rejseplan A/S, præciseret hvordan ministeriet ser på sagen, og understreger, at hensigten med lovgivningen ikke har været kun én MaaS-app, men at der skal være mindst én national app, og at der skal være plads til både landsdækkende og lokale/regionale løsninger.

Transportministeriet inviterer samtidig til en dialog om, hvilke løsninger der kan findes, som kan forene de mange hensyn nationalt og lokalt, herunder om behov for at tilpasse lovgivningen om nødvendigt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag 7.1 Svar til Trafikselskaberne og Metroselskabet

Bilag 7.2 Svar til Rejsekort Rejseplan A/S

8. MARKEDSFØRING AF ODENSE LETBANE OG DET NYE BYBUSNET I ODENSE

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 10. december 2021 bevilgede bestyrelsen kr. 600.000 fra FynBus' markedsføringspulje til en kampagneindsats, der skal markedsføre den sammenhængende kollektive trafik i Odense, når letbanen kører og bybusnettet er omlagt. Kampagnen er planlagt til afvikling op til og efter indvielsen af letbanen i Odense og kampagneforløbet planlægges i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane, ligesom Svendborgbanen forventes inddraget i dele af kampagneelementerne.

I forbindelse med premieren på Odense Letbane iværksætter Odense Letbane en række selvstændige initiativer, der primært har til formål at markedsføre Odense Letbane.

Under dette punkt gives orientering om planlagte tiltag fra hhv. FynBus og Odense Letbane.

Sagsfremstilling:

FynBus' planlagte tiltag i forbindelse med lanceringen af det nye bybusnet i Odense:

FynBus har i april 2022 indledt første dele af den kampagne, der skal sikre kendskabet til den sammenhængende kollektive trafik i Odense efter åbningen af letbanen, og som skal sikre en tryk overgang til det nye trafiksystem, når letbanen kører og det nye busnet er implementeret.

Kampagnen er inddelt i tre faser med hvert deres formål:

Fase 1 (april/maj 2022) har til formål at udbrede kendskabet til kampagnesiden www.rejsiodense.dk, der er en fælles platform til formidling af det nye samlede trafiksystem, der træder endeligt i kraft pr. 31. juli 2022. Her kan borgerne få det samlede overblik over letbane- og busruter og i løbet af maj måned vil en særlig version af rejseplanen være tilgængelig her, så man kan se hvordan man kan komme rundt i Odense med de nye og forandrede trafiktilbud. Hvad er hurtigst? Hvordan kommer jeg frem med bus, letbane og tog?

Fase 2 (maj-juni 2022) har til formål at udbrede kendskabet til rejsekortet som det nemmeste betalingsmiddel, hvad enten man rejser med bus, tog eller letbane, under overskriften "Med rejsekortet får du én billet til alt".

Fase 3 (juli-august 2022) har til formål at udbrede kendskabet til mulighederne for at benytte det samlede trafiksystem, som en nem måde at komme rundt i Odense på. Her er overskrifterne fx: "Snart bliver det let at komme rundt i Odense", "Rejsiodense.dk viser vej. Det er da let".

Kampagnens strategiske fokus er på de nuværende kunder. Målgruppen er eksisterende kunder i den kollektive trafik i Odense og opland, samt de regionale buskunder, der rejser fra kystbyerne og ind til Odense. Grundlæggende set påvirkes de regionale busser kun marginalt, men letbanen og det nye busnet giver også de regionale kunder nye muligheder i form af nye skiftemuligheder og ændrede bybusruter. Målet er at give kunderne kendskab til det nye trafiksystem og lette overgangen fra det gamle til det nye. Herudover forventes det, at navnlig letbanen vil tiltrække nye kunder, som også vil kunne benytte de øvrige tilbud indenfor den kollektive trafik i Odense og oplandet til Odense.

FynBus planlægger desuden at understøtte letbanens åbning og det nye trafiksystem med nogle nye billettilbud, jf. sag om nye billetprodukter.

På bestyrelsesmødet uddybes udvalgte elementer fra kampagnen. Præsentationen **”Markedsføring af det nye bybusnet i Odense”** vedlægges som bilag.

Odense Letbanes planlagte tiltag i forbindelse med indvielse af Odense Letbane

Udover de events, der planlægges gennemført i forbindelse med selve indvielsen planlægger Odense Letbane efter aftale med Odense Kommune, en række gratis-dage i forbindelse med åbningen, hvor kunderne kan få lov at køre med letbanen uden billet. Odense Letbane har desuden ansat servicemedarbejdere, der skal tale med kunderne i togene og på stationerne. De skal formidle viden om brug af letbanen i særdeleshed, men også om den kollektive trafik i og omkring Odense, billetmuligheder mm. FynBus’ kundeambassadører har i øvrigt medvirket til uddannelsen af disse medarbejdere.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Bilag 8.1: Markedsføring af det nye bybusnet i Odense

9. MEDDELELSER

- Afgørelse af Retssag
- Studietur for bestyrelsen

10. EVENTUEL T

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Forståelsespapir

Dansk PersonTransport og trafikskaberne

Om kapacitetstilpasninger i lyset af den aktuelle COVID19-epidemi

1. Indledning

1.1. Den aktuelle COVID19-epidemi medfører stærkt faldende passagertal og et øget sygefravær blandt operatørernes personale. Det nødvendiggør, at der sker en kapacitetstilpasning af den kollektive bustrafik.

1.2. Forståelsespapiret tager sigte på en situation, hvor der gennemføres kapacitetsbegrænsninger i en i øvrigt videreført kollektiv trafik. Forståelsespapiret omfatter ikke en situation, hvor trafikskaberne måtte få myndighedspålæg i henhold til § 12a i den netop hastebehandlede corona-lov.

1.3. Forståelsespapiret indeholder en række overordnede principper for, hvorledes kapacitetstilpasningen forventes at finde sted, der ventes anvendt efterfølgende som ramme for juridisk bindende tillægsaftaler til de bestående kørselsaftaler mellem de enkelte trafikskaber og de enkelte operatører.

1.4. Forståelsespapiret omfatter alle kontrakter mellem trafikskaberne og DPT om almindelig rutekørsel.

1.5. Konkret forventes der på den korte bane at ske en overordnet afregning, som der plejer – fratrukket reducerede omkostninger til diesel og vedligehold. Efterfølgende foretages et fradrag baseret på den modtagne støtte fra de statslige hjælpepakker.

1.6. Med nedenstående aftale ønsker Dansk PersonTransport, operatørerne og trafikskaberne at sikre det bedst mulige fundament for, at den ønskede kapacitetstilpasning kan ske hurtigt og effektivt, og at alle parter (trafikskaber, operatører og deres medarbejdere) kan levere en høj forsyningsikkerhed og vende hurtigt tilbage til deres opgaver når coronakrisen er overstået og dermed sikre den kollektive bustrafik som en vital funktion i det danske samfund.

2. Implementering af kapacitetstilpasset drift

2.1. Der indgås lokalt aftale om, hvilken drift (køreplan), der skal iværksættes. Flere modeller har været nævnt; lørdagskøreplaner eller feriekøreplaner på hverdag, en generel ”udtynding” af eksisterende køreplaner eller helt nye køreplaner.

2.2. Vedr. varslings:

- A. Uanset den valgte model skal det sikres, at der gives den nødvendige varsel til operatøren. Jo større ændringer, jo længere varsel er der behov for.
- B. En overgang til en allerede kendt og implementeret køreplan (f.eks. lørdagskøreplan på hverdage) kan ske med relativt kort varsel – ned til 3-4 dage.
- C. Overgangen til en helt ny køreplan eller til en eksisterende køreplan med flere substantielle ændringer kan indebære behov for længere varsel. Disse frister skal aftales mellem operatør og trafikskaber i det konkrete tilfælde.

- D. Operatøren skal være forberedt på, at genetablering kørslen kan ske med kort varsel – ned til 3-4 dage under forudsætning af, at tilstrækkeligt personale er raskmeldt.
- E. Med nugældende køreplan forstås: Den køreplan der var gældende den 9. marts 2020 og dermed før, der skete indgreb og reduktioner af køreplanerne som direkte eller indirekte resultat af den aktuelle coronakrise. Trafikselskaberne kan ændre nugældende køreplan indenfor de sædvanlige frister og rammer i kontrakterne – f.eks. overgang til sommerkøreplan.
- F. Det skal sikres, at den kapacitetstilpassede køreplan opfylder transportbehovet hos vores passagerer i den nuværende situation. Det er trafikselskabets ansvar, men operatøren medvirker loyalt og på given foranledning med at sikre dette.

3. Kontrakter og kontraktbetaling

3.1. For trafikselskaberne er COVID19-epidemien ikke anledning til en spareøvelse. Ambitionen for trafikselskaberne er, at hvad operatørerne sparer, det sparer trafikselskaberne. Det forudsættes, at operatørerne forpligter sig til at begrænse trafikselskabernes tab i den aktuelle situation – herunder via anvendelse af statslige hjælpepakker.

3.2. Det er princip for aftalen, at operatørerne kompenseres for de ændringer i kørslen, trafikselskaberne foretager med den kapacitetstilpassede køreplan, og at de ikke stilles hverken økonomisk ringere eller økonomisk bedre end efter de nugældende køreplaner.

3.3. Følgende gælder:

- A. Operatørerne accepterer at udføre kørsel efter den kapacitetstilpassede køreplan. Varslingstiderne i pkt. 2.2. ovenfor træder i stedet for kontraktens normale varslingstider for køreplansskift. Eventuelle bodsbestemmelser for trafikselskabernes varsling af køreplansskift finder ikke anvendelse i denne sammenhæng.
- B. Trafikselskaberne betaler sædvanligt kontraktligt vederlag for det fulde kørselsomfang efter den nugældende køreplan, men med fradrag af operatørernes sparede omkostninger ved den reducerede drift, herunder særlig brændstof/drivmidler og vedligeholdelse af materiel. Størrelsen af disse sparede omkostninger beregnes som et beløb i form af et gennemsnit for branchen baseret på en række overordnede kategorier – fx om der er tale om bybus eller regionalbus og for det aktuelle drivmiddel (diesel, gas, HVO, elektricitet m.v.)
- C. Operatørerne forpligter sig til at begrænse sit realiserede tab ved mulige besparelser til chauffører og øvrige relevante personalekategorier i form af indhentelse af refusion jf. statens hjælpepakke for sygedagpengerefusion, der er indført led i indsatsen mod coronavirus (Suspension af arbejdsgiverperioden).
- D. Operatørerne forpligter sig til at anvende alle relevante muligheder inden for rammerne af offentlige hjælpepakker.
- E. Såfremt operatørerne i øvrigt frigør sig for eller omdisponerer lønomkostninger, f.eks. jf. aftaler med arbejdsmarkedets parter, skal disse besparelser refunderes til trafikselskabet.
- F. Operatørerne forpligter sig til at give trafikselskaberne indsigt i de opnåede besparelser – herunder modtaget kompensation fra div. hjælpepakker. Et trafikselskab kan efterfølgende kræve dokumentation for, at en operatør har løftet forpligtelsen til at begrænse sit realiserede tab indenfor rammerne af offentlige hjælpepakker. Trafikselskabet kan alternativt kræve revisionspåtegnet dokumentation fra operatørens statsautoriserede revisor. Udgiften til revisionspåtegning afholdes af trafikselskabet.

- G. Besparelserne skal videregives til trafikskaberne via reduktioner i vederlaget til operatørerne.
- H. Hvis det mod forventning skulle vise sig, at enkelte operatører ikke har anvendt hjælpepakker på en sådan måde, at det har bidraget til at mindske trafikskabernes tab, så forbeholder trafikskabet sig ret til at fradrage differencen, som måtte blive påpeget i en revisionspåtegnet dokumentation, via en efterfølgende korrektion i betalingen til operatøren.
- I. Ved efterfølgende beregninger af mulighederne for udvidelse og reduktioner af antallet af timer og busser i de enkelte kontrakter i 2020, regnes perioden med reduceret drift afregnet efter denne aftale for gennemført med et antal timer og et antal busser svarende til fuld drift.
- J. I tilfælde af opsigelse af kontrakter efter de i kontrakterne gældende opsigelsesvarsler kan Trafikskaberne i opsigelsesperioden betale kontraktligt vederlag for det fulde kørselsomfang efter den nugældende køreplan med fradrag af operatørernes sparede omkostninger ved den reducerede drift.

Den 22. marts 2020

På vegne af Dansk Persontransports rutesektor:

Peter Lanng Nielsen, Keolis (Formand)

Tim Valbøll, Umove

Torben Hansen, Arriva

Ronny Gasbjerg, Brande Buslinier

Steen Rügge, Tide Bus

Søren Englund, Anchersen

På vegne af trafikskaberne:

Carsten Hyldborg Jensen, FynBus

Jens Erik Sørensen, Midttrafik

Dorthe Nøhr Pedersen, Movia

Thomas Eybye Øster, NT

Lars Berg, Sydtrafik

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, og 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	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 23)
Faaborg-Midtfyn	Ikke relevant	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 39)
Kerteminde	Ikke relevant	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 9)
Langeland	Ikke relevant	2021/2024 ¹	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 7)
Middelfart	2021	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 12)
Nordfyn	Ikke relevant	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 23)
Nyborg	2021	2021	Alle, antallet vides ikke endnu (nuværende kontrakt har 15)
Svendborg	2021	2021	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.

¹ Lokal buskørsel er sendt i udbud ultimo 2020 med option på HVO biodiesel.

Det centrale ved det fælles udbud er, at de nye busser skal være CO₂-neutrale. Det 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 fra de dieslbusser, der er på vejene i dag.

Derfor forventer FynBus at en meget stor del af busflåden er enten CO₂-neutral eller helt emissionsfri fra medio 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 2020.

Januar 2021

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

Tekniske direktører på Fyn og Langeland

5. maj 2022
J.nr: 201901-24725

Ledelsessekretariatet
Tlf.: 30671152
Mail: idi@fynbus.dk

Kære tekniske direktører.

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev drøftet på flere bestyrelsesmøder i FynBus i perioden 2019 – 2021 med efterfølgende behandling i de politiske udvalg.

Den endelige ramme for udbuddet blev besluttet på FynBus' bestyrelsesmøde den 2. september 2021.

Beslutningen indebar bl.a. at:

Kontraktstarten vil være august 2024.

Der udbydes 8-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Der udbydes en pakke 1 som et funktionsudbud med el som drivmiddel, der omfatter:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune

Der udbydes en pakke 2 som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Dette indebærer at en tilbudsgiver selv vælger hvilket drivmiddel, der skal anvendes, under forudsætning af drivmidlet er minimum CO2-neutralt. Drivmiddel vil kunne være el, biogas eller biodiesel.

Pakke 2 omfatter:

- Kerteminde Kommune
- Langelands Kommune
- Assens Kommune
- Nordfyns Kommune

Faaborg-Midtfyns Kommune deltager ikke i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2025, hvor der afgives tilbud på enten biogas eller el.

Nyborg Kommune har valgt ikke at deltage i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2024 med el som drivmiddel.

Kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber først i 2027, mens kontrakten i Region Syddanmark udløber i 2026. Odense Kommune og Region Syddanmark deltager derfor ikke i det fælles udbud.

Klimasamarbejdsaftaler:

Alle kommuner på Fyn og Langeland har i 2021 indgået klimasamarbejdsaftaler med Transportministeriet.

Klimasamarbejdsaftalerne beror på kommunernes egne målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport og forudsætter, at omstillingen kan ske inden for det økonomiske råderum samt ikke går ud over serviceniveauet i den kollektive trafik:

- nulemission (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021
- CO₂-neutrale eller 0-emissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter fra 2020
- CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af fælleskommunale busser fra 2020

Det skal bemærkes, at Transportministeriet definerer biodiesel som værende CO₂-neutralt.

Statens pulje til flere grønne busser og accelerering af omstillingen til grøn flextrafik

I Statens Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner til flere grønne busser og accelerering af omstillingen til grøn flextrafik. Puljen vil blive udmøntet med 50 mio. kr. hvert år i perioden 2022 – 2026. Der er ansøgningsfrist for 2022 den 15. september 2022.

Transportministeriet har 19. den april 2022 udsendt pressemeddelelse, hvoraf det fremgår at midlerne er målrettet regionale busruter, men kommunale ruter kan indgå, hvis de indgår i fælles udbud. Puljen prioriterer midler til projekter, som omfatter nulemissionskøretøjer eller -busser samt ladestandere. Herudover ønsker man med puljen at fokusere på en mere langsigtet omstilling ved at præge udviklingen mod nulemissionsbusser, der også på lang sigt er bæredygtige.

Eftersom statens prioriterer nulemissionsbusser, kan det ikke forventes at der vil blive givet tilskud til busser, der anvender biogas eller biodiesel som drivmiddel.

Det er endnu ikke afklaret hvorvidt det kommende fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland, vil være omfattet af puljens målgruppe.

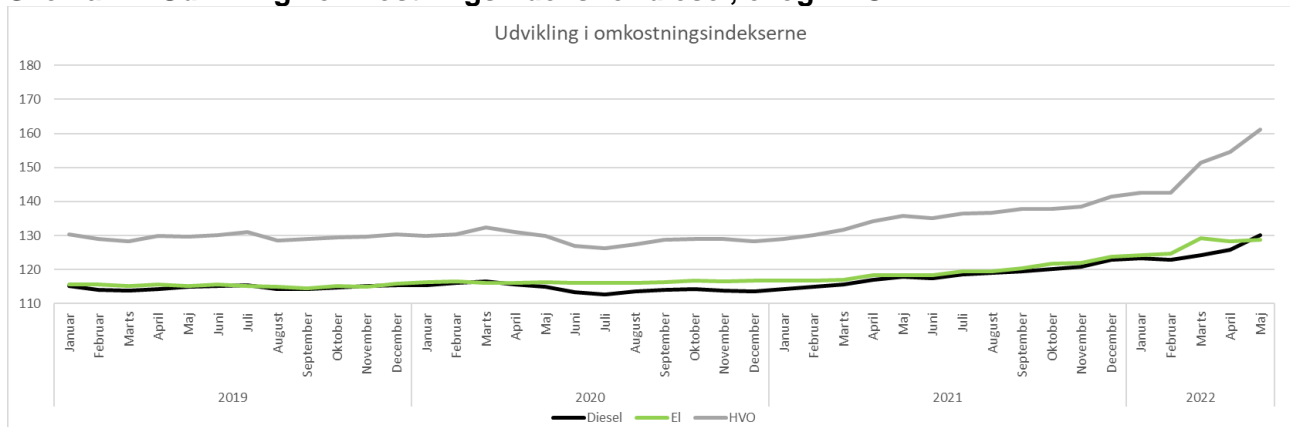
Biodiesel som drivmiddel

Som det fremgår ovenfor, har 4 kommuner besluttet at gennemføre udbuddet som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, hvilket indebærer at der kan bydes med biodiesel, biogas og el som drivmiddel.

I den seneste tid er debatten omkring brug af biodiesel som drivmiddel skærpet og der er fra flere sider forslag om begrænsning og/eller forbud mod brug af biodiesel til kørsel. Dertil kommer at prisen for biodiesel er steget en del.

I Skema 1 nedenfor ses udviklingen i omkostningsindeks for diesel, el og HVO i perioden januar 2019 – maj 2022.

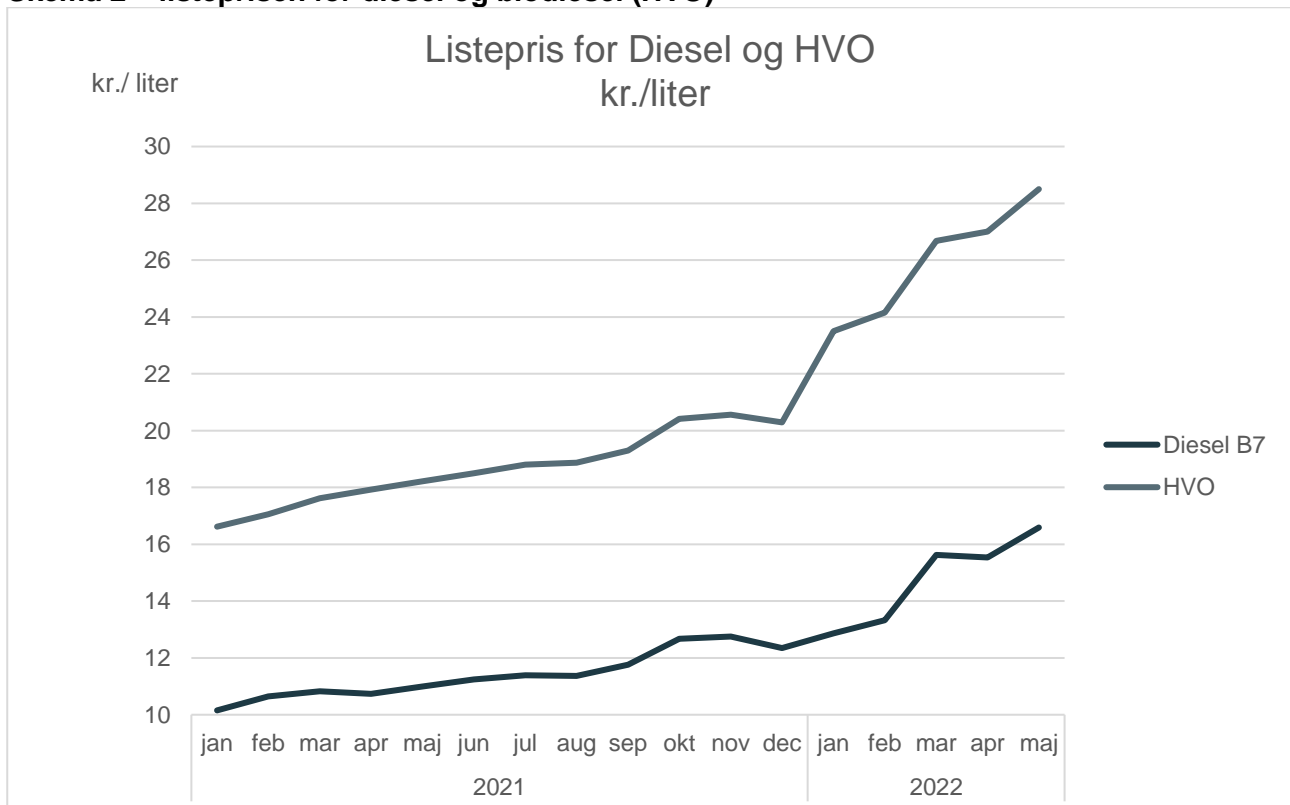
Skema 1 – Udvikling i omkostningsindeks for diesel, el og HVO



Det ses, at omkostningsindekset for både diesel, el og HVO har været stigende fra 2. kvartal 2021, men at omkostningsindekset for HVO fra januar/februar 2022 er steget forholdsvis mere end omkostningsindekset for diesel og el, samt at omkostningsindekset for el har stabiliseret sig siden marts 2021.

I Skema 2 nedenfor ses udviklingen i liter-prisen for henholdsvis diesel og biodiesel (HVO).

Skema 2 – listepriisen for diesel og biodiesel (HVO)



Udviklingen i prisen på biodiesel og usikkerhed om hvorvidt den tendens vil fortsætte, debatten om hvorvidt biodiesel skal bruges som drivmiddel, samt statens prioritering af tilskud til nulemissionsbusser i den oprettede pulje på 250 mio. kr., der skal styrke den grønne kollektive trafik,

skaber tvivl om hvorvidt man i dag bør gennemføre et udbud med mulighed for brug af biodiesel som drivmiddel. Det vil desuden udbudsretligt være nødvendigt, at der i kontrakten er taget stilling til alternativ til biodiesel, hvis det bliver svært og/eller meget dyrt at anskaffe og anvende biodiesel i kontraktperioden, der som minimum løber indtil august 2032.

El som drivmiddel

Flere kommuner i Danmark har valgt at anvende el som drivmiddel, fx Horsens Kommune, Odder Kommune, Skanderborg Kommune, Fredericia Kommune og Kolding Kommune.

Midttrafik anbefaler i dag, at kommende busudbud skal være med krav om nulemissionsbusser.

Sydtrafik udbyder kontrakter med forskellige former for drivmiddel, herunder el, biogas, biodiesel og diesel. Sydtrafik anbefaler ikke el som drivmiddel til kontrakter, hvor der er færre end 2.000 køreplantage pr. bus.

Muligheder for forlængelse af nuværende kontrakter

De nuværende kontrakter varierer mellem kommunerne, både hvad angår udløb og forlængelsesmulighed.

Som den eneste kommune vil Nordfyns Kommune ikke have mulighed for at forlænge kontrakten længere end til august 2024.

Alle øvrige kommuner vil kunne forlænge kontrakten indtil august 2025.

Tabel 1 – Oversigt over kontraktperioder samt muligheder for forlængelse

	Kontraktperiode	Option på forlængelse	Udnyttet forlængelse	Mulighed for forlængelse til
Middelfart	1. august 2017 til august 2023	2 x 1 år	1 år	August 2025
Kerteminde	1. august 2017 til august 2023	2 x 1 år	1 år	August 2025
Svendborg	1. august 2020 til sommeren 2023	2 x 1 år	1 år	August 2025
Nordfyns	8. august 2016 til august 2022	2 x 1 år	2 år	August 2024 Kan ikke forlænges yderligere
Langeland	1. august 2021 til køreplansskift sommeren 2024	1 x 1 år	0 år	Køreplansskift sommer 2025
Assens	1. august 2018 til august 2024	2 x 1 år	0 år	August 2026
Nyborg	1. august 2020 til sommeren 2023	2 x 1 år	0 år	Sommeren 2025
Faaborg-Midtfyn	1. august 2017 til august 2023	2 x 1 år	2 år	August 2025 Kan ikke forlænges yderligere

På baggrund af den seneste udvikling i prisen på biodiesel, den tilknyttede usikkerhed til det fremtidige prisniveau samt anvendelsesmuligheder for biodiesel vil FynBus opfordre kommunerne til at overveje om:

1. Kommunen stadig ønsker at gennemføre udbuddet som et funktionsudbud med mest miljø og klimaeffekt for pengene med kontraktstart august 2024
2. Kommune ønsker at forlænge kontrakten yderligere med 1 år, indtil august 2025, men henblik på gennemførelse af et funktionsudbud med mest miljø og klimaeffekt for pengene med kontraktstart august 2025
3. Kommunen i stedet ønsker at gennemføre udbuddet med el som drivmiddel.

FynBus fortsætter arbejdet med udarbejdelse af udbudsmaterialet med henblik på offentliggørelse oktober 2022.

FynBus ønsker en dialog med kommunerne om hvordan og hvorvidt udbuddet skal gennemføres snarest muligt og senest primo juni 2022.

Tilbage melding fra kan ske ved mail til Kontrakt- og flexchef Ingrid Dissing på idi@fynbus.dk.

Med venlig hilsen

Carsten Hyldborg
Direktør

Ingrid Dissing
Kontrakt- og flexchef

Departementschefen

Carsten Hyldborg Jensen, direktør Fynbus
Dorthe Nøhr Pedersen, direktør Movia
Henrik Plougmann Olsen, direktør Metroselskabet
Jens Erik Sørensen, direktør Midttrafik
Lars Berg, direktør Sydtrafik
Thomas Eybye Øster, direktør NT

20. april 2022

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kopi: Flemming Jensen, direktør DSB

Kære direktører

Tak for jeres brev den 22. marts 2022 om udviklingen af en national MaaS-app. Jeg kan oplyse, at Transportministeriet fuldt ud deler jeres ønske om, at sagen finder en løsning.

Som bekendt har Rejsekort & Rejseplan A/S' markedsdialog afdækket en række betydelige risici ved projektet af både teknisk, organisatorisk, økonomisk og tidsmæssig karakter. Vi fandt det vanskeligt at sidde disse risici overhørig. På den baggrund valgte vi, som I også peger på, at iværksætte en analyse af en alternativ model for udviklingen af en national MaaS-app.

Dertil har spørgsmålet om finansiering udestået, idet Danske Regioner og KL har rejst et DUT-krav mod staten i størrelsesordenen en halv milliard kroner som reaktion på lovgivningen om projektet.

På baggrund af resultaterne af markedsdialogen har der været drøftelser med KL og Danske Regioner om sagen, og vi har den 5. april modtaget en tilbagemelding fra KL og Danske Regioner om, at de nu ser mulighed for at løse økonomispørgsmålet, hvis der gives mulighed for lånefinansiering.

Vi har derfor nu et nyt grundlag for behandling af sagen, idet der dog fortsat udestår en mere konkret afklaring af finansierings- og lånemodel, samt hvilke krav jeres ejere i givet fald i øvrigt knytter til løsningen af sagen.

I rejser i jeres brev et spørgsmål om afhængighed af DSB, såfremt det måtte blive besluttet at gå videre med DSB's løsning. I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på, at Transportministeriet ikke ser en eventuel DSB-løsning som et enten/eller i forhold til andre app- eller MaaS-løsninger, herunder nationale løsninger.

Vi er selvfølgelig helt opmærksomme på de fordele, det har for sektoren, at der findes et fælles billetmedie som det nuværende rejsekort, og hensigten med lovgivningen har aldrig været, at der kun skal være én MaaS-app, men at der skal være mindst en national app.



Der skal dog samtidig være plads til at både landsdækkende og lokale virksomheder kan indrette sig efter de særlige behov, de måtte have. Det gælder for DSB i forhold til deres behov for at kunne markedsføre pris-differentierede produkter i egne kanaler på de lange togrejser. Tilsvarende har trafikselskaberne særlige behov for at udvikle og markedsføre særlige lokale produkter og løsninger.

Eftersom der nu foreligger en tilbagemelding på DUT-spørgsmålet fra KL og Danske Regioner, vil ministeriet gerne invitere til en nærmere dialog om, hvilke løsninger der kan findes, herunder evt. også lovgivningsmæssigt, som kan forene de mange hensyn, der er peget på fra forskellige sider i sagen, heriblandt:

- En passende håndtering af de markante risici ved Rejsekort & Rejseplan A/S' projekt, som markedsdialogen har klarlagt. Dette skal ikke udvikle sig til endnu et forsinket og fordyret offentligt IT-projekt.
- Muligheden for, at trafikselskaberne, hvis I ønsker det, kan gå videre med egne eller – i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S – fælles app/MaaS-løsninger, herunder med fokus på særlige lokale og regionale ønsker og behov, herunder flextrafikken.
- Mulighederne for, at DSB kan arbejde videre med deres nationale MaaS-løsning, herunder en rimelig og hensigtsmæssig afgrænsning af DSB's rolle i forhold til fælles MaaS-løsninger i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S.
- Videreførelse af Rejseplanen som fælles datakilde for hele sektoren, herunder at Rejseplanens brand videreføres som en del af de nye digitale løsninger - også DSB's.
- Sikring af en tilstrækkelig og effektiv deling af kundedata på tværs af digitale løsninger i sektoren.
- En samlet stillingtagen blandt ejerne af rejsekortet til modellen for en løsning til ikke-digitale borgere – f.eks. i form af et teknologisk forenklet rejsekortsystem.
- Behov for at tilpasse lovgivningen i henhold til løsningerne på de ovenstående punkter.

Med venlig hilsen

Jacob Heinsen

Departementet

Rejsekort & Rejseplan A/S
Att: Lilian Mogensen, bestyrelsesformand

20. april 2022

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Lilian Mogensen

Tak for den fremsendte forretningsplan for Rejsekort & Rejseplan A/S' arbejde mod en ny landsdækkende MaaS-app, som ministeriet har modtaget i december.

Forretningsplanen viser strategien for et stort og ambitiøst MaaS-projekt, hvor en fuldbyrdet MaaS-app kan være en realitet i slutningen af 2025.

Strategien rummer imidlertid også – som det fremgår af forretningsplanen – nogle risikoelementer vedrørende projektets tilrettelæggelse.

Transportministeren er orienteret om modtagelsen af forretningsplanen.

Vi ser frem til en dialog med trafikvirksomhederne om, hvordan de markante risici i projektet kan håndteres på en passende måde. Jeg henviser i den forbindelse til vedlagte brev fra departementschef, Jacob Heinsen til trafikvirksomhederne om sagen.

Med venlig hilsen

Merete Houmann

BEDRE TIDER PÅ VEJ



SE REJSIi**ODENSE.DK
» DET ER **LET****



NYE TIDER. NYE VEJE.



SE REJSIi**ODENSE.DK
» DET ER **LET****



TAG MED MIG OG **LETBANEN**



SE REJSIi**ODENSE.DK
» DET ER **LET****



HURTIGT, **LET OG BEKVEMT**



SE REJSIi**ODENSE.DK
» DET ER **LET****



Markedsføring af det nye bybusnet i Odense

FYNBUS

PLANEN

- Etablere samarbejde mellem Odense Kommune, Odense Letbane og FynBus
- Etablere en fælles platform med fælles budskab, der skal understøtte kampagnen
 - Fase 1: Udbrede kendskabet til den fælles platform
 - Fase 2: Udbrede kendskabet til rejsekortet
 - Fase 3: Udbrede kendskabet til det nye trafiksystem

FASE 1: UDBREDE KENDSKAB TIL "REJS I ODENSE".

- Etablere "rejsiodense.dk"
 - Nye Busruter: Hvor kører busserne?
 - Billetter: Du kan bruge de samme billetter til det hele
 - Hvor er letbanestationerne placeret?
 - Se letbane i øjnene: Sikkerhedskampagne
- Markedsføring:
 - 80 busser og 4 letbane-tog dekorerer / Abribus / Infoskærme / Annoncering



NYE BUSRUTER BILLETTER STATIONER SE LETBANEN I ØJNENE



Efter letbanen åbner, tilpasser vi bussernes ruter og køreplaner, så busser og letbane dækker byen sammen. >

KOM LET TIL



Nyt bynet - se de nye ruter >



En billet til det hele >



Ny i trafikken: Se letbanen i øjnene >



24 nye stationer >

NYE BUSRUTER BILLETTER STATIONER SE LETBANEN I ØJNENE

Rejs i Odense · Billetter

En billet til det hele

Del

Du kan bruge de samme billetter på tværs af bus og letbane.

Rejsekort er nemmest - og i langt de fleste tilfælde også billigst.

Rejser du med letbanen, kan du bruge dit rejsekort, lige som når du rejser med tog: Du checker ind på en stander på perronen inden du stiger ind, og ud på perronen, når du stiger af igen.

Rejser du med flere transportmidler, checker du ind hver gang du skal ind i en bus, et tog eller på letbanen, og ud, når rejsen er slut. Nøjagtigt lige som hvis du skiftede mellem flere busser.

Rejser du på en togbillet, kan du også skifte til og fra bus og letbane på den samme billet, inden for de normale gyldighedsregler.

Kan jeg købet billet i letbanen?

Du kan ikke købe billetter i letbanen eller på letbanens stationer. Rejsekort er derfor langt den nemmeste løsning.

Flere steder langs letbanens rute vil det dog blive muligt at købe enkeltbilletter.

Kom videre:

> [Bestil et rejsekort på rejsekort.dk](#)

> [Find den bedste billet til dit behov med FynBus' billetguide](#)

[Link: Rejs i Odense](#)

Hvad betyder letbanen og det nye busnet for din bydel?

Når letbanen åbner, kan du komme hyppigt gennem byen og stige af og på ved de mange nye stationer – blandt andet i det nye Thomas B. Thriges Gade-kvarter.

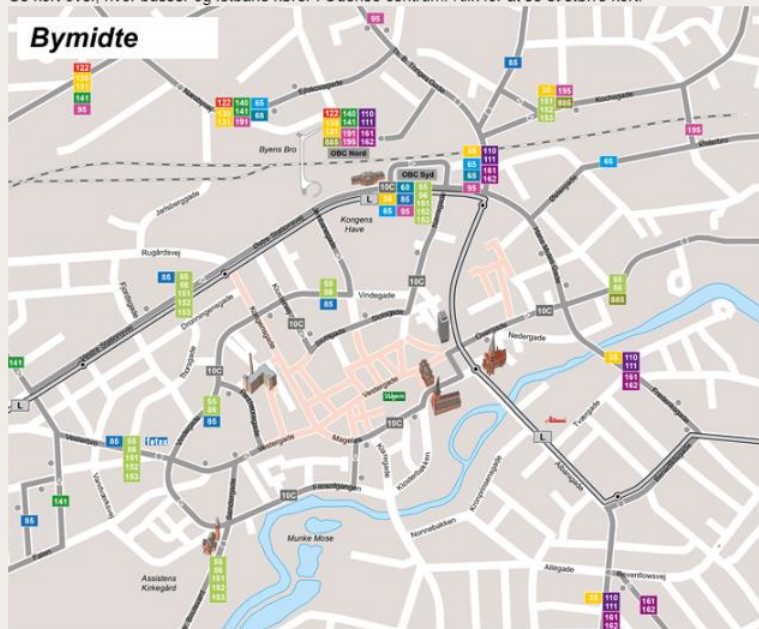
Citybussen får ny rute, og bliver en ringrute igen, når den kører fra Klíngenberg til Overgade. Citybussen vil stadig være gratis.

De fleste busser kører fortsat til Odense Banegård Center.

Bybusserne og regionalrute 151-153 holder på OBC Syd, tæt på letbanestationen, mens de øvrige regionale ruter fortsat vil holde på OBC Nord i Dannebrogsgade.

Se kort over, hvor busser og letbane kører i Odense centrum. Klik for at se et større kort:

Bymidte



[Link: Rejs i Odense](#)



Bus langside - varianter - Højreside - FINAL

ÉN BILLET TIL ALT 

HURTIGT, LÆT OG BEKVEMT 

FIND TID. FIND VEJ. FIND RUNDT. 

NYE TIDER. NYE VEJE. 

Højreside - bag

+

 **SE REJSIODENSE.DK**
>> DET ER LÆT

Højreside - for





FILM

SNART BLIVER
DET **LET** AT KOMME
RUNDT I ODENSE



FRA **06:30** TIL **17:30**
KØRER
LETBANEN
HVERT
7.5 MINUT



9 AF
LETBANENS
STATIONER
FAR BUS
TIL DØREN



MED
REJSEKORTET
FAR DU
EN BILLET
TIL ALT



FØRST KOMMER
LETBANEN
DEN HAR
240 AFGANGE
I DØGNET



REJSIODENSE.DK
VISER VEJ
DET ER
DA **LET**



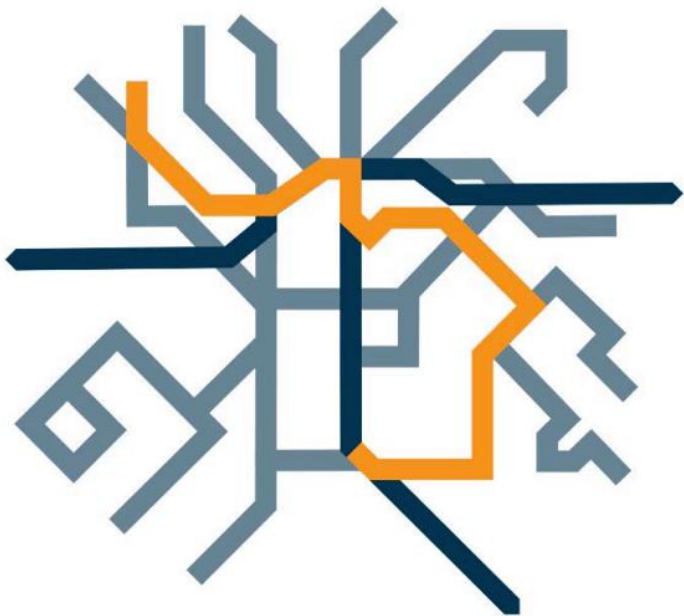
- Link: http://thor.moumou.dk/Letbane_explainer.mp4

FASE 2: UDBREDE REJSEKORTET

- Annoncekampagne:
 - Med rejsekortet får du én billet til alt



FASE 3: UDBREDE KENDSKABET TIL DET NYE TRAFIKSYSTEM



Rejseplanen

Fra:

Til:

Dato:

Tidspunkt:

Afgang Ankomst

KAMPAGNEPLAN

Kampagneplan, RejsiOdense

	Januar		Februar				Marts				April				Maj		Juni				Juli				August				September												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39		
Uge:																																									
Letbane kører																																									
Nyt busnet kører																																									
RejsiOdense.dk																																									
Abribus																																									
OBC - AFA-infoskærme																																									
Buslangsider																																									
Letbane-deko																																									
Busstickers, bybusser																																									
Busskærme																																									
Infoskærme																																									
SoMe-annoncering																																									
Ambassadør-aktioner																																									
Inforum på OBC?																																									
Presse-indsats																																									
Ugeavis-annoncering																																									
Web-annoncering?																																									
Radio																																									
Bio-reklame																																									

ANDRE UDFORDRINGER

Kan jeg købet billet i letbanen?

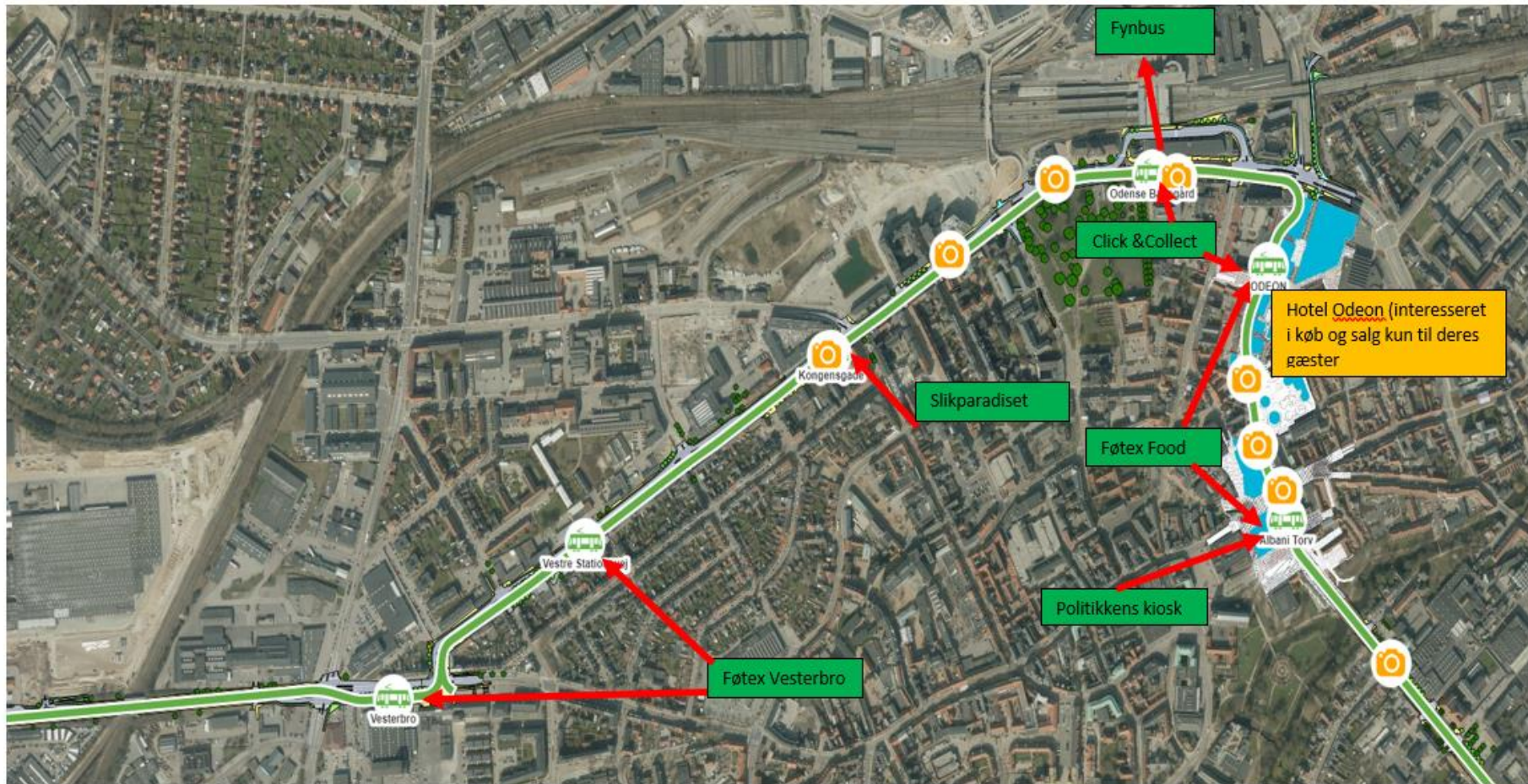
Du kan ikke købe billetter i letbanen eller på letbanens stationer. Rejsekort er derfor langt den nemmeste løsning.

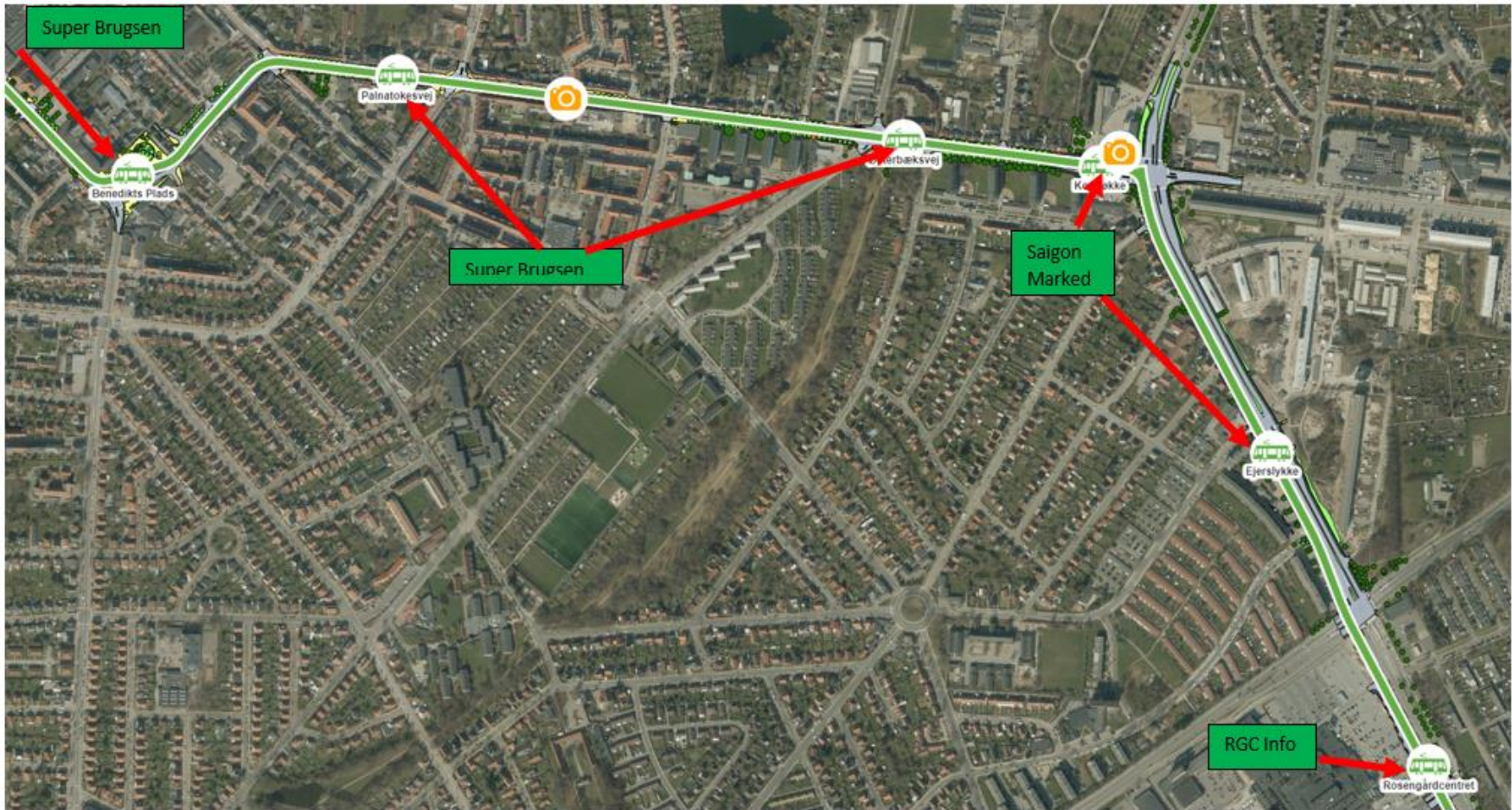
Flere steder langs letbanens rute vil det dog blive muligt at købe enkeltbilletter.

FynBus har etableret samarbejde med 16 eksterne salgssteder, der vil hjælpe med at sælge en papir-billet til brug i Odense



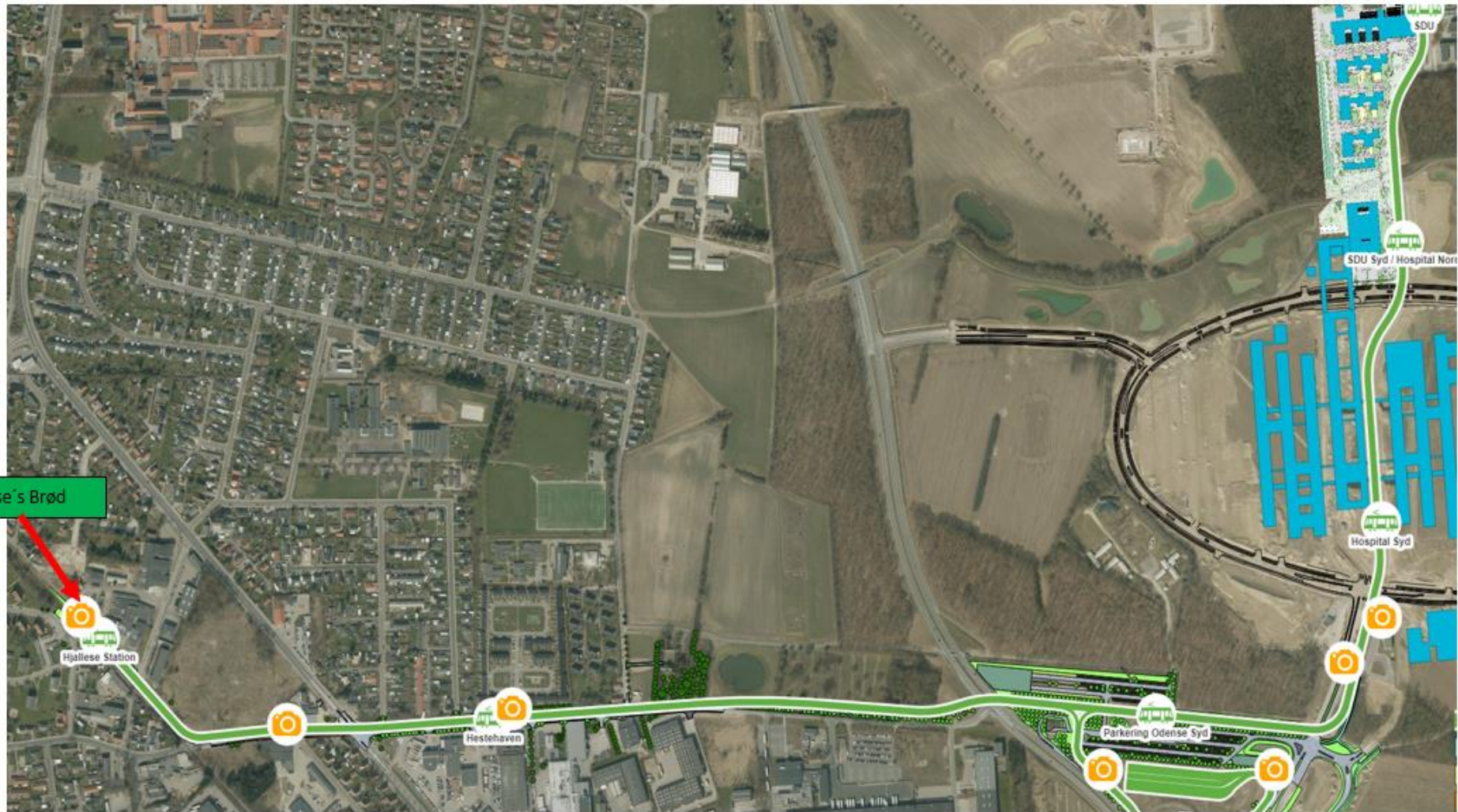








Rise's Brød



Hjalte Station

Hestehaven

Parkering Odense Syd

Hospital Syd

SDU Syd / Hospital Nord

SDU

ØVRIGE

- Etablering af "salgskontor" på OBC
- Ambassadøraktiviteter på "letbane-ruten" op til åbning af letbanen.
- Målrettet annonce-aktivitet i forhold til "letbane-ruten" op til åbning af letbanen.
- Ambassadøraktiviteter vedr. rejsekort i perioden fra letbanestart og frem til sommerferien.

