

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

8. september 2023 kl. 12.00

J.nr.: 202308-40057

Deltagere:

Formand Tim Vermund, Odense
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
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg
Kasper Solberg, Nordfyn

Administration:

Direktør Rasmus Bach Mandø
Kontrakt og flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

INDHOLD 2

Sag til beslutning: 3

1. Udmøntning af takstændring 2024 3

2. Fremtidigt regionalt trafiksystem..... 7

Sag til drøftelse 54

Sag til orientering..... 54

3. Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus 54

4. Etablering af lynladere på centrale sygehusenheder forbeholdt flextrafik..... 81

5. Meddelelser 95

6. Eventuelt..... 95

SAG TIL BESLUTNING:

1. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2024

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2024 for buskørsel. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3%. Bestyrelsen har på mødet i maj 2023 drøftet mulige scenarier for udmøntning af takststigningen på busområdet og på baggrund af den drøftelse indstiller administrationen en takststigning på 5,5%

Flextrafik er ikke omfattet af takststigningsloftet, men som følge af takststigninger på busområdet, vil der særskilt fremlægges forslag til takststigning på området for flextrafik.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikelskaberne og togoperatørerne i Danmark har en aftale om, at der årligt justeres takster i januar måned. Næste gang er 21. januar 2024.

Takstudmøntningen skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2024 et takststigningsloft på 10,3%. Hvis et trafikelskab vælger ikke at udnytte takststigningsloftet fuldt ud samme år, kan det anvendes inden for de kommende to år. På baggrund af bestyrelsens drøftelse 25. august 2023 indstiller administrationen i denne sag en takststigning på 5,5%

Udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5%

For FynBus vil delvis udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5% medføre et merprovenu for indtægter på 4,5 mio. kr. pr. år. Den beskrevne provenumæssige konsekvens er beregnet på baggrund af forventet regnskab 2023 efter 3 måneder. Administrationen vil foretage en ny beregning i forbindelse med budget 2024.

Den uudnyttede andel af takststigningsloftet svarende til 4,8%, overføres og kan udnyttes inden for de kommende 2 år.

Odense Letbane er underlagt de takster, som FynBus' bestyrelse beslutter. For Odense Letbane vil en udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5% forventeligt medføre et merprovenu for indtægter på 1 mio. kr. pr. år.

Forslag til udmøntning af takstændringen kan ses i bilag 1.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- at takstudmøntningen for buskørsel sker med delvis udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5%
- at taksterne for buskørslen ændres som beskrevet i bilag 1.1
- at takstændringerne for buskørsel træder i kraft 21. januar 2024

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1 *Forslag til udmøntning af takstændring 2024*

BILAG 1.1

FORSLAG TIL UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2024

For FynBus vil delvis udnyttelse af takststigningsloftet på 5,5% medføre et merprovenu for indtægter på 4,5 mio. kr. pr. år. Nedenfor beskrives forslag til udmøntning af taktændring for 2024.

Det fælles oplæg til pendlertakster som vist i tabel 1. Oplægget medfører en gennemsnitlig takststigning for pendlerkort på 6,6 %. I forhold til takststigningsloftet vægter stigningen 3,2 procentpoint af de 10,3 %.

Tabel 1: Forslag til fælles pendlertakster

Pendlerkort - Voksen						
Ant. zoner	Takst				Takststigning	
	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	384	384	390	420	30	7,7%
3	516	516	540	570	30	5,6%
4	690	690	720	750	30	4,2%
5	864	864	900	930	30	3,3%
6	1.020	1.020	1.050	1.110	60	5,7%
7	1.170	1.170	1.200	1.290	90	7,5%
8	1.350	1.350	1.350	1.440	90	6,7%
9	1.500	1.500	1.500	1.590	90	6,0%
10	1.650	1.650	1.650	1.740	90	5,5%
11	1.830	1.830	1.830	1.920	90	4,9%
12	2.010	2.010	2.040	2.100	60	2,9%
13	2.160	2.160	2.190	2.280	90	4,1%
14	2.340	2.340	2.400	2.460	60	2,5%
Gennemsnit (inkl. ungdomskort)						6,6%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter						3,2%

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Ved FynBus er pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort fælles med de øvrige selskaber. Se tabel 2.

Tabel 2: Rabatter fordelt på rabattrin for barn, voksen og pensionist

Rabattrin	Antal rejser	Rejsekort personligt		Rejsekort Flex + anonymt
		Voksen + barn	Pensionist	Voksen + barn
		%	%	%
0	0-3	0%	25%	0%
1	4-15	10%	25%	5%
2	16-33	25%	25%	15%
3	34+	40%	40%	25%

Pensionistrabatten på pendlerkort foreslås uændret på 45 %.

Børn under 16 år kan købe pendlerkort til 50% af voksentakst.

Enkeltbilletter

I tabel 3 er vist forslag til nye enkeltbillettakster. Der er tale om minimale ændringer og en tilpasning til togtaksten for 2023. Ændringen er herudover med til at sikre mod delt billetkøb, hvor det bedre kan svare sig for eksempel at købe to rejser på 5 zoner, i stedet for en samlet rejse på 10 zoner.

Tabel 3: Forslag til enkeltbillettakster

Enkeltbillet - Voksen, pensionist							
Ant. zoner	Togtaks	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	26	24	24	26	26	-	0,0%
3	36	34	34	36	36	-	0,0%
4	46	44	44	46	46	-	0,0%
5	54	52	52	54	54	-	0,0%
6	64	62	62	64	64	-	0,0%
7	78	74	74	76	78	2	2,6%
8	88	82	82	86	88	2	2,3%
9	102	94	94	98	102	4	4,1%
10	117	102	102	108	116	8	7,4%
11	124	112	112	118	124	6	5,1%
12	140	122	122	128	140	12	9,4%
13	154	132	132	138	154	16	11,6%
14	166	142	142	148	166	18	12,2%
Gennemsnit							0,0%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							0,0%

Ændringen bidrager kun i ubetydelig grad til udnyttelse af takststigningsloftet, da der i praksis sælges meget få enkeltbilletter med over 7 zoner.

Rejsekort

I tabel 4 er vist forslag til en mindre takststigning på rejsekort.

Tabel 4: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Ant. zoner	Togtakst	Takst - FynBus				Takststigning	
	2023	2020	2021/22	2023	2024	Kr.	%
1-2	24,00	18,20	18,80	20,30	22,00	1,70	8,4%
3	33,00	27,00	28,20	30,50	30,50	-	0,0%
4	44,00	36,00	37,60	40,60	40,60	-	0,0%
5	54,00	45,00	47,00	50,80	50,80	-	0,0%
6	64,00	54,00	56,40	60,90	60,90	-	0,0%
7	78,00	63,00	65,80	71,10	71,10	-	0,0%
8	88,00	72,00	75,20	81,20	81,20	-	0,0%
9	102,00	81,00	84,60	91,40	91,40	-	0,0%
10	117,00	90,00	94,00	101,50	101,50	-	0,0%
11	124,00	99,00	103,40	111,70	111,70	-	0,0%
12	140,00	108,00	112,80	121,80	121,80	-	0,0%
13	154,00	117,00	122,20	132,00	132,00	-	0,0%
14	166,00	126,00	131,60	142,10	142,10	-	0,0%
Gennemsnit							6,5%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							2,3%

Takstændringen medfører en gennemsnitlig takststigning på rejsekort på 6,5 %. Takststigningen lægges på de korte rejser på 1-2 zoner, fordi der her er den største prisforskel i forhold til enkeltbilletter.

2. FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

Resumé:

Passagertallene på de regionale ruter har gennem de senere år fulgt den nationale tendens nedad. Samtidig er omkostningerne steget betragtelig som følge af inflationen og især stigende brændstofpriser. Derfor er det nødvendigt med en ny plan for den regionale bustrafik, der sigter mod lavere omkostninger og flere passagerer. Med denne sag sender bestyrelsen den samlede plan i høring frem mod 4. december. På bestyrelsesmødet i januar 2024 behandler bestyrelsen igen sagen med henblik på implementering 1. august 2024.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Den kollektive trafiksektor i Danmark har både før og siden Corona oplevet store udfordringer med faldende passagertal, og derved faldende passagerindtægter. Specielt udenfor de største byer er den kollektive trafik ramt af strukturelle udfordringer i tilknytning til den største kundegruppe – de unge. Dels i form af faldende ungdomsårgange, og dels større bilrådighed. Hertil kommer at passagererne efter Corona fortsat ikke er tilbage i samme omfang som tidligere, og senest er der kommet yderligere udfordringer med voldsomt stigende omkostningsindeks.

Samlet betyder det et stort pres på økonomien, og flere trafiksselskaber er allerede i gang med tilpasse serviceniveauet. Situationen er således langt fra et fynsk fænomen.

Udfordringen med faldende passagertal på de regionale ruter har været til stede siden 2016. FynBus har indtil nu undladt at tilpasse de regionale ruter til det faldende indtægtsgrundlag, i håb om at passagertallet ville ændre sig.

Da der ikke er udsigt til at de strukturelle udfordringer mindskes, og hverken omkostninger eller passagertal har nået et tilfredsstillende niveau, vil økonomien med de nuværende forudsætninger medføre at FynBus' underskud i de regionalt finansierede ruter i de kommende år vil vokse til et uholdbart niveau

FynBus' bestyrelse har med baggrund i dette igangsat arbejdet med en samlet masterplan for den kollektive trafik med fokus på udviklingen af de regionale busruter frem til udgangen af 2026. Det fremgår af Region Syddanmarks Budgetaftale for 2023, at trafiksselskabernes bestyrelser får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale bustrafik for hvert selskab er nedbragt til max 20 mio. kr. ultimo 2026. Dette betyder, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for mindst 12,5 mio. kr. årligt fra medio 2024.

Forslag til fremtidigt regionalt trafiksystem

FynBus har analyseret mulighederne for at løse både stigende omkostninger og faldende indtægter. Vurderingen ud fra egne erfaringer og valide erfaringer fra andre steder er, at den nødvendige løsning er at investere i serviceforbedringer på de ruter, der har størst passagerpotentiale og dermed indtægtpotentiale i forhold til omkostningerne.

Forslaget tager derfor udgangspunkt i en mere markedsfokuseret model, hvor der er fokus på at styrke busbetjeningen dér, hvor der er størst potentiale. Der hvor potentialet er mere begrænset, indskrænkes kørslen til myldretiden for at tilgodese pendlere og uddannelsessøgende. Forslaget er udarbejdet med respekt for regionens principper for buskørsel.

FynBus har i 2023 haft møder med kommunerne på både administrativt og politisk niveau, hvor FynBus har præsenteret og drøftet et forslag til nyt regionalt bustrafiksystem med følgende overordnede struktur:

- Et strategisk hovednet, bestående af højfrekvente regionalruter, kaldet strategiske hovedruter, der sammen med togstrækningerne på Fyn skal være rygraden i den regionale trafik
- Et pendlernet, bestående af regionale ruter, kaldet pendlerruter, der som hovedopgave understøtter erhvervs pendling og kørsel til uddannelsessteder på hverdage som udgangspunkt i tidsrummene kl. 6-9 og kl. 14-17
- Et uddannelsesnet, bestående af regionale ruter, kaldet uddannelsesruter, der er tilpasset ungdomsuddannelserne og deres ringetider med direkte betjening uden skift, og som alene køres på skoledage
- Flexbusruter, bestående af fleksible regionale ruter udført via flextrafiksystemet, der er tilpasset passagersvage strækninger af regional betydning, fx betjening af færgehavne.

Systemet er i høj grad afhængigt af kommunale plusturskørsler, hvor borgere i tyndt befolkede områder kan køres hen til de regionale busruter.

Løsningen sigter mod at skabe det mest fremtidssikrede regionale kollektive trafiknet ud fra de givne økonomiske rammer og de regionale principper for buskørsel.

Forlaget til det *strategisk hovednet* består af følgende ruter:

- Rute 140 (Odense-Otterup)
- Rute 141 (Odense-Faaborg)
- Rute 151 (Assens-Odense-Kerteminde)
- Rute 191 (Odense-Bogense)
- Rute 930 (Faaborg-Svendborg/Rudkøbing-Nyborg)

Ruterne i det strategiske hovednet er de ruter, der i det nuværende trafiksystem har højest selvfinansieringsgrad.

Udgangspunktet for det strategiske hovednet vil være minimum 30 minutters drift både hverdage og weekend med 15 minutters drift i myldretiden morgen og eftermiddag på hverdage. Dog vil ruterne 141 og 191 køre med lettere reduceret frekvens afstemt efter det reelle behov, men med et serviceniveau væsentligt over niveauet i dag.

Forslaget til *pendlernet* består af følgende ruter:

- Rute 110 (Assens-Haarby-Odense)
- Rute 111 (Faaborg-Nørre Broby-Odense)
- Rute 130 (Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense)
- Rute 195 (Odense-Langeskov-Nyborg)
- Rute 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg)
- Rute 921 (Kerteminde-Nyborg)

Ruterne kører som udgangspunkt i tidsrummene kl. 06-09 og kl. 14-17 på hverdage. Der vil ikke køre pendler-ruter på lørdage og søn- og helligdage.

På grund af et ekstra råderum på 3,2 mio. kr. har det været muligt at foreslå serviceudvidelser på udvalgte pendlerruter. I tabel 1 er en række mulige serviceudvidelser præsenteret. Udvidelserne markeret med grønt indgår i høringsoplægget.

Tabel 1: Mulige serviceudvidelser på pendlernet

Rute	Indstigere pr. køreplantage	Ungdomskort andel	Tværkommunale rejser	Pris for udvidelse	Udvidelse	Antal tilgodesete passager ved udvidelse	kr./tilgodeset passager
195	16,6	17%	65%	0,7	Hverdage 6-18	38.000	18
				0,4	Hverdage 18-22	25.000	16
130	12,8	24%	41%	0,6	Hverdage 6-18 Odense - Aarup	54.000	11
				1,4	Hverdage 6-18 Odense - Haarby	36.000	39
110	11,4	14%	29%	1,2	Hverdage 6-18	61.000	20
921	11,6	12%	25%	0,3	Hverdage 6-18	24.000	13
920	11,4	12%	20%	0,8	Hverdage 6-18	27.000	30
				0,4	Hverdage 6-18 Nyborg-Ringe	15.000	27
111	10	14%	27%	1,4	Hverdage 6-18	38.000	37

Derudover er der set på muligheden for at afkorte rute 921, så den kun kører mellem Kerteminde og Ullerslev. Turen Ullerslev-Nyborg skal så betjenes af rute 195, hvilket betyder at passagerer mellem Kerteminde og Nyborg skal foretage et skifte i Ullerslev. Afkortningen vil kunne bidrage med en besparelse på 0,2 – 0,4 mio. kr. Afkortningen er ikke en del af høringsoplægget, men kan blive aktuel ved ugunstig udvikling af indtægter eller udgifter.

Høringsoplægget indeholder en reduktion fra 34 *uddannelsesruter* til 30. Reduktionen sker ved at henvise til parallelle ruter, hvilket betyder, at reduktionen ikke medfører væsentlige servicereduktioner.

Sammenfatning

Den samlede finansiering af budgetunderskuddet og det strategiske hovednet sker ved at reducere i omfanget af kørsel på øvrige regionale ruter.

Tabel 2 viser de overordnede årlige konsekvenser det fremtidige trafiksystem årligt vil få i forhold til i dag.

Tabel 2: Konsekvenser af fremtidigt regionalt trafiksystem i forhold til nuværende trafiksystem

Ruter i	Nettoomkostninger årligt (mio.kr.)		Passagerer årligt (mio.)		Køreplantimer årligt		Passagerer. Pr. køreplantage	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
Strategisk hovednet	41,9	47,0	3,1	3,7	132.500	162.500	23,2	23,0
Pendlernet	34,2	22,1	1,2	0,8	74.100	43.200	15,9	18,2
Uddannelsesnet	24,9	20,0	0,4	0,4	29.800	24.800	14,9	16,0
Busfremkommenlighed Sdr. Boulevard Odense	0,0	-0,6	0,0	0,0	0	-1.000		
I alt	101,0	88,5	4,7	4,9	236.400	229.500	19,9	21,3

Som det fremgår, medfører planen samlet set lidt færre køreplantimer. Da kørselsudbuddet flyttes til ruter med større potentiale, forventes der samlet set flere passagerer.

Der er dog i budgetforudsætningerne indregnet et indsving på to år, da erfaringer viser, at nye kollektive trafiksystemer kræver en vis tilvænning.

Konsekvenserne for de enkelte ruter og kommuner fremgår af høringsmaterialet.

Idéerne bag det fremtidige regionale trafiknet har været præsenteret for de kommunale politiske udvalg. På disse møder har FynBus modtaget en række input, herunder forslag til prioritering af ruteforløb og byer, vigtigheden af retvisende rutebenævnelser, så de ikke opfattes som afgrænsende for kunderne og input til høringsproces.

Høringsproces

Da det fremtidige trafiksystem medfører væsentlige ændringer af den regionale buskørsel, sendes forslag til høring hos kommunerne, interessenter og offentligheden.

FynBus håndterer høringen i forhold til offentligheden. Kommunerne involverer selv relevante kommunale høringsspartner.

Forslaget sendes i høring i tidsrummet 11. september 2023 til og med 4. december 2023.

Bestyrelsen forventes at godkende det fremtidige regionale trafiksystem i januar 2024 med implementering august 2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Sender udkast til fremtidigt regionalt trafiksystem i høring.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 2.1 Høringsmateriale om fremtidigt regionalt rutenet

FREMTIDIGT REGIONALT TRAFIKSYSTEM

HØRINGSMATERIALE

29. august 2023

J.nr.: 202207-39018

JGH

BAGGRUND

Den kollektive trafiksektor i både Danmark har både før og siden Corona oplevet store udfordringer med faldende passagertal, og derved faldende passagerindtægter. Specielt udenfor de største byer er den kollektive trafik ramt af strukturelle udfordringer i tilknytning til den største kundegruppe – de unge. Dels i form af faldende ungdomsårgange, og dels større bilrådighed. Hertil kommer at passagererne efter Corona fortsat ikke er tilbage i fuldt i omfang, og senest yderligere udfordringer med voldsomt stigende omkostningsindeks.

Samlet betyder det et stort pres på økonomien, og flere trafikselskaber er allerede i gang med tilpasse serviceniveauet. Situationen er således langt fra et fynsk fænomen.

Udfordringen med faldende passagertal på de regionale ruter har været til stede siden 2016. FynBus har indtil nu undladt at tilpasse de regionale ruter til det faldende indtægtsgrundlag, i håb om at passagertallet ville ændre sig.

Da der ikke er udsigt til at de strukturelle udfordringer mindskes, og hverken omkostninger eller passagertal har nået et tilfredsstillende niveau, vil økonomien med de nuværende forudsætninger medføre at FynBus' underskud i de regionalt finansierede ruter i de kommende år vil vokse til et uholdbart niveau

FynBus' bestyrelse har med baggrund i dette igangsat arbejdet med en samlet masterplan for kollektiv trafik med fokus på udviklingen af de regionale busruter frem til udgangen af 2026. Det fremgår af Region Syddanmarks Budgetaftale for 2023, at trafikselskabernes bestyrelser får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik for hvert selskab er nedbragt til max 20 mio. kr. ultimo 2026. Selv med en forventet P/L regulering på netto 6 mio. kr. i 2024, betyder det, at der netto skal reduceres regionalt finansieret kørsel for mindst 12,5 mio. kr. årligt.

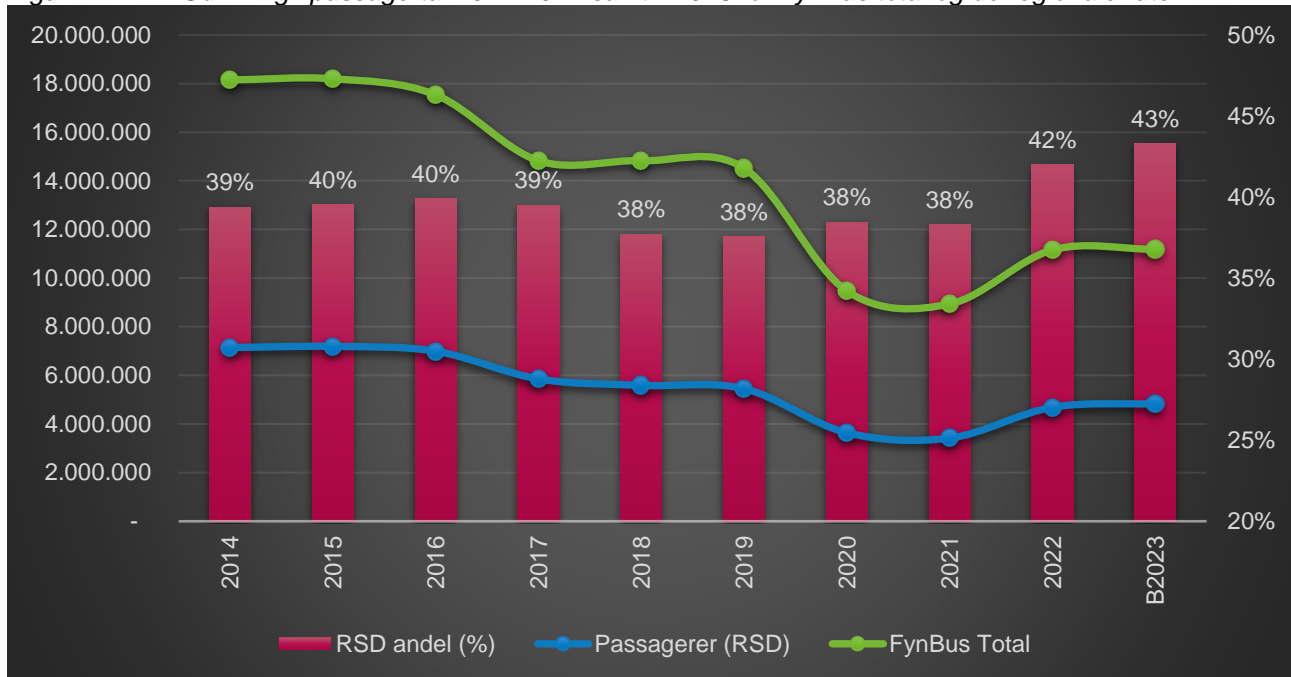
Dette notat beskriver forslag til et fremtidigt regionalt rutenet, der sikrer udvikling, men også tager hånd om den økonomisk udfordring. De afledte servicemæssige og økonomiske konsekvenser for kommunerne indgår i beskrivelsen.

UDVIKLING I PASSAGERER OG ØKONOMI PÅ DE REGIONALE BUSRUTER

Figur 1 viser passagerudviklingen fra 2014 og frem for busruterne generelt og de regionale busruter specifikt. Der ses et kraftigt dyk i 2017 og som følge af Corona igen i 2020. De regionale busruter har ca. 40 % af samtlige passagerer.

Passagertallet for de regionale busruter forventes i det vedtagne budget for 2023, at være på 90 % af passagertallet for 2019.

Figur 1 Udvikling i passagertal 2014-2022 samt B2023 for FynBus total og de regionale ruter



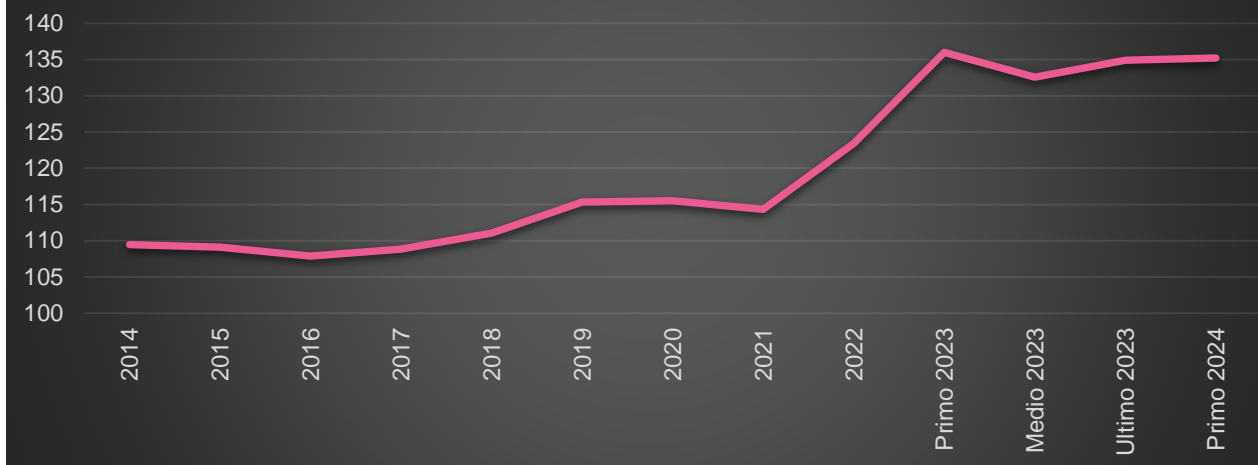
FynBus udfører buskørslen med private vognmand efter gennemførte udbud. Den løbende betaling til vognmændene reguleres med et omkostningsindeks, der blandt andet påvirkes af lønniveau, renter og brændstofpriser.

Figur 2 viser udviklingen i omkostningsindekset for tilsvarende periode. Der bemærkes en mindre omkostningsstigning i 2020, men en markant stigning fra 2021 blandt andet som følge af konflikten i Ukraine. Det betyder at omkostningerne til busdriften siden 2021 er steget med over ca. 20 %.

Region Syddanmark har en fast ramme til buskørsel på Fyn og Langeland, der pris- og lønreguleres. I budget 2023 udgør den således 131,5 mio. kr. årligt.

Figur 2 Udvikling i det omkostningsindeks som FynBus' entreprenørkontrakter reguleres efter

Udvikling i omkostningsindex



Tabel 1 viser et samlet overblik over udmøntningen af rammen. Det følger af Region Syddanmarks budgetaftale for 2023, at budgetudligningssaldoen for den regionale busstrafik i FynBus skal være nedbragt til max. -20 mio. kr. ultimo 2026. Oversigten i tabel 1 viser, at med de foreslåede tilpasninger i den regionalt finansierede kørsel, vil dette mål kunne håndteres indenfor FynBus' budgetudligningsmodel.

Tabel 1 Samlet budget for den regionalt finansierede buskørsel hos FynBus med forventet regnskab 2022 og budgetoverslag 2023-2026 (inkl. foreslåede tilpasninger)

Mio. kr.	FR2023	B02024	B02025	B02026
Busudgifter	204,6	211,0	211,0	211,0
Passagerindtægter	-91,5	-103,0	-104,1	-105,1
Reserveret til usikkerhed		3,5	4,5	4,5
Statstilskud - øget indekser - kun i 2023	-2,9	-	-	-
Øvrige omkostninger	39,3	37,8	37,8	37,8
Målrettet markedsføring		1,0	0,5	
Effekt af Masterplan		-6,0	-12,5	-12,5
Indsving på passagerindtægter		3,0	4,0	1,0
Rabat ved kontraktforlængelse			-13,5	-13,5
Regionalt tilskud	131,5	137,0	137,0	137,0
Driftsresultat	-18,0	-10,3	9,3	13,8
Gæld	32,8	43,0	33,8	20,0

Kombinationen af høje priser og faldende passagertal vil betyde, at uden de foreslåede tilpasninger i den regionalt finansierede buskørsel, vil budgettet for den regionale buskørsel, med uændrede forudsætninger, forværres kraftigt frem mod en samlet gæld på knap 40 mio. kr. (negativ budgetudligningssaldo) med udgangen af 2026.

I årene 2025 og 2026 opnås ekstraordinær rabat på forlængelse af buskontrakten på 13,5 mio. kr. årligt. Der er i budgettet forudsat en passagerfremgang på 1% årligt fra 2024.

For at bringe den samlede gæld ned på maksimalt 20 mio. kr., og meget gerne lavere (budgetudligningssaldoen), skal der i årene 2024-2026 hentes yderligere nettobesparelser på driften på ca. 12,5 mio. kr. netto årligt, hvilket skal håndteres i det fremtidige regionale rutenet. Der er i budgettet taget højde for en indfasningsperiode på op til to år før det forventede passagertal i det fremtidige busnet er nået.

Fra 2027 skal der indgås ny kontrakt på den regionale buskørsel, hvor Region Syddanmark har forudsat, at kørslen skal udbydes som nulmission. Det er usikkert på hvilket omkostningsniveau en ny kontrakt vil ligge. Hvis prisniveauet fortsætter på samme niveau (uden rabat) som nu, vil der, med de foreslåede tilpasninger, efter 2027 være balance på driften.

DE REGIONALE PRINCIPPER FOR BUSKØRSEL

Region Syddanmark har senest i 2020 revideret principperne for regional buskørsel og forventningerne til FynBus.

De regionale principper for buskørsel beskriver blandt andet følgende:

- Regionale ruter må som udgangspunkt ikke køre parallelt med togbetjente strækninger. Regionale ruter kan dog supplere og øge frekvensen i togforbindelse, fx fra 2-times-frekvens til time-frekvens.
- Regionale ruter skal forbinde byer/mål af regional betydning (over 5.000 indbyggere eller største by i kommunen)
- Betjeningen af de definerede byer/mål skal som hovedregel ske til byens/målets centrale trafikterminal. Større arbejdspladser eller andre delmål med potentielt mange passagerer kan dog betjenes undervejs, men de regionale busser skal som udgangspunkt hurtigt frem til byens trafikterminal.

Region Syddanmark udtrykker bl.a. følgende forventninger til FynBus:

- At betjeningen af uddannelsessøgende har høj prioritet.
- At betjeningen sker ud fra et princip om få stop – hurtigt frem.
- En fornuftig koordinering mellem regionale og kommunale ruter, fx ved at kommunerne kan tilkøbe marginal kapacitet/specificerede ydelser (ekstra afgange, mindre omveje mv.) som en del af den regionale betjening.

Tabel 2 viser oversigt over byer af regional betydning samt byer med indbyggertal på 3.000-5.000 indbyggere, hvor FynBus vurderer et væsentligt kundepotentiale.

Tabel 2: Oversigt over byer med over 5.000 indbyggere og byer med 3.000 - 5.000 indbyggere

Kommune	Hovedbyer Over 5.000 indbyggere	Byer 3.000-5.000 indbyggere
Assens	Assens (6.061)	Glamsbjerg (3.350), Aarup (3.209), Vissenbjerg (3.297)
Faaborg-Midtfyn	Faaborg (6.898) Ringe (6.607)	Årslev (4.250)
Kerteminde	Kerteminde (6.034) Munkebo (5.535)	Langeskov (4.293)
Langeland	Rudkøbing (4.530)	
Middelfart	Middelfart (16.546)	
Nordfyn	Otterup (5.258)	Bogense (4.047), Søndersø (3.291)
Nyborg	Nyborg (17.900)	
Odense	Odense (182.387)	
Svendborg	Svendborg (27.594)	

DET NUVÆRENDE REGIONALE RUTENET

Det nuværende regionale rutenet, se figur 5a og 5b, er baseret på de oprindelige regionale principper for buskørsel fra 2010 og består af følgende rutetyper:

- Regionale basistruter
- Øvrige regionalruter, der udføres hvis der er økonomi til det og selvfinansieringsgraden er over 50 %
- Uddannelsesruter
- Teleruter til betjening af færgehavn i Bøjden og Spodsbjerg, der kan bestilles telefonisk

Figur 5a Nuværende regionalrutestruktur (Tog, regionalruter og teleruter)



Figur 5b Nuværende uddannelsesruter



I tabel 3 er vist selvfinansieringsgraden for de enkelte ruter/rutetyper baseret på regnskab 2022. Det ses, at de nuværende basisruter har en væsentlig højere selvfinansiering end de øvrige ruter, der ligger markant under de forudsatte 50 % selvfinansiering. Ruten med absolut højeste selvfinansiering er rute 191 med 76 % selvfinansiering.

Tabel 3 *Selvfinansieringsgrad på de regionale ruter, Regnskab 2022*

Regionale basisruter	57 %
140 (Otterup-Odense)	47 %*
141 (Faaborg-Odense)	47 %
151-153 (Assens-Glamsbjerg-Odense-Kerteminde)	57 %
191 (Bogense-Odense)	76 %
195 (Nyborg-Odense)	37 %
930-932 (Nyborg-Svendborg-Faaborg/Rudkøbing)	68 %
Øvrige regionale ruter	34 %
110-111 (Assens/Faaborg-Nr. Broby-Odense)	30 %
130-132 (Assens/Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Odense)	39 %
920 (Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde)	37 %

*Rute 140 har højere udgifter, da ruten køres med el-busser. Hvis der korrigeres for det, ville selvfinansieringen være på 55%.

HVORDAN KOMMER DER FLERE KUNDER I DEN KOLLEKTIVE BUSKØRSEL?

FynBus og ejerne har ikke kontrol over udviklingen i omkostningsindekset. Fokus vil være på, hvordan FynBus skaffer flere kunder. FynBus har samtidig et løbende fokus på at optimere selve logistikken bag køreplanerne, for at sikre den mest effektive driftsafvikling.

Figur 4 viser, hvilke faktorer der primært og sekundært bidrager til flere passagerer. De primære faktorer påvirker om busserne opfattes som attraktive, mens de sekundære faktorer påvirker, om man er tilbøjelig til at bruge bussen når den opfattes attraktiv.

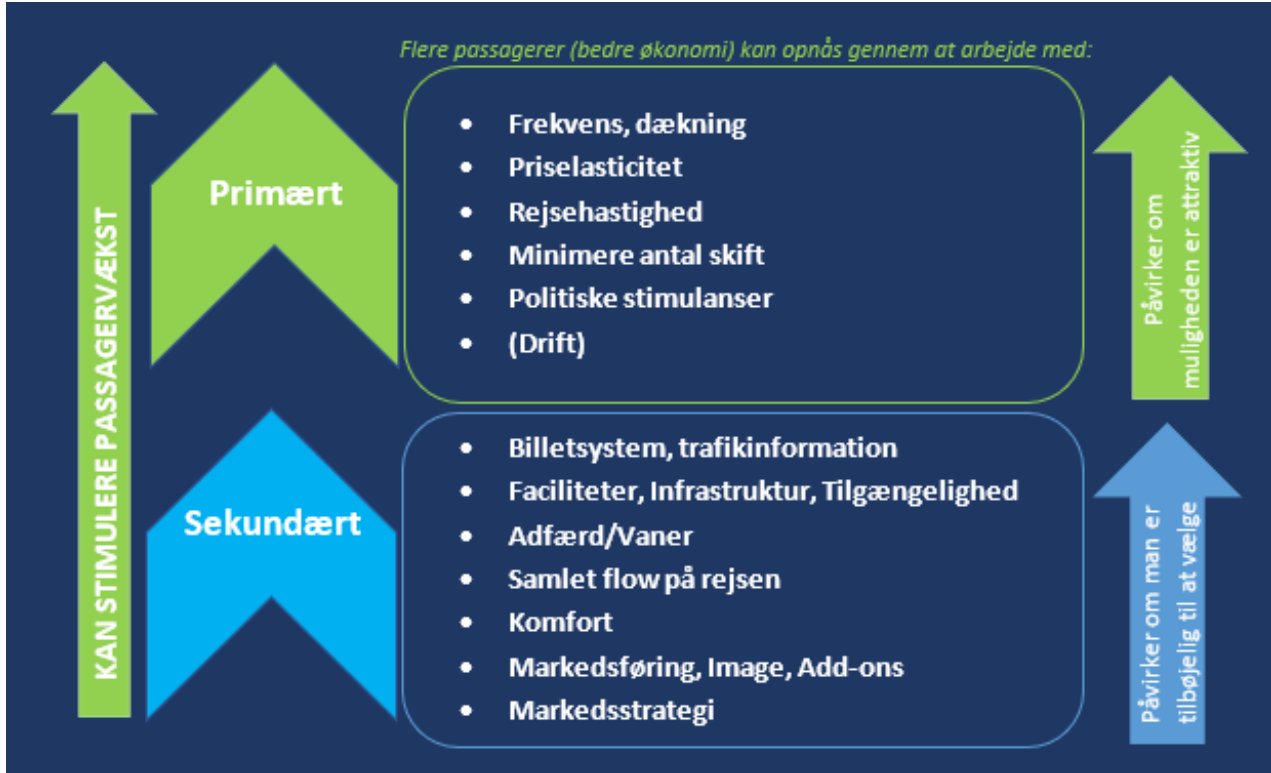
Det er især høj frekvens, høj rejsehastighed og minimering af antal skift, der har betydning for passagertallet. Prissætningen har også betydning, idet en prisnedsættelse medfører flere kunder. Både frekvensforøgelse og prisnedsættelse medfører umiddelbart meromkostninger.

Derudover kan politiske stimulanser som fx tilskud til kollektiv trafik, investering i øget fremkommelig i byerne og øgede restriktioner og omkostninger for bilister, have stor effekt på passagertallet. Det er dog ikke parametre FynBus har væsentlig indflydelse på.

De sekundære parametre for at øge passagertallet er billetsystem, trafikinformation, markedsføring, komfort mv. Alle parametre som FynBus arbejder aktivt med og som er elementer i FynBus mobilitetsplan 2022-2025.

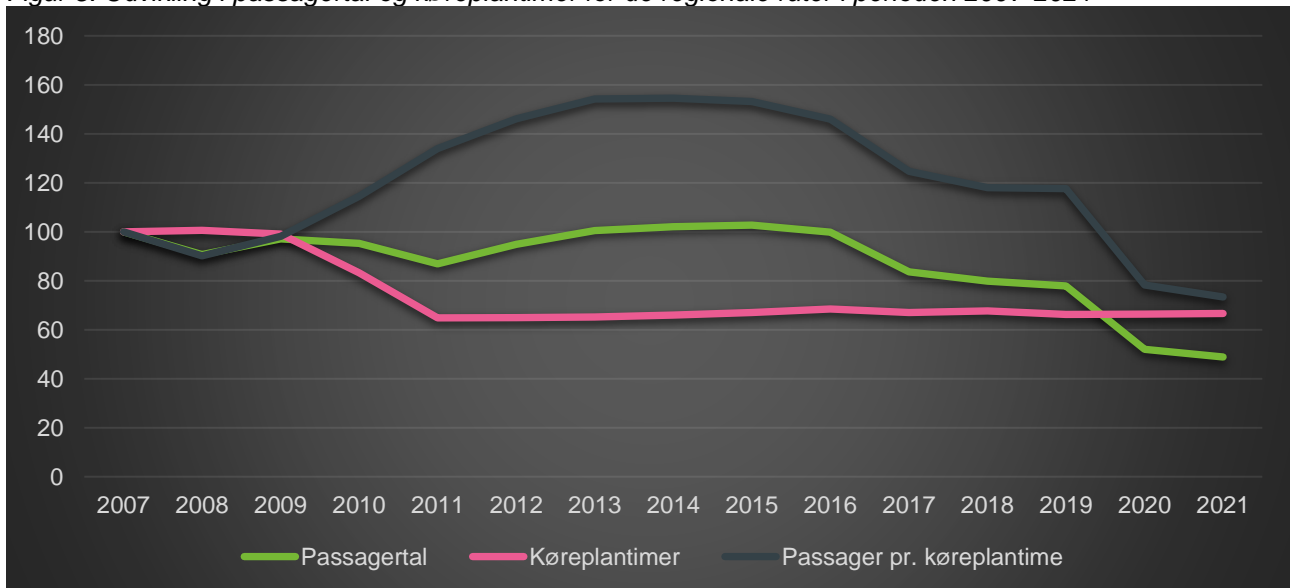
Forudsætningen for passagerforøgelse er tillige at der er en god og stabil drift.

Figur 4: Primære og sekundære parametre, der medfører øget passagertal.



Der er god faglig evidens for ovennævnte, ligesom FynBus tilbage i 2011 havde tilsvarende erfaringer, da man nedlagde 37 % af den regionale kørsel og omfordelte nogle af ressourcerne til de økonomisk mest rentable ruter. Det medførte på kort sigt en passagernedgang, men indenfor få år var passagertallet på de regionale øget fra 6,7 mio. årligt i 2010 til 7,2 mio. i 2015. Antallet af passagerer pr. køreplantime steg i den periode med ca. 40 % til over 28 passagerer pr. køreplantime, se figur 5

Figur 5: Udvikling i passagertal og køreplantimer for de regionale ruter i perioden 2007-2021



DET FREMTIDIGE REGIONALE BUSSYSTEM

FynBus' bestyrelse har vedtaget Mobilitetsplan 2022 - 2025, der som fokusområder har at øge antallet af passagerer og sikre grøn omstilling. Planen indeholder 9 handlinger, herunder fokus på at videreudvikle det regionale busnet.

Fokus i mobilitetsplanen er at sikre udviklingen af et stærkt strategisk hovednet, gode fleksible mobilitetsløsninger med mindre flexbiler i områder uden eller med begrænset busbetjening, og attraktive knudepunkter, hvor mobilitetsløsninger kan være tilbringer til det strategiske hovednet. Dette er illustreret i figur 6.

Det nære opland til det strategiske net vil typisk være op til 1 - 2 km fra stoppesteder, hvor tilbringer løsninger typisk er gang eller cykel, mens det udvidede opland til det strategiske net vil være 10 - 15 km med fleksible mobilitetsløsninger som plustur, der i dag udbydes af de fleste kommuner. Tilbringer løsninger i det udvidede opland kan også være privatbil, delebil, cykel mv.

Figur 6 Betjeningsprincipper i FynBus' mobilitetsplan 2022-2025



Det fremtidige rutenet, se figur 6, tager således udgangspunkt i FynBus' mobilitetsplan 2022-2025 og er udarbejdet inden for rammerne af de regionale principper for buskørsel.

Det fremtidige regionale rutenet foreslås opdelt i følgende rutetyper

- **Strategiske hovedruter** med høj frekvens, direkte kørsel og langt driftsdøgn, der skal være ryggraden i den kollektive trafikbetjening på Fyn og Langeland
- **Pendlerruter**, der understøtter den almindelige pendlertransport, herunder uddannelseskørsel. Kører som minimum timesdrift i morgenfladen kl. ca. 6 - 9 og eftermiddagsfladen kl. ca. 14 - 17 alle hverdage.
- **Uddannelsesruter**, der er tilpasset ringetider på uddannelsesstederne og kun kører skoledage.
- **Flexbusruter**, der kører ad fast rute, men kun ved bestilling. Udføres af biler i FynBus' flextrafiksystem

Ruterne 122, 885, 268, 161/162 har karakterer af regionale ruter, men er kommunale fællesruter. Derfor fortsætter de uafhængig af denne plan.

Strategisk hovednet

Principperne for det strategiske hovednet er vist i tabel 4. De strategiske hovedruter er:

- Rute 140 (Odense-Otterup)
- Rute 141 (Odense-Faaborg)
- Rute 151 (Assens-Odense-Kerteminde)

- Rute 191 (Odense-Bogense)
- Rute 930 (Faaborg-Svendborg/Rudkøbing-Nyborg)

Følgende strækninger, der er togbetjente, indgår også i det strategiske hovednet:

- Svendborgbanen (Odense-Ringe-Svendborg)
- IC-strækningen Odense-Langeskov-Nyborg
- Regional og IC-strækningen Odense-Middelfart

Tabel 4 Principper for strategisk hovednet

Rute	
Driftsdøgn hverdag	05:30-22:00
Driftsdøgn lørdag	00:00-02:00 og 06:00-24:00
Driftsdøgn søndag	00:00-02:00 og 06:00-22:00
Frekvens	
Frekvens myldretid hverdag 06-09, 14-17	15 min**
Frekvens øvrig tid hverdag	30 min
Frekvens weekend	30 min***

*Det tidsrum, hvor der vil være busafgange, der starter fra endestation. Sidste ankomst vil variere for ruterne

**Rute 141+191 med frekvens på 30 min.

***Rute 141 og 191 med frekvens på 60 min. morgen (kl. 00-09) og aften (kl. 20-22)

De nævnte tidsbånd er vejledende og bruges til at principbeskrive ruterne. I den praktiske køreplanlægning vil det ikke være muligt at holde tiderne stramt, og der vil kunne være forskydninger.

Ruterne i det strategiske hovednet vil samlet få udvidet servicetilbuddet med 23% flere køreplantimer. Det vil være i weekenden den største udvidelse vil ske. For de enkelte ruter vil der samlet set være udvidelse af kørslen, men de enkelte ruter har enkelte tidsrum, hvor serviceniveauet blive reduceret. Der gælder følgende:

- Rute 140 udvides samlet med 56% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 141 udvides samlet med 55% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 151 udvides samlet med 16% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med flere ture i myldretiden på hverdage og markant flere ture weekend
- Rute 191 udvides samlet med 30% og har ingen tidsbånd med reduceret antal ture
- Rute 930 udvides samlet med 10% med lidt færre ture udenfor myldretiden på hverdage, men med markant flere ture i myldretiden på hverdage og flere ture weekend

Bilag 1a - 1e beskriver de enkelte strategiske hovedruter nærmere.

Pendlernet

Da de nuværende øvrige ruter reelt varetager en del af kørslen til ungdomsuddannelserne, bør de som minimum udføres som pendlerruter dvs. tilpasset ungdomsuddannelsernes ringe- og mødetider, men også tilpasset pendlingen til videregående uddannelser og den almindelige erhvervspendling.

Ruterne kører derfor som udgangspunkt kun i tidsrummene kl. 06 - 09 og kl. 14 - 17 på hverdage. Der vil ikke køre pendlerruter på lørdage og søn- og helligdage.

Ruterne i pendlernet er følgende:

- Rute 110 (Assens-Haarby-Odense)
- Rute 111 (Faaborg-Nørre Broby-Odense)

- Rute 130 (Haarby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense)
- Rute 195 (Odense-Langeskov-Nyborg)
- Rute 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg)
- Rute 921 (Nyborg-Kerteminde)

Der er i økonomien mulighed for at øge betjeningen på pendlerruterne på hverdage. Ved prioritering af ruterne i forhold til regionale principper vurderes dels omfanget af uddannelsessøgende på ruterne, dels hvilket konkrete rejsemønstre ruterne understøtter og endeligt den samlede økonomi på ruterne.

Tabel 5 viser forskellige relevante nøgletal for pendlerruterne.

Tabel 5 Relevante nøgletal for pendlerruter i forhold til relevans for regionale principper for buskørsel

Rute	Køreplantimer 2022	Indstigere 2022	Indstigere pr. køreplantime	Ungdomskort andel	Andel rejser på tværs af kommuner
110	15.400	175.000	11,4	14%	29%
111	13.000	130.000	10,0	14%	27%
130	19.600	250.000	12,8	24%	41%
195	17.500	290.000	16,6	17%	65%
920	18.800	215.000	11,4	12%	20%
921	5.600	65.000	11,6	12%	25%
I alt	87.900	1.125.000	12,2		

Ud fra det økonomiske råderum vil følgende pendlerruter blive udvidet på hverdage:

- Rute 110 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-18
- Rute 130 udvides til at dække strækningen Odense-Aarup i tidsrummet kl. 6-18
- Rute 195 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-22
- Rute 921 udvides til at dække tidsrummet kl. 6-18

Bilag 2a - 2f beskriver de enkelte pendlerruter.

Uddannelsesnettet

Både de strategiske ruter og pendlerruterne varetager en del af transporten til og fra uddannelsessteder, men som supplement hertil kører der derudover i dag 34 uddannelsesruter i det regionale net, der er tilpasset ungdomsuddannelsernes ringe- og mødetider. Typisk kører disse ruter med 1 afgang om morgenen og 2 afgange om eftermiddagen i hver retning.

Uddannelsesruterne sikrer at så mange elever som muligt køres så hurtigt og direkte i skole som muligt, uden først at skulle ind på Odense Banegårdcenter for at skifte til en anden bus.

I det foreslåede fremtidige regionale busnet vil 4 af de nuværende uddannelsesruter blive nedlagt, idet kørslen integreres i andre ruter i det fremtidige busnet. Nedlæggelsen vil således ikke have væsentlig betydning for serviceniveauet.

Bilag 3 beskriver uddannelsesruterne under ét.

Flexbus

FynBus har i dag teleruter som en del af den regionale betjening, hvor turene i en fastlagt køreplan kun udføres, hvis der sker bestilling senest 2 timer før afgang. I dag sker bestillingen telefonisk og informationen om rejsetider kan ikke findes på rejseplanen. Kørslen udføres under FynBus' flextrafik system.

I det nye regionale trafiksystem vil en løsning, hvor der også kan foretages rejsesøgning og bestilling i rejseplanen indgå. Løsningen vil blive kaldt flexbus for at harmonisere med tilsvarende løsninger i fx Midttrafik.

Der vil være følgende flexbusruter:

- Svendborg - Rudkøbing - Spodsbjerg
- Faaborg - Bøjden

De nævnte ruter vil være uændrede i forhold til i dag og indgår derfor ikke i de videre beregninger.

Bilag 4 beskriver flexbusruterne.

Ruteudretninger

I forhold til i dag vil det fremtidige regionale trafiknet medføre følgende konkrete ruteudretninger eller rutejusteringer:

- Rute 140 Odense-Otterup
 - o kører ikke længere fast sløjfe omkring Åkandevej i Otterup
 - o kører ikke længere via Stige og Søhus i Odense på 4 ud af 58 udvalgte ture på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,8 mio. kr. netto årligt.
- Rute 151 Assens-Odense-Kerteminde
 - o Kører ikke længere køre over Dærup.
 - o Hovedvarianten vil betjene Glamsbjerg fra Landevejen, mens bi-varianten vil betjene den nordlige del af Glamsbjerg, Tommerup og Brylle direkte på hver 4. afgang
 - o kører ikke længere 1 enkelt morgenafgang via Rasmus Rask Skolen i Odense på hverdage
 - o kører ikke længere 3 afgange via Dyrup i Odense på hverdage
 - o Samlet nettobesparelse 0,7 mio. kr. netto årligt.
- Rute 191 Odense-Bogense
 - o kører ikke længere 2 tidlige morgenafgange på hverdage via Kirkendrup i Odense
 - o Samlet besparelse maksimalt 20.000 kr. netto årligt
- Rute 930 Nyborg-Svendborg-Rudkøbing/Faaborg
 - o Kører ikke længere 3 daglige afgange omkring Gudme på strækningen Svendborg-Nyborg
 - o Får generelt ændret ruteforløb i Rudkøbing med direkte betjening mellem busterminalen og den nye endestation ved Rudkøbing Færgehavn i hver retning. Betjener således ikke længere rådhuset direkte
 - o Samlet besparelse ca. 40.000 kr. netto årligt
- Rute 110
 - o kører ikke længere 1 enkelt daglig afgang på hverdage over Glamsbjerg
 - o Samlet besparelse maksimalt 10.000 kr. netto årligt
- Rute 130
 - o betjener ikke længere strækningen Assens-Ørsted
 - o Del af samlet besparelse på hele pendlerrute 130
- Rute 195
 - o Betjener ikke længere Langeskov Syd, men betjener Langeskov Station
 - o Samlet besparelse på 1,7 mio. kr. netto, da der både spares køreplantimer og 2 driftsbusser
- Rute 920
 - o betjener på hverdage alene Ryslinge fra stoppestederne på landevejen, ligesom betjeningen i weekenden
 - o Samlet nettobesparelse 0,1 mio. kr. årligt

I alt løber ruteudretningerne op i en årlig nettobesparelse på i alt 3,4 mio. kr., hvoraf halvdelen kommer fra ruteudretningen af rute 195 i Langeskov.

Vi vil samme med kommunerne undersøge om ruteudretningerne giver anledning til infrastruktur-mæssige tilpasninger.

Overvejelser om Rutekategorier og rutenummerering

I oplægget er taget udgangspunkt i de nuværende rutenumre og begreberne strategisk hovedrute, pendlerruter, Uddannelsesruter og flexbusruter.

I forhold til kunderne er det vigtigt at finde begreber, der er så entydige som muligt og som sikrer at kunderne ikke misforstår systemet, fx er uddannelsesruter ikke kun for uddannelsessøgende, pendlerruter er ikke kun for pendlere og flexbusruter er ikke kun for ældre.

De nuværende rutenumre går igen, men FynBus overvejer fx at lave helt nye rutenumre, der dels hænger sammen med den rutekategori den er, og dels signalerer at der sker noget nyt. Omvendt vil nogle af ruterne ikke blive ændret væsentligt i ruteforløb, og kunderne har vænnet sig til dem. Det er også væsentligt at rutenumre er unikke og ikke falder sammen med rutenumre på fx lokalruter eller bybusruter.

Ud fra en markedsmæssig tilgang kunne man desuden overveje følgende nye betegnelser:

Strategiske hovedruter kunne kaldes

- Stamruter
- Hovedruter
- A-ruter

Pendlerruter kunne kaldes

- Pendlerruter
- B-ruter

Uddannelsesruter kunne kaldes

- Uddannelsesruter
- C-ruter

Når det endelige trafiksystem er besluttet, vil det også kræve en endelig administrativ beslutning om rutekategori og nummerering.

STRATEGISKE KNUDEPUNKTER

For at få sikre bedst mulig kollektiv mobilitet i hele FynBus' område, er det afgørende, at der sikres god opkobling til det strategiske hovednet, men også til pendlernettet og uddannelsesnettet

Opkoblingen til det regionale net vil som udgangspunkt ske via plustur eller lokale busruter, der er en del af det kommunalt finansierede tilbud til borgerne.

De strategiske knudepunkter skal sikre gode og sikre venteforhold, skiftefaciliteter, parkeringsforhold og være med god trafikinformation. FynBus' bestyrelse har 11. december 2020 godkendt en klassificeringsmodel, hvor strategiske knudepunkter går under kategorien Terminaler, se figur 7.

Figur 7 FynBus' klassificeringsmodel for stoppesteder

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)	Niveauafriag. 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 / Bøgskab	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 dag vejledende, der skal altid vurderes efter de lokale forhold og behov.

Ansvar for selve infrastrukturen ligger hos kommunerne. Når det fremtidige regionale rutenet er endeligt fastlagt, skal der i foråret 2024 udarbejdes en samlet knudepunktsstrategi inkl. finansiering. Dette arbejde vil FynBus stå i spidsen for.

I forhold til det strategiske hovednet ser FynBus i alt 16 nedenstående strategiske knudepunkter, hvor der bør etableres faciliteter, der svarer til niveauet "Terminaler" i FynBus' klassifikationsmodel.

- | | |
|---|------------------------------|
| Otterup (fx ved biblioteket) | Oure (fx ved idrætscenteret) |
| Kerteminde Rutebilstation | Svendborg Rutebilstation |
| Munkebo (nyetableret plads ved rastepladsen) | Nyborg Station |
| Assens (fx ved Arena Assens) | Hjallese St. |
| Glamsbjerg v. Landevejen (anlægsarbejde på vej) | Odense Banegårdcenter |
| Bogense Rutebilstation | Rudkøbing Færgehavn |
| Søndersø (fx ved Byparken) | Langeskov Station |
| Middelfart Station | Ringe Station |

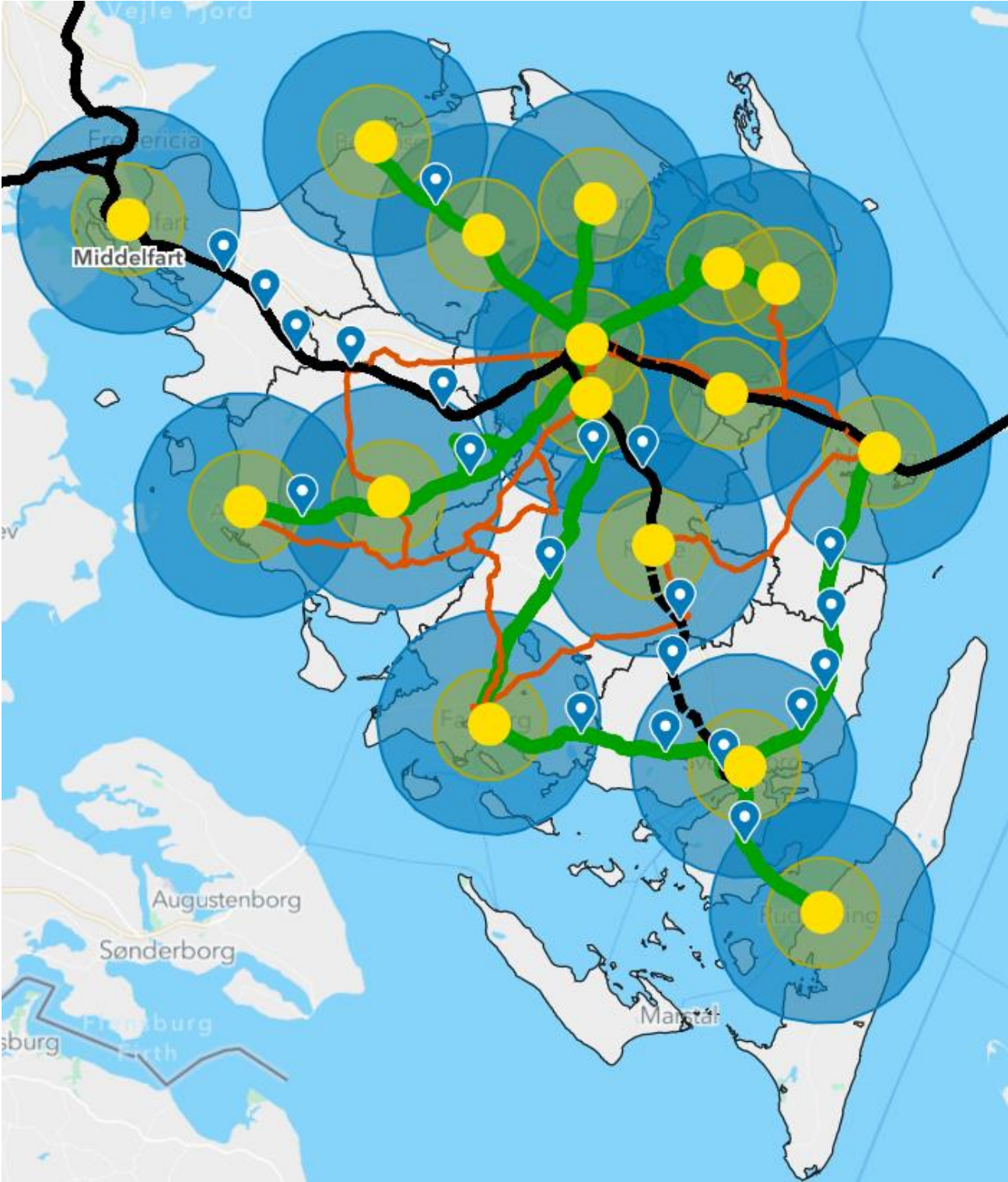
Nogle af stederne har eller er allerede tæt på at have de fornødne faciliteter. En endelig placering knudepunkterne udenfor tognettet skal aftales nærmere med kommunerne, der er vejmyndighed.

Udover de strategiske knudepunkter etableres som i dag nogle lokale plusturs stoppesteder som supplement, hvor der bør etableres faciliteter svarende til kategorien "Superstop".

Figur 8 viser oversigt over forslag til både de strategiske knudepunkter med 5 og 10 km's opland og de supplerende plusturs knudepunkter, hvorfra der kan ske opkobling fra geografiske områder uden for hovednettet til især det strategiske hovednet.

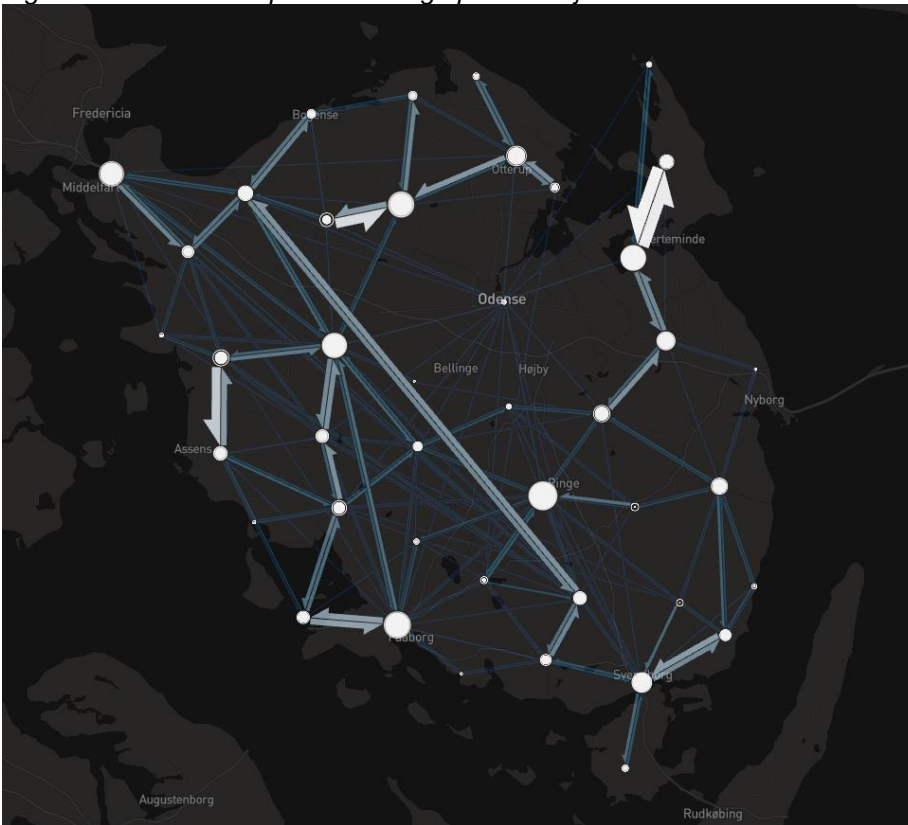
Med oplandsområder 10 km fra de strategiske knudepunkter dækkes 90% af befolkningen i FynBus' område. Med en oplandsradius på 5 km af de strategiske knudepunkter dækkes 67% af befolkningen i FynBus' område. Såfremt der indregnes tilsvarende oplandsområder for de supplerende plusturs stoppesteder, vil stort set hele befolkningen i FynBus' område være dækket.

Figur 8 Forslag til strategiske knudepunkter inkl. opland og supplerende plustursstoppesteder



Der har i 2022 været 18.700 plustursrejser og figur 9 viser turene i et flowmap. De største plustursknudepunkter er Munkebo, Ringe Station, Søndersø, Glamsbjerg og Middelfart Station.

Figur 9 Flowmap over samtlige plustursrejser 2022



ØKONOMI OG FINANSIERING

Tabel 6 sammenligner det nuværende og det fremtidige regionale busnet i forhold til nettoomkostninger, passagertal og køreplantimer. Tabellen viser alene de elementer af den regionale økonomi der justeres, dvs. de strategiske hovedruter, pendlerruter og uddannelsesruter. Herudover indgår fx fællesruter, dubleringskørsel, teleruter, ekstra betaling til elbusser mv. i det regionale budget. Disse forhold vurderes at være uændrede.

Tabel 6. Udvikling i nettoomkostninger, passagerer og køreplantimer i det fremtidig trafiknet i forhold til i dag og ved fuld implementering efter 2 års drift.

Ruter i	Nettoomkostninger årligt (mio. kr.)		Passagerer årligt (mio.)		Køreplantimer årligt		Passagerer. Pr. køreplantime	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
Strategisk hovednet	41,9	47,0	3,1	3,7	132.500	162.500	23,2	23,0
Pendlernet	34,2	22,1	1,2	0,8	74.100	43.200	15,9	18,2
Uddannelsesnet	24,9	20,0	0,4	0,4	29.800	24.800	14,9	16,0
Busfremkommenlighed Sdr. Boulevard Odense	0,0	-0,6	0,0	0,0	0	-1.000		
I alt	101,0	88,5	4,7	4,9	236.400	229.500	19,9	21,3

Ruterne i det strategiske hovednet har i dag en samlet nettoomkostning på 41,9 mio. kr., 3,1 mio. passagerer og i alt 132.500 køreplantimer. Det strategiske hovednet vil ved fuld implementering efter 2 år årligt medføre meromkostninger på netto ca. 5 mio. kr. årligt, og forventes at øge passertallet med ca. 660.000 årligt. Der vil frem til fuld implementering således være et indsving, hvor der opsamles en mindreindtægt på i alt 8 mio. kr. som er indarbejdet i budgetforudsætningerne.

Finansieringen af det strategiske hovednet og den nuværende ubalance i den regionale busøkonomi sker ved følgende:

- Tilpasning af uddannelsesruter
 - o 4 ruter nedlægges (810U, 820U, 832U og 864U)
 - o 2 ruter får reduceret kørselsomfang (826U, 827U)
- Omdannelse af nuværende regionale basisrute 195 til udvidet pendlerrute på strækningen Odense-Langeskov-Nyborg på hverdage i tidsrummet kl. 6-22
- Omdannelse af nuværende regionalrute 130-132 til pendlerrute med udvidet betjening på strækningen Odense-Vissenbjerg-Aarup på hverdage i tidsrummet kl. 6-18
- Omdannelse af nuværende regionale ruter 110 og 921 til udvidede pendlerruter på hverdage i tidsrummet kl. 6-18
- Omdannelse af rute af øvrige regionalruter 111 og 920 til almindelige pendlerruter
- Besparelse ved busbaner Sdr. Boulevard i Odense
- De beskrevne ruteudretninger

Forslaget medfører samlede nettobesparelser på i alt 12,5 mio. kr. årligt, hvilket efterlader et økonomisk råderum på 4,5 mio. kr. årligt.

I forhold til det nuværende regionale busnet, vurderes det fremtidige regionale busnet at øge passagertallet med 4% med et køreplantimetotal, der er knap 3% lavere. Målt i forhold til antal passagerer pr. køreplantime, vurderes det fremtidige regionale trafiksystem at blive effektiviseret med 7%. Selv med et forventet antal af passagerer pr. køreplantime på 21,3 vil det fortsat være under niveauet på ca. 28 passagerer pr. køreplantime fra 2015.

Det fremtidige regionale busnet vil blive udført med 7 busser færre end i dag.

KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Tabel 7 viser de effekter som forslaget medfører for de enkelte ruter i pendlernet, herunder nettoomkostninger, passager, og servicetilbud i form af køreplantimer.

Når der nedlægges afgang, der er regionalt finansieret, vil kunderne på de nævnte afgang skulle finde andre løsninger som fx en kombination af plustur og anden regional rute eller i værste fald ikke rejse med kollektiv trafik. For de kunder der kombinerer plustur med anden regionalrute, vil det medføre øgede omkostning til plustur for de kommuner, der tilbyder det. Enkelte kunder kan også skifte til flextur, men det vurderes at være marginalt på grund af den noget højere brugerbetaling på flextur.

I forhold til de berørte passagerer på den kørsel, der ikke længere udføres på pendlernet, vurderes for ruter, der betjener Odense, at ca. 20% vil finde alternativ rute eller benytte en af de tilbageværende afgang på ruten. På ruter, der ikke betjener Odense, vurderes kun 10% at finde andre løsninger i bussystemet. Mange kunder på ruterne kører i Odense Kommune, hvor der i mange situationer vil være relativt gode alternativer til de nedlagte afgang. Af de resterende tidligere passagerer vurderes at 15% at gøre brug af de kommunale plustursordninger.

Forslaget medfører en servicenedgang på pendlerruterne på i alt godt 31.000 køreplantimer, svarende til 42% og et potentielt passagerfald på i alt ca. 390.000 årligt, svarende til 33%.

Isoleret for hverdage er servicenedgangen på 18.000 køreplantimer, svarende til 29% og den potentielle passagernedgang 185.000 årligt, svarende til 19%.

Tabel 7 Konsekvenser for nettoomkostninger, passagertal og køreplantimer for ruter i pendlernet

Ruter	Nettoomkostninger årligt (mio.kr.)		Passagerer årligt (mio.kr.)		Køreplantimer årligt	
	Nu	Efter	Nu	Efter	Nu	Efter
110	5,8	4,2	180.500	142.600	12.950	8.804
111	5,8	3,4	130.000	61.100	11.235	4.677
130-132	7,1	4,1	246.000	138.900	15.232	7.461
195	7,5	5,0	330.400	247.200	17.607	12.670
920	5,7	3,5	208.600	130.600	12.672	6.212
921	2,3	1,9	81.200	66.000	4.400	3.388
I alt	34,2	22,1	1.176.700	786.400	74.135	43.212

Det vurderes samlet at ca. 73.000 passagerer vil benytte andre afgang eller ruter, mens ca. 37.000 passager vurderes at skifte til plustur. Det medfører en samlet meromkostning til plustur på, 2,5 mio. kr. årligt.

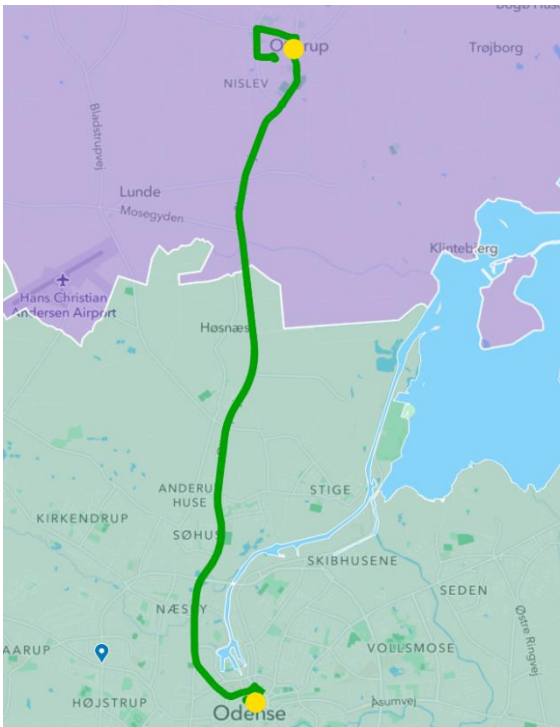
Tabel 8 viser fordelingen af de afledte plusture i de enkelte kommuner inklusive det nettoomkostningerne på kommuner. Det vil være kommunerne Nyborg, Assens, Faaborg-Midtfyn og Kerteminde, der rammes med ekstraomkostninger fra 0,3 til 0,8 mio. kr. årligt.

Tabel 8 Fordeling af meromkostninger til plustur fordelt på kommuner under forudsætning af uændret serviceniveau

Kommune	Nye passagerer til plustur årligt	Meromkostninger plustur kr. årligt
Assens	10.100	670.000
Faaborg-Midtfyn	11.600	775.000
Kerteminde	4.400	290.000
Langeland	0	0
Middelfart	0	0
Nordfyn	0	0
Nyborg	11.100	740.000
Odense	0	0
Svendborg	0	0
I alt	37.200	2.480.000

I bilag 5a - 5i er konsekvenserne for de enkelte kommuner nærmere beskrevet.

BILAG 1A STRATEGISK REGIONALRUTE 140 (ODENSE-OTTERUP)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 56%)

Myldretid hverdag	+100%
Udenfor myldretid hverdag	+ 29%
Weekend	+108%

Bemærkninger til ruten

Ruten vil ikke længere lave sløjfen omkring Åkandevej, hvilket medfører, at ca. 10% af kunderne til og fra Otterup får op til 0,5 km længere til og fra stoppestedet. Samlet nettobesparelse på 0,8 mio. kr. årligt.

I Odense vil der ikke længere på hverdage blive kørt 4 ud af 58 afgang via Stige og Søhus. Marginal besparelse.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er uændret passagertal, men med faldende tendens fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 57%, Nordfyn 43%)

Fordeling køreplantimer (Odense 54%, Nordfyn 46%)

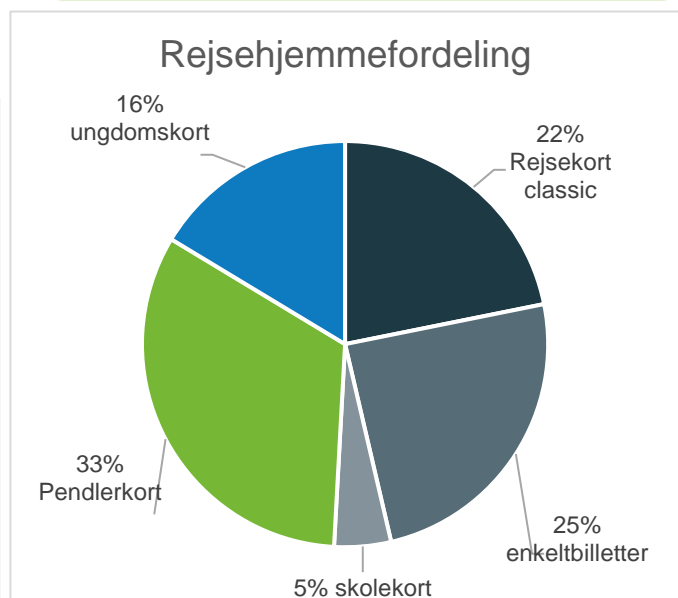
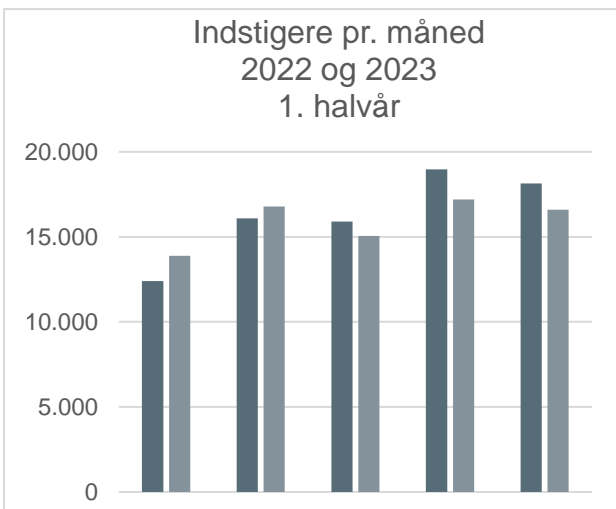
Forslag til strategiske knudepunkter

Odense Banegårdcenter

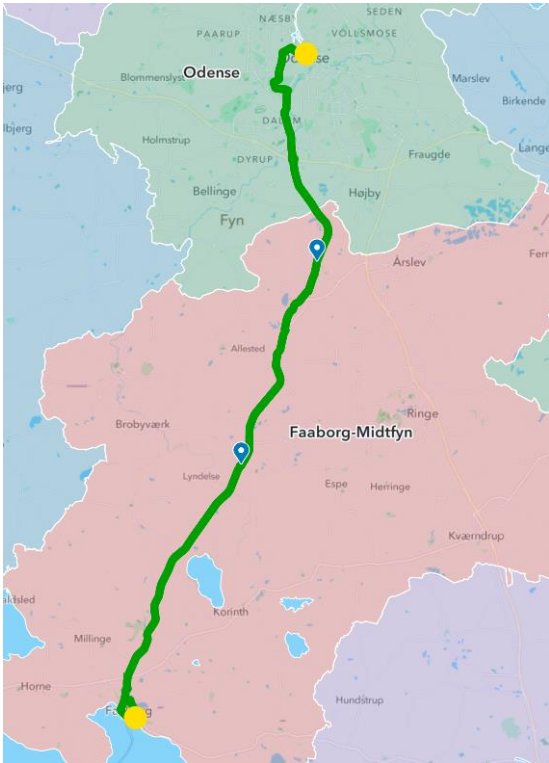
Otterup ved biblioteket

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	8.723	13.567
Driftsbusser	3	4
Bruttoudgift	6,9 mio. kr.	10,3 mio. kr.
Passagerer	193.500	244.000
Passagerindtægter	3,8 mio. kr.	4,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	3,1 mio. kr.	5,5 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	55 %	46%

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	72.900
Biblioteket, Otterup*	22.700
Otterup Rutebilstation	12.100
Ejlskovsgade, Odense	9.800
Bryggerivej, Otterup	9.600
Nørregade, Otterup	5.400



BILAG 1B STRATEGISK REGIONALRUTE 141 (ODENSE-FAABORG)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 55%)

Myldretid hverdag	+33%
Udenfor myldretid hverdag	+47%
Weekend	+88%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring. Rute er en strategisk rute, men på grund af mindre kundeunderlag kører ruten med reduceret frekvens i myldretiden hverdag og om aftenen i weekenden.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et uændret passagertal, men med faldende tendens fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Faaborg-Midtfyn 45%)

Fordeling køreplantimer (Odense 43%, Faaborg-Midtfyn 57%)

Forslag til strategiske knudepunkter

Odense Banegårdcenter
Faaborg Busterminal

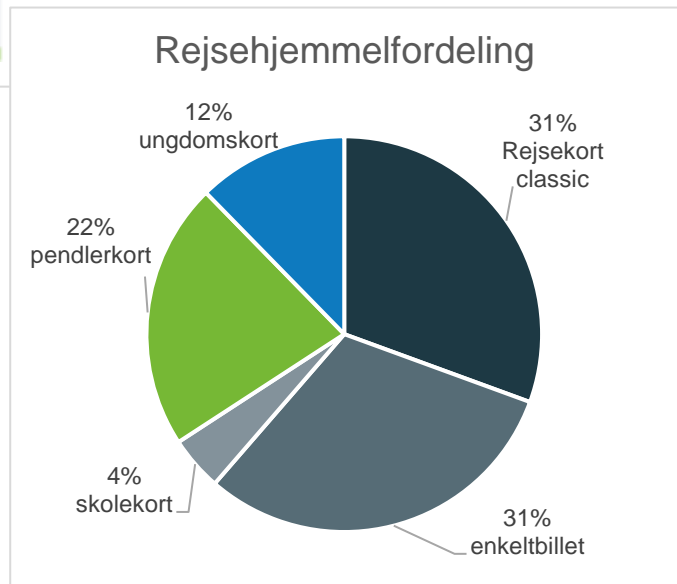
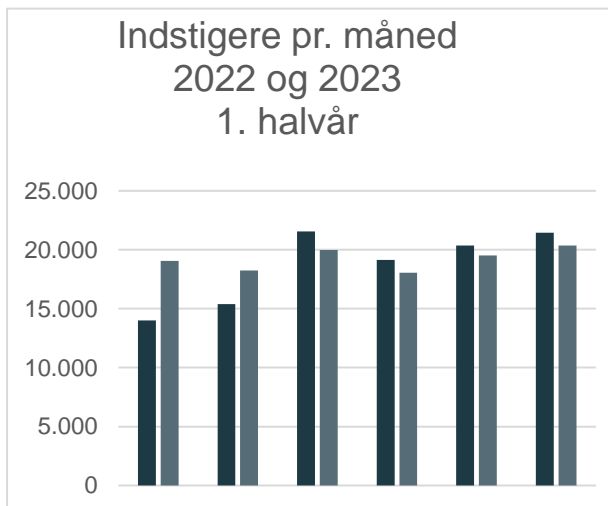
Væsentlige supplerende plusturs stoppesteder

Nr. Lyndelse

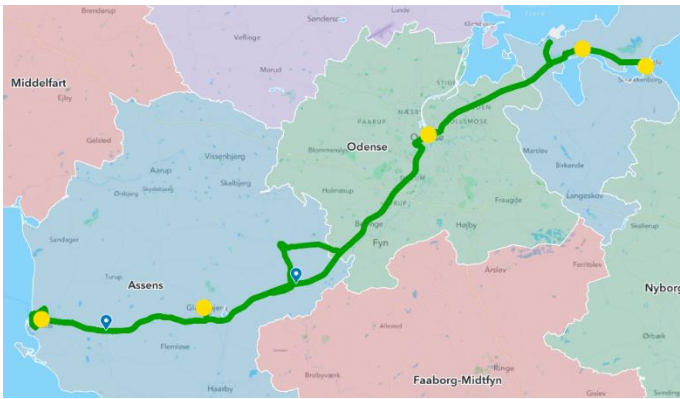
Hillerslev ved Landevejen

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	16.106	24.991
Driftsbusser	4	6
Bruttoudgift	11,8 mio. kr.	18,1 mio. kr.
Passagerer	233.800	278.800
Passagerindtægter	4,6 mio. kr.	5,4 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,2 mio. kr.	12,7 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	39%	30%

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	69.400
Faaborg Rutebilstation*	25.000
Ejlskovsgade, Odense	9.400
Nr. Lyndelse*	6.800
Æblehaven, Faaborg	6.300
Havnegade, Faaborg	5.900



BILAG 1C STRATEGISK REGIONALRUTE 151 (ASSENS-ODENSE-KERTEMINDE)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 16%)

Myldretid hverdag	+12%
Udenfor myldretid hverdag	-8%
Weekend	+70%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring på strækningen Odense - Kerteminde, men to varianter på

strækningen Odense - Assens.

Glamsbjerg og Verringe blive betjent fra Landevejen, og der køres ikke længere via Dærup.

Hver 4. afgang betjener strækningen Glamsbjerg Nord – Verringe – Tommerup – Brylle - Odense fremfor den direkte strækning Assens - Odense.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er passagertallet stigende.

Fordeling passagertal (Odense 61%, Assens 22%, Kerteminde 17%)

Fordeling køreplantimer (Odense 47%, Assens 36%, Kerteminde 17%)

Forslag til strategiske knudepunkter

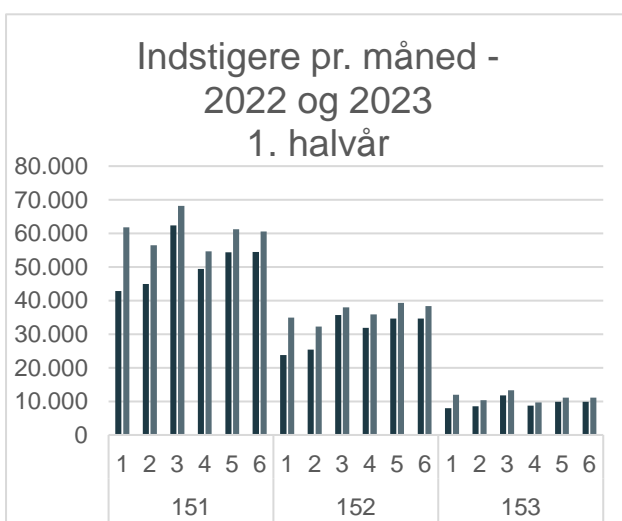
Odense Banegårdcenter Arena Assens
Kerteminde Rutebilstation Munkebo Rasteplads
Glamsbjerg ved landevejen

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Gamtoftevej
Verringe

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	51.100	59.299
Driftsbusser	18	14
Bruttoudgift	40,7 mio. kr.	42,9 mio. kr.
Passagerer	1.327.700	1.598.000
Passagerindtægter	25,9 mio. kr.	31,2 mio. kr.
Nettoomkostninger	14,9 mio. kr.	11,7 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	64 %	73 %

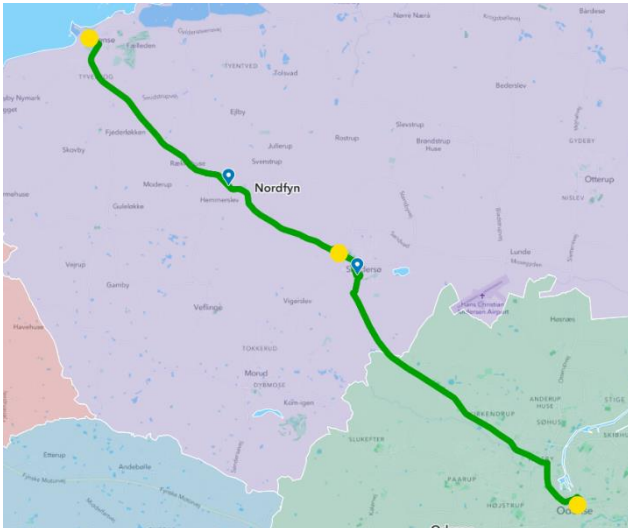
Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	315.000
Kerteminde Rutebilstation	94.000
Ansgar Kirke, Odense	30.500
Bycentret Munkebo	26.800
Kochsgade, Odense	20.400
Borgmester Andersensvej, Kerteminde	20.200



Rejsehjemmelfordeling



BILAG 1D STRATEGISK REGIONALRUTE 191 (BOGENSE-ODENSE)



Fordeling serviceændring (samlet øgning 30%)

Myldretid hverdag	+12%
Udenfor myldretid hverdag	- 8%
Weekend	+70%

Bemærkninger til ruten

Rute vil have uændret linjeføring.

Ruten betjener ikke regionale byer uden for Odense med over 5.000 indbyggere, idet Otterup er kommunens største by. Rute indgår dog fortsat som strategisk hovedrute, men med reduceret frekvens i myldretid og weekend aften.

Fordeling passagertal (Odense 50%, Nordfyn 50%)

Fordeling køreplantimer (Odense 45%, Nordfyn 55%)

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er passagertallet stigende.

Forslag til strategiske knudepunkter

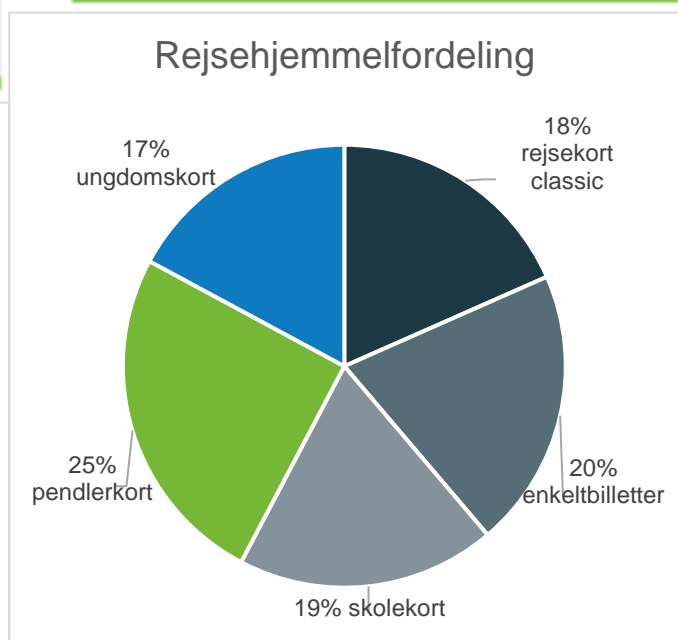
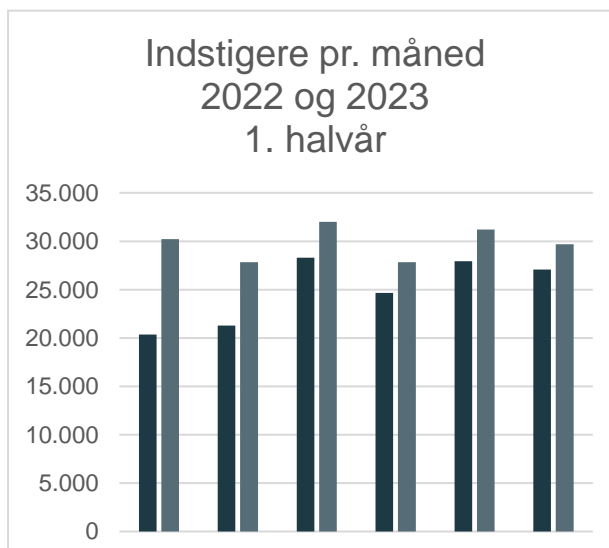
Odense Banegårdcenter Sønderø Bycenter
Bogense Rutebilstation

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

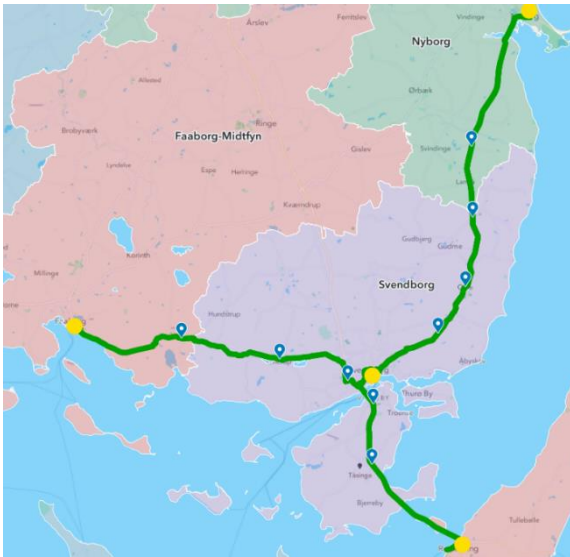
Særslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	13.055	16.980
Driftsbusser	4	4
Bruttoudgift	10,0 mio. kr.	12,3 mio. kr.
Passagerer	367.500	410.000
Passagerindtægter	7,2 mio. kr.	8,1 mio. kr.
Nettoomkostninger	2,8 mio. kr.	4,2 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	71 %	65 %

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	104.600
Bogense Rutebilstation*	32.700
Adelgade, Bogense	16.800
Vesterled, Sønderø*	14.500
Sønderø Bypark	14.168
Ejlskovsgade, Odense	11.300



BILAG 1E STRATEGISK REGIONALRUTE 930 (FAABORG-SVENDBORG-RUDKØBING-NYBORG)



Fordeling serviceændring (samlet øgning på 10%)

Myldretid hverdag	+63%
Udenfor myldretid hverdag	- 18%
Weekend	+31%

Bemærkninger til ruten

Rute 930-932 vil have stort set uændret ruteforløb.

På strækningen Svendborg-Nyborg køres ikke over Gudme på 2 morgenture.

I Rudkøbing køres direkte til færgelejet.

Frekvens varierer på delstrækninger. Svendborg - Nyborg fuld frekvens. Faaborg - Svendborg og Svendborg - Rudkøbing har halv frekvens, da hver anden afgang fra Nyborg går til henholdsvis Faaborg og Rudkøbing.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 er passagertallet stigende.

Fordeling passagertal (Svendborg 69%, Nyborg 16%, Langeland 7%, Faaborg-Midtfyn 8%)

Fordeling køreplantimer (Svendborg 36%, Nyborg 32, Langeland 14%, Faaborg-Midtfyn 18%)

Strategiske knudepunkter

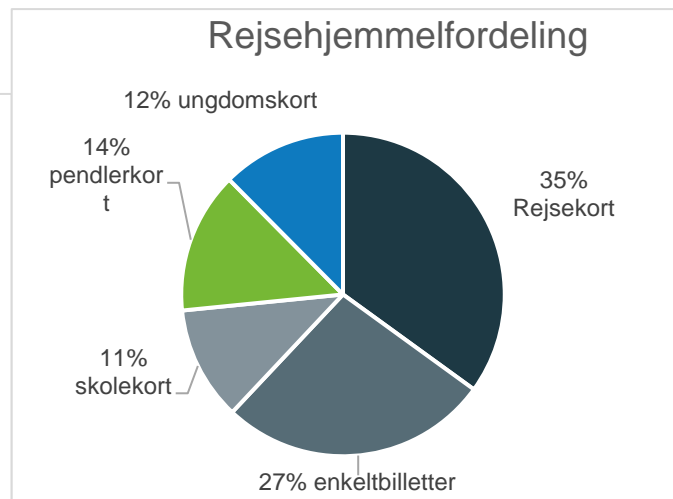
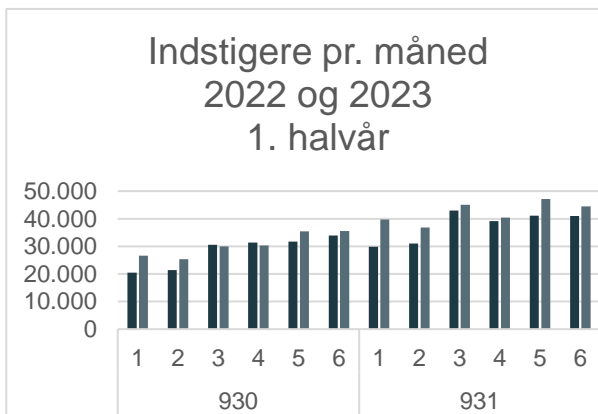
Nyborg Station
Ollerup
Svendborg Station
Faaborg Busterminal
Rudkøbing Færgehavn

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

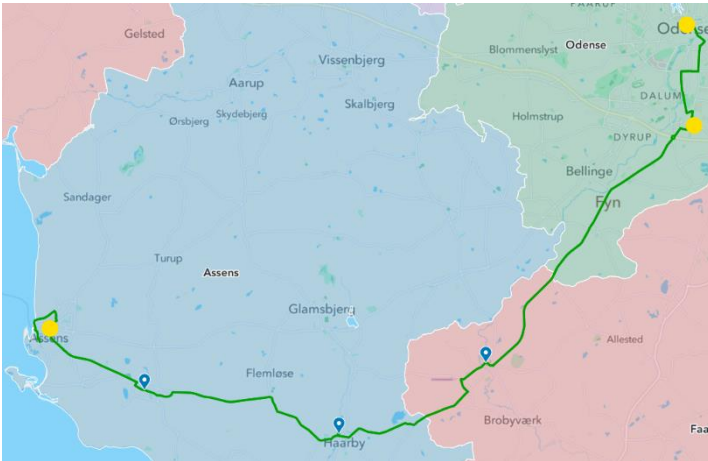
Hesselager Oure
Øksendrup Skårup
Vindeby Lundby
Svendborg Vest Station Vester Aaby

Arlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	43.465	47.627
Driftsbusser	12	14
Bruttoudgift	32,6 mio. kr.	36,2 mio. kr.
Passagerer	957.400	1.208.400
Passagerindtægter	18,7 mio. kr.	23,6 mio. kr.
Nettoomkostninger	13,9 mio. kr.	12,6 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	57%	65%

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Svendborg Banegård*	174.500
Nyborg Station*	96.400
Rudkøbing Busterminal*	49.600
Faaborg Rutebilstation*	32.300
Idrætscenter Oure*	19.200
Skårup	18.900



BILAG 2A Pendlerrute 110 (ASSENS-HAARBY-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 110 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre som udvidet pendlerrute i tidsrummet kl. 6-18 på hverdage med 12 ture i hver retning.

1 daglig tur over Glamsbjerg vil ikke længere blive kørt, da de overføres til uddannelsesrute.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Assens 37%, Faaborg-Midtfyn 8%)

Fordeling køreplantimer (Odense 45%, Assens 42%, Faaborg-Midtfyn 13%)

Strategiske knudepunkter

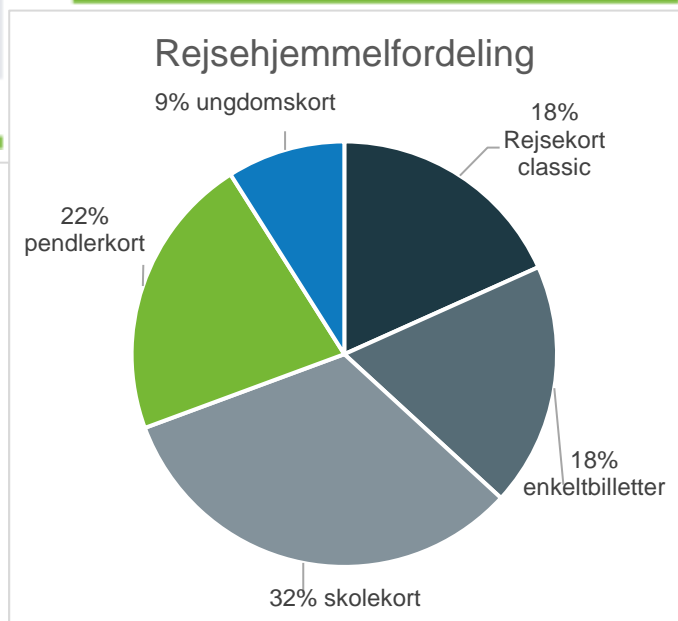
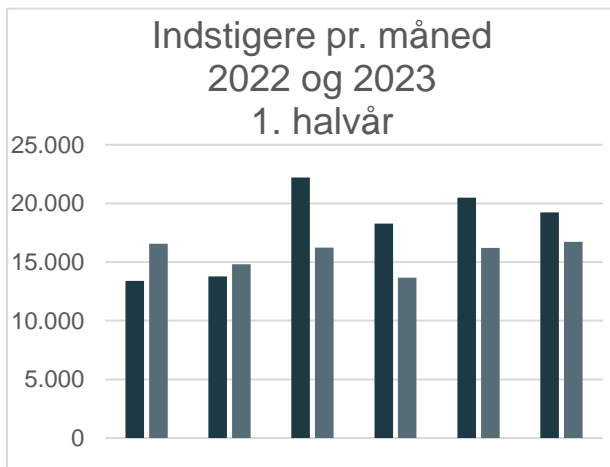
Assens Arena
Odense Banegårdcenter
Hjallese Station

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

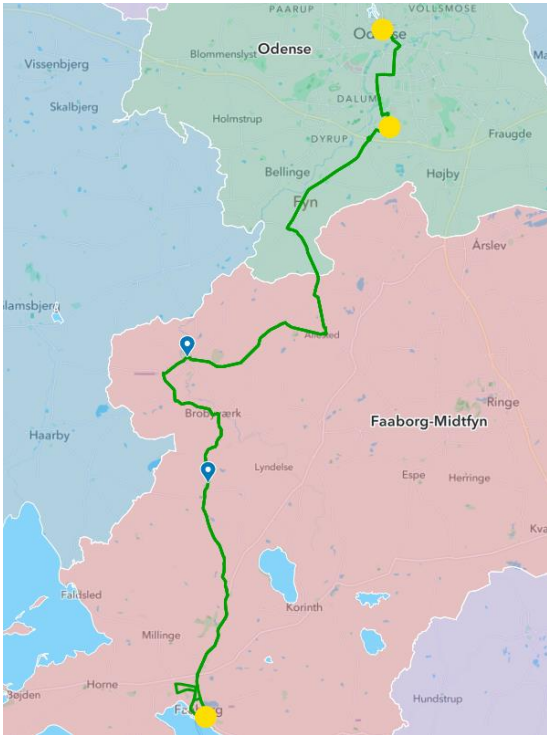
Ebberup
Haarby Rutebilstation
Nr. Broby

Arlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	12.949	8.804
Driftsbusser	3	3
Bruttoudgift	9,3 mio. kr.	7,0 mio. kr.
Passagerer	180.600	142.600
Passagerindtægter	3,5 mio. kr.	2,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,8 mio. kr.	4,2 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	38%	40%
Nye Plustur ture		3.700

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	41.100
Rutebilstationen Haarby	14.900
Arena Assens*	8.500
Hans Mulesgade, Odense	7.100
Møllevej, Assens	6.800
Skt. Klemens Skole	4.800



BILAG 2B Pendlerrute 111 (FAABORG-NØRRE BROBY-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 111 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 - 09 og 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13 - 17, hvor der er størst passagerunderlag.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Odense 55%, Faaborg-Midtfyn 45%)
 Fordeling køreplantimer (Odense 42%, Faaborg-Midtfyn 58%)

Strategiske Knudepunkter

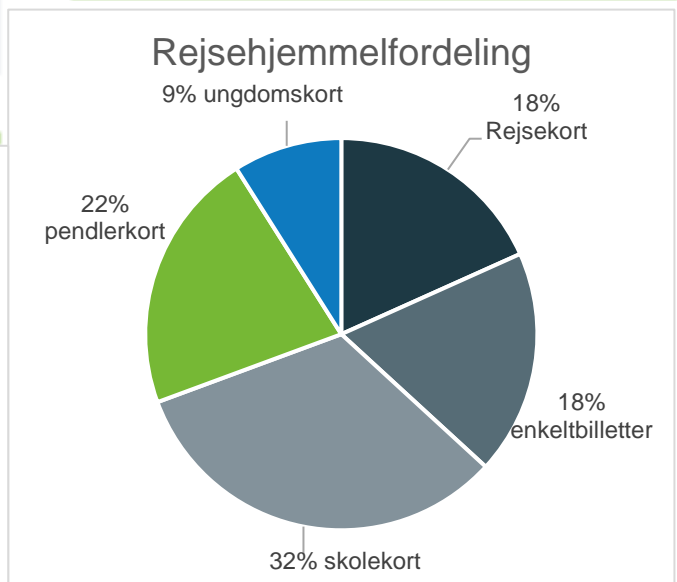
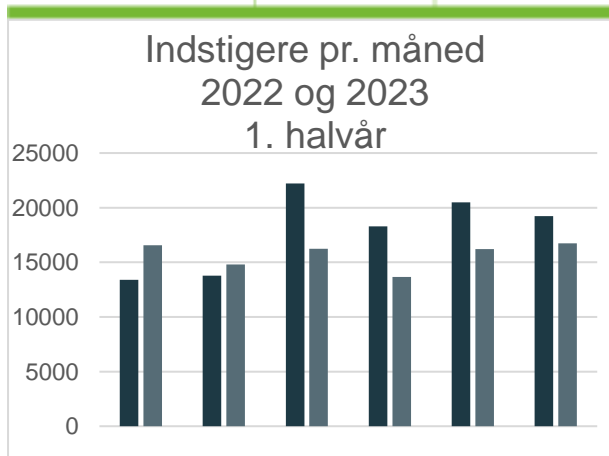
Odense Banegårdcenter
 Hjallesø St.
 Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

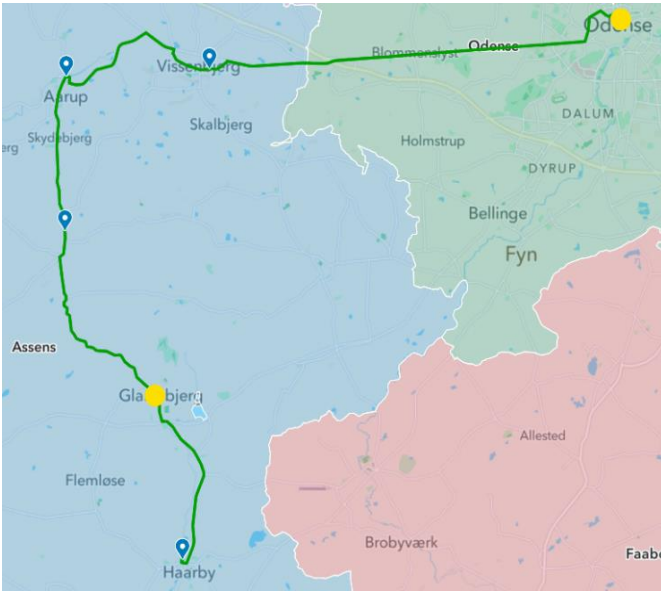
Vester Hæsing
 Nr. Broby

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	11.235	4.677
Driftsbusser	3	3
Bruttoudgift	8,3 mio. kr.	4,6 mio. kr.
Passagerer	128.900	61.100
Passagerindtægter	2,5 mio. kr.	1,2 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,8 mio. kr.	3,4 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	30%	26%
Nye Plustur ture		3.800

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	28.600
Faaborg Rutebilstation	8.300
Hans Mulesgade, Odense	6.100
Skt. Klemens Skole	5.600
Brobyværk	4.200
Dannebrogsgade, Odense	2.800



BILAG 2C Pendlerrute 130 (HAARBY-GLAMSBJERG-AARUP-VISSENBJERG-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 130 vil tilpasset ruteforløb, så der alene køres på strækningen Odense–Vissenbjerg–Aarup–Glamsbjerg–Haarby, hvilket understøtter betjeningen af uddannelsescentret i Glamsbjerg

Rute understøtter den strategiske strækning Odense-Middelfart på strækningen Aarup–Odense.

Ruten vil på hele strækningen køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06-10 og 4 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13-17.

På strækningen Odense–Aarup køres yderligere 8 ture i hver retning i tidsrummet kl. 6-18.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et stigende passagertal.

Fordeling passagertal (Odense 51%, Assens 49%).
 Fordeling køreplantimer (Odense 58%, Assens 42%).

Strategiske knudepunkter

Glamsbjerg

Odense Banegårdcenter

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	15.232	7.461
Driftsbusser	5	4
Bruttoudgift	11,9 mio. kr.	6,8 mio. kr.
Passagerer	246.000	139.000
Passagerindtægter	4,8 mio. kr.	2,7 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,1 mio. kr.	4,1 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	40%	40%
Nye Plustur ture		6.400

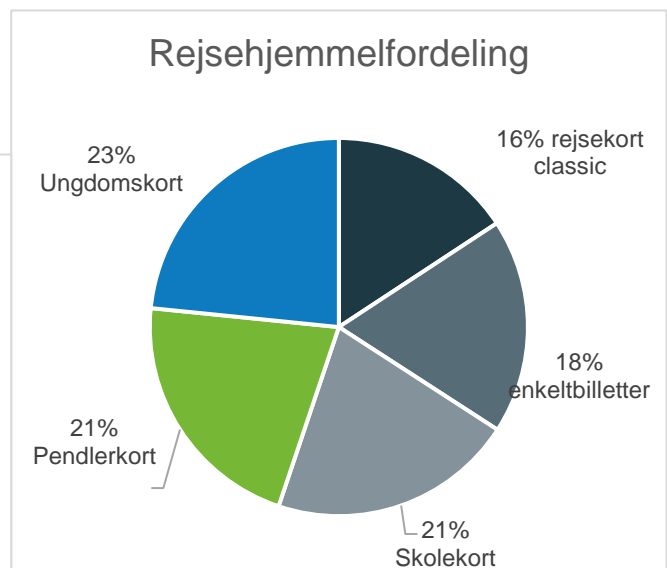
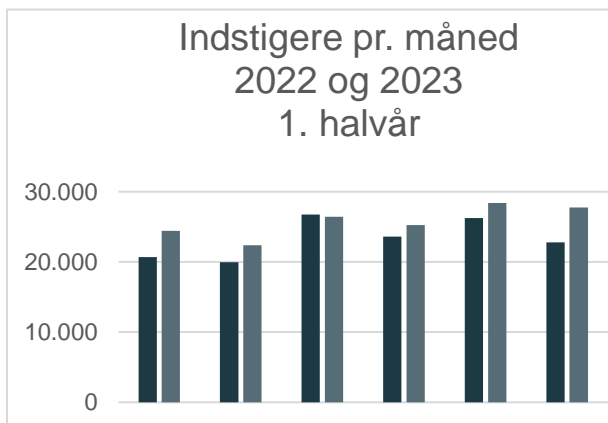
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Haarby Rutebilstation

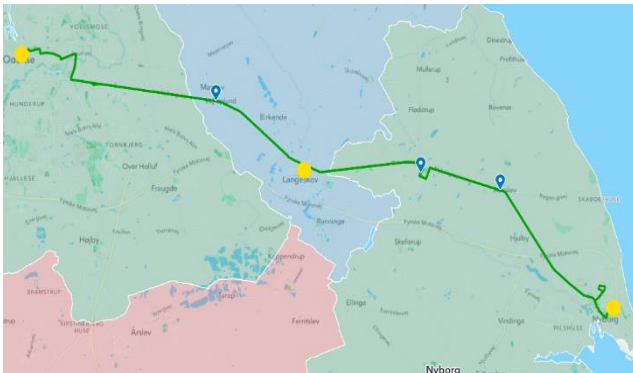
Vissenbjerg

Aarup St.

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Odense Banegårdcenter*	62.100
Elmelundsvej, Odense	18.400
Hauges Plads, Odense	14.900
Stationen Aarup	12.200
Ejlskovsgade, Odense	10.200
Rutebilstationen Haarby	7.500



BILAG 2D Pendlerrute 195 (NYBORG-LANGESKOV-ODENSE)



Bemærkninger til ruten

Rute 195 vil få reduceret ruteforløb i Langeskov og alene betjene kroen og stationen. Det sparer køreplanminutter og 2 driftsbusser, svarende til årlig nettobesparelse på ca. 1,7 mio. kr. årligt

Rute understøtter den strategiske strækning Odense - Nyborg på hele strækningen.

Ruten vil køre 26 ture i hver retning i tidsrummet kl. 6-22 på hverdage.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et stigende passagertal.

Fordeling passagertal (Odense 45%, Kerteminde 20%, Nyborg 35%)

Fordeling køreplantimer (Odense 31%, Kerteminde 28%, Nyborg 41%)

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Langeskov Station

Odense Banegårdcenter

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

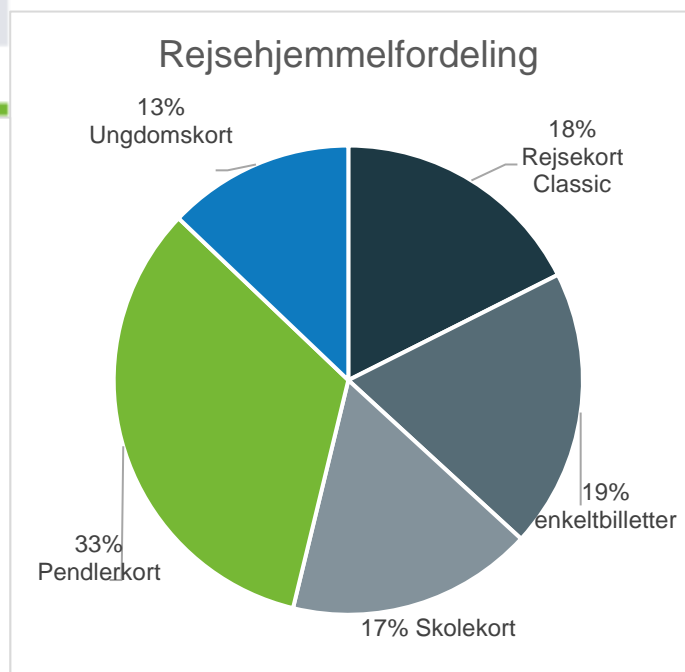
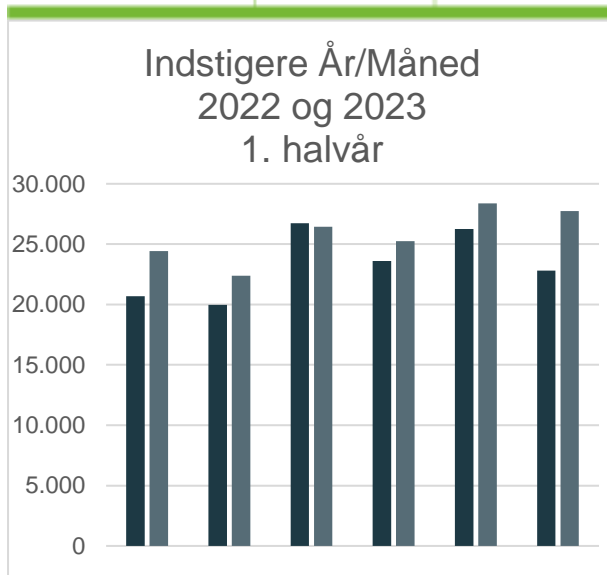
Aunslev

Ullerslev

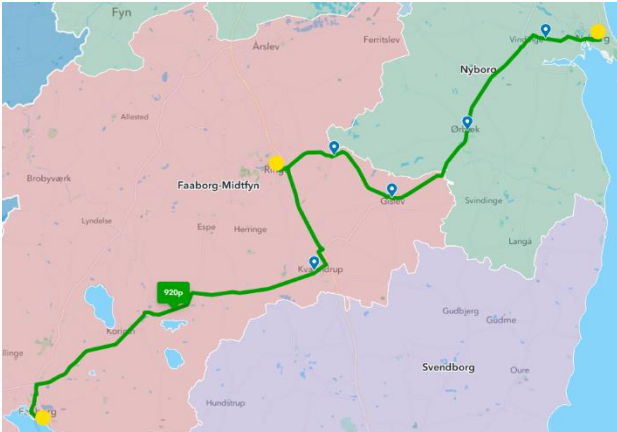
Marslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	17.607	12.670
Driftsbusser	6	4
Bruttoudgift	13,9 mio. kr.	9,8 mio. kr.
Passagerer	330.300	247.200
Passagerindtægter	6,4 mio. kr.	4,8 mio. kr.
Nettoomkostninger	7,5 mio. kr.	5,0 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	46%	49%
Nye Plustur ture		10.000

Største stoppesteder	Indstignere 2022
Odense Banegårdcenter*	68.000
Nyborg Station*	21.400
Vildrosevej, Odense	16.000
Cikorievej, Odense	13.600
Petersmindevej, Odense	12.800
Nyborg Sygehus	9.000



BILAG 2E Pendlerrute 920 (NYBORG-RINGE-FAABORG)



Bemærkninger til ruten

Rute 920 vil få reduceret ruteforløb i Ryslinge, hvor den holdes på landevejen. Udenfor myldretid køres ikke via Midtffyns Gymnasium.

Ruten vil køre 3 ture i hver retning i tidsrummet kl. 07 - 10 og 5 ture i hver retning i tidsrummet kl. 13 - 18, hvor der er størst passagerunderlag.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Faaborg-Midtfyn 75%, Nyborg 25%)

Fordeling køreplantimer (Faaborg-Midtfyn 73%, Nyborg 27%)

Strategiske knudepunkter

Nyborg Station

Ringe Station

Faaborg Busterminal

Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Vindinge

Ørbæk

Gislev

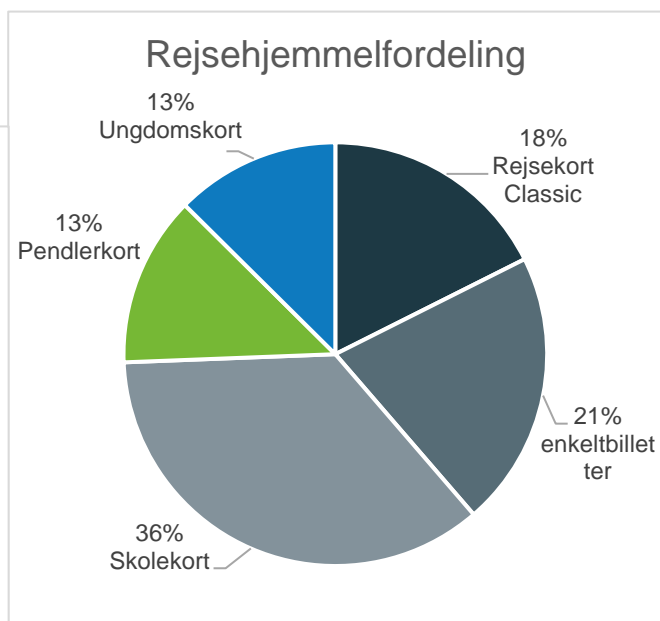
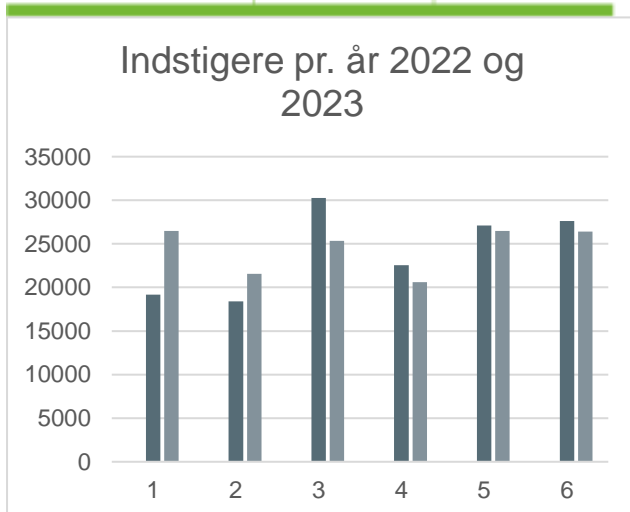
Ryslinge

Kværndrup

Korinth

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	12.672	6.212
Driftsbusser	4	4
Bruttoudgift	9,8 mio. kr.	6,1 mio. kr.
Passagerer	209.000	130.600
Passagerindtægter	4,1 mio. kr.	2,5 mio. kr.
Nettoomkostninger	5,7 mio. kr.	3,6 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	41%	42%
Nye Plustur ture		10.500

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Nyborg station	25.500
Ringe station	24.200
Faaborg Rutebilstation	13.300
Kroen, Ørbæk	9.200
Adelgade Nyborg	8.700
Korinth	8.700



BILAG 2F PENDLERRUTE 921 (KERTEMINDE-NYBORG)



Bemærkninger til ruten

Rute 921 vil have uændret ruteforløb.

Ruten vil køre 12 ture i hver retning i tidsrummet kl. 06 – 18 på hverdage.

I forhold til 2022 er der i 1. halvår 2023 et faldende passagertal, især fra marts 2023.

Fordeling passagertal (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)
Fordeling køreplantimer (Nyborg 77%, Kerteminde 23%)

Strategiske Knudepunkter

Kerteminde Rutebilstation

Nyborg Station

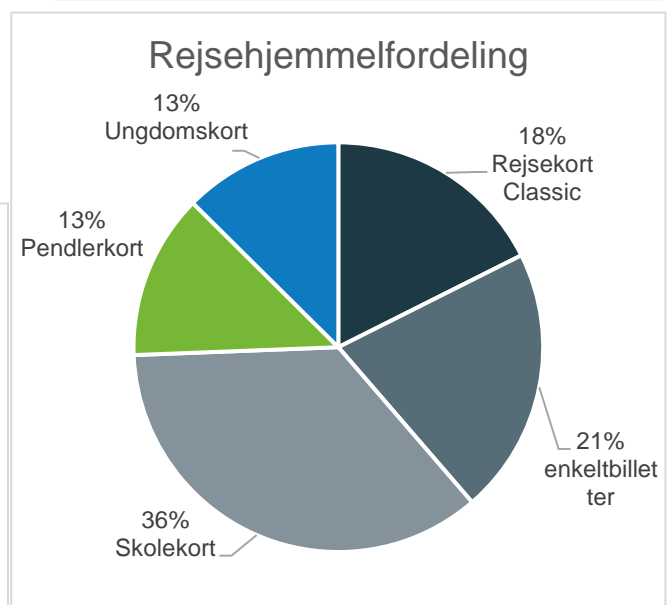
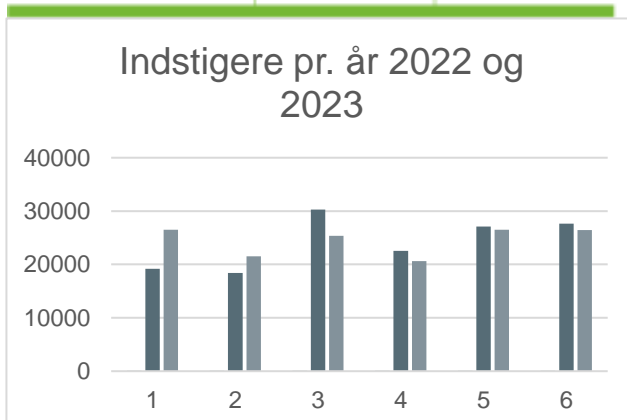
Væsentlige supplerende plustur stoppesteder

Aunslev

Ullerslev

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	4.400	3.388
Driftsbusser	2	2
Bruttoudgift	3,8 mio. kr.	3,2 mio. kr.
Passagerer	81.296	66.010
Passagerindtægter	1,6 mio. kr.	1,3 mio. kr.
Nettoomkostninger	2,2 mio. kr.	1,9 mio. kr.
Selvfinansierungsgrad Baseret på PTS alene	42%	40%
Nye Plustur ture		2.100

Største stoppesteder	Indstigere 2022
Kerteminde Rutebilstation	19.600
Nyborg station	15.000
Idrætsvej, Revning	8.600
Bondemosevej Ullerslev	4.700
Vibeskolens Ullerslev	4.100



BILAG 3 UDDANNELSESRUTERNE



Der kører i dag 34 uddannelsesruter i det regionale net, der er tilpasset ungdomsuddannelsens ringe- og mødetider, typisk ruter med 1 afgang om morgenen og 2 afgange om eftermiddagen i hver retning.

Uddannelsesruterne sikrer at så mange elever som muligt køres så hurtigt og direkte i skole som muligt.

I forslaget til det fremtidig net vil følgende uddannelsesruter blive nedlagt:

- 810U (1.860 køreplantimer og 2 busser)
- 820U (420 køreplantimer og 1 bus)
- 832U (880 køreplantimer og 1 bus)
- 864U (830 timer og 1 bus)

Disse ruter vil kunne integreres i kørsel på det strategiske net, hvorfor der kun forventes marginalt passager-fracfald.

Tilpasning af følgende ruter:

- 826U (500 køreplantimer)
- 827U (570 Køreplantimer)

På de fjernede afgange, der kører udenfor uddannelsesstederne ringetider er få passagerer svarende til en indtægt på under 0,1 mio. kr. årligt.

I alt kan der på uddannelsesnettet hentes besparelser på 5 driftsbusser og 5.073 køreplantimer, svarende til en besparelse på 5,8 mio. kr. årligt.

Årlige nøgletal	Nuværende	Fremtidig
Køreplantimer	29.494	24.776
Driftsbusser	39	34
Bruttoudgift	33,5	27,7
Passagerer	445.400	395.600
Passagerindtægter	8,6 mio. kr.	7,7 mio. kr.
Nettoomkostninger	24,9 mio. kr.	20,0 mio. kr.
Selvfinansieringsgrad Baseret på PTS alene	25,9%	27,8%

BILAG 4 FLEXBUSRUTER

FynBus har i dag teleruter som en del af den regionale betjening, hvor turene i en fastlagt køreplan kun udføres, hvis der sker bestilling senest 2 timer før afgang. I dag sker bestillingen telefonisk og informationen om rejsetider kan ikke findes på rejseplanen. Kørslen udføres under FynBus' flextrafiksystem.

I forslaget til det nye regionale trafiksystem vil en sådan løsning, hvor der også kan foretages rejsesøgning og bestilling i rejseplanen, indgå. Løsningen vil blive kaldt flexbus for at harmonisere med tilsvarende løsninger i fx Midttrafik.

Der vil være følgende flexbusruter:

- Svendborg-Rudkøbing-Spodsbjerg
- Faaborg-Bøjden



De nævnte ruter vil være uændrede i forhold til i dag.

Nøgletal 2022	Faaborg-Bøjden	Svendborg-Spodsbjerg
Antal ture	668	3.105
Passagerer	792	3.567
Indtægter	18.000	98.400
Udgifter	126.800	598.400
Nettoomkostninger	108.800	500.000
Selvfinansieringsgrad	14 %	17 %

BILAG 5A KONSEKVENSER FOR ASSENS KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang udvidet med samlet 16%.
Flere afgange især hverdagsaftener og weekend.

Direkte betjening af Glamsbjerg Nord, Verringe, Tommerup og Brylle reduceres med 40%

Generelt kortere rejsetid Assens–Glamsbjerg–Odense. Køretidsforbedring på 4 minutter pr. tur

Passagertallet på ruten forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 62.000 af disse vil vedrøre Assens Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Assens–Haarby–Odense reduceres samlet med 17% på hverdage og 100 % i weekenden

Betjeningen af strækningen Assens–Turup–Ørsted nedlægges

Betjeningen på strækningen Haarby–Glamsbjerg–Aarup reduceres med 13% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen på strækningen Aarup–Vissenbjerg–

Odense reduceres med 23% på hverdage og 100% i weekenden

I alt 77.500 passagerer med relation til Assens Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 53.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

Rute 820U (Ørsted–Aarup–Vissenbjerg–Odense) nedlægges. Passager flyttes til pendlerrute 130.

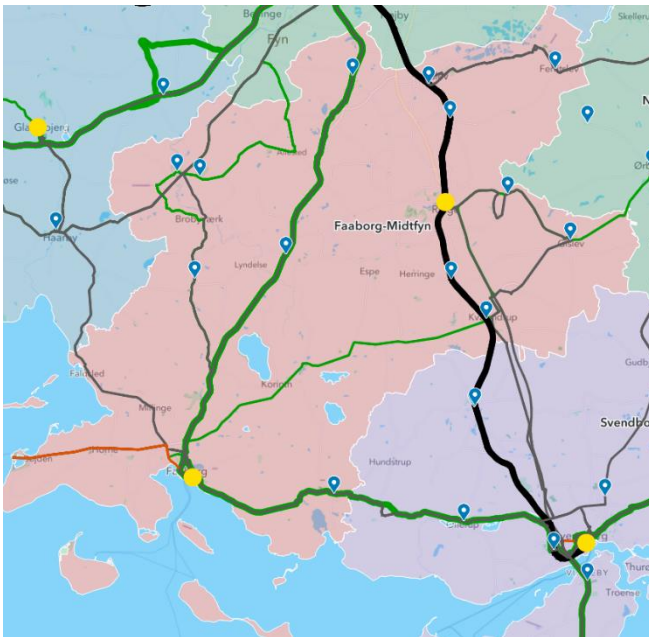
Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,3 mio. kr. som konsekvens af ændret rute 151

Øget plustur omkostninger 0,7 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Assens	I alt	Assens	I alt	Assens
Rute 110, hverdag	1.700	700	38.000	14.100	1,0	0,4
Rute 110, weekend	2.400	1.000	41.000	15.200	0,6	0,3
Rute 130, hverdag	4.800	2.000	57.400	28.100	2,2	1,1
Rute 130, weekend	2.400	1.000	41.100	20.100	0,6	0,3
I alt	11.300	4.700	177.500	77.500	4,4	2,1

BILAG 5B KONSEKVENSER FOR FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang på rute 141 (Faaborg - Odense) udvides 55%.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg–Svendborg-Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Faaborg-Svendborg forbliver dog stort set uændret

Passagertallet på rute 141 forventes at stige med 46.000 årligt, svarende til 19%. Ca. 19.000 af disse vil vedrøre Faaborg-Midtfyn Kommune

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 310.000 årligt, svarende til 32%. Ca. 24.000 disse vil vedrøre Faaborg-Midtfyn Kommune, der får afledt effekt af øget kørselsomfang på Strækningerne Svendborg-Nyborg og Svendborg-Rudkøbing.

Pendlerruter

Betjening af strækningen Faaborg-Nr. Broby reduceres med 54% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af Vejle-Allested reduceres med 54% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen af strækningen Nr. Broby-Odense reduceres med 17% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen af strækningen Faaborg–Kværndrup-Ringe reduceres med 43% på hverdage og 100% i weekenden

Ryslinge vil alene blive betjent fra landevejen som på turene i weekenden i dag.

I alt 101.000 passagerer med relation til Faaborg-Midtfyn Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 72.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

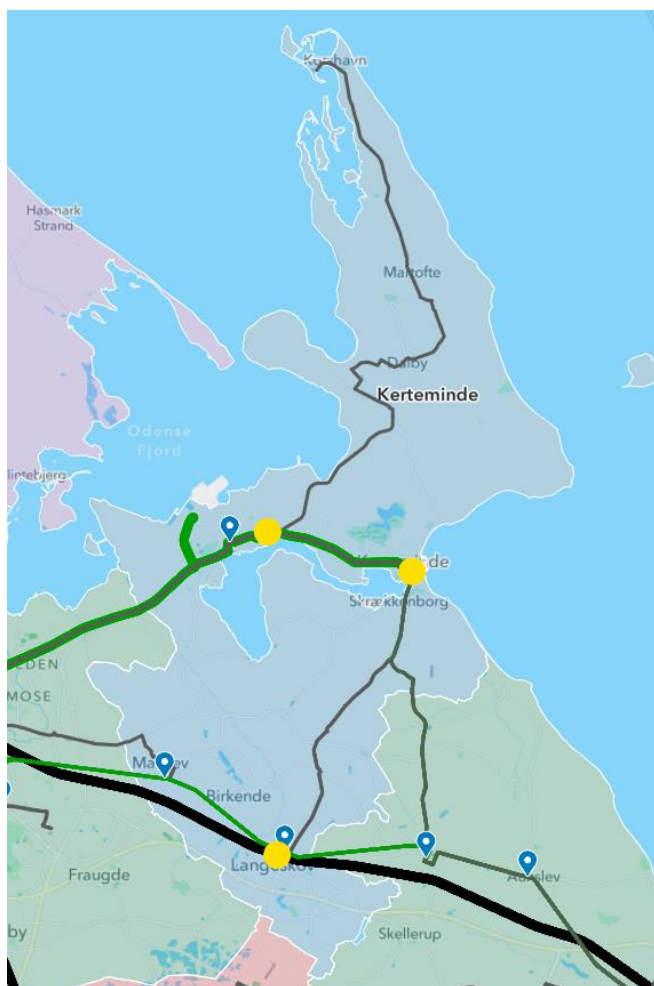
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,8 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter.

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	FMK	I alt	FMK	I alt	FMK
Rute 110, hverdag	1.700	200	38.000	3.000	1,0	0,1
Rute 110, weekend	2.400	300	41.000	3.300	0,6	0,1
Rute 111, hverdag	5.200	3.000	50.800	22.900	2,0	1,3
Rute 111, weekend	1.400	800	18.000	8.100	0,4	0,2
Rute 920, hverdag	4.400	3.200	47.200	35.400	1,6	1,2
Rute 920, weekend	2.100	1.500	37.900	28.400	0,6	0,4
I alt	20.200	9.000	232.900	101.100	6,2	3,3

BILAG 5C KONSEKVENSER FOR KERTEMINDE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgang især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 151 (Kerteminde – Odense – Assens) udvides 16 %

Passagertallet på rute 151 forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 48.000 af disse vil vedrøre Kerteminde Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 7% på hverdage og 100% i weekenden

Langeskov vil alene blive betjent fra landevejen og stationen. Ca. 12.000 ind- og udstigere i Langeskov Syd årligt får op til 500 meter længere til og fra stoppestedet

I alt 41.400 passagerer med relation til Kerteminde Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 29.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

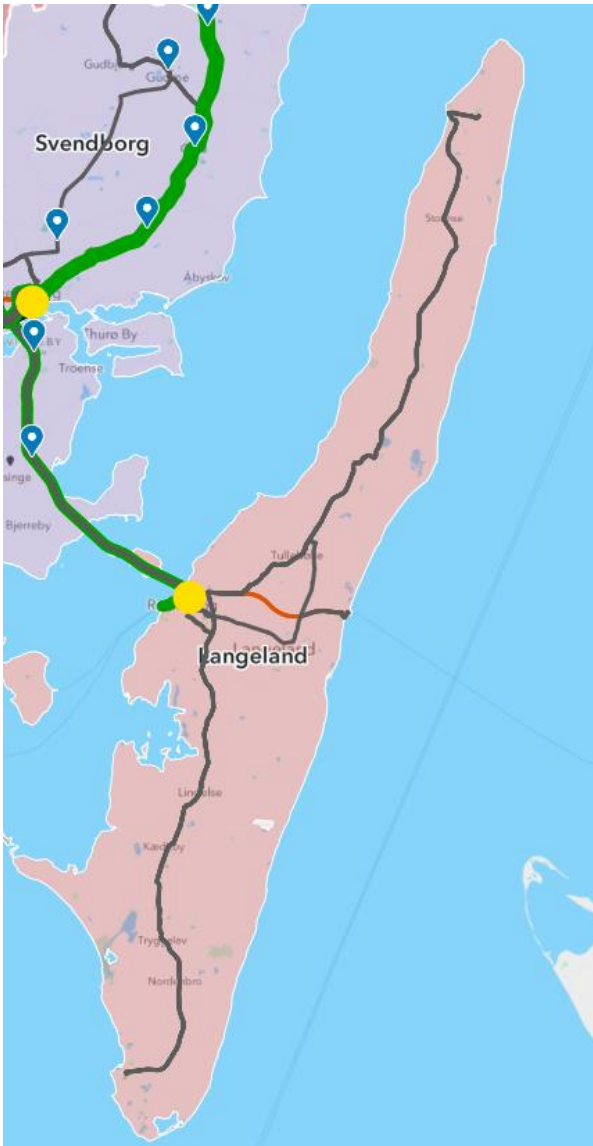
Ingen ændring

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,3 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde	I alt	Kerteminde
Rute 195, hverdag	1.100	300	12.000	2.500	0,4	0,1
Rute 195, weekend	3.800	1.100	71.100	14.900	0,8	0,2
Rute 921, hverdag	300	100	2.800	600	0,3	0,1
Rute 921, weekend	800	200	12.500	3.400	0,2	0,0
I alt	6.000	1.700	98.400	21.400	1,7	0,4

BILAG 5D KONSEKVENSER FOR LANGELAND KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg–Svendborg–Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Rudkøbing - Svendborg øges med 35% så det stort set svarer til strækningen Faaborg - Svendborg

Endestation i Rudkøbing bliver Færgehavnen, hvorved 13.500 Passager til og fra området omkring Rådhuset får op til 500 m længere til og fra bussen

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 18.000 af disse vil vedrøre Langeland Kommune

Pendlerruter

Ingen konsekvens, da Langeland Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

Rute 810U (Rudkøbing–Svendborg–Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.

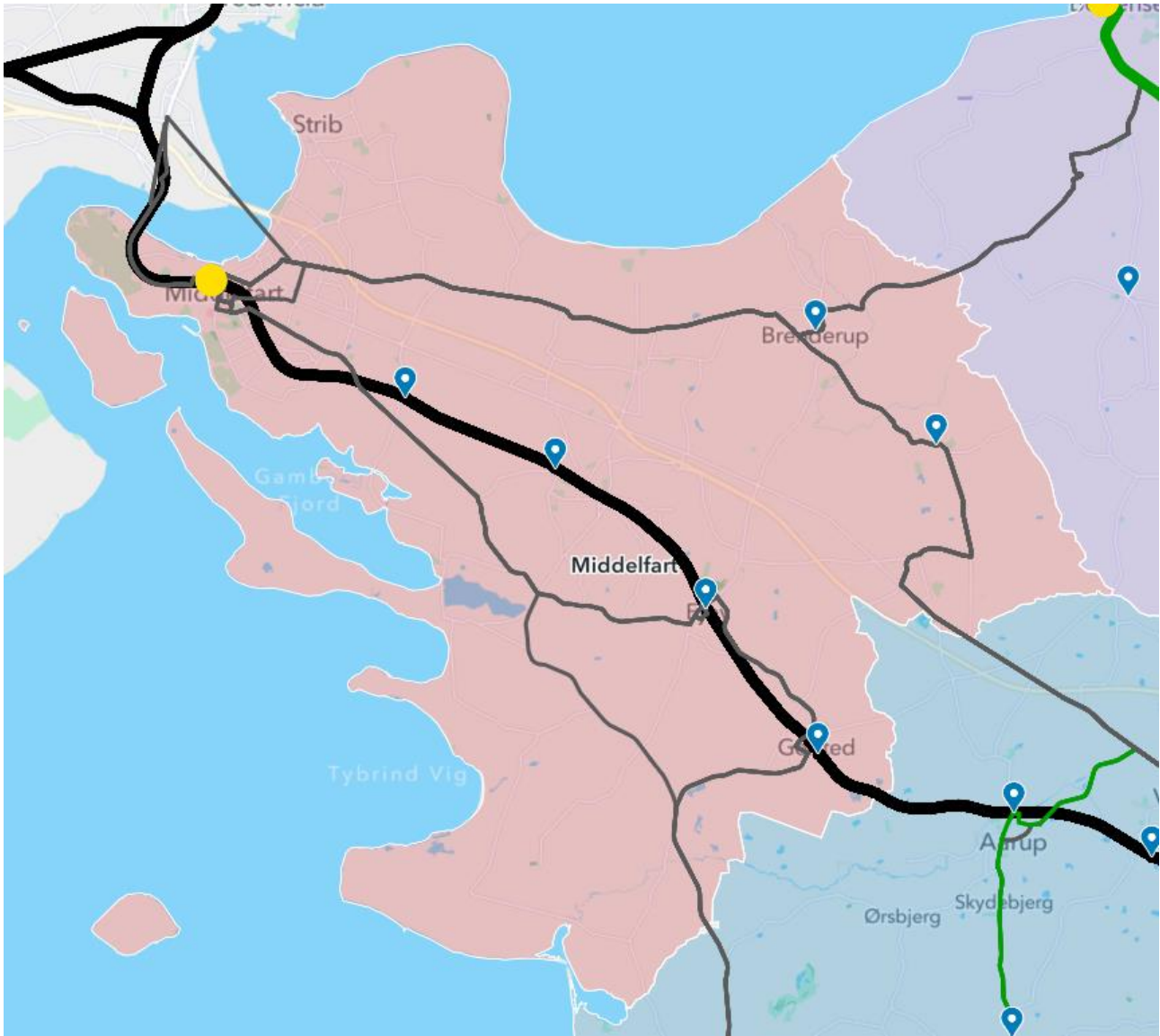
Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen konsekvenser, da Langeland Kommune ikke tilbyder plustur.

BILAG 5E KONSEKVENSER FOR MIDDELFART KOMMUNE



Strategiske rutenet

Ingen konsekvenser, da Middelbart Kommune ikke er betjent med regionale finansierede strategiske hovedruter.

Pendlerruter

- Ingen konsekvens, da Middelbart Kommune ikke er betjent med regionale finansierede pendlerruter

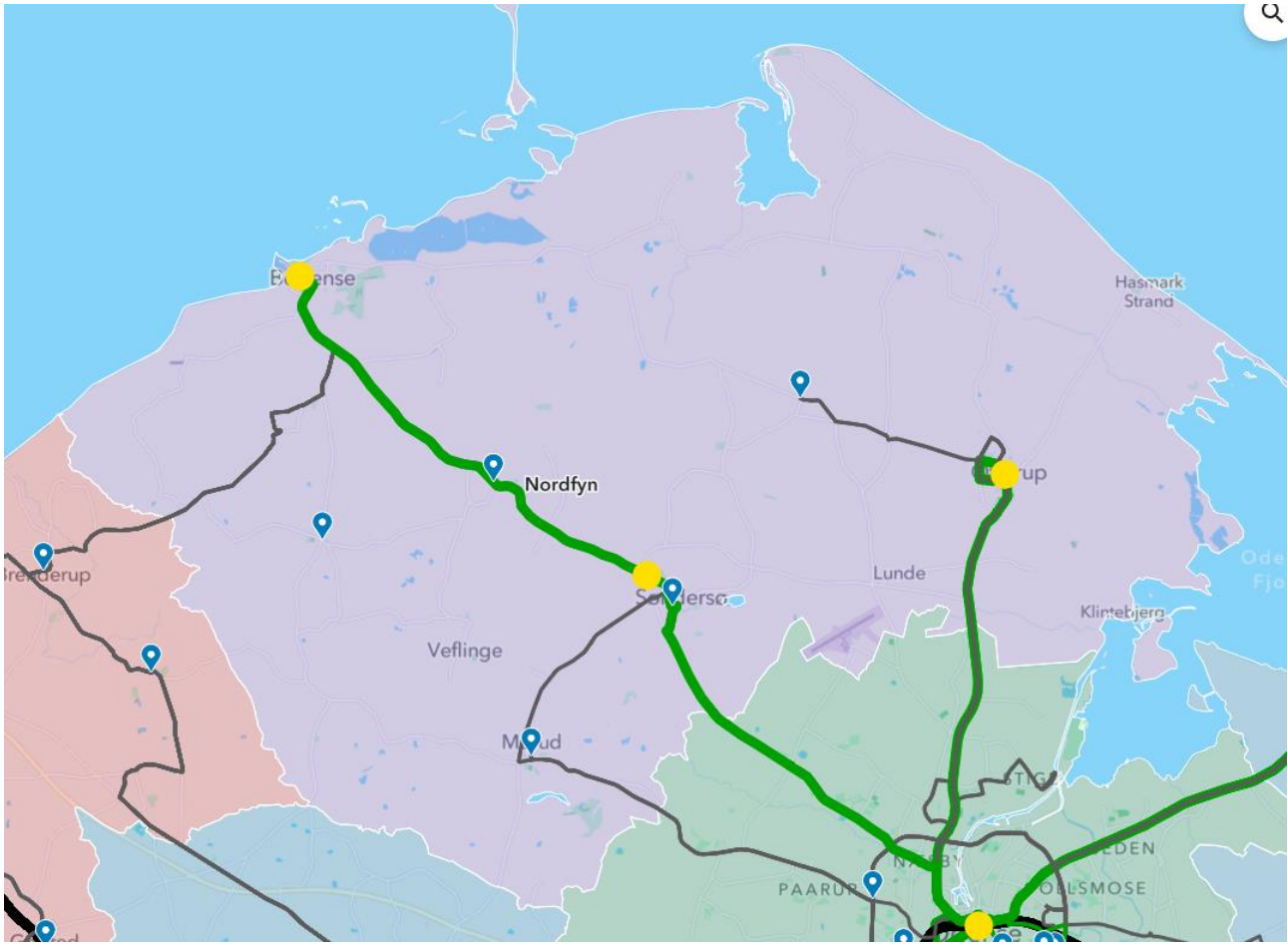
Uddannelsesruter

- Rute 826U (Vissenbjerg – Brenderup - Middelbart) får reduceret serviceniveau med ca. 25%
- Rute 827U (Bogense – Brenderup – Middelbart - Erritsø) får reduceret serviceniveau med ca. 25%
- Det påvirker ca. 2.700 passagerer årligt med relation til Middelbart Kommune

Økonomi

Omkostninger til plustur forøges ca. 50.000 kr. årligt, ellers ingen konsekvenser

BILAG 5F KONSEKVENSER FOR NORDFYNS KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgangse især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 56%

Kørselsomfang på rute 191 (Bogense - Odense) udvides 30%

Passagertallet på rute 140 forventes at stige med 50.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 22.000 af disse vil vedrøre Nordfyns Kommune

Passagertallet på rute 191 forventes at stige med 42.000 årligt, svarende til 12%. Ca. 21.500 af disse vil vedrøre Nordfyns Kommune

Pendlerruter

Ingen konsekvenser, da Nordfyns Kommune ikke er betjent med regionalt finansierede pendlerruter

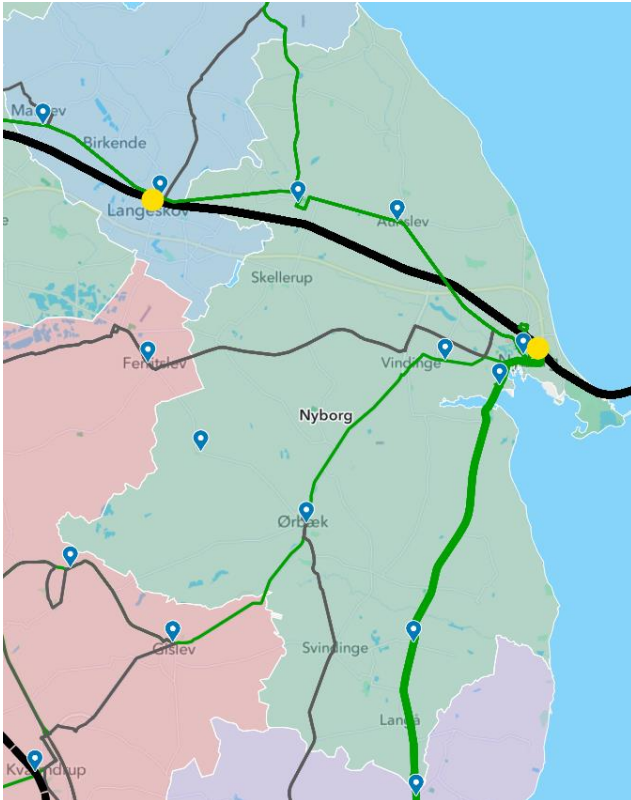
Uddannelsesruter

Rute 826U (Vissenbjerg – Brenderup - Middelfart) får reduceret serviceniveau med ca. 25%

Økonomi

Øget plustur omkostninger på 10.000 kr. årligt som følge af servicereduktion rute 826U

BILAG 5G KONSEKVENSER FOR NYBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgangse især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg – Svendborg - Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Nyborg - Svendborg øges med ca. 12%.

Passagertallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 40.000 vil vedrøre Nyborg Kommune

Pendlerruter

Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden

Langeskov vil alene blive betjent fra landevejen og stationen. Ca. 12.000 ind- og udstigere i Langeskov Syd årligt får op til 500 meter længere gangafstand

Betjening af strækningen Kerteminde - Nyborg reduceres med 7% på hverdage og 100% i weekenden.

Betjeningen af Nyborg-Ringe-Faaborg bliver

reduceret med 41% på hverdage og 100 % i weekenden.

I alt 60.500 passagerer med relation til Nyborg Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 43.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

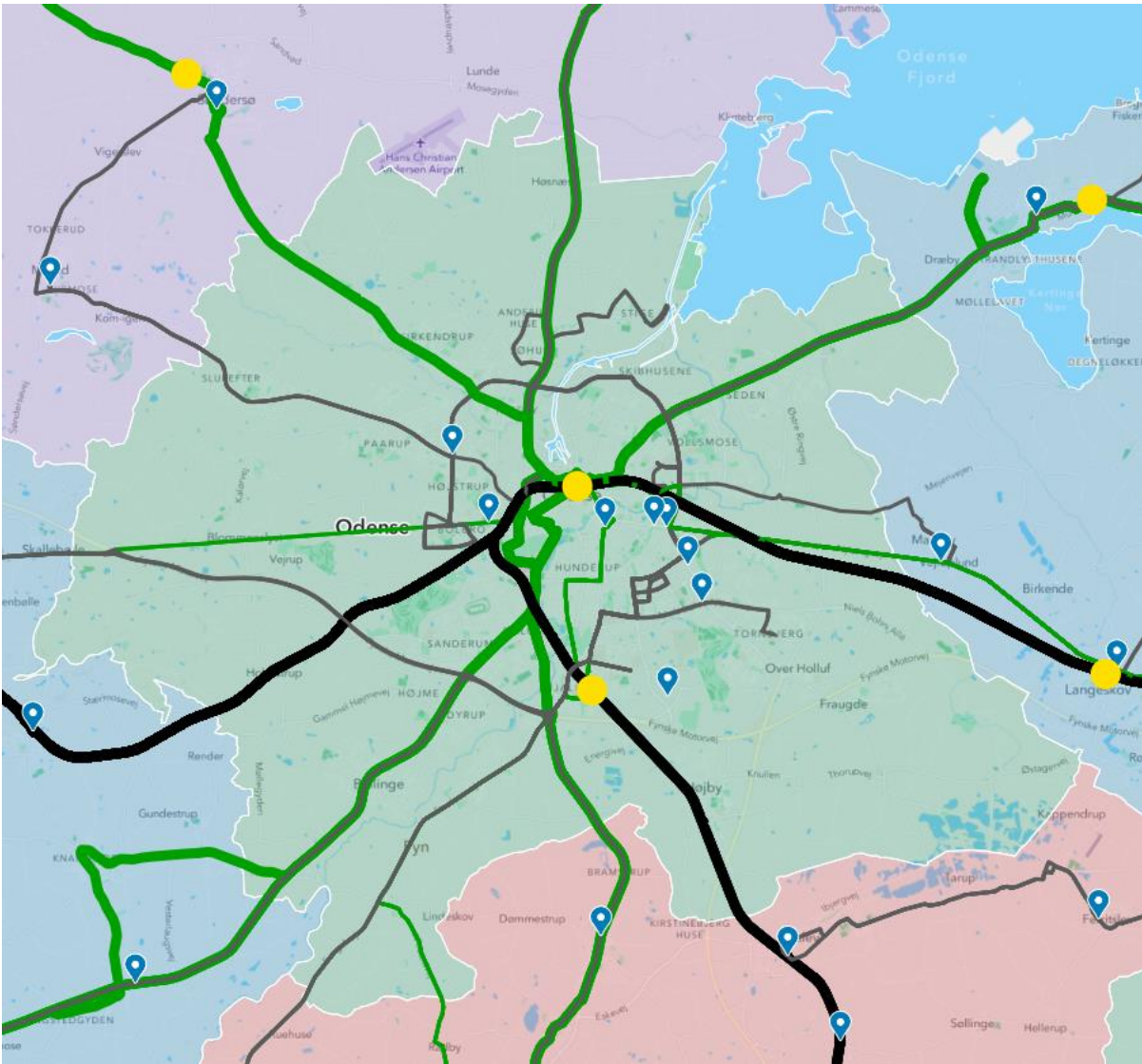
- Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930
- Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Økonomi

Øget plustur omkostninger 0,7 mio. kr. som konsekvens af ændrede pendlerruter

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplan timer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg	I alt	Nyborg
Rute 195, hverdag	1.100	500	12.000	4.200	0,4	0,1
Rute 195, weekend	3.800	1.600	71.100	24.900	0,8	0,3
Rute 920, hverdag	4.400	1.200	47.200	11.800	1,6	0,4
Rute 920, weekend	2.100	600	37.900	9.500	0,6	0,2
Rute 921, hverdag	300	100	2.800	1.000	0,3	0,1
Rute 921, weekend	800	600	12.500	9.100	0,2	0,2
I alt	13.800	4.600	207.400	60.500	3,9	1,3

BILAG 5H KONSEKVENSER FOR ODENSE KOMMUNE



Strategiske rutenet

Flere afgange især udenfor myldretid.

Kørselsomfang på rute 140 (Otterup - Odense) udvides 56%

Kørselsomfang på rute 141 (Faaborg - Odense) udvides 55 %

Kørselsomfang på rute 151 (Assens – Odense - Kerteminde) udvides med 16 %

Kørselsomfang på rute 191 (Bogense - Odense) udvides 30%

Passagertallet på rute 140 forventes at stige med 50.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 28.000 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 141 forventes at stige med 46.500 årligt, svarende til 20%. Ca. 25.500 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 151 forventes at stige med 280.000 årligt, svarende til 21%. Ca. 170.000 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Passagertallet på rute 191 forventes at stige med 44.800 årligt, svarende til 12%. Ca. 22.400 af disse vil vedrøre Odense Kommune

Pendlerruter

Betjeningen af strækningen Nr. Broby - Odense reduceres med 17% på hverdage og 100% i weekenden

Betjeningen på strækningen Aarup – Vissenbjerg - Odense reduceres med 23% på hverdage og 100% i weekenden

- Betjening af strækningen Odense – Langeskov - Nyborg reduceres med 8% på hverdage og 100% i weekenden
- Rute 110, 111, 130-132 og 195 nedlægges på lørdage og søn- og helligdage

I alt 173.900 passagerer med relation til Odense Kommune skal finde alternative løsninger. Af disse forventes 112.000 passagerer helt at bortfalde.

Uddannelsesruter

- Rute 810U (Rudkøbing – Svendborg - Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.
- Rute 820U (Ørsted – Aarup – Vissenbjerg - Odense) nedlægges. Passager flyttes til pendlerrute 130

Økonomi

Umiddelbart ingen konsekvenser, da Odense Kommune ikke tilbyder plustur.

Årlige nøgletal for bortfalden kørsel, pendlerruter	Køreplantimer		Passagerer		Nettoomkostning årligt (mio. kr.)	
	I alt	Odense	I alt	Odense	I alt	Odense
Rute 110, hverdag	1.700	800	38.000	20.900	1,0	0,6
Rute 110, weekend	2.400	1.100	41.000	22.600	0,6	0,3
Rute 111, hverdag	5.200	2.200	50.800	27.900	2,0	0,8
Rute 111, weekend	1.400	600	18.000	9.900	0,4	0,2
Rute 130, hverdag	4.800	2.800	57.400	29.300	2,2	1,1
Rute 130, weekend	2.400	1.400	41.100	21.000	0,6	0,3
Rute 195, hverdag	1.100	600	12.000	6.100	0,4	0,2
Rute 195, weekend	3.800	2.200	71.100	36.200	0,8	0,4
I alt	22.800	11.700	329.400	173.900	8,0	3,9

BILAG 5I KONSEKVENSER FOR SVENDBORG KOMMUNE



Strategiske rutenet

Kørselsomfang på rute 930 (Nyborg – Svendborg - Faaborg/Rudkøbing) udvides samlet med 10%

Antallet af ture på strækningen Nyborg - Svendborg øges med ca. 12%

Antallet af ture på strækningen Faaborg - Svendborg forbliver stort set uændret

Antallet af ture på strækningen Rudkøbing - Svendborg øges med 35% så det stort set svarer til strækningen Faaborg-Svendborg

Passageretallet på rute 930 forventes at stige med 250.000 årligt, svarende til 26%. Ca. 169.000 af disse vil vedrøre Svendborg Kommune

Pendlerruter

Ingen ændring, da Svendborg Kommune ikke er betjent af pendlerruter

Uddannelsesruter

Rute 810U (Rudkøbing – Svendborg - Odense) nedlægges og 500 passagerer årligt henvises til skift til og fra Svendborgbanen i Svendborg. Rejsetiden kun marginalt forlænget.

Rute 832U (Svendborg-Nyborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Rute 864U (Nyborg-Svendborg) nedlægges. Passagerer overflyttes til rute 930

Flexbusruter

Ingen ændring

Økonomi

Ingen omkostninger som konsekvens af ændrede pendlerruter.

SAG TIL DRØFTELSE

Ingen.

SAG TIL ORIENTERING

3. STATUS VEDR. ARBEJDSKLAUSULER OG VOGNKONTROLLER I FYNBUS

Resumé:

Den 1. marts 2023 trådte en ny kontraktperiode for flexkørsel (FG8 og FV8) i kraft. I denne sag fremlægges en status for kontrol af FynBus' arbejdsklausul og vognkontroller for den netop afsluttede kontraktperiode for FG7/FV7 og FR6. Yderligere redegøres for de planlagte kontroller i den nuværende kontraktperiode.

Sagsfremstilling:

Siden 2015 har FynBus haft sin egen arbejdsklausul. På bestyrelsesmødet den 25. marts 2015 blev det besluttet at indføre en model for kontrollen af løn- og arbejdsvilkår, hvor FynBus samarbejder med arbejdsmarkedets parter. Samarbejdsformen var oprindeligt baseret på skriftlig sagsbehandling, men i 2018 besluttede bestyrelsen at nedsætte et kontrolpanel bestående af ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus. I 2020 besluttede bestyrelsen, at der i de nye kontrakter blev stillet krav om en elektronisk sporbar oversigt over chaufførernes arbejdstid, ligesom der blev indført flere detailkrav til indholdet af time- og lønsedler.

Kontrol af FynBus' arbejdsklausul

Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

1. Vognmænd uden ansatte
2. Vognmænd med ansatte med overenskomst
3. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

En kontrol indledes med, at FynBus beder vognmanden oplyse navnene på de af dennes chauffører, der udfører kørsel for FynBus. FynBus udvælger herfra vilkårligt minimum 5 chauffører. Hvis vognmanden har færre end 5 chauffører ansat kontrolleres alle.

Herefter beder FynBus vognmanden fremsende følgende dokumenter for de udvalgte chauffører:

- Ansættelseskontrakt/-bevis
- Timesedler for en periode på 17 uger/4 måneder
- Lønsedler for samme periode
- E-indkomstkвитteringer for samme periode
- Udtræk fra det elektroniske tidsregistreringssystem

Dokumenterne skal indsendes inden en given frist. Kontrolpanelet mødes fire gange årligt. Før mødet sender FynBus de konkrete sager til kontrolpanelet indeholdende ansættelsesbeviser, lønsedler, timesedler/arbejdssedler og E-indkomst kvittering. Kontrolpanelet gennemgår den fremsendte dokumentation og rådgiver FynBus om, hvorvidt løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med arbejdsklausulen, hvorefter FynBus træffer afgørelse om evt. sanktion.

I bilag 3.1 "Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus, 1. marts 2021 - 28. februar 2023" fremgår nærmere redegørelse for hidtidig og nuværende praksis samt status for kontrollen af arbejdsklausuler og vognkontroller.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen.

Resultater af kontrol af arbejdsklausul

I ved udgangen af den seneste kontraktperiode (FG7/FV7 og FR6) var der 60 hovedkontrakter, hvoraf 27 vognmænd ingen ansatte havde. 16 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 17.

FynBus har kontrolleret 25 af 33 vognmænd – de sidste 8 vognmænd har aldrig været aktive i kontraktperioden. Af de 25 vognmænd havde 6 underleverandører. Af disse underleverandører er 42 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 67 vognmænd. Hos de 67 vognmænd blev 119 medarbejdere udtaget til kontrol.

Resultatet af kontrollerne har været:

- 3 vognmænd efterbetalte løn
- 7 vognmænd efterbetalte pension
- 1 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 0 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 0 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

FynBus har efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold, hvilket de har.

Ud over kontroller i henhold til arbejdsklausulen, gennemfører FynBus 400 - 500 vognkontroller årligt.

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023, FG7 og FV7, gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

bilag 3.1 "Status vedr. arbejdsklausuler og vognkontroller i FynBus, 1. marts 2021 - 28. februar 2023"

NOTAT

STATUS VEDR. ARBEJDSKLAUSULER OG VOGNKONTROLLER I FYNBUS, 1. MARTS 2021 - 28. FEBRUAR 2023

21. august 2023

J.nr.: 201909-27197

INDHOLD

Resumé	57
1. Indledning og baggrund	59
2. Vedtagne retningslinjer for kontrol	60
3. Arbejdsklausulens indhold	61
4. Hvad er Flextrafik?	62
5. Kontrakter i Flextrafik	64
5.1. Kontrakternes størrelse i perioden 1. marts 2021 - 28. februar 2023.....	64
6. Kontrol af overholdelse af arbejdsklausulen	65
6.1. Metode i kontrolarbejdet	67
6.2. Kontrolarbejdet i FG6/FV6/FR4 og FR5.....	69
6.3. Kontrolarbejdet i FG7/FV7 og FR5/6/7.....	70
7. Kontroller i FG8/FV8 og FR6/7/8	71
8. Bod – arbejdsklausul.....	72
9. Vognkontroller.....	72
9.1 Særlig indsats – Trappemaskinebetjening, sommeren 2022	74
10. Bod – drift	74
Bilag 1	76
Bilag 2.....	78
Bilag 3.....	78

RESUMÉ

FynBus' bestyrelse besluttede den 25. marts 2015 at indføre en arbejdsklausul, der forpligter FynBus' samarbejdspartnere til at overholde taxilovens bestemmelser og dermed tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, som ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen.

Flextrafik omfatter en lang række kørselsordninger, som enten er baseret på kommunal og regional visiteret kørsel eller som er en del af den kollektive trafik.

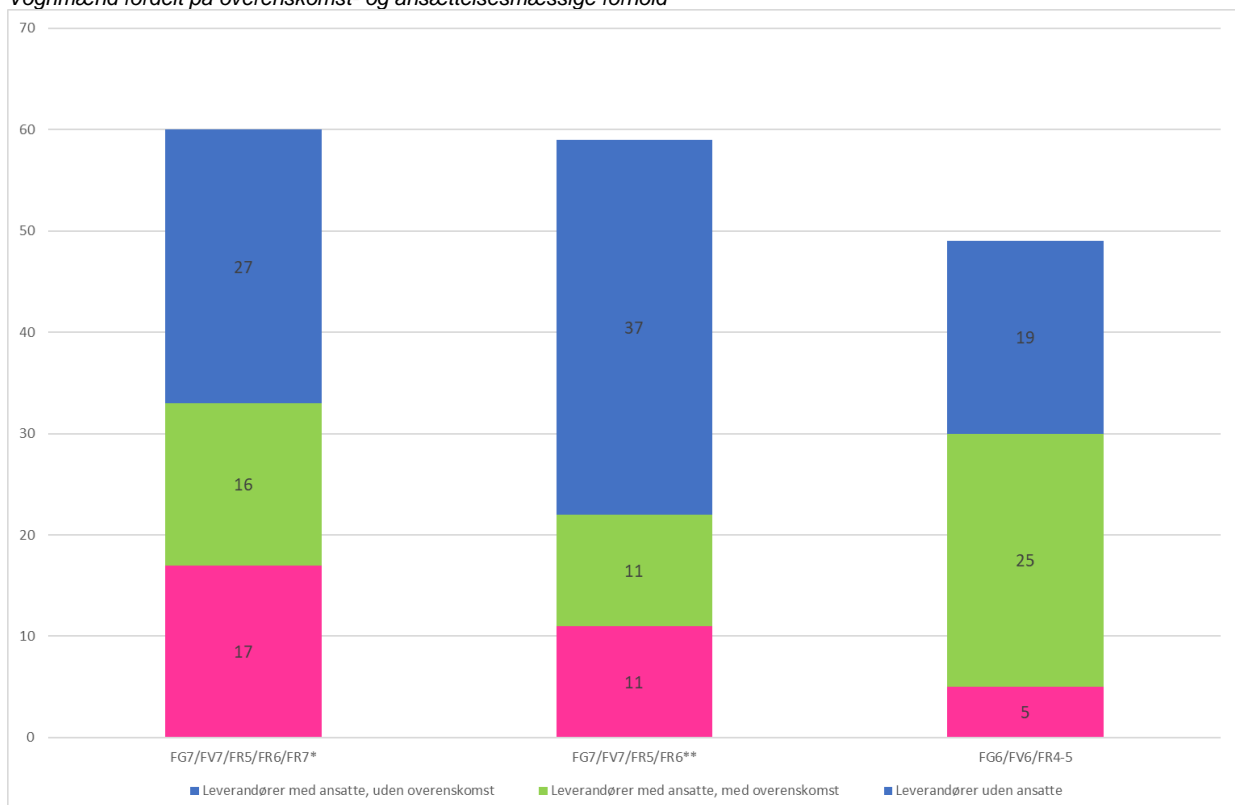
Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

4. Vognmænd uden ansatte
5. Vognmænd med ansatte med overenskomst
6. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

Kontrakterne indgås på baggrund af et gennemført EU-udbud for en periode på typisk 1-2 år. Der er således tale om relativt korte kontrakter.

Kontrakterne er fortløbende nummereret og benævnt henholdsvis FG (Flex-garanti), FV (Flex-variabel) og FR (Flex-rute). Nedenfor ses fordelingen i forhold til kontrakt fra FG6/FV6/FR4 og FR5 samt FG7/FV7 og FR6.

Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold



* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

I perioden med FG7/FV7/FR-5/6/7 kontrollerede FynBus 25 vognmænd og 42 underentreprenører.

Ved påtaler i forbindelse med kontrol har FynBus efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold.

Det kan konstateres, at FynBus' kontrol har medført, at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår hos de enkelte vognmænd og at eventuelt manglende løn eller pension er blevet efterbetalt.

I den nuværende kontraktperiode med FG8/FV8, der løber fra 1. marts 2023 – 28. februar 2025, FR6, FR7 og FR8 igangsættes kontrollen i efteråret 2023.

Ud over kontroller i henhold til arbejdsklausulen, gennemfører FynBus 400 - 500 vognkontroller årligt.

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023, FG7 og FV7, gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

1. INDLEDNING OG BAGGRUND

Da de regionale trafikelskaber blev etableret, opstod muligheden for i højere grad at koordinere den kommunale og regionale kørsel gennem fælles kørselsplanlægning og fælles udbud.

I 2011 blev en ny bevillingstype indført – OST-bevillinger (offentlig servicetrafik) – hvorved der opstod et nyt marked for private bus- og taxivognmænd, idet biler med en OST-bevilling alene kan køre for trafikelskaberne. I takt med at kommunerne lagde flere og flere opgaver over til trafikelskaberne, mistede de biler, som kørte på en taxi-bevilling, opgaver til biler, der kørte på en OST-bevilling.

Trafikelskabernes kontrakter er typisk af 1-2 års varighed, og i løbet af få år blev der etableret en række virksomheder baseret på OST-bevillinger.

Disse nye virksomheder havde ofte ingen overenskomst, men er via taxilovgivningen forpligtede til at tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, som ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Taxi-bevillinger blev udstedt af kommunerne, hvor der ikke var praksis for at kontrollere, om vognmændene overholdt taxilovens bestemmelser om løn- og ansættelsesvilkår.

Utilfredsheden i branchen bredte sig baseret på en bred opfattelse af, at mange virksomheder havde fået kontrakter med trafikelskaberne på baggrund af unfair konkurrence på grund af manglende overholdelse af bestemmelserne om løn- og ansættelsesvilkår.

Trafikelskaberne var bredt set enige om, at Trafikstyrelsen, som udstedte OST-bevillinger, også havde myndighedsansvaret for at kontrollere, om de vognmænd, der havde fået en bevilling, overholdt betingelserne for at opretholde bevillingen, herunder løn- og ansættelsesvilkår.

Mange kommuner begyndte at indføre arbejdsklausuler, og da der ikke var udsigt til, at Staten ville gå aktivt ind og varetage kontrolopgaven, besluttede FynBus' bestyrelse den 25. marts 2015 også at indføre en arbejdsklausul.

Ifølge FynBus' arbejdsklausul forpligter vognmanden sig til at overholde taxilovens bestemmelser, men arbejdsklausulens styrke ligger i, at vognmanden ifølge kontrakten med FynBus er forpligtet til at afgive den information om løn- og ansættelsesvilkår, som FynBus ønsker.

I 2018 trådte den nye taxilov i kraft. Herefter udfases alle tidligere bevillingstyper og i stedet indføres en samlet bevilling "Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport." Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport bliver udstedt af Færdselsstyrelsen og har tre forskellige anvendelsesmuligheder:

- Kørsel for en offentlig myndighed
- Limousinekørsel
- Taxikørsel

Trafikelskaberne ønskede, at der i forbindelse med indførelse af den nye taxilov blev etableret et overenskomstnævn, som det er tilfældet indenfor bus- og godsområderne, dette blev dog ikke gennemført. I marts 2021 blev lavet en aftale omkring justering af taxaloven. Blandt aftaleparterne er der enighed om, at der skal laves en vejledning om forståelsen af overenskomstbestemmelserne i § 10 i Taxiloven, hvorefter medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår ikke må være mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Se linket her: [Løen- og arbejdsvilkår | Taxilov.dk](#).

2. VEDTAGNE RETNINGSLINJER FOR KONTROL

Brug af arbejdsklausul samt kontrol af løn- og ansættelsesvilkår for chauffører har været drøftet i FynBus-regi siden 2013. Før den endelige beslutning om at indføre en arbejdsklausul i FynBus, udarbejdede Advokatfirmaet Poul Schmidt i 2015 et notat om brugen af arbejdsklausuler.

FynBus' bestyrelse valgte den 25. marts 2015 at indføre en model for kontrol, hvor FynBus indgår aftale med arbejdsmarkedets parter. Dette er i lighed med den praksis, som Trafikstyrelsen anvendte. Arbejdsmarkedets parter står for den faglige vurdering af, om arbejdsklausulen overholdes, mens FynBus indhenter dokumentation og kontrollerer, om de øvrige kontraktlige bestemmelser overholdes.

Aftalen med arbejdsmarkedets parter var oprindeligt baseret på en skriftlig sagsbehandling, men FynBus besluttede i 2018 at nedsætte et kontrolpanel med deltagelse af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus. Se afsnit 6.1.1.

Cirkulære nr. 9471 af 30/06/2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter er gældende for staten, men ikke for kommuner og regioner.

I forhold til kontrol af, om en leverandør/underleverandør overholder arbejdsklausulen, fremgår det af vejledning til cirkulæret § 7, at:

"Det skal af kontrakten fremgå, hvordan kontrollen med, at leverandøren og eventuelle underleverandører overholder arbejdsklausulen, gennemføres. Det er op til den enkelte ordregiver at udstikke retningslinjer for, af hvem og hvordan der skal foretages kontrol.

For ordregiver vil det være et indicium for arbejdsklausulens overholdelse, hvis leverandøren er omfattet af en af de overenskomster, der henvises til i § 4. Det skyldes bl.a., at overenskomstdækkede virksomheder er omfattet af det arbejdsretlige system, som hurtigt og effektivt håndterer spørgsmål om manglende overholdelse af en overenskomstbestemmelse.

Ordregiver kan til brug for sin vurdering af, om leverandøren eller underleverandører har overholdt klausulen fx søge oplysning hos relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer, som har overenskomst på området."

FynBus' bestyrelse vedtog på den baggrund den 21. maj 2015 en forretningsgang for kontrol af løn- og ansættelsesvilkår.

FynBus bestyrelse besluttede d. 23. juni 2020 efter indstilling fra Odense Kommune nogle ændringer i FynBus arbejdsklausul og tilhørende forretningsgange. Det betyder bl.a.:

- at FynBus i forbindelse med vognkontrol vil stille spørgsmål til chaufførens løn- og arbejdsvilkår,
- at der i kontrakterne er indført krav om, at vognmanden skal tilvejebringe en elektronisk sporbar oversigt over chaufførens arbejdstid,
- at der er indført flere detailkrav til indholdet af timesedler og lønsedler,
- at der i fremtidige udbud anvendes 6 frivillige udelukkelsesgrunde, jf. udbudslovens § 137
- at FynBus kontrollerer alle vognmænd, uanset om vognmanden er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet overenskomst.

Herudover igangsættes kontrol ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder.

Selve kontrolarbejdet er beskrevet i afsnit 6.1

3. ARBEJDSKLAUSULENS INDHOLD

Arbejdsklausulen har til hensigt at sikre medarbejderen de rettigheder, som fastlægges i cirkulæret og i Taxilovens § 10:

§ 10. *Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.*

Taxiloven fastlægger yderligere i § 11, at Transport-, bygnings- og boligministeren har tilsynsopgaven:

§ 11. *Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med, at betingelserne for opretholdelse af tilladelse til erhvervmæssig persontransport og tilladelse til et kørselskontor og chaufførkort fortsat er til stede.*

I FynBus' arbejdsklausul står følgende:

"Leverandøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som leverandøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.."

FynBus' arbejdsklausul og taxilovens § 10 har således overordnet samme hensigt og ordlyd.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen, herunder

- at kræve relevant dokumentation, der som minimum omfatter lønsedler, E-indkomstkвитtering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser, ansættelsesbeviser samt den referenceramme, leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne,
- at kræve en fyldestgørende redegørelse ved mistanke om, at arbejdsklausulen ikke overholdes,
- at give bod, hvis vognmanden ikke udleverer dokumentation,
- at tilbageholde betaling til vognmanden, hvis de ansatte chauffører fx har fået udbetalt for lidt i løn,
- at ophæve kontrakten ved grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen.

I flextrafik-kontrakterne med start den 1. marts 2021, FG7 og FV7, har FynBus stillet yderligere krav til hvilke oplysninger, der skal fremgå af chaufførernes timesedler, herunder

- skærpede krav til dokumentation for sammenhæng mellem timesedler og lønsedler,
- krav til teksten på lønsedlerne, og
- krav om anvendelse af et elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid.

Taxilovens § 10 er bredt formuleret og kan i visse situationer fortolkes forskelligt afhængigt af udgangspunktet. Advokatfirmaet Poul Schmidt er dog af den opfattelse, at FynBus' primære opgave er at levere transportydelser på vegne af kommunerne og regionen. Formålet med arbejdsklausulen er at sikre, at loven overholdes, mens det ultimative middel – at ophæve kontrakten – kun anvendes i sjældne tilfælde.

4. HVAD ER FLEXTRAFIK?

Flextrafik omfatter en lang række kørselsordninger, som enten er baseret på kommunal og regionalt visiteret kørsel, eller som er en del af den kollektive trafik.

Det ændrer sig fra kontrakt til kontrakt, hvilken kørsel kommunerne ønsker udført. Den kørsel, der blev udført for kommunerne og regionen i 2021, fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Oversigt over kørselsordninger i FynBus pr. 1.marts 2021

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		C	C	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

Nogle af kørselsordningerne dækker over flere varianter. F.eks. er SBH både SBH, demens og senhjerne.
Telekørsel dækker bredt flextur, plustur og teleruter. C i tabellen angiver kørsel udbudt som specialkørsel i såkaldte FR-udbud (Flex rute). Denne kørsel planlægges af vognmanden i CPlan og indgår ikke i kørsel, der planlægges i Planet, som er nærmere beskrevet nedenfor.

I kontraktperioden gennemført i alt ca. 929.000 personture, fordelt således:

2021: 386.000

2022: 467.000

2023: 76.000

Turene er enten defineret som variable eller faste:

- En variabel tur er typisk en handicapkørsel (tidligere kaldet SBH-kørsel – kørsel for svært bevægelseshæmmede), patientkørsel eller telekørsel. Her skal turen bestilles 2 timer i forvejen, og den koordineres med andre ture, enten som samkørsel eller som kædekørsel.
- En fast tur er typisk elevkørsel, kørsel til genoptræning eller specialskolekørsel. Disse ture er ofte planlagt for en periode ad gangen og gennemføres på samme måde hver dag eller hver uge.

Turene bestilles på forskellige måder:

- Telefonopkald til FynBus' bestillingscentral

- Institution: Online bestillingssystem (sygehuse og større institutioner)
- Kunde: Selvbetjening via hjemmeside eller app (SBH-kørsel og telekørsel)

De bestilte ture lægges manuelt eller automatisk ind i et kørselsadministrationssystem, Planet, som drives af FlexDanmark, som er trafikelskaberne fælles IT-selskab, eller CPlan, der drives af FynBus.

En stor del af de danske kommuners visiterede kørsel, regionernes siddende patientbefordring og trafikelskaberne telekørsel koordineres af trafikelskaberne ved brug af FlexDanmarks IT-system.

Samlet set gennemfører trafikelskaberne ca. 6 mio. ture om året via FlexDanmark.

5. KONTRAKTER I FLEXTRAFIK

Flextrafik-kørsel i FynBus er baseret på:

- Variable kontrakter, der kan betragtes som rammeaftaler, hvor bilerne udelukkende kører variable ture. Vognmanden er ikke sikret kørsel ved en variabel kontrakt.
- Kontrakter om garantikørsel, som er biler, der kører for FynBus hver dag og udfører både variabel og fast kørsel. Vognmanden er sikret et på forhånd fastsat antal timers kørsel.
- Kontrakter om fast kørsel, hvor vognmanden løser konkrete opgaver.

Kontrakterne indgås på baggrund af et gennemført EU-udbud for en periode på typisk 12 år. Der er således tale om relativt korte kontrakter.

Kontrakterne er fortløbende nummereret og benævnt henholdsvis FG (Flex-garanti), FV (Flex-variabel) og FR (Flex-rute). FynBus har siden 2015 har haft følgende kontrakter:

Tabel 2: Antal kontrakter, underentreprenører og biler

Udbud	Kontrakter	Godkendte under entreprenører	Biler
FG6/FV6 - 1. marts 2019 - 28. februar 2021	56	98	426
FR2/FR3 - 1. marts 2017 - 11. august 2019	5	1	**
FR4 - 12. august 2019 - 31. juli 2020	4	3	**
FR5 - 1. august 2020 - 31. juli 2023	1	1	**
FR6 - 1. marts 2021 – 25. februar 2024	2	6	**
FV6 genudbud af liftvogne 1. august 2020 – 28. februar 2021	21	28	81
FG7/FV7 1. november 2020/1. marts 2021 – 28. februar 2023	60	221	365
FR7 1. august 2022 – 31. juli 2024	3	2	**

*Der er tale om et skøn for FG5/FV5, da vognmænd knyttet til to vognmandsfirmar på daværende tidspunkt ikke blev registreret som underentreprenører.

** Efter kontrakterne skal vognmanden selv planlægge og udføre kørslen, og der stilles derfor ikke krav om et bestemt antal biler.

5.1. Kontrakternes størrelse i perioden 1. marts 2021 - 28. februar 2023

Den samlede omsætning af kontrakterne FG7, FV7 og FR5 og FR6 udgør:

- FG7 og FV7: ca. 214,3 mio. kr.
- FR5: ca. 27,3 mio. kr.
- FR6: ca. 29,5 mio. kr.
- FR7: ca. 10,4 mio. kr.
- **I alt:** ca. 281,5 mio. kr.

I alt 60 vognmænd havde kontrakt, men 8 vognmand har ikke udført kørsel i perioden.

61 % af omsætningen er fordelt på 5 vognmænd. De resterende 39 % af omsætningen i perioden er fordelt på de øvrige 47 vognmænd, som har udført kørsel i kontraktperioden.

De 10 største vognmænd omsatte mellem 8,3 og 79 mio. kr., svarende til ca. 75% af den samlede kørselsudgift.

14 vognmænd omsatte mellem 2 og 9 mio. kr., samlet ca. 63 mio. kr., svarende til ca. 20% af kørselsudgiften.

De 29 mindste vognmænd omsatte under 2 mio. kr., samlet ca. 23 mio. kr., svarende til 7,5 %.

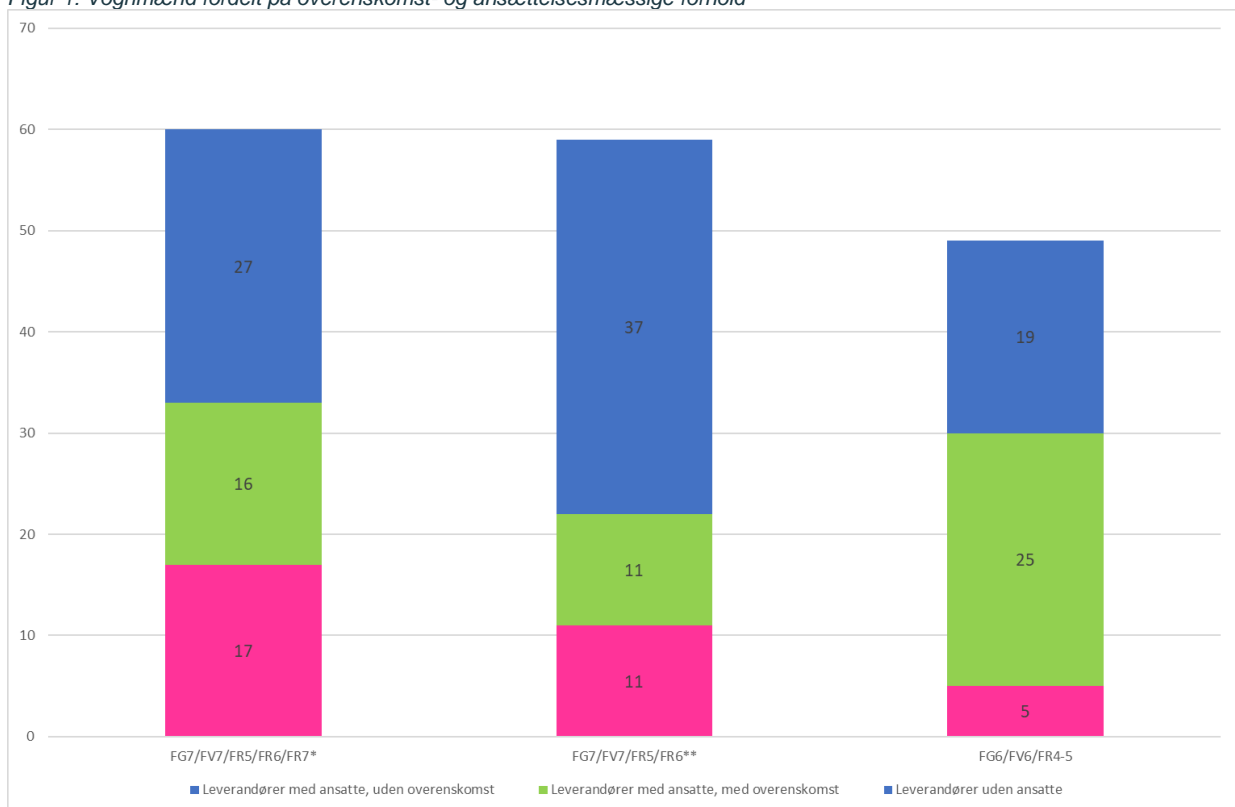
6. KONTROL AF OVERHOLDELSE AF ARBEJDSKLAUSULEN

Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

1. Vognmænd uden ansatte
2. Vognmænd med ansatte med overenskomst
3. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

Fordelingen på ovennævnte grupper i kontraktperioderne 2019-2021 (FG6/FV6/FR4 og FR5) og 2021-2023 (FG7/FV7/FR6), fremgår af figur 1 nedenfor:

Figur 1: Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold



* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

I FG6/FV6/FR4-5 var der i alt 49 hovedkontrakter. Heraf havde 19 ingen ansatte, 25 vognmænd med ansatte havde overenskomst, 5 vognmænd med ansatte havde ingen overenskomst, og 5 vognmænd kom aldrig i drift.

Ved kontraktstart i FG7/FV7/FR6 var antallet af hovedkontrakter 59, hvoraf 37 vognmænd ingen ansatte havde. 11 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 11.

I FG7/FV7 og FR6, der havde kontraktstart 1. marts 2021, er antallet af hovedkontrakter 59. 37 vognmænd har ingen ansatte, 11 vognmænd med ansatte har overenskomst, og antallet af vognmænd uden overenskomst er steget til 11.

I løbet af kontraktperioden er en enkelt ny kontrakt kommet til som følge af overdragelse i FG7. Den overdragende virksomhed beholdt sin rammeaftale på FV7.

Ved udgangen af kontraktperioden var der derfor 60 hovedkontrakter, hvoraf 27 vognmænd ingen ansatte havde. 16 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 17.

I tabel 3 nedenfor er en oversigt over vognmænd i tidligere og nuværende kontrakter nærmere specificeret, herunder antallet af "gengangere" fra den seneste kontraktperiode.

Tabel 3: Oversigt over kontrakter med og uden ansatte, overenskomst samt underentreprenører

Udbud	FG8/FV8/FR5/FR6/FR7	FG7/FV7/FR5/FR6/FR7*	FG7/FV7/FR5/FR6**	FG6/FV6/FR4-5
Kontraktperiode	2021-2023	2021-2023*	2021-2023**	2019-2021
Antal leverandører med kontrakter/rammeaftaler	55	60	59	49
- heraf gengangere med kontrakt i FG6/FV6/FR4-5	35	39	39	-
- heraf med ansatte	55	33	22	30
- heraf uden ansatte		27	37	19
- heraf med underleverandører		13	10	13
- heraf kontrolleret	-	21	-	37
- har også kontrakt i FG7/FV7/FR5/FR6	-	-	-	-
- har også kontrakt i FG8/FV8/FR6/FR7	-	-	-	-
Leverandører med ansatte, uden overenskomst		17	11	5
Leverandører med ansatte, med overenskomst		16	11	25
Leverandører uden ansatte		27	37	19
Underleverandører (CVR-nr.), med godkendt tilladelse***	192	221	270	179
Underleverandører (CVR-nr.), godkendt til drift***	178	206	157	160
- heraf kontrolleret	-	42	-	10
Kontrollerede leverandører i alt inkl. underleverandører	-	63	-	47

* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

*** Vedr. taxiforeninger

Af tabel 3 ovenfor fremgår det, at 39 af hovedkontrakterne, svarende til 65 %, i FG7/FV7 og FR6 og FR7 er gengangere fra FG6/FV6/FR4 og FR5.

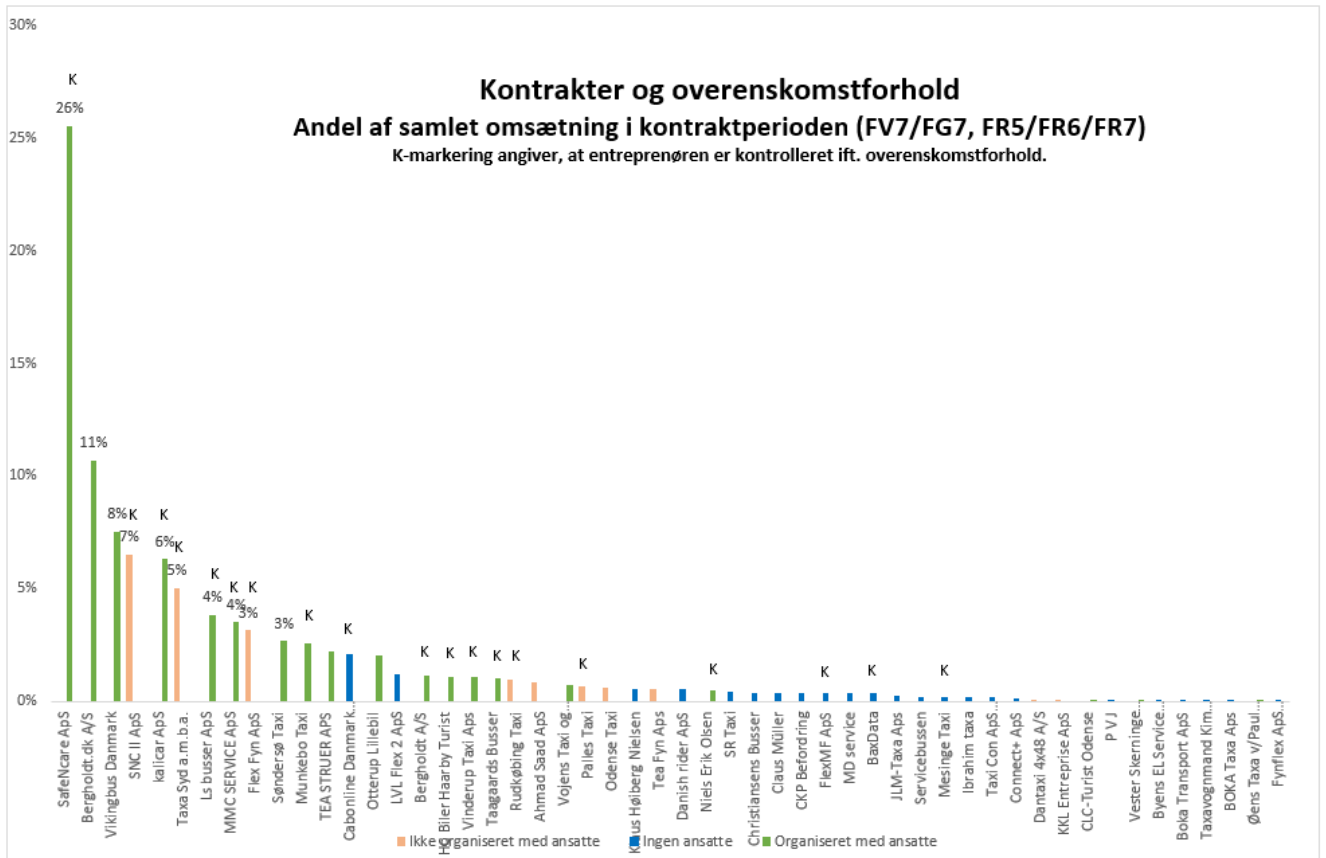
I FG6/FV6/FR4 og FR5 blev 37 vognmænd med hovedkontrakt kontrolleret. 22 af disse vognmænd er fortsat i FG7/FV7 og FR6.

I FG6/FV6/FR4 og FR5 var der 160 godkendte underleverandører, hvoraf 10 er blevet kontrolleret.

I figur 2 nedenfor ses fordelingen på vognmandsniveau mellem andel af omsætningen og overenskomstforhold i de tidligere kontrakter FG7/FV7/FR5/FR6 og FR7. Af figuren ses ligeledes hvilke vognmænd, der er kontrolleret.

Vognmænd uden ansatte kan være udtaget til kontrol, hvis de kører garantikørsel eller har afgivet lavt bud. Disse vognmænd fremgår af figuren som værende kontrolleret.

Figur 2: Kontrakter og overenskomstforhold i FG7/FV7/FR5/FR6 og FR7



Som det ses af figur 2 ovenfor havde 22 af de 25 største vognmænd ansatte.

Af de 24 vognmænd med ansatte, havde 7 vognmænd ingen overenskomst. Af de 7 vognmænd er 5 af dem kontrolleret af FynBus.

Af de 15 vognmænd med ansatte og overenskomst er 9 kontrolleret af FynBus.

Når en vognmand med underentreprenører kontrolleres, vil underentreprenørerne samtidigt blive kontrolleret. FynBus har i kontraktperioden kontrolleret 10 underleverandører.

FynBus igangsætter kontrollen ca. 4 måneder efter kontraktstart.

6.1. Metode i kontrolarbejdet

FynBus starter kontrol af arbejdsklausulen ca. 4 måneder efter kontraktens begyndelse. Begrundelsen for at vente 4 måneder er, at ét af kontrolpunkterne er hvor længe, chaufføren arbejder. Efter arbejdstidsdirektivet må en ansat ikke arbejde mere end 48 timer i gennemsnit pr. uge målt over en periode på 4 måneder. Derfor udføres de første kontroller i forhold til arbejdsklausulen efter ca. 4 måneders drift.

En kontrol indledes med, at FynBus beder vognmanden oplyse navnene på de af dennes chauffører, der udfører kørsel for FynBus.

FynBus udvælger vilkårligt minimum 5 chauffører. Hvis vognmanden har færre end 5 chauffører ansat kontrolleres alle.

Herefter beder FynBus vognmanden fremsende følgende dokumenter for de udvalgte chauffører:

- Ansættelseskontrakt/-bevis
- Timesedler for en periode på 17 uger/4 måneder
- Lønsedler for samme periode

- E-indkomstkvitteringer for samme periode
- Udtræk fra det elektroniske tidsregistreringssystem

Dokumenterne skal indsendes inden en given frist. Alternativt ikendes en bod på 1.000 kr. pr. dag, indtil dokumenterne er modtaget. Bodden modregnes i afregning for den måned, hvori den falder.

Ud fra de fremsendte ansættelsesbeviser kan FynBus kontrollere, om løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med ansættelsesbevisloven og ikke er mindre gunstige end en landsdækkende kollektiv overenskomst.

Hvis der ikke er henvist til en overenskomst, kontrolleres det, om løn, pension, tillægsbetaling, forhold i forbindelse med sygdom mv. ikke er mindre gunstige end en landsdækkende kollektiv overenskomst.

Ud fra lønsedlerne i kombination med timesedler kan FynBus se, om der er udbetalt den løn og pension, som chaufføren er berettiget til efter ansættelsesbeviset/overenskomsten, om der er udbetalt løn under sygdom, om der er udbetalt tillæg efter reglerne i overenskomsten, og om der er udbetalt overarbejde. Herudover kan det ses, om der optjenes ferie.

Ud fra timesedler ses, om medarbejderen i gennemsnit arbejder mere end tilladt, jf. ovenfor.

Der er i nuværende kontrakter, der trådte i kraft 1. marts 2021, stillet krav til, hvilke oplysninger timesedlerne som minimum skal indeholde, for at øge gennemsigtigheden og bedre kunne se sammenhæng til lønsedlerne. Der er desuden i kontrakterne stillet krav om, at leverandøren anvender elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid på en sådan måde, at leverandøren, hvis det efterspørges, kan levere en rapport, der kan anvendes til at validere fx timesedler for en given periode.

Ud fra E-indkomst kvitteringen kan FynBus se den indberettede A-indkomst, sum for A-skat og am-bidrag for hver chauffør. Dette sammenholdes med lønsedlen for samme periode.

Leverandøren skal desuden anvende et elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid på en sådan måde, at leverandøren på forlangende kan levere en rapport der kan anvendes til at validere anden dokumentation i form af time- og lønsedler for en given periode.

Der er dog visse begrænsninger i, hvad FynBus kan se i den fremsendte dokumentation. Det er fx ikke muligt at se, om en chauffør er blevet pålagt overarbejde og skal have overtidsbetaling, eller selv har ønsket mere arbejde og derfor ikke har krav på overtidsbetaling.

Det er heller ikke muligt ud fra et ansættelsesbevis at se, om den enkelte chauffør i et tidligere arbejdsforhold har været omfattet af en pensionsordning. Hvis dette er tilfældet, skal der indbetales til pension fra første ansættelsesdag hos den nuværende vognmand, og man kan ikke bruge overenskomsternes anciennitetskrav eller pensionsoptrapningen. Det er dog et krav i kontrakten med FynBus, at chaufførerne skal modtage den samlede lønsum (løn og fuld pension) samt være dækket af en gruppelevs- og ulykkesforsikring.

Derudover er det ikke muligt at se, om en chauffør i den konkrete situation skulle have haft søgne- og helligdagsbetaling, fordi chaufføren ikke fik mulighed for at udføre arbejde den konkrete dag.

For at afklare de nævnte forhold skal der tages direkte kontakt til de pågældende chauffører, hvilket FynBus ikke har retten til.

Dokumentationen gennemgås for åbenlyse fejl, og evt. manglende dokumentation og svar på spørgsmål indhentes hos vognmanden inden fremsendelse til FynBus' Kontrolpanel. Chaufførerne er anonymiserede, mens vognmandens navn er kendt af panelet – bl.a. af hensyn til evt. lokalaftaler.

Hvis Kontrolpanelet ingen bemærkninger har til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, afsluttes kontrollen.

Er det modsatte tilfældet, sendes kontrolpanelets bemærkninger til vognmanden, så denne kan redegøre for, hvordan der vil blive rettet op på evt. uregelmæssigheder. Det kan f.eks. dreje sig om efterbetaling af pension, for

lange arbejdsdage m.m. Undlader vognmanden at efterbetale skyldige beløb, vil disse blive modregnet i afregning med vognmanden.

Ved grove overtrædelser af arbejdsklausulen kan FynBus give vognmanden en advarsel eller i særligt alvorlige tilfælde ophæve kontrakten.

FynBus laver en opfølgende kontrol efter den kontrol, der gav anledning til regulering, efterbetaling m.m., for at sikre sig, at vognmanden nu lever op til arbejdsklausulen. Skulle dette vise sig ikke at være tilfældet, kan FynBus give en advarsel eller ophæve kontrakten.

Efter gennemførte kontroller – og evt. påbud om at rette op på forholdene – bliver vognmanden efter ca. 3-4 måneder bedt om at dokumentere, at der er rettet op.

6.1.1. Kontrolpanelet

FynBus har arbejdet sammen med arbejdsmarkedets parter siden 2015. Samarbejdsformen var skriftligt indtil 2018, hvor det blev besluttet at nedsætte et kontrolpanel bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus.

Kontrolpanelet mødes 4 gange årligt. Før mødet sender FynBus de konkrete sager til kontrolpanelet indeholdende ansættelsesbeviser, lønsedler, timesedler/arbejdssedler og E-indkomst kvittering.

Kontrolpanelet gennemgår den fremsendte dokumentation på baggrund af et til formålet udarbejdet kontrolskema, se Bilag 2. Kontrolpanelet har i den forbindelse meddelt, at det kan være vanskeligt at vurdere, om en chauffør får de tillæg, denne er berettiget til, når det ikke er muligt at kontakte denne direkte.

Kontrolpanelet rådgiver FynBus om, hvorvidt løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med arbejdsklausulen, hvorefter FynBus træffer afgørelse om evt. sanktion.

6.1.2. Supplerende kontrol af ansættelsesforhold ved vognkontroller

Det blev på bestyrelsesmødet den 23. juni 2020 besluttet at igangsætte forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontroller.

Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

1. oktober 2020 startede forsøget. Kontrol af ansættelsesforhold er gennemført i forbindelse med vognkontroller. Ansatte chauffører har fået stillet en række spørgsmål omkring deres løn og ansættelsesforhold, som det har været frivilligt at svare på. Spørgsmålene kan se i Bilag 3.

I perioden 1. marts 2021 til 28. februar 2023 er der foretaget 1019 vognkontroller, hvoraf størstedelen af vognkontrollerne har været med selvstændige vognmænd. 43 ansatte ønskede at svare på spørgsmål omkring deres løn- og ansættelsesvilkår

Forsøget har vist, at 95% af de 43 chauffører intet havde at udsætte på deres ansættelsesforhold. 60% af de adspurgte vidste ikke, hvilken overenskomst de er omfattet af. Ca. 18,5% af chaufførerne har oplyst at de arbejder 48 timer eller mere pr uge. De fleste chauffører oplyste, at de modtager den korrekte timeløn, pension og optjener ret til ferie.

Særskilt evaluering af forsøget med supplerende kontrol af ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontroller behandles på bestyrelsesmødet 5. maj 2021, hvor resultaterne er nærmere uddybet.

6.2. Kontrolarbejdet i FG6/FV6/FR4 og FR5

I FG6/FV6/FR4 og FR5 blev kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kørte garantikørsel, blev kontrolleret.
- Vognmænd, som ikke var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst, men som havde ansatte, blev kontrolleret.
- Ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder igangsattes kontrol.
- Vognmænd, der afgav de laveste bud, blev udtaget til kontrol, dvs. priser under:
 - 260 kr. for Vogntype 2
 - 292 kr. for Vogntype 5
 - 313 kr. for Vogntype 6

6.2.1. Kontroller i FG6/FV6

I FG6/FV6/FR4 og FR5 havde FynBus fra kontraktperiodens start kontrakt med 57 vognmænd, hvoraf:

- 21 vognmænd havde ingen ansatte,
- 30 vognmænd havde ansatte og var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde tegnet overenskomst,
- 6 vognmænd havde ansatte, men ingen overenskomst.

FynBus kontrollerede 37 vognmænd:

- 4 vognmænd med ansatte uden overenskomst,
- 6 vognmænd pga. konkrete henvendelser vedr. brud på arbejdsklausulen, og
- 2 vognmand pga. underentreprenør, der havde ansatte og ikke fulgte overenskomst.

Af de 37 vognmænd havde 3 underleverandører. Af disse underleverandører er 10 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 47 vognmænd.

Hos de 47 vognmænd blev ca. 100 medarbejdere udtaget til kontrol.

6.2.2. Kontrolarbejdets resultater i FG6/FV6, FR4 og FR5

Efter kontrollen kunne FynBus konstatere følgende:

- 12 vognmænd havde ingen ansatte
- 18 vognmænd havde overenskomst
- 7 vognmand, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 2 vognmænd efterbetalte løn
- 3 vognmænd efterbetalte pension
- 6 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 4 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 3 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

FynBus har efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold, hvilket de havde.

6.3. Kontrolarbejdet i FG7/FV7 og FR5/6/7

I FG7/FV7 og FR5/6/7 blev kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kørte garantikørsel, blev kontrolleret.
- Vognmænd, som ikke var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst, men som havde ansatte, blev kontrolleret.
- Ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder igangsattes kontrol.
- Vognmænd, der afgav de laveste bud, blev udtaget til kontrol, dvs. priser under:
 - 251,75 kr. for Vogntype 0
 - 251,75 kr. for Vogntype 2

- 251,75 kr. for Vogntype 3
- 251,75 kr. for Vogntype 4
- 281,96 kr. for Vogntype 5
- 302,10 kr. for Vogntype 6
- 302,10 kr. for Vogntype 7

6.3.1. Kontroller i FG7/FV7

I FG7/FV7 og FR5/6/7 havde FynBus fra kontraktperiodens start kontrakt med 60 vognmænd, hvoraf:

- 27 vognmænd havde ingen ansatte,
- 16 vognmænd havde ansatte og var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde tegnet overenskomst,
- 17 vognmænd havde ansatte, men ingen overenskomst.

FynBus kontrollerede 25 af 33 vognmænd – de sidste 8 vognmænd har aldrig været aktive i kontraktperioden:

Af de 25 vognmænd havde 6 underleverandører. Af disse underleverandører er 42 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 67 vognmænd.

Hos de 67 vognmænd blev ca. 119 medarbejdere udtaget til kontrol.

6.2.2. Kontrolarbejdets resultater i FG7/FV7 og FR5/6/7

Efter kontrollen kunne FynBus konstatere følgende:

- 4 vognmænd havde ingen ansatte
- 9 vognmænd havde overenskomst
- 5 vognmænd, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 3 vognmænd efterbetalte løn
- 7 vognmænd efterbetalte pension
- 1 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 0 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 0 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

FynBus har efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold, hvilket de havde.

7. KONTROLLER I FG8/FV8 OG FR6/7/8

I FG8/FV8 og FR6/7/8 bliver kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kører garantikørsel og har ansatte, udtages til kontrol.
- Vognmænd, der kører variabel kørsel og har ansatte, udtages til kontrol.
- Det prioriteres at vognmænd, der har afgivet de laveste bud, udtages til kontrol først
- Ud over planlagte kontroller, kontrolleres tillige ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder.

Kontrolarbejdet igangsættes september 2023, ca. 5 måneder efter kontraktstart 1. marts 2023.

FynBus kontrollerer vognmændenes underleverandører, når de kontrolleres.

8. BOD – ARBEJDSKLAUSUL

Efter arbejdsklausulen kan en leverandør få bod, hvis denne ikke sender dokumentation, som FynBus har anmodet om.

Kontrakterne i FG7/FV7 indeholder en bestemmelse om, at hvis en leverandør ikke kan fremskaffe dokumentationen, pålægges engangsbod på 10.000 kr. Herudover kan FynBus kræve, at leverandør får udarbejdet en erklæring fra en statsautoriseret revisor for overholdelse af "Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus". Leverandøren afholder udgiften til revisorerklæringen. Modtages ikke en revisorerklæring, kan kontrakten ophæves.

Hvis en leverandør har fået en påtale og til trods for denne, ikke har rettet op på forseelser, pålægges leverandøren en engangsbod på 10.000 kr., og der angives en frist for at rette op. Har leverandøren ikke rettet op på forseelser inden for den angivne frist, kan kontrakten ophæves.

I bodsbestemmelserne i arbejdsklausulen (Bilag 1) fremgår det, at en leverandør kan få en bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1, der sikrer at chaufførerne ikke har ansættelsesforhold der er mindre gunstige end dem, der gælder i overenskomsterne. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet modregnes i leverandørens vederlag.

Leverandøren kan også pålægges bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2, om dokumentation og overholdelse af frister. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, udgør 1.000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet modregnes i entreprenørens vederlag.

Muligheden for at pålægge bod, har alene været anvendt seks gange.

9. VOGNKONTROLLER

FynBus gennemfører 400-500 vognkontroller årligt.

Kontrollerne gennemføres som hovedregel på to måder:

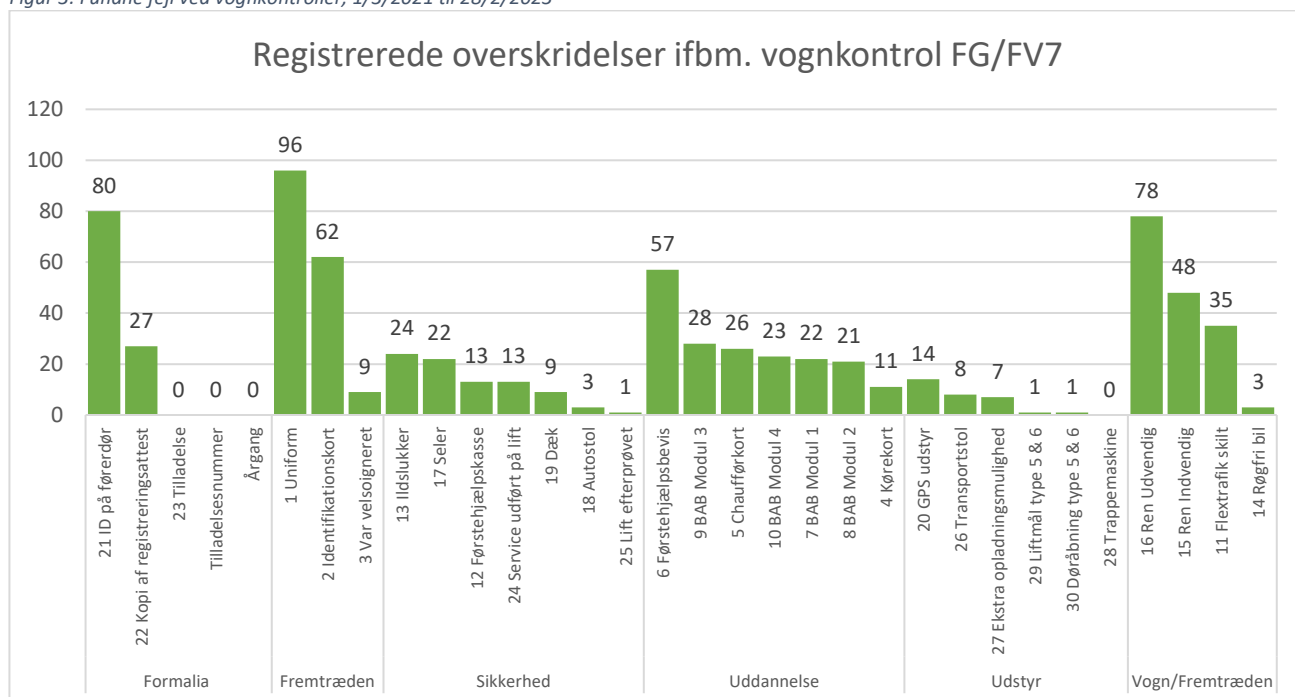
- Der lægges en tur tilfældigt ind i planlægningssystemet, som medfører, at bilen ankommer på Tolderlundsvej 9, FynBus' adresse.
- Der gennemføres kontrol på centrale steder, fx Odense Universitetshospital.

Kontrollerne gennemføres efter en fast fremgangsmåde og registreres direkte online via tablet.

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023 gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

I perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023 er biler, der er godkendt til flexkørsel, kontrolleret i daværende kontrakter. De fundne fejl fremgår af figur 4 nedenfor:

Figur 3: Fundne fejl ved vognkontroller, 1/3/2021 til 28/2/2023



Ovenstående figur 3 viser, at den hyppigste fejl er mangelfuld uniformering. Den næsthøypigste fejl er manglende ID på førerdør, mens mangel på udvendig rengøring og mangler vedr. uddannelse i udførelse af offentlig servicetrafik og befordring af bevægelseshæmmede (BAB Bevis) er tredje og fjerde mest hyppige fejl, der konstateres.

Oftest er manglerne i forbindelse med uddannelse, udelukkende et spørgsmål om, at chaufføren ikke har medbragt beviser for uddannelse. I enkelte tilfælde er der manglende repetitionsuddannelse, men der er ikke fundet eksempler på, at chaufføren ikke har gennemført den nødvendige uddannelse.

Der er forskellige sanktionsmuligheder, afhængigt af fejlen:

Tilfælde med påtale:

- Glemte beviser BAB / førstehjælp, dokumentation fremsendes på mail eller ses ved genkontrol.
- Forkert dæktype (sommer / vinter)
- Ren udvendig
- Ren indvendig
- ID-kort
- Kopi af registreringsattest
- Velsoigneret
- FlexTrafik skilte
- ID på førerdør

Chaufføren må ikke fortsætte kørslen:

- Manglende kørekort/chaufførkort
- Manglende beviser BAB / Førstehjælp
- Manglende uniform
- Hvis der opleves flere fejl på samme bil ved kontrol

Bilen må ikke køre videre:

- Manglende førstehjælpsudstyr
- Manglende ildslukker
- Ikke røgfri bil

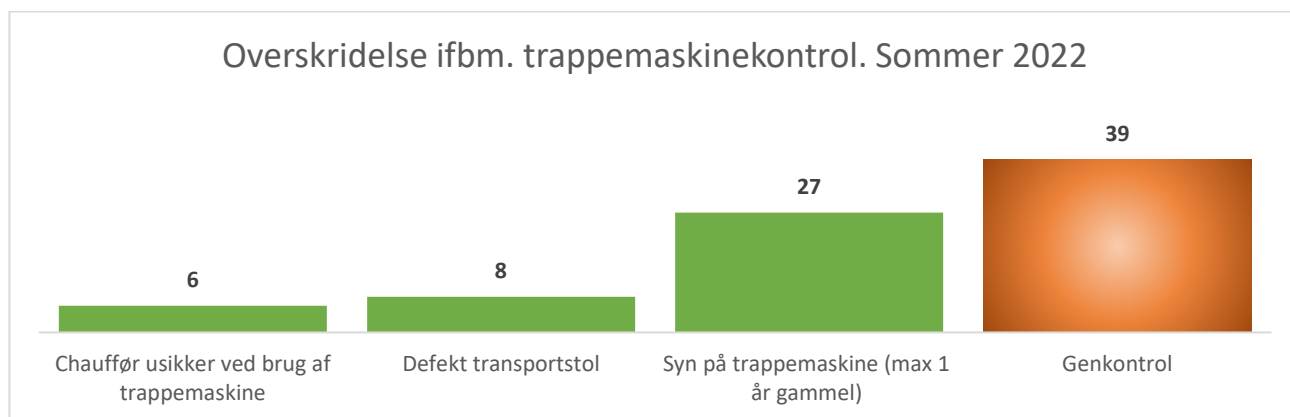
- Manglende tilladelse

Hvis der findes fejl på en bil ved vognkontrol, vil bilen automatisk blive indkaldt til genkontrol inden for en uge for at kontrollere, at der er rettet op på den fundne fejl. Der bliver ikke nødvendigvis givet bod ved genkontrol, men der gives bod, hvis fejlen ikke er rettet fra første kontrol til genkontrol.

9.1 Særlig indsats – Trappemaskinebetjening, sommeren 2022

I sommeren 2022 opstod der en situation, hvor FynBus fandt foranledning til at kontrollere anvendelsen af trappemaskiner.

Kontrollen omfattede både trappemaskinen, transportstolen der anvendes i forbindelse med trappemaskinen, samt chaufførernes evne til at betjene trappemaskinen.



Figur 4: Overskridelser ifm. trappemaskinekontrol og antallet af genkontroller - Sommeren 2022

Der blev gennemført i alt 54 kontroller og 39 genkontroller i kampagnen rettet mod anvendelsen af trappemaskiner. Som det fremgår af figur 4, var den hyppigste årsag til fejl manglende syn af trappemaskinen inden for det seneste år. Der var få tilfælde, hvor chaufføren var usikker på anvendelsen af maskinen – og ingen tilfælde af defekte trappemaskiner.

I de tilfælde hvor chaufføren havde udvist usikkerhed i anvendelsen af maskinen, blev leverandøren pålagt at foretage træning med chaufføren inden genkontrol.

10. BOD – DRIFT

Ifølge de indgåede kontrakter, FG/FV og FR, kan der gives bod for et antal forseelser. Kontraktens bodsystem vedrører ikke overtrædelser af arbejdsklausulen, der har sit selvstændige bodsystem, se afsnit 8. Bod – arbejdsklausul.

FynBus har anvendt et bodssystem, der betyder, at der ikke gives bod til en vognmand, før der er opnået et vist antal bodspoint (pt. 36 point) over en rullende periode på 6 uger.

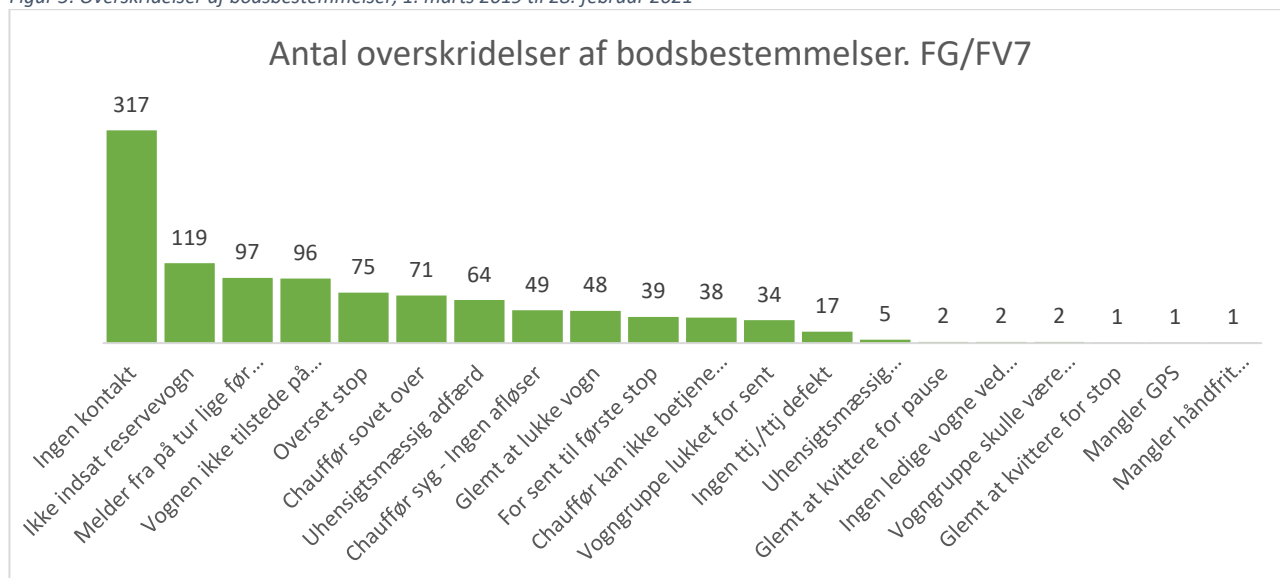
Dette system blev indført for at opnå en dialogbaseret adfærdsregulering i Flextrafiksystemet. Vognmændene får løbende tilsendt en opgørelse over deres aktuelle bodspoint samt hvilken overskridelse de er givet for, i forventning om at antallet af overskridelser nedbringes.

I forbindelse med, at der i kontrakterne FG8 og FV8 er indført et fælles kontraktejerskab, således leverandører har kontrakt med alle tre trafikelskaber i udbuds- og driftssamarbejdet, så har det været nødvendigt at koordinere tilgangen til tildeling af boder. Det betyder, at FynBus' pointsystem udgår, til fordel for en mere konventionel tilgang til tildeling af boder, hvor hver enkelt overskridelse medfører enten påtale eller bod.

Det er derfor forventeligt, at FynBus vil uddele flere boder end tidligere, da der ikke er nogen tolerancegrænse for overtrædelser.

Der er i perioden 1. marts 2021 til 28. februar 2023 registreret 1.078 overskridelser af bodsbestemmelserne. Fordelingen af disse overskridelser fremgår af figur 5 nedenfor:

Figur 5: Overskridelser af bodsbestemmelser, 1. marts 2019 til 28. februar 2021



Antallet af overskridelser er generelt proportionalt med det antal køretøjer, som den enkelte vognmand stiller til rådighed for FynBus' Flextrafik.

Der er i den pågældende kontraktperiode uddelt bod for et samlet beløb på 125.000 kroner.

BILAG 1

FYNBUS' ARBEJDSKLAUSUL

vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus.

1. Forpligtelsen

Leverandøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som leverandøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Leverandøren og eventuelle underleverandører skal sikre, at de ansatte får oplysninger om de vilkår, der følger af arbejdsklausulen.

1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af leverandøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Leverandøren er desuden ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

1.2 Krav til godkendelse af underleverandører samt krav til skiltning

FynBus kan konkret stille krav til, at leverandøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde for FynBus.

1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Leverandøren er forpligtiget til at sikre, at hvis leverandøren eller dennes underleverandører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtigelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til FynBus straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

2.1. Dokumentation

Leverandøren har bevisbyrden for, at forpligtelsen jf. klausulens afsnit 1 er overholdt, og FynBus kan på forlangende kræve at se dokumentation for leverandørens og dennes underleverandørers overholdelse heraf.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme, leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan FynBus i den konkrete sag anmode leverandøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

2.2. Redegørelse

Hvis FynBus har en mistanke om overtrædelse, skal leverandøren efter påkrav fremsende en fyldestgørende redegørelse vedrørende arbejdsklausulens overholdelse, jf. afsnit 1.

FynBus kan i den konkrete sag anmode leverandøren om yderligere at uddybe redegørelsen, hvis redegørelsen vurderes at være mangelfuld.

2.3. Frister

Dokumentationen skal være FynBus i hænde senest fem arbejdsdage efter påkravets modtagelse. Redegørelsen skal være FynBus i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

2.4 Videregivelse af dokumentation

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, hvis videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, hvis der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Ifalder leverandøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

3.1. Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

Tilbageholdelse af vederlag

FynBus er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra leverandørens eller underleverandørers ansatte.

Bod

Leverandøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Boden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i leverandørens vederlag.

3.2. Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Leverandøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Boden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. afsnit 2.3., udgør 1000,00 kr. pr. dag, indtil leverandøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet kan modregnes i leverandørens vederlag.

3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Leverandørens eller dennes underleverandørers væsentlige misligholdelse af Arbejdsklausulen vil altid berettige FynBus til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Ved væsentlig misligholdelse forstås f.eks. grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen, jf. afsnit 1 og 2.

4. Kontrolforanstaltninger

FynBus eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, f.eks. foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos leverandøren samt i vogne/busser for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

Leverandøren skal sikre, at der ligeledes er en adgang for FynBus til at gennemføre kontrolforanstaltninger hos eventuelle underleverandører.

BILAG 2

KONTROLSKEMA – KONTROLPANELET

Entreprenørens navn:

Skema udfyldt af:

	Sæt X		BEMÆRKNINGER
	JA	NEJ	
LØNSEDLER			
Er lønsedler for de seneste 3 mdr. modtaget?			
Fremgår det af lønsedlerne, hvad der er afregnet for?			
- Ved timeløn: fremgår timeantal og -løn?			
- Ved provision: fremgår provisionssats og det beløb, der er optjent provision af?			
Overholdes mindstelønnen?			
Er vagtplaner/arbejdsskemaer for de seneste 3 mdr. modtaget?			
ANSÆTTelsesBEVISER			
Er ansættelsesbeviser modtaget?			
Er der i ansættelsesbeviserne henvisning til en overenskomst?			
Hvis ja - hvilken?			
Er overenskomsten overholdt?			
Hvis nej: hvilke af følgende vilkår er ikke overholdt?			
- lønsatser efter overenskomst			
- pension			
- feriefri dage			
- tillæg for aften/lørdag/søn- og helligdage			
- tillæg for overarbejde			
- andet			
Hvis nej:			
Sikrer entreprenøren løn- og arbejdsvilkår svarende til en kollektiv overenskomst?			
Hvilke forhold er ikke i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst?			
Dækker den samlede lønværdi summen af laveste lønsats + pension?			
Er der usædvanlige løn- og arbejdsvilkår?			
Hvis ja - hvilke?			
ORGANISATIONENS OVERORDNEDE VURDERING			
Overholder entreprenøren overordnet set overenskomsten?			
Overholder entreprenøren overordnet set FynBus' arbejdsklausul?			

BILAG 3

SPØRGSMÅL TIL CHAUFFØRER.

FORSØG MED UNDERSØGELSE AF ARBEJDSVILKÅR I FORBINDELSE MED VOGNKONTROL

Hvis Ja: Fremgår det af din lønseddel?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

8) Pension: Stemmer den pensionsindbetaling, der fremgår af din lønseddel, overens med de faktiske indbetalinger til din pensionskasse?

a) Ja

b) Nej

c) Ved ikke

→ Hvis "Nej" eller "Ved ikke": Vil du have os til at tjekke oplysningerne hos din pensionskasse?

a) Ja

→ **Samtykkeerklæring udleveres og udfyldes**

b) Nej

Evt. kommentér _____

9) Har du noget at udsætte på dine løn- og/eller ansættelsesvilkår?

a) Ja

b) Nej

10) Har du yderligere bemærkninger vedr. dine løn- og ansættelsesvilkår?

Evt. kommentér _____

Dato: _____

Dato: _____

Kontrollør

Chauffør

4. ETABLERING AF LYNLADERE PÅ CENTRALE SYGEHUSENHEDER FORBEHOLDT FLEXTRAFIK

Resumé:

Der var frist for ansøgning til Trafikstyrelsens "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik" den 10. august 2023.

FynBus har i samarbejde med Sydtrafik ansøgt om midler til etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark.

Sagsfremstilling:

Den grønne omstilling er vigtig for alle kommuner og Region Syddanmark.

Under Trafikstyrelsen findes "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik". Der er afsat 250 mio. kr. i puljen med 5 ansøgningsrunder i perioden 2022 – 2026.

Frist for ansøgninger til den 2. runde var den 10. august 2023.

FynBus har i samarbejde med Sydtrafik ansøgt om midler til etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark fra "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik". Etableringen forventes at kunne bidrage til at accelerere den grønne omstilling af flextrafikken. Hvis projektets succeskriterier opnås, forventes en CO2 reduktion på ca. 1.500 ton pr. år, når projektet afsluttes 1. marts 2027.

Clean vehicles directive (CVD) forpligter offentlige myndigheder til at sikre den grønne omstilling. CVD forpligter dog kun i begrænset grad flextrafikken til at omstille til lav- eller nul-emissions-køretøjer, da størsteparten af de anvendte køretøjer er indrettet til kørestoltransport, som er undtaget fra kravene i CVD.

De første nul-emissionsvogne blev en del af flextrafikken i Region Syddanmark i 2020. Ved det seneste udbud med kontraktstart 1. marts 2023 er antallet af nul-emissions garantivogne mere end fordoblet fra 7 til 18 vogne. Derudover er der udbudt 100 rammeaftaler med nul-emissions variable vogne. Af disse var 49 biler i drift i juli 2023.

De seneste års grønne initiativer i flextrafikken har vist, at der er en række udfordringer, som bl.a. omfatter vognenes begrænsede rækkevidde, utilstrækkelig ladeinfrastruktur m.m.

P.g.a. udfordringerne har nul-emissionsvognene særlige vilkår. Fx har vognene ret til ekstraordinære lade-pauser og bliver derfor taget ud af driften, hvis der er behov for opladning i løbet af driftsdagen.

De særlige vilkår for ladning medfører øgede driftsomkostninger, p.g.a. tab af fleksibilitet i planlægningen. Dedikerede ladestandere ved flextrafikens trafikale knudepunkter kan medvirke til at forbedre fleksibiliteten i planlægningen, og dermed nedbringe den øgede omkostning.

Yderligere omstilling af flextrafikken til nul-emission, uden at trafikselskaberne eller deres ejere foretager understøttende tiltag og investeringer, synes ikke muligt. Den begrænsede adgang til ladeinfrastruktur, herunder mulighed for lynladning, vurderes til at være en væsentlig barriere ift. driftsafviklingen af flextrafikken.

Udfordringer i den eksisterende ladeinfrastruktur kan imødegås ved at etablere lynladere ved centrale sygehusenheder, og dermed forbedre den fysiske understøttelse af den grønne omstilling af flextrafikken.

Sygehusenhederne udgør trafikknudepunkter i flextrafikken: 40% af alle daglige flextrafik kørsler går til de syddanske sygehuse og 75% af disse rejser er servicerejser, hvor patienterne følges til afdelingerne af chaufførerne.

Vognene har dermed naturlige pauser ved sygehusene og det er oplagt at indlægge lademuligheder på disse lokationer.

Sydtrafik og FynBus har i fællesskab ansøgt om puljemidler fra "Pulje til fremme af udbredelse af 0-emissionsbusser på regionale busruter og 0-emissionsflextrafik" til etablering af lynladere på udvalgte sygehuslokationer i Region Syddanmark. De udvalgte sygehuslokationer er Svendborg, Kolding, Vejle, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg.

I FynBus' geografiske dækningsområde planlægges der udelukkende at etablere lynladere i forbindelse med Svendborg sygehus, da der allerede anlægges ladeinfrastruktur i forbindelse med Nyt OUH, og der ikke er en tilstrækkeligt høj frekvens af patientafhentninger og -afleveringer på andre af Region Syddanmarks lokationer på Fyn.

Projektets samlede udgifter udgør i alt ca. 12,4 mio. kr. Sydtrafik, FynBus og Region Syddanmark skal medfinansiere ca. 6,2 mio. kr. Der ansøges derfor om i alt ca. 6,2 mio. Kr. fra puljen.

Det er en forudsætning at tilbudsgiverne (lade-operatører) står for medfinansiering på anlæg og drift, med ca. 5,7 mio. kr. Incitamentet til investeringen er en 'koncessionsperiode' med brugsret samt 50% puljefinansiering fra staten.

Region Syddanmark skal medfinansiere halvdelen af de resterende omkostninger på op til 0,5 mio. kr. til markedsafdækning, gennemførelse af udbud mv. (interne timer). Trafikselskaberne skal bidrage med medarbejderressourcer, men får timekompensation fra projektet.

Region Syddanmarks skal derudover stille dedikerede arealer til rådighed på de udvalgte sygehuse.

Projektbeskrivelsen fremgår af Bilag 4.1

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1 Projektbeskrivelse for etablering af lynladere samt underbilag

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon +45 7221 8800

Fax 7262 6790

info@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

PROJEKTBEKRIVELSE VEDR. "PULJE TIL GRØNNE BUSSE OG GRØN FLEXTRAFIK"

Projektbeskrivelse

1. Projekttitle

Udbud og opsætning af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark dedikeret til flextrafik.

2. Resume

Etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark forventes at kunne bidrage til at accelerere den grønne omstilling af flextrafikken i Region Syddanmark. Nås projektets succeskriterier forventes en CO₂ reduktion 1.135 t p.a. når projektet afsluttes pr. 1. marts 2027.

De første 0-emissionsvogne blev en del af flextrafikken i Region Syddanmark i 2020. Ved det seneste udbud er antallet af 0-emissions garantivogne mere end fordoblet fra 7 til 18 vogne og ved det seneste udbud kan op til 100 variable vogne være 0-emission. Ud af op til 3.600 vogne.

De seneste års grønne initiativer i flextrafikken har vist, at der er en række iboende udfordringer, som bl.a. vognenes begrænsede række-vidde, utilstrækkelig ladeinfrastruktur m.m.

Uanset kontraktområde indgår 0-emissionsvognene qua udfordringerne med særlige vilkår. Fx har vognene ret til ekstraordinære lade-pauser, hvis en opladning er nødvendig for at kunne fuldføre dagens kørsel, og bliver derfor

taget ud af driften, mens de lader. De særlige vilkår er omkostningsdrivende, men de seneste års erfaringer har dog

også vist, at det ikke er muligt fuldt ud at isolere effekten af den mindre planlægningsfleksibilitet og dermed de ekstra omkostninger i den samlede omkostning.

En acceleration af grøn flextrafik er pga. de iboende udfordringer sår-bar. Særligt den utilstrækkelige adgang til ladeinfrastruktur set ift. driftsafviklingen af flextrafikken vurderes at være en væsentlig barriere.

En barriere som nærværende projekt søger at imødegå ved at etablere lynladere ved centrale sygehusenheder. Sygehusenhederne er det nærmeste eksempel på trafikknudepunkter der findes i flextrafikken. 40% af alle daglige flextrafikkørsler går til de syddanske sygehuse og 75% af disse rejser er servicerejser, hvor patienterne følges til afdelingerne af chaufførerne. Vognene har altså naturlige pauser ved sygehusene. Driftsdata viser, at pauserne typisk er mellem 10 og 25 minutter, og det er oplagt at indlægge ladepauser her.

3. Baggrund

FynBus og Sydtrafik har siden 2020 arbejdet med indsættelse af emissionsfri vogne. Indledningsvist blev der igangsat en pilot med 1 vogn i et afgrænset område. I FG7, som var i drift fra 1. marts 2021 til februar 2023 blev der udbudt 7 garantivogne, altså vogne, hvor leverandøren dagligt indgår i afviklingen af flextrafikken i Region Syddanmark.

I det seneste udbud FG8 og FV8 er der udbudt 18 emissionsfri garantivogne i Region Syddanmark og op til 100 variable vogne kan være emissionsfri i det samlede udbudsområde, som også tæller region Midtjylland. De emissionsfri vogne er alle mindre personvogne og indgår med særlige vilkår i driften fx har de ret til med relativt kort varsel at få indlagt ladepauser.

De seneste års erfaringer viser, at den grønne omstilling af flextrafikken har en række iboende udfordringer, som gør det vanskeligt at gennemføre en omstilling i større skala.

Udfordringerne er bl.a.:

- Utilstrækkelig ladeinfrastruktur, særligt ift. lynladning
- Utilstrækkelig reel rækkevidde ift. flextrafikens behov. Ekstraordinære ladepauser er nødvendige, hvilket er omkostningsdrivende
- Udfordringerne er ekstra store for de store vogne (liftvogne), som står for ca. 40% af kørslen og er centrale for afviklingen af flextrafik.
- Behov for udbud og planlægning på særlige vilkår og mere håndholdt administration.

I de efterfølgende afsnit beskrives flextrafikken i Region Syddanmark og den nuværende ladeinfrastruktur samt de problemer, der er forbundet med de nuværende laders geografiske placering.

Flextrafikken i Region Syddanmark

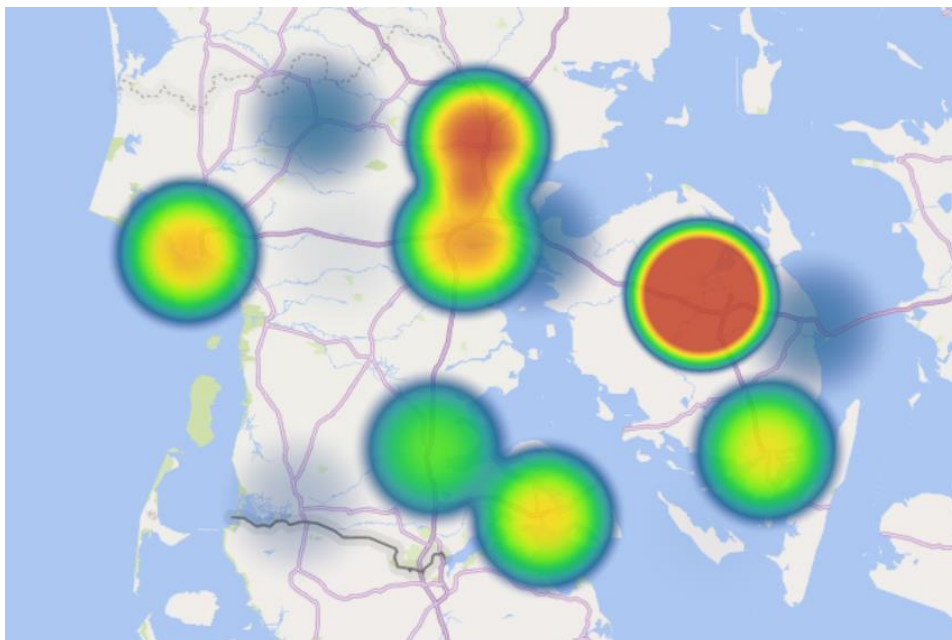
Flextrafikken afvikles som behovsstyret betjening og er både kørsel med patienter til de syddanske sygehuse, men også handicapkørsel og kørsel af

borgere til kommunale tilbud samt flextur, som ofte træ-der i stedet for urentable busruter.

Modsat øvrig kollektiv trafik følger flextrafikken ikke forudbestemte ruter og køreplaner. Oftest har chaufførerne også bilerne stående vedprivatadresser når de ikke er i drift. I aften og nattetimer har chauffører altså heller ikke nødvendigvis let adgang til ladere.

Alt sammen faktorer der vanskeliggør den grønne omstilling af flextrafikken og stiller anderledes krav til etablering af ladeinfrastruktur, som kan integreres i den daglige drift og i nærheden af "trafikknudepunk- ter".

Godt 40 % af alle flextrafik rejser i Region Syddanmark var i 2022 patientbefordring til sygehusene. Sygehusene har altså karakter af centrale trafikknudepunkter. Det understøttes også af nedenstående kort, som viser den geografiske koncentration af de hyppigst anvendte flextrafik-destinationer i patientbefordringen i Region Syddanmark.



Heatmap: Geografisk koncentration af de hyppigst anvendte adresser i Patientbefordringen i Region Syddanmark

De farvede felter dækker over de største sygehusenheder i Region Syddanmark i Odense, Svendborg, Kolding, Vejle, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg. På dagsbais anløber godt 1700 vognløb tilsygehusene. Fordelingen mellem sygehusene er vist i tabellen:

Sygehusenhed	Antal vognløb
Odense Universitetshospital (OUH), Odense	567
Odense Universitetshospital (OUH), Svendborg	147
Sygehus Lillebælt, Kolding	186
Sygehus Lillebælt, Vejle	232
Sydvest Sygehus, Esbjerg	167
Sygehus Sønderjylland, Aabenraa	87
Sygehus Sønderjylland, Sønderborg	155
Andre (mindre behandlingssteder under de syddanske sygehuse)	189
I alt	1729

Daglig kørsel til og fra de syddanske sygehuse er altså det tætteste, vikommer på trafikknudepunkter i flextrafikken. Herudover er 75% af alle rejserne servicerejser. Det betyder, at vognene holder stille i mellem 10 til 25 minutter mens chaufførerne følger patienterne til og fra sygehusafdelingerne.

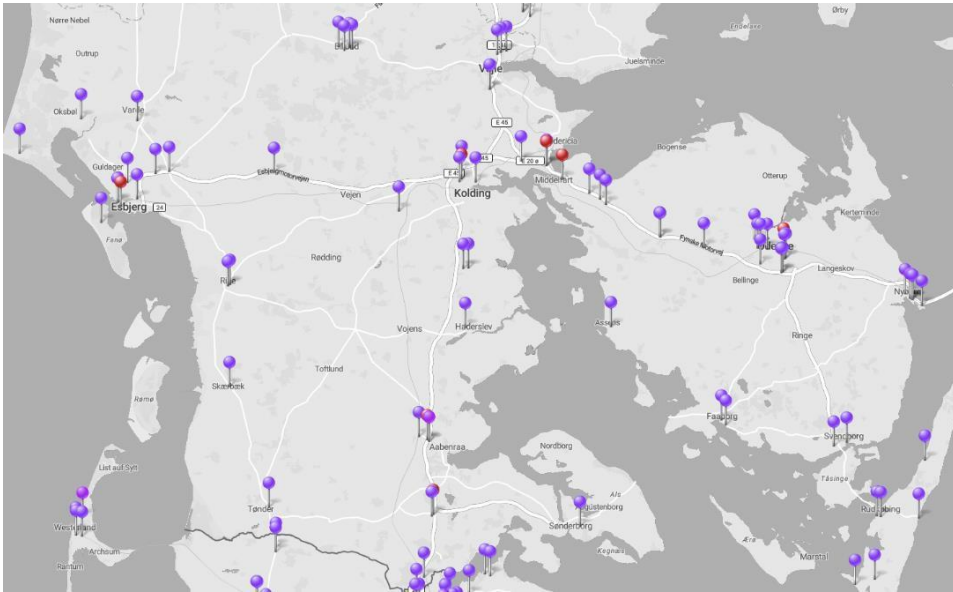
En central placering af lynladere ved sygehusene gør det muligt at op-lade bilerne i sammenhæng med naturlige pauser når vognene alligevel holder stille som en integreret del af den daglige drift.

Derfor forventes lynladere dedikeret til flextrafik ved sygehusene at kunne bidrage væsentligt til den grønne omstilling af flextrafikken.

Nuværende ladeinfrastruktur i Region Syddanmark

Ladeinfrastrukturen i Region Syddanmark minder helt overordnet om resten af landet. I store geografiske områder er der ikke adgang til lynladere. Derudover er de eksisterende laders placering uhensigtsmæssig i forhold til den grønne omstilling af flextrafikken i Region Syddanmark.

Den geografiske spredning af lynladere fremgår af nedenstående kort:



Isoleret set er der lynladere i byerne med de største sygehuse. Typisk står laderne ved motorvejsafkørsler, storcentre m.m. og altså ikke ved lokationer, hvor flextrafikvognene i forvejen har naturlige pauser i driftsafviklingen når passagerer afhentes/afleveres på fx sygehuse. Pauser ved de eksisterende ladere vil derfor alt andet være omkostningsdrivende pauser i den daglige driftstilrettelæggelse.

Projektansøgningen vedrører etablering af lynladere ved sygehusene i Svendborg, Kolding, Vejle, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg. OUH indgår ikke i ansøgningen, da sygehuset indenfor 2 år flytter til Nyt OUH, hvor der i projekteringen allerede er planlagt etablering af ladeinfrastruktur også målrettet flextrafikken.

4. Formål

Projektets formål er inddelt i fire:

- at sikre geografisk spredning af ladeinfrastruktur målrettet flextrafikken gennem etablering af lynladere ved større sygehusenheder
- at skabe fundament for en større omstilling af flextrafikken til 0-emission i Region Syddanmark gennem adgang til lynladere ved naturlige trafikknudepunkter
- at udbygge trafikkselskabernes viden om, hvordan 0-emissions-vogne kan indgå i den daglige drift af flextrafikken
- at nudge leverandørerne til at konvertere eksisterende vogn-park til 0-emission, uafhængigt af udbudskrav, når de får adgang til lynladere ved naturlige trafikknudepunkter.

Projektet understøtter dermed formålet beskrevet i BEK nr. 990 af 26/06/2022 "Bekendtgørelse om pulje til grønne busser og grøn flextrafik":

- at fremme grøn flextrafik i hele landet ved at skabe incitamenter til, at flextrafikken i Danmark også omstilles til mere grøn og klimavenlig trafik.

Projektet understøtter følgende tildelingskriterier:

- Nedbringelse af CO2 da lynladere ved centrale trafikknude- punkter samlet set gør det muligt at konvertere et større antal vogne til 0-emission
- Acceleration af den grønne omstilling, da nemmere adgang til lynladere gør det muligt at konvertere de større vogntyper med mindre rækkevidde (liftvogne) til 0-emission i takt med, at bilerne bliver tilgængelige for leverandører af flextrafik
- Acceleration af den grønne omstilling da nemmere adgang til lynladere styrker vognmændenes incitament til at erstatte traditionelle biler med 0-emission uafhængigt af udbudskrav
- Større geografisk spredning af lade-infrastrukturen i Region Syddanmark ved at etablere lynladere ved alle større sygehus-enheder. I dagtimerne vil laderne være reserveret til flextrafikken, men i døgnets øvrige timer er laderne tilgængelige for andre.

5. Projektets indhold

Projektet leverer udbud, opsætning og drift af lynladere ved de største sygehusenheder i Region Syddanmark Op til 6 lokationer med minimum 2-4 ladepunkter pr. ladested.

Projekt består af følgende hovedindsatser:

- Markedsafdækning med henblik på udvikling af udbudsmateriale
- Gennemførelse af udbud med forhandling og etablering af kontrakt for opsætning og drift af lynladere ved sygehusene i Svendborg, Kolding, Vejle, Esbjerg samt Aabenraa og Sønder- borg
- Fysisk etablering af lynladere ved ovenstående sygehusenheder
- Evaluering af effekt ved at etablere lynladere ved centrale knudepunkter i flextrafikken.

For uddybning af projektets aktiviteter og deadlines se bilag 2 ” Projektplan med deadlines og budget for interne projektressource”.

Markedsafdækning (september/oktober 2023)

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet gennemføres en markedsafdækningsproces. Processen gennemføres i september/ oktober, altså inden der er givet tilsagn om tilskud. Den tidligere opstart af markedsafdækningen er nødvendig for at sikre tilstrækkelig tid til at gennemføre udbuddet af lynladere inden driftsstart af FV9 og FG9 pr. 1. marts 2025.

Umiddelbart planlægges det at invitere 3-6 leverandører. Markedsafdækningens resultater indgår i udvikling og udarbejdelse af udbuds- materialet. Alt materiale fra markedsafdækningen, som introduktions-materiale, referater m.m. gøres tilgængelig for alle bydere i udbuds- materialet for sikre gennemsigtighed og ligebehandling.

Gennemførelse af udbud af lynladere ved centrale sygehusenheder

Udbuddet gennemføres med forhandling efter Forsyningsvirksomheds-direktivet med offentliggørelse pr. marts 2024 og forventet kontrakttildeling pr. juli 2024. Udbud med forhandling er valgt for at sikre adgang til dialog i udbudsprocessen.

Udbudsprocessen tilrettelægges omkring følgende aktiviteter:

- Offentliggørelse af udbud
- Prækvalifikation af tilbudsgivere som opfordres til at afgive tilbud
- Forhandling om indledende tilbud
- Endeligt tilbud
- Kontrakttildeling.

Udbuddet udmønter sig i en kontrakt for indkøb, fysisk etablering af lynladere samt support og vedligehold af lynladere ved sygehusene i Svendborg, Vejle, Kolding, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg.

Fysisk etablering af lynladere v. centrale sygehusenheder

Udbuddet omfatter indkøb og fysisk etablering af lynladere ved seks centrale sygehusenheder i Svendborg, Vejle, Kolding, Esbjerg samt Aabenraa og Sønderborg. Minimum 2-4 ladepunkter pr. sygehusenhed. Kontraktsummen omfatter begge dele.

Projektets opgave vil således være at følge op og sikre fremdrift på kontrakten med den valgte leverandør samt formidle kontakt til de pågældende sygehusenheders tekniske afdelinger. Kontakten til de relevante forsyningsvirksomheder påhviler den valgte leverandør.

Implementering af lynladerne i den daglige driftsafvikling

Fra marts 2025 og frem vil der særligt indledningsvist være en række ekstraordinære aktiviteter i den interne driftstilrettelæggelse for at sikre optimal udnyttelse af ladestationerne. Ligeledes vil der være en række eksternt rettede kommunikationsaktiviteter bl.a. målrettet vognmænd og leverandører.

Evaluering af effekten ved centrale lynladere

Afslutningsvist evalueres projektet i forhold til de opsatte succeskriterier. Evalueringen kan først gennemføres umiddelbart inden udløb af FV9 og FG9 28 i februar 2027. Erfaringerne fra projektet vil indgå i det næste udbud af flextrafik FV10 og FG10 med driftsstart i marts 2027.

6. Før projektets gennemførelse

Siden 2020 har antallet af 0-emissionsvogne været gradvist stigende i flextrafikken hos både Fynbus og Sydtrafik. Efter seneste udbud med driftsstart 1.

marts 2023 er der således samlet 18 garantivogne og 20variable vogne, som indgår i den samlede driftsafvikling.

I 2023 udgør 0-emissionsvognene 4,3% af den samlede flextrafikørsel. Det svarer til, at godt 38.000 brugere i 2023 mødes af en 0-emissionsvogn når de transporteres med flextrafik hos Fynbus og Sydtrafik.

Gives der tilsagn om tilskud til projektet forventes 0-emissionsvognenes andel at kunne øges til 20% og andelen af brugere vil tilsvarende kunne øges til godt 170.000 ved projektets afslutning.

Tallene er reelle produktionstal for 2022 og altså ikke baseret på skøn eller tællinger.

7. Succeskriterier for forbedringen efter projektets gennemførelse

Projektet vil give værdifuld indsigt i, hvilke strukturelle ændringer der er en forudsætning for at gøre flextrafikken emissionsfri på sigt. Ved at etablere lynladere ved centrale knudepunkter gives ikke et bare in-citament for markedet til selv at omstille vognparken til 0-emission, men projektet vil også give Fynbus og Sydtrafik indsigt i og viden om, hvordan den daglige drift og styring skal tilrettelægges og evt. ændres for at understøtte den grønne omstilling bedst.

Den opnåede viden og erfaring kan ved projektets afslutning bruges til at målrette udbud, drift m.m. så trafikskabernes efterspørgsel sikrer en naturlig og løbende grøn omstilling af flextrafikken frem mod 100% 0-emissionsfri drift.

På den baggrund er det overordnede succeskriterium for projektet, at der opnås viden og indsigt i, hvilke strukturelle ændringer af flextrafikken der er nødvendige for at sætte tempo på den grønne omstilling af flextrafikken.

8. Øvrige succeskriterier for projektet

Fynbus og Sydtrafik har opstillet følgende succeskriterier for projektet, som også vil være rammen for evalueringen af projektet og ikke mindst afrapporteringen til Trafikstyrelsen.

- Øge andelen af emissionsfri produktion (direkte rejseminutter) til minimum 20% i 2027
- CO2 reduktion på minimum 1.135 t p.a. i hele projektperioden (se skema nedenfor)
- Afklaring af nødvendig indsats, investering og gevinst for den grønne omstilling ved etablering af og drift med dedikeret knudepunktladning.

Samlet set vil projekterfaringerne blive bragt i spil både i den daglige driftstilrettelæggelse og i det kommende udbud, som har driftsstart pr. marts 2025 og det efterfølgende udbud med driftsstart pr. marts 2027.

Reduktion af CO₂-udledning fra flextrafikken ved fælles projekter Sydtrafik & FynBus				
Vognkategori	CO ₂ besparelse Pr vogn pr dag	Antal vogne	Antal driftsdage	CO ₂ besparelse I alt pa
	(t)	(#)	(#)	(t)
<i>Liftvogne*</i>	0,06	10	225	134
<i>Personvogne**</i>	0,04	142	200	1.001
Besparelse i udledning af CO₂ (t p.a.)				1.135

**Udregnet på baggrund af udledning fra MB Sprinter 317: 243 g CO₂ pr km*

***Udregnet på baggrund af udledning fra Skoda Superb 2,0 TDI: 132 g CO₂ pr km*

9. Projektorganisering

Projektet er forankret hos Sydtrafik, men da Region Syddanmark geo-grafisk dækker både Fyn og Syd- og Sønderjylland og projektet også omfatter etablering af ladere ved fynske sygehusenheder, er FynBus repræsenteret i styre- og projektgruppen. Region Syddanmark delta-ger ligeledes i styregruppen.

Movia planlægger og ansøger om tilskud til et lignende projekt, og det er derfor aftalt, at vi udveksler viden og deler erfaringer samt koordinerer markedsafdækning og udbud af lynladere.

Der etableres en projektorganisering, som er daglig ansvarlig for projektfremdriften i hele projektperioden. Organiseringen består af over-ordnet ansvarlig (Sydtrafiks direktør), projektejer, projektleder samt styregruppe og projektgruppe.

Projektgruppen består af projektlederen og relevante fagmedarbejdere fra FynBus og Sydtrafik. Projektgruppen gennemfører styregruppens beslutninger og har det tekniske samt daglige ansvar for projektets gennemførelse.

10. Projektplan

Nedenfor ses tidsplanen for markedsafdækning, udbud samt etablering og opsætning af lynladere ved de større sygehusenheder i Region Syddanmark. Tidsplanen er uddybet i bilag 1, som beskriver det interne ressourcetræk ved projektet og i bilag 2, som uddyber den samlede projektplan fra start pr. september 2023 til den afsluttende evaluering i april 2027.

Sideløbende med dette projekt planlægger og gennemfører Sydtrafik sammen med FynBus og Midttrafik det næste udbud af flextrafik, FG9 og FV9, og derfor driftsstart for FG9 og FV9 nævnt i tidsplanen. Afhængigt af om der gives tilsagn om tilskud til at etablere lynladere ved de 6 største sygehusenheder i Region Syddanmark vil de kommende udbud, FG9 og FV9 også stille krav om et større antal 0-emissionsvogne.

Tidsplanen forudsætter, at tilsagnet om tilskud til projektet senest op-nås pr. 1. november 2023. Alternativt bliver tidsplanen udskudt tilsvarende.

Som nævnt omfatter projektet følgende hovedindsatsområder:

- Markedsafdækning
- Udbud af lynladere ved udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivet
- Opsætning af lynladere
- Evaluering af lynladeres effekt på den samlede grønne omstilling af flextrafikken i Region Syddanmark.

År	Måned	Hovedindsatsområder/ leverancer
2023 (før tilsagn)	September-oktober	Markedsafdækning som input til udbud af lynladere
2023	November	Tilsagn til projektet fra Trafikstyrelsen
2023	November	Projektstart
2024	Marts	Fastlæggelse af udbudsmateriale
2024	Marts	Offentliggørelse af udbud
2024	April	Underretning om prækvalifikation
2024	Maj	Udbud og dialogmøder med prækvalificerede leverandører
2024	Juni	Aflevering af endeligt tilbud prækvalificerede leverandører
2024	Juli	Kontrakttildeling/ kontraktindgåelse pr. august2024
2024	November	Afrapportering til Trafikstyrelsen inkl. samlet, på-tegnet regnskab
2024-2025	August- februar	Opsætning og etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark
2024-2027	Marts-februar	Implementering af lynladere i den daglige drift afflextrafik i Region Syddanmark
2027	Januar-februar	Afsluttende evaluering af den samlede effekt på den grønne omstilling af flextrafikken i Region Syddanmark. Evalueringen kan først gennemføres lige inden driftsstart af FV10 og FG10
2027	Marts	Afsluttende evaluering af effekten af projekt ifht. succeskriterier

11. Rapportering af projektet

Projektet afrapporteres 1 år efter, at tilsagn om tilskud er modtaget.

Forventeligt primo november 2024. Jf. instruks for regnskab vedr.

Pulje til grønne busser og grøn flextrafik fremsendes 1 år efter projektstart et samlet, påtegnat regnskab inkl. afrapportering på projekttj. Trafikstyrelsens skabelon.

November 2024

- Samlet, påtegnet regnskab
- Afrapportering i henhold til skabelon

Februar 2027

- Afsluttende evaluering af effekten af nærværende projekt ihft. Succeskriterier
-

12. Projektets finansiering

Projektets samlede udgifter udgør i alt 12.339.950 kr. heraf udgør projektets medfinansiering 6.184.975 kr.

Projektets medfinansiering deles mellem den vindende leverandør og Region Syddanmark. Region Syddanmarks andel udgør 529.375 kr. som er omkostninger til markedsafdækning, gennemførelse af udbud m.m. samt omkostninger til ekstern konsulentbistand og revision.

Den vindende leverandør skal medfinansiere anlæg og drift af lynladerne. Opsættes alle de ønskede ladere vil leverandørens medfinansiering udgøre 5.655.600 kr. Incitamentet til medfinansieringen er enkoncessionsperiode med brugsret samt 50% puljefinansiering fra staten.

Det ønskede tilskudsbeløb udgør således 50% eller 6.184.975 kr. For yderligere uddybning henvises til bilag 3, Projektbudget.

Budgettet er inddelt i 6 hovedaktiviteter:

- Hovedaktivitet 1; markedsdialog
- Hovedaktivitet 2; udarbejdelse af udbudsmateriale
- Hovedaktivitet 3; gennemførelse af udbudsproces
- Hovedaktivitet 4; fysisk etablering af lynladere ved 6 sygehus-enheder
- Hovedaktivitet 5; implementering af lynladere i den daglige flextrafik
- Hovedaktivitet 6, evaluering af projektet og rapportering
- Hovedaktivitet 7; projektledelse.

Projektets budgetposter vedr. finansiering af projekttimer/ lønomkostninger hos tilskudsmodtager, finansiering af to typer af eksterne konsulenter (specialist i infrastruktur og udbudsjuridisk bistand) samt an-læg af 6 ladestationer inkl. elinstallation, ampere og ladestation.

Herudover søges der tilskud til ekstern revision.

Interne lønomkostninger er budgetteret med udgangspunkt i regnskabsinstruksens sats på 300 kr. i timen inkl. overhead for AC'er og ingeniører samt 200 kr. i timen inkl. overhead for øvrige medarbejdere. Den brugte sats for egne projektressourcer fremgår af budgetbilaget.

4. juli 2023

Ledelsessekretariat

Udarbejdet af

Anja Reilev

are@sydtrafik.dk

+4576602581

Bilag 1: Detaljeret projektbudget " Udbud og etablering af lynladere ved centrale sygehusenheder"

Hovedleverance	Delleverance	Tidsperiode	Timebudget (timer)
Projektstyring	Projektledelse	1. september 2023 til 1. maj 2025	120
	Projektmøder		
	Styregruppemøder		
Markedsdialog	Materiale til markedsdialog	1. september 2023 til 31. oktober 2023	90
	Markedsdialogmøder; planlagt 5 møder		
	Opsamling på markedsdialog		
Udbudsmateriale	Udarbejdelse af udbudsmateriale	1. november 2023 til 29. februar 2024	470
	Kvalitetssikring og godkendelse af udbudsmateriale		
Udbudsproces: Udbud med forhandling; Forsyningsvirksomhedsdirektivet	Offentliggørelse af udbud	1. marts 2024	500
	Prækvalifikation af 3 leverandører	1. april 2024	
	Frist forhandlingstilbud	15. april 2024	
	Dialog-/ forhandlingsmøder	6. maj 2024 til 10. maj 2024	
	Frist for overgang fra forhandling til tilbudsfasen	27. maj 2024	
	Frist for endeligt tilbud	6. juni 2024	
	Evaluering af tilbud	6. juni 2024 til 5. juli 2024	
	Kontrakttildeling	8. juli 2024	
	Stand still periode	8. juli 2024 til 18. juli 2024	
	Kontraktindgåelse	19. juli 2024	
Etablering af lynlader ved centrale sygehusenheder	Kontraktstyring, opfølgning og dialog med leverandør	1. august 2024 til 14. februar 2025	Eksternt konsulent

	Dialog med Region Syddanmark/ sygehusenheder		
Implementering af lynladere i den daglige drift af flextrafik i Region Syddanmark	Information/ introduktion målrettet vognmænd og chauffører	1. marts 2024 til 28. februar 2027	100
	Offentliggørelse af projekt		
	Daglig planlægning af pauser		
Effektevaluering	Evalueringsnotat	1. marts 2027 til 30. april 2027	50
Total			1330 timer

5. MEDDELELSER

- Status på Bynet, Odense
- Retssag

6. EVENTUELT