

DAGSORDEN

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

27. januar 2023 kl. 13.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

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

Administration:

Konstitueret direktør Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Leder af økonomi og analyse Julia Egebæk
Sekretariatsleder Dennis Mølgaard

INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sager til drøftelse:.....	3
1. Opsamling på temamøde om masterplan for kolletiv trafik på fyn og langeland.....	3
Sager til beslutning:	3
2. Samarbejde med DSB og Arriva om eventbilletter på Fyn og Langeland.....	3
3. Lukket punkt	5
4. Finansiering af Maas	5
Sager til orientering:.....	9
5. Studietur for bestyrelsen 2023.....	9
6. Forsøg med DSB check ind app.....	10
7. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	11
8. Udvikling i passagertal for 2022	13
9. Meddelelser	14
10. Eventuelt.....	14

SAGER TIL DRØFTELSE:**1. OPSAMLING PÅ TEMAMØDE OM MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK PÅ FYN OG LANGELAND****Resumé:**

FynBus har afholdt temamøde med ejerne den 27. januar 2023. På bestyrelsesmødet drøftes opsamling på temamødet.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 16. december 2022 godkendte bestyrelsen et revideret kommissorium for udarbejdelse af Masterplan for den kollektive trafik på Fyn og Langeland, med præcisering af, at modellerne udarbejdes med respekt for Region Syddanmarks principper for regional buskørsel, og at FynBus tilbyder at deltage i de politiske udvalgsmøder i forbindelse med høringer i kommuner og region.

Kommuner har ønsket at deltage i den strategiske sparring i forhold til emner i masterplanen. Derfor har FynBus afholdt møde med parterne til, dels et administrativt møde 10. januar 2023 og, dels et politisk temamøde den 27. januar 2023.

På bestyrelsesmødet laves opsamling på mødet den 27. januar 2023 med henblik på at administrationen kan færdiggøre oplæg til Masterplan til bilaterale drøftelser med ejerne, og ejernes politiske proces, inden endelig fremlæggelse af oplæg for bestyrelsen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter opsamling på temamødet den 27. januar 2023

Vedtagelse:**SAGER TIL BESLUTNING:****2. SAMARBEJDE MED DSB OG ARRIVA OM EVENTBILLETTER PÅ FYN OG LANGELAND****Resumé:**

FynBus, Arriva og DSB har i fællesskab kørt forsøg med revideret samarbejde om eventbilletter på Fyn. Parterne er enige om at gøre samarbejdet permanent på uændrede vilkår.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet 15. marts 2022 godkendte bestyrelsen et samarbejde med DSB og Arriva om eventbilletter på Fyn og Langeland for 2022, herunder at en eventbillet skulle koste kr. 75. Ordningen skulle evalueres i 4. kvartal 2022 med henblik på at indgå en permanent aftale fra 2023.

FynBus har nu i samarbejde med Arriva og DSB evalueret ordningen, og aftalt at lægge op til at gøre den permanent fra 2023 på uændrede vilkår, men med årlig evaluering og mulighed for opsigelse fra efterfølgende år.

Aftalen indeholder følgende model for indtægtsdeling:

- Events i Odense - indtægter fordelt med 1/3 til DSB, 1/3 til Arriva og 1/3 til FynBus.
- Events i togbyer udover Odense på strækningen Nyborg-Middelfart, f.eks. Langeskov, Middelfart, Nyborg - indtægter fordelt med 80% til DSB, 10% til Arriva og 10% til FynBus
- Events i togbyer udover Odense på Svendborgbanen, f.eks. Svendborg og Kværndrup - indtægter fordelt med 80% til Arriva, 10% til DSB og 10 % til FynBus
- Events i byer uden togstation, f.eks. Kerteminde og Ørbæk - indtægter fordelt med 50% til FynBus, 25% til DSB og 25 % til Arriva

Ordningen administreres af FynBus, og Odense letbane er omfattet i lighed med busser.

I 2022 har der været solgt 1.302 billetter til en værdi af ca. 100.000 kr. samlet, hvilket er over niveauet på 22.000 kr. i 2021, men under niveauet fra 2019 på 142.000 kr. Salget er fordelt på følgende events.

Event	Billetter
Rock Under Broen	375
Det Fynske Dyrskue	21
Ørbæk Marked	75
Grøn Koncert	504
HCA Festivals	98
SVEND og OFF	82
Klimafolkemødet	43
Egeskov Marked	44
Langeskov Marked	60
I alt	1.302

Forslag til events i 2023

Det er aftalt at tilbyde de samme events en eventbillet i 2023. Ligeledes er det aftalt at tilbyde Danehof Festivalen i Nyborg eventbillet løsning, ligesom mulighederne for at tilbyde eventbilletter til Heartland Festivalen ved Egeskov undersøges nærmere.

Parterne er enige om at der fra 2023 sættes en grænse på minimum 100 billetter pr. event for at ordningen kan tilbydes efterfølgende år.

Samlet set forventes således aftaler om eventbilletter med følgende events

- Rock under Broen i Middelfart
- Det Fynske Dyrskue i Odense
- Ørbæk Marked

- Grøn Koncert i Odense
- H.C. Andersen festival i Odense
- SVEND filmfestival i Svendborg
- Odense Film Festival (OFF)
- Klimafolkemødet i Middelfart
- Egeskov Marked
- Langeskov Marked
- Danehof i Nyborg
- Heartland Festival på Egeskov Slot

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender aftale til samarbejde med DSB og Arriva om eventbilletter på Fyn og Langeland
- godkender at der sættes en grænse på minimum 100 solgte billetter pr. event, for at tilbyde ordningen året efter.

Vedtagelse:**3. LUKKET PUNKT****4. FINANSIERING AF MAAS****Resumé:**

I regi af Rejsekort & Rejseplan A/S skal der udvikles en digital Maas App, som erstatter det nuværende rejsekort, og tilføjer nye funktioner, der samlet giver en landsdækkende digital trafikinformations- og mobilitetstjeneste som, dels er brugervenlig og integreret med andre kollektive trafik tjenester, dels billigere i løbende drift.

I forbindelse med udviklingen er der i perioden 2023-2031 afsat en økonomisk ramme på 550 mio. kr. til projektet, hvoraf FynBus' andel er 35 mio. kr.

Der er, efter konkret ansøgning til Indenrigs- og Sundhedsministeriet, mulighed for at optage lån til finansiering af likviditetsbehovet.

Administrationen forelægger finansieringsmuligheder for likviditetsbehovet.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med aftalen om kommunernes og regionernes økonomi for 2023, er der indgået aftale om udvikling af en digital Maas-app (Mobility as a Service App) i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S i perioden 2023-2031, indenfor en ramme på 550 mio. kr.

Den nye digitale trafikinformations- og mobilitetstjeneste

Folketinget besluttede i forbindelse med ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven fra 2019 (L206), at Rejsekort & Rejseplan A/S skal fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester.

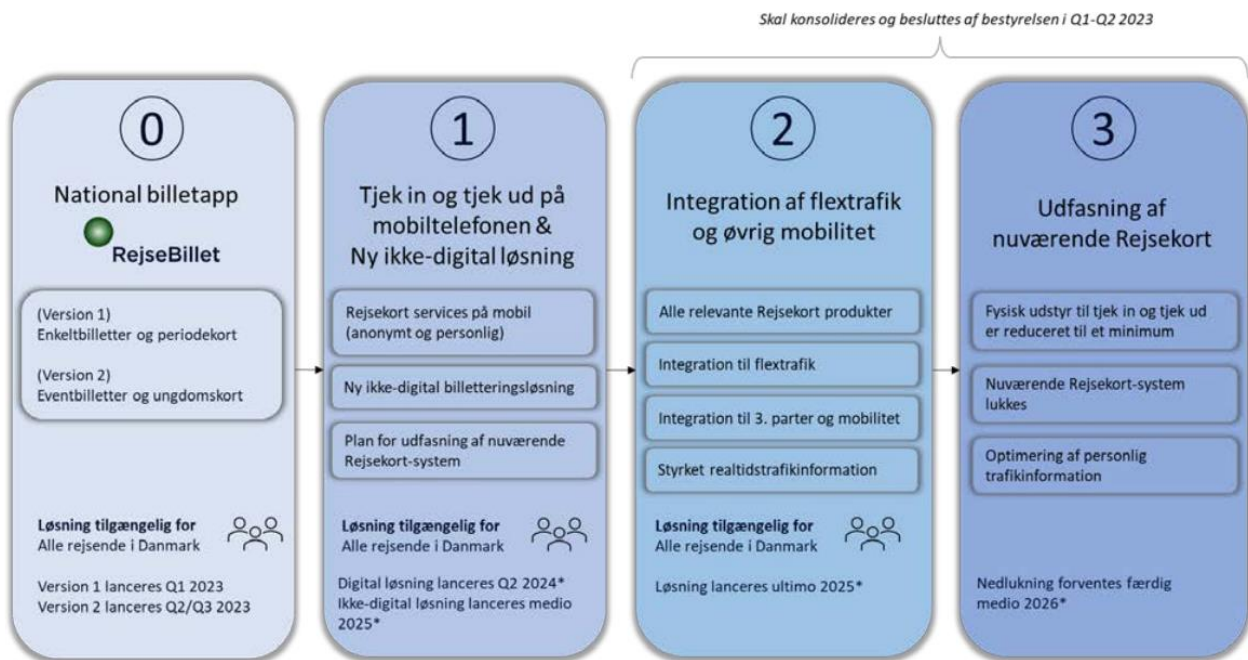
På den baggrund har Rejseplan & Rejsekort, på sin generalforsamling den 9. januar 2023 godkendt skrivelse til Transportministeriet, hvori Strategi for en ny national trafikinformations- og mobilitetstjeneste, præsenteres i selskabets årlige redegørelse til ministeriet.

Strategien tager udgangspunkt dels i lovgivningen og dels en brugerundersøgelse, som viser en høj kundetilfredshed med Rejsekort, og at 2/3 af disse foretrækker en digital løsning på mobiltelefon, ligesom 96% af de nuværende kunder har en smartphone.

Visionen i strategien er, at den nye nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste, skal bidrage til at gøre den kollektive transport mere attraktiv og nem at bruge, og på sigt blive mobilitetstjenester, der dækker mere end lovens krav.

Udviklingen af ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste og udfasning af nuværende rejsekort fremgår af Figur 1:

Figur 1: Udvikling af ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste og udfasning af nuværende rejsekort



Produktet i fase 0, som er test og implementering af en digital løsning (Rejsebillet), er allerede pilottestet i Nordjyllands Trafikkselskab i 2022, og vil blive yderligere testet i andre selskaber i 2023.

I fase 1, som løber til medio 2025 vil der blive implementeret en digital rejsekortløsning på mobil. Der vil samtidig i denne fase, blive etableret en ny ikke-digital løsning for de ca. 7% nuværende kunder der ikke er digitale.

Det er planen i fase 2 at udvide løsningen fra fase 1, så den integreres med flextrafik og private mobilitetstjenester. I fase 2 vil Rejseplanens rejseplanlægning og realtidsvisning også være forbedret, så den kan vise højfrekvente transportformer uden faste køreplaner. Alle løsninger vil være fuldt udrullet ultimo 2025.

Endelig vil fase 3 forbedre bl.a. rejseinformation, ligesom det eksisterende Rejsekortsystem vil blive udfaset frem til 2027.

Finansiering

For perioden 2022-2035 er der en positiv business case på ca. 919 mio. kr., baseret på, at det relative dyre nuværende Rejsekortsystem erstattes med billigere digitale alternativer, som kræver minimalt brug af fysisk infrastruktur.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har meddelt trafikkselskaberne, at der er mulighed for at, efter konkret ansøgning, at optage lån til finansiering af det likviditetsbehov, der følger af udviklingen, implementering og dobbeltdrift i en udfasningsperiode. Dette kan ske uden samtidig deponeringsforpligtelse hos trafikkselskabernes ejere.

Dispensationen fra deponeringspligten vil blive meddelt for treårige perioder. Der vil i 2022 således kunne søges om dispensation vedr. 2023 – 2025. I 2025 vil der kunne søges om dispensation vedr. 2026-2028, og i 2028 for perioden 2029-2031.

FynBus´ andel af rammen på 550 mio. kr. er 35 mio. kr. samlet for perioden 2023-2031, og fordeler sig således i perioden:

Tabel 1 – Fordeling af midler til projektet i perioden 2023 – 2027

I mio. kr.	2023	2024	2025	2026	2027	2023-2027
FynBus	4	6	5	9	11	35

Behovet for finansiering vurderes på nuværende tidspunkt at opstå i 2023 og til og med 2027, hvorefter tilbagebetaling forventes at kunne påbegyndes.

FynBus har som et § 60 selskab efter den kommunale styrelseslov, mulighed for at oprette en kassekredit i forhold til indbyggertallet. Der er ved et indbyggertal på ca. 500.000 (125 kr. pr. indbyggere) mulighed for en kassekredit på ca. 62,5 mio. kr.

Foruden mulighed for oprettelse af kassekredit via den kommunale styrelseslov har FynBus værdipapir til dækning af pensionsforpligtelserne for overdragede tjenestemænd fra Odense Kommune, samt garageanlæg Gammelsø, som i dag står som garanti for en samlet kassekredit på 130 mio. kr.

FynBus´ likviditet har store udsving over året, Typisk er der ud- og indbetaling på ca. 50 mio. kr. ved betaling til entreprenørerne samt aconto indbetalinger fra kommunerne og regionen på månedsbasis.

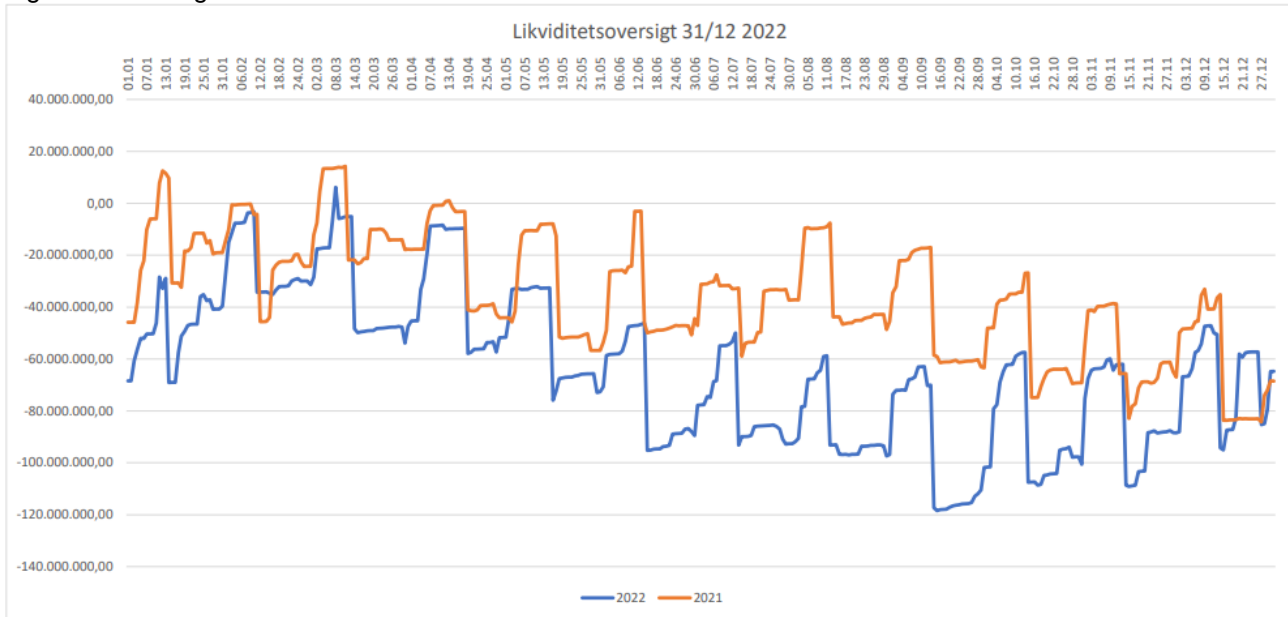
Der har de seneste år været større træk på likviditeten ved manglende passagerindtægter pga. COVID-19. Dertil kommer at COVID-19 kompensation fra staten først er modtaget efter det konkrete træk på likviditeten har fundet sted. Endelig har stigende omkostningsindeks presset likviditeten i 2022.

I 2022 har der én gang været likviditetstræk på ca. 120 mio. kr., samt to gange været likviditetstræk på hver ca. 110 mio. kr.

Normalt svinger trækket på kassekreditte mellem 40 til 80 mio. kr., hvor trækket er størst i anden halvår.

I Figur 2 nedenfor gives oversigt over likviditet i FynBus i 2022.

Figur 2 – Oversigt over likviditet i 2022



Det nuværende rejsekortsystem på ca. 75 mio. kr. er finansieret af FynBus' kassekredit.

FynBus vurderer på baggrund af ovennævnte, at projektet vedr. MaaS App'en indtil 2025 kan finansieres via kassekreditten.

Der indstilles at finansiering for perioden 2023-2025 på 15 mio. kr., hvoraf 4 mio. kr. i 2023 foretages via FynBus' kassekredit. I 2025 tages der stilling til perioden 2026-2028.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender finansiering af Maas i perioden 2023-2023 via FynBus' kassekredit.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 4.1 Brev fra fhv. Indenrigs- og boligministerium om proces for ansøgning om lånedispensation

Bilag 4.2 Forretningsplan og redegørelse for 2022 for Rejsekort & Rejseplan A/S

SAGER TIL ORIENTERING:

5. STUDIETUR FOR BESTYRELSEN 2023

Resumé:

På bestyrelsesmødet d. 17. november 2022 blev det besluttet at afvikle studietur for bestyrelsen fra torsdag d. 23. marts til lørdag d. 25. marts 2023.

Bestyrelsen orienteres i denne sag om de foreløbige planer for studieturen, som vil gå til Groningen i Holland.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet d. 17. november 2022 blev det besluttet at afvikle studietur for bestyrelsen fra torsdag d. 23. marts til lørdag d. 25. marts.

Administrationen har været i dialog med trafikskabet OV Bureau Groningen Drenthe fra Groningen i Holland, som vil være værter for FynBus' studietur.

Ov Bureau arbejder pt. på et forslag til et endeligt program.

Midttrafik har tidligere besøgt Groningen, og det forventes, at en del af programmet for FynBus' studietur vil ligne programmet for Midttrafiks studietur.

Tidsplan:

Turen starter med afgang i bus fra Odense torsdag d. 23. marts 2023 kl. 7.

Der vil blive serveret morgenmad i bussen.

Undervejs vil der være nødvendige pauser, ligesom der vil blive afsat tid til afholdelse af bestyrelsesmøde.

Forventet ankomst i Groningen er torsdag d. 23. marts 2023 kl. 15.

Der vil torsdag være et program fra kl. 16–18. Her vil fokus være på at se noget fysisk som f.eks. et knudepunkt for kollektiv trafik, efter en stillesiddende dag.

Fredag d. 24. marts vil der være program fra kl. 8 til 17 inklusive pauser og frokost.

Lørdag d. 26. marts er der afgang fra Groningen kl. 8 med forventet ankomst i Odense kl. 16.

Indhold

Der arbejdes på, at programmet skal indeholde følgende temaer:

1. Knudepunkter
2. Strategier og handlinger for at få flere passagerer
3. BRT
4. Mobilitet og mulig betjening af tyndtbefolkede områder (Hubs)
5. OV Bureaus rolle i den kollektive trafik og samarbejdet med de trafikpolitiske myndigheder.
6. Hvis der er mere tid: Besøg på rådhuset med fokus på byudvikling eller besøg på Zernike Universitet med fokus på 0-emissions-planerne for busserne (energistrategien for regionen) / Qbuzz busdepot i Groningen med fokus på bæredygtig kollektiv transport.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**6. FORSØG MED DSB CHECK IND APP****Resumé:**

DSB er i gang med at udvikle ny check ind app, som de ønsker testforsøg med i busser og letbaner i Danmark.

Sagsfremstilling:

DSB er i gang med at udvikle en ny app løsning til deres kunder, hvor kunderne kan checke ind og ud på rejsen via en mobil app efter samme princip som med det fysiske rejsekort.

Indtil videre har DSB alene foretaget lukkede test i eget system, men ønsker at udvide testen til også at dække busser og letbaner i Danmark. Trafikselskaberne i Danmark har i længere tid været i tæt dialog med DSB om dette, blandt andet med henblik på at sikre rejsedata, korrekt indtægtsdeling, mulighed for validering, afdækning af risikoen for snyd, mv.

Trafikselskaberne er enige om at det er en kundemæssigt spændende løsning, men at der grundlæggende skal være styr på de nævnte forhold før brugen af den nye App kan tillades i busserne.

Så snart trafikselskaberne er betrygget i dette, vil der kunne åbnes for en mindre test i busserne med ca. 300 testbrugere. DSB har ikke meldt en endelig dato for forventet teststart ud endnu.

Da det formelt er bestyrelsen, der godkender produkter i FynBus' område, vil bestyrelsen efter endt test få forelagt en konkret sag om permanent godkendelse af det nye DSB produkt i busser og letbane i FynBus' område.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning
- Forelægges resultat af test inden fuld godkendelse af produktet i busser og letbane i FynBus' område.

Vedtagelse:

7. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEXXØRSEL

Resumé:

Siden medio 2021 har der været en markant stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne.

På bestyrelsesmøderne siden den 31. marts 2022, har administration orienteret bestyrelsen om stigningen i omkostningsindeksene.

Ved seneste omkostningsindeks pr. januar 2023 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 0,6 mio. i 2023 og flextrafik på ca. 0,146 mio. kr. i 2023, hvoraf 0,046 mio. kr. vedrører ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik. Ved flextrafik er der kun estimeret for de 2 første måneder i 2023, da største delen af kontrakterne udløber den 28. februar 2023.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. bus- og flexkørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt.

Med henblik på at synliggøre den ekstraordinære meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommuner og region, forelægges de estimerede meromkostninger for 2023 til orientering.

De økonomiske omkostninger er ligeledes forelagt administrationen i kommuner og region før bestyrelsesmødet.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes dieselomkostningsindekset, el-omkostningsindekset samt HVO-omkostningsindekset.

For 2021 sås en meromkostning på ca. 16 mio. kr. svarende til 3,4 % af budgettet. For 2022 forventes en meromkostning på ca. 42 mio. kr. svarende til ca. 9 % af budgettet. Meromkostninger for 2022 er endnu ikke endelige.

I 2023 er budgettet, som er baseret på indekset i august 2022, justeret med ca. 30 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022, for netop at tage højde for de stigninger der er sket.

I forhold til det vedtagne budget for 2023 betyder omkostningsindekset, at der forventes meromkostninger til buskørsel på ca. 0,6 mio. kr. samlet set i 2023.

Dieselomkostningsindekset er pr. januar 2023 lige under niveauet for august 2022, hvilket betyder mindre omkostninger for kommuner og region, der har buskontrakter om kørsel med dieselbusser. Mens el-omkostningsindekset er over august 2022.

Forventningerne er baseret på et øjebliksbillede og kan derfor ændres over tid. For eksempel har dieselomkostningsindekset siden september 2022 ligget under niveauet pr. august 2022, hvorefter det i december steg med ca. 2 point i forhold til august.

Derfor skal de estimerede omkostninger for 2023 tages med et stort forbehold.

Kontrakter vedr. flextrafik omkostningsreguleres årligt. Derfor blev der på bestyrelsesmødet den 5. april 2022 besluttet en ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriiser for kontrakter vedr. flexkørsel. For januar 2023 har det ekstraordinære dieseltillæg været 2,9 %, svarende til en merudgift på 0,046 mio. kr.

I forhold til det vedtagne budget for 2023 har omkostningsindekset betydet, at forventninger til meromkostninger til flextrafik, inkl. ekstraordinært dieseltillæg, for ca. 0,146 mio. kr. samlet set.

De fleste kontrakter vedr. flexkørsel udløber 28. februar 2023, hvorefter nye kontrakter træder i kraft. Kontrakterne vil derefter blive indeksreguleret hvert kvartal, mod nu årligt. Derfor er der i nedenstående tabel kun indeholdt oplysninger for januar og februar.

I nedenstående tabel 1 ses estimerede omkostninger fordelt på kommunerne og Region Syddanmark.

Tabel 1: Estimeret omkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

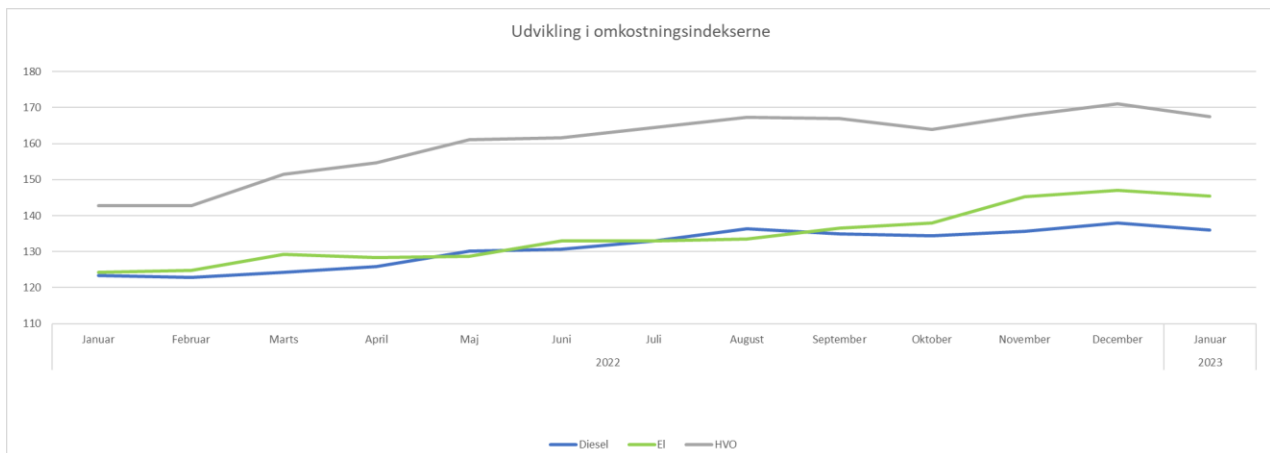
Estimeret omkostninger ved ændringer i omkostningsindekser for 2023 i forhold til budget 2023	Buskørsel	Flextrafik	I alt, omkostning indeks	ordinært dieseltillæg flextrafik	omkostning indeks og dieseltillæg
Assens	-200.000	0	-200.000	8.000	-192.000
Faaborg-Midtfyn	-290.000	0	-290.000	14.000	-276.000
Kerteminde	-70.000	0	-70.000	3.000	-67.000
Langeland	-50.000	0	-50.000	2.000	-48.000
Middelfart	-130.000	0	-130.000	2.000	-128.000
Nordfyn	-160.000	100.000	-60.000	3.000	-57.000
Nyborg	-170.000	0	-170.000	2.000	-168.000
Odense	3.330.000	0	3.330.000	7.000	3.337.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	-1.340.000	0	-1.340.000	1.000	-1.339.000
Svendborg	-320.000	0	-320.000	3.000	-317.000
Ærø	0	0	0	1.000	1.000
I alt	600.000	100.000	700.000	46.000	746.000

Note: - er lig et mindreforbrug i forhold til budget, + er lig et merforbrug i forhold til budget.

Som det fremgår af tabellen, er det alene for Odense der for nuværende forventes en omkostning, hvilket skyldes at Odense bybusser har 20 elbusser, og det netop er her der ses en fortsat stigning i priserne.

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra januar 2022 til januar 2023. Der ses en stigende tendens fra februar 2022.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindeksene i perioden januar 2022 til januar 2023



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. UDVIKLING I PASSAGERTAL FOR 2022

Resumé:

De seneste år har passagertallet været påvirket af Corona og de tilhørende restriktioner.

2022 startede med en nedlukning og Corona-restriktioner i januar og februar, som påvirkede passagertallet og indtægterne for buskørsel.

En del af passagerne kom hurtigt tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset fortsat kun på 80 %. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, især på de regionale ruter, således at passagerindekset for november måned er 91 % i forhold til november måned 2019.

På bestyrelsesmødet den 16. september, den 14. oktober, den 17. november 2022 og den 16. december fremlagde administrationen forventningerne til passagertal og indtægter i 2022.

Administrationen aflægger en status på passagerer for 2022 med passagertallene for november.

Sagsfremstilling:

Forventningen er fortsat, som bestyrelsen godkendte på sit møde den 14. oktober 2022, at passagertallet i Odense bybusser i december måned 2022 ligger på 80 % af passagertallet i december måned 2019. De regionale ruter forventes i december måned 2022 at ligge på 85 % af passagertallet i december måned 2019, og de øvrige lokalruter og bybusser forventes i december måned 2022 at ligge på 80 % af passagertallet i december måned 2019.

Status

Passagertallet i november for Odense bybusser er på 74 %, de regionale ruter på 91 % og de øvrige ruter på 81 % af passagertallene i 2019.

Passagertallene er øget fra oktober, hvor passagertal for Odense Bybusser var 69 %, for de regionale ruter 87 %, og de øvrige ruter 78 %.

Det samlede passagertal for januar - november 2022 blev 10,4 mio., hvilket er 81 % i forhold til 2019.

Den største nedgang i passagertallet fra 2019 til 2022 ses i Odense Bybusser, med ca. 1,3 mio. passagerer, er særligt er påvirket af implementering af letbane og Nyt bynet i 2022. Den andet store nedgang ses hos på regionale ruter med 750.000 passagerer.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 8.1: Notat Udvikling i passagertal for 2022

9. MEDDELELSER**10. EVENTUELT**

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Morten Andersen

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Tim Vermund

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Konstitueret direktør
Ingrid Dissing

Til de regionale trafiksselskaber

Stormgade 2-6
1470 København K
Telefon 72 28 24 00
im@im.dk

Sagsnr.
2022-3591

Proces for ansøgning om lånedispensation (ny national MaaS-app i regi af Rejsekort og Rejseplan A/S)

Doknr.
554107

Dato
28-10-2022

Det indgår i henholdsvis aftalen om kommunernes og regionernes økonomi for 2023, at der i forbindelse med udviklingen af en digital MaaS-app i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S i perioden 2023-2031 inden for en ramme på 550 mio. kr. efter ansøgning kan meddeles dispensation til, at de regionale trafiksselskaber kan optage lån til at finansiere likviditetsbehovet, der følger af udvikling, implementering og dobbeltdrift uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere bag trafiksselskaberne.

Dette brev indeholder en beskrivelse af den fremadrettede proces af hensyn til de regionale trafiksselskaber. Der tages med dette brev ikke stilling til dispensation.

Der kan på den baggrund efter konkret ansøgning til Indenrigs- og Boligministeriet inden for en samlet ramme på 550 mio. kr. meddeles dispensation til lånoptag uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere.

Lånoptagelse uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de kommunale og regionale ejere vil alene kunne optages til udvikling, implementering og dobbeltdrift af en digital MaaS-app i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, og vil herudover skulle følge de almindelige lånevilkår fastsat i lånebekendtgørelserne for hhv. kommuner og regioner¹. Der kræves konkret dispensation fra Indenrigs- og Boligministeriet.

Anmodninger om dispensation sendes af trafiksselskaberne på vegne af de deltagende kommunale og regionale ejere bag trafiksselskaberne til Indenrigs- og Boligministeriet på im@im.dk.

Dispensationerne vil blive meddelt for treårige perioder. Der vil i 2022 således kunne søges om dispensation vedr. 2023-2025. I 2025 vil der kunne søges om dispensation vedr. 2026-2028, og i 2028 kan der søges om dispensation for perioden 2029-2031 afhængig af trækket på de 550 mio. kr.

Ansøgninger skal indeholde en kort beskrivelse af projektet – herunder hvilke regionale og-/eller kommunale ejere der søges for - det konkrete anmodede beløb for den

¹ Bekendtgørelse nr. 1580 af 17. december 2013 om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.
Bekendtgørelse nr. 1581 af 17. december 2013 om regionernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.



treårige periode samt fordelingen af den anmodede dispensation på de år, der anmodes om lånedispensationsfor. Ansøgningen skal indeholde et skøn over det forventede samlede dispensationsbehov i hele perioden (2023-2031), således at Indenrigs- og Boligministeriet har et overblik over det forventede træk. I tillæg til den skriftlige ansøgning skal vedlagte skema udfyldes.

Det kan oplyses, at meddelelse om dispensation er betinget af, at trafikselskaberne årligt indberetter til Indenrigs- og Boligministeriet om den faktiske udnyttelse af dispensationen, herunder fordelingen af deponeringsfritagelse på de deltagende regioner og kommuner.

Med venlig hilsen

Alexander Glumsø Andersen Simic

Forretningsplan og redegørelse for 2022 for Rejsekort & Rejseplan A/S

Strategi for en ny national
trafikinformations- og mobilitetstjeneste

Til Transportministeriet i henhold til Lov 206, (§27 stk. 9 og 10)
Godkendt på generalforsamling i Rejsekort & Rejseplan A/S den 9. januar 2023



REJSEKORT



REJSEPLANEN

1. Indledning

Efterspørgslen efter serviceorienterede digitale produkter til at understøtte danskernes anvendelse af den kollektive transport er stigende. Sundhedskort, kørekort og betalingskort tilbydes i dag som mobile digitale løsninger, og det er derfor naturligt, at kunderne i kollektiv transport også efterspørger en digitalisering af deres fysiske Rejsekort til at betale for brug af kollektiv transport.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet gennemførte i efteråret 2022 en kundeundersøgelse, der viser, at der er en høj tilfredshed blandt kunderne, der anvender Rejsekort, og at 2/3 af de kunder, der har et personligt Rejsekort, vil foretrække, at de kan få en digital løsning med Rejsekort på mobiltelefonen, og at 96% af de nuværende kunder har en smartphone.

Brugerne af Rejseplanen udtrykker også en høj tilfredshed med app og hjemmeside, hvor de der primært anvender Rejseplanens app er de mest tilfredse. Rejseplanens app og hjemmeside anvendes primært til at se afgang- og ankomsttider, rejsetid og rejseforslag, og 92 % finder de informationer, som de søger efter.

Markedets efterspørgsel er afspejlet i *Lov om ændring af lov om trafikelskaber og jernbaneloven fra 2019 (L206)*, hvor Folketinget besluttede, at Rejsekort & Rejseplan A/S skal fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester. Selskabet har på den baggrund besluttet en strategi, der sikrer, at selskabet kan fremme denne udvikling, men også at selskabet kan levere digitale mobilitetstjenester, der med tiden kan dække mere end lovens krav.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet er ejet af de offentlige kollektive trafikvirksomheder i Danmark i fællesskab, og visionen er, at den ny nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste skal bidrage til at gøre den kollektive transport mere attraktiv, intuitiv og nem at rejse med både for nuværende og for nye kunder.

I henhold til L206 skal Rejsekort & Rejseplan-selskabet fremsende en forretningsplan og en årlig redegørelse til transportministeren.

I nærværende forretningsplan og redegørelse for 2022 præsenteres Rejsekort & Rejseplan-selskabets plan for lancering af den ny nationale trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Strategien er opdelt i fire faser. Fase 0 – den nationale billetapp – er i gang med at blive implementeret. Fase 1 – et nationalt mobilt Rejsekort – er besluttet, og der arbejdes i detaljer med tidsplan og risiko-mitigering. Fase 2 og 3 er målsat på overordnet niveau, og der planlægges i 2023 en yderligere detaljering af disse to faser. For så vidt angår tredjepartsadgang til selskabets tjenester og til videresalg af billetter, så behandles dette i bilag 2.

Forretningsplan for 2022 er godkendt på selskabets generalforsamling i januar 2023, og er dermed godkendt af DSB, Trafikselskabet Movia, Metroselskabet, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab, FynBus, Sydtrafik og BAT.

2. Fremtidens trafikinformations- og mobilitetstjeneste

Rejsekort & Rejseplan A/S har en vigtig rolle som leverandør af national digital infrastruktur til trafikvirksomhederne i den kollektive transport i Danmark. Rejsekort- og Rejseplansystemerne er i dag, og har i en årrække været, den primære motor i de billet- og trafikinformationsløsninger, som trafikvirksomheder og operatører i sektoren anvender og stiller til rådighed for kunderne i den kollektive transport. De seneste års kundeundersøgelser for såvel Rejsekort som Rejseplanen viser, at over 80 % af brugerne vurderer, at de nationale løsninger Rejsekort og Rejseplanen gør det lettere at rejse med kollektiv transport.

Det er med det afsæt og de erfaringer, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet har vedtaget strategien for levering af fremtidens trafikinformations- og mobilitetstjeneste, der er illustreret på et overordnet niveau i figur 1.

Figur 1 Strategien for Rejsekort & Rejseplan A/S' levering af fremtidens trafikinformations- og mobilitetstjeneste



Rejsekort & Rejseplan A/S skal på vegne af selskabets ejere – trafikvirksomhederne – anskaffe, idriftsætte og levere én samlet national trafikinformations- og mobilitetstjeneste. Det vil være i form af dels en digital tjeneste, som brugere kan tilgå via mobile enheder, som f.eks. smartphones, smartwatch eller lignende, og dels en ikke-digital løsning til de nuværende Rejsekortbrugere, der ikke har mulighed for at anvende Rejsekort via en mobil enhed. På sigt skal de nye løsninger muliggøre, at selskabet kan udfase det nuværende meget omkostningstunge Rejsekortsystem og infrastruktur i form af de blå punkter.

Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil skulle dække hele Danmark og inkluderer – når den er fuldt udrullet – alle standard-billetprodukter, herunder plustur, flexitur og individuel handicapkørsel. Kommercielle produkter fra trafikvirksomhederne og øvrige tilsluttede mobilitetsudbydere tilbydes integreret via et API.

Strategien indebærer, at den rejsende – brugeren – er i centrum. Målet er at gøre den kollektive mobilitet sømløs og intuitiv med integreret planlægning, reservation og billetkøb samlet ét sted. En styrket realtids-trafikinformation skal gøre det nemmere at benytte kollektiv transport, specielt når rejsen har flere skift, og når der opstår uventede situationer med forsinkelser, aflysninger, sporændringer m.m. Det er således vigtigt, at den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste kan bidrage til at reducere en række af de kendte kundebarrierer for at bruge den kollektiv transport.

3. Implementeringsplanen

Udviklingen af en ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste er omfattende og planlægges gennemført over en periode fra 2022 til 2027. Parallelt med udviklingen og den løbende idriftsættelse skal de nuværende services fra Rejsekort og Rejseplanen fortsat sameksistere med den kendte høje driftsstabilitet.

Implementeringsplanen er udarbejdet efter en grundig risikovurdering, hvor selskabet med ekstern bistand har gennemført markedsdialog med både etablerede teknologileverandører og leverandører med ny teknologi og forretningsmodeller. Tilsvarende er der trukket på erfaringer fra store tværoffentlige IT-infrastrukturprojekter i Danmark samt selskabets egne erfaringer med udvikling af de eksisterende systemer.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet har besluttet styringsmæssigt at anvende principperne fra statens IT-projektmodel.

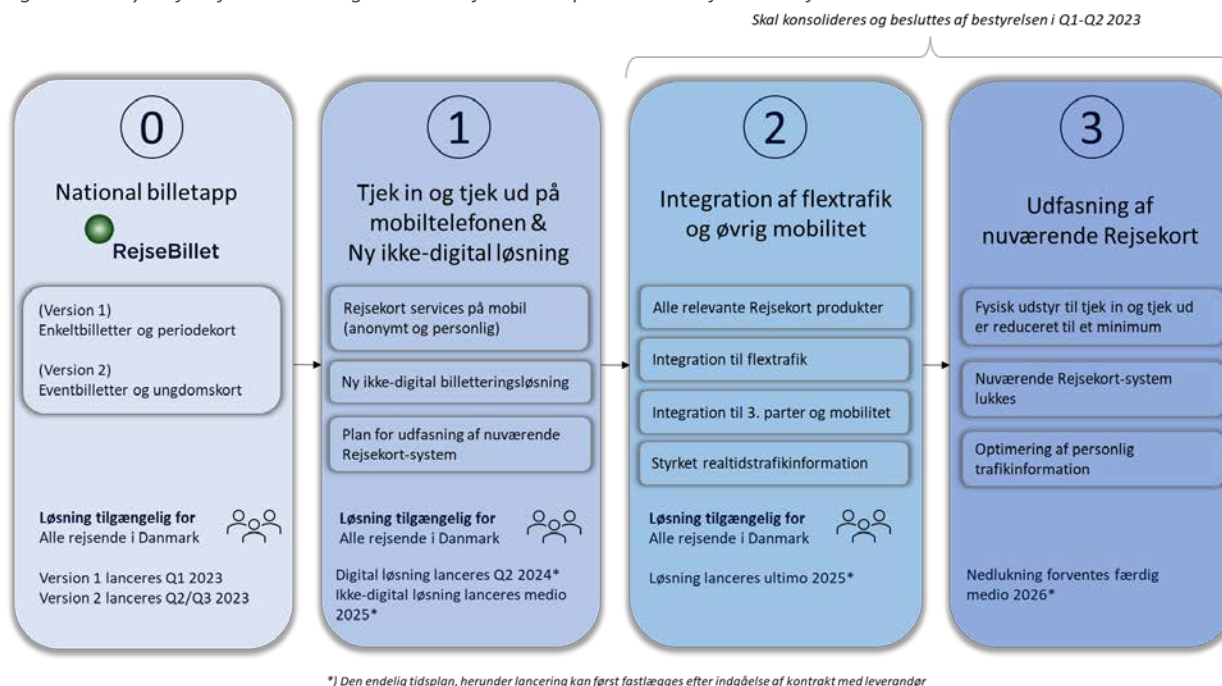
Hovedprincipperne i implementeringsplanen for minimering af risici er:

- Planen bygger på modulbaserede standardløsninger i markedet, som er driftsmodne, fleksible og fremtidssikrede, og som kræver et minimum af selvudvikling.
- Der bliver arbejdet med trinvis lancering af services til kunderne i form af minimumsløsninger (*MVP – minimum viable products*) og pilotprojekter, der løbende kan udbygges agilt i takt med, at der opnås erfaringer med kundernes anvendelse.
- Rejsekort & Rejseplan-selskabet udbyder rammeaftaler til indkøb af udviklings- og driftsydelser, hvilket giver mulighed for et effektivt og fleksibelt miks i valg af leverandører til ydelserne.

- Rejsekort & Rejseplan-selskabet opbygger en dedikeret programorganisation med kompetente og erfarne medarbejdere, der har stor erfaring i at drive store IT-transformationer, og som alene har fokus på implementering af strategien med mindst mulig påvirkning af den eksisterende drift.
- De økonomiske estimater indeholder risikopoljer efter principperne i statens IT-projektmodel.

Den nye trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i fire strategiske hovedfaser i perioden fra 2022 til 2027.

Figur 2 Den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste implementeres i fire hovedfaser



- **Hovedfase 0 (2022 – 2023)** sikrer anskaffelse, udvikling og implementering af en landsdækkende digital løsning (RejseBillet) med enkeltbilletter, periodekort, ungdomskort og eventbilletter. Fasen bidrager til at vinde de første kunder over på en ny platform og høste indledningsvise erfaringer, som kan anvendes i de kommende faser. Løsningen bygger på kendt teknologi og anvendelse af eksisterende IT-komponenter.
- Der er i samarbejde med NT gennemført en afgrænset pilottest i Nordjylland i 2022 af en simpel Rejsekort-app med tjek ind og tjek ud, hvor 2.685 kunder har gennemført over 115.000 rejser på et særligt Rejsekort takstsæt. Der gennemføres desuden en supplerende pilottest frem til februar 2023 i samarbejde med DSB, Metro og Movia, som har til formål at undersøge mulighederne for at sikre nøjagtige data i hovedstadens trafikkomplekse knudepunkter med metrostationer under jorden, mange busser ovenpå og tog tæt ved.

I bilag 1 gives der en status for de primære aktiviteter, der gennemføres i hovedfase 0.

- **Hovedfase 1 (2022 – medio 2025)** indeholder anskaffelse, udvikling og implementering af den digitale Rejsekortløsning. Rejsekort-servicen kommer på mobilen med tjek ind og tjek ud og vil være nationalt tilgængelig for alle rejsende. Løsningen forventes lanceret med udgangen af første halvår 2024.
- Der etableres desuden en ny ikke digital løsning til de nuværende Rejsekortkunder, som ikke kan benytte en mobil løsning, så målgruppen fortsat oplever det som værende nemt at betale for brugen af kollektiv transport. Opgaven er ikke enkel, og der igangsættes indledningsvist en analyse til at vurdere løsningsmulighederne med inddragelse af relevante interessenter. Omfanget af de ikke-digitalt parate Rejsekortkunder vurderes i Rejsekort & Rejseplan-selskabets kundeundersøgelse at være ca. 7 %. Grundet metodisk usikkerhed kan dette tal dog vise sig at være højere.

Endelig etableres en plan for udfasning af det nuværende Rejsekortsystem, som forventes udfaset medio 2026 efter, at det digitale Rejsekort på mobiltelefonen og den ikke-digitale løsning har været i sikker og stabil drift i en rum tid.

- **Hovedfase 2 (primo 2024 – ultimo 2025)** udvider løsningen fra fase 1 med integration til flextrafik og private mobilitetsudbydere. Alle relevante Rejsekortprodukter vil være fuldt udrullet i fase 2, samtidig med at Rejseplanens algoritme for rejseplanlægning og reeltidsvisning forbedres i forhold til visning af højfrekvente transportformer uden faste køreplaner.
- **Hovedfase 3 (2025 – ultimo 2027)** lukkes for det eksisterende Rejsekortsystem, hvilket er en afgørende forudsætning for business casen. Samtidig optimeres den personlige rejseinformation i realtid, som vil gøre brugen af den digitale tjeneste mere enkel og intuitiv.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet har igangsat et arbejde med frem mod sommeren 2023 at konsolidere målbilledet for fase 2 og 3.

I bilag 2 gives en status på, hvordan Rejsekort & Rejseplan-selskabet med denne strategi vil sikre at målene i L206 opfyldes i de enkelte hovedfaser.

4. Økonomi

I 2022 har Rejsekort & Rejseplan-selskabet arbejdet med at konsolidere business casen for det samlede projekt med at udvikle en ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste. En uddybende beskrivelse af business casen er vedlagt i bilag 3, der, henset til de kommende udbud af løsninger på rammeaftalerne og de eksisterende leverandørkontrakter, er fortrolig.

- Der er en positiv business case frem mod 2035 ved at implementere nye, forbedrede og billigere løsninger til at understøtte den kollektive transport. Effekten er især drevet af, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet kan udfase det nuværende og relativt omkostningstunge Rejsekortsystem, samtidig med at fysisk udstyr til tjek ind og tjek ud reduceres til et minimum, idet kunderne på trafikinformations- og mobilitetstjenesten tjekker ind og ud via deres mobiltelefon.
- Implementeringen af nye løsninger parallelt med drift af det nuværende Rejsekortsystem indebærer et likviditetstræk i selskabet de første år af strategiperioden. Det er derfor en forudsætning for business casen, at selskabets ejere stiller ansvarlig lånekapital til rådighed for Rejsekort & Rejseplan-selskabet i perioden fra den 31. marts 2023 til tilbagebetalingen i 2027 og 2028.
- Staten, Danske Regioner og Kommunernes Landsforening har i forbindelse med økonomiaftalerne for 2023 aftalt, at trafikskaberne i perioden 2023-2031, efter ansøgning, kan meddeles dispensation til at optage lån inden for en ramme på 550 mio. kr. til at finansiere likviditetsbehovet, der følger af udvikling, implementering og dobbeltdrift i forbindelse med etablering af en ny MaaS-app, uden samtidig deponeringsforpligtelse hos de deltagende kommunale og regionale ejere bag trafikskaberne. Indenrigsministeriet har i november 2022 fremsendt en vejledning for låneansøgning til trafikskaberne. Det er aftalt, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet bistår trafikskaberne i arbejdet med låneansøgning.
- Metroselskabet og DSB er ikke omfattet af den kommunale lånebekendtgørelse og stiller derfor lånekapital til rådighed efter beslutninger i deres respektive bestyrelser.
- Med den foreliggende business case forventes det, at Rejsekort & Rejseplan-selskabet kan tilbagebetale lånene til ejerne ultimo 2028 Herefter vil de økonomiske gevinster indfinde sig.
- Det nuværende Rejsekortsystem vil sameksistere med de nye digitale løsninger i lanceringsperioden og planlægges udfaset medio 2026, når de nye løsninger har vist sig driftssikre.

- Rejsekort & Rejseplan-selskabet har etableret et robust grundlag for at håndtere de risici, der kan opstå gennem projektet. De væsentligste risikomitigerende tiltag er, at der i 2022 er etableret en række rammeaftaler, at der gennemføres pilotforsøg i fase 0, og at der i 2022 er opbygget kompetencer i selskabet til at drive store IT-transaktionsprojekter.

Aktuel status for omkostnings- og investeringsestimaterne er beskrevet i bilag 3 (fortroligt).

BILAG

Bilag 1 - Status på hovedfase 0

RejseBillet er strategiens første kundevedtatte leverance af den nationale billet-app.

Navnet RejseBillet med et visuelt link til Rejsekort signalerer, at den digitale brugerrejse er begyndt og forbereder brugerne på den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste, der vil blive lanceret med andet navn og brand.



RejseBillet-appen skal i slutningen af 1. kvartal 2023 tilbyde rejsende enkeltbilletter og periodekort i hele landet og efterfølgende i 2. og 3. kvartal tilbyde salg af trafikvirksomhedernes produkter så som ungdomskort og eventbilletter. RejseBillet planlægges at indgå som en supplerende salgskanal for trafikvirksomhederne og kan supplere og/eller erstatte trafikvirksomhedernes lokale billet-apps.

Rejsekort & Rejseplan-selskabet har, efter aftale med DSB, anvendt DSBs rammeaftale til et mini-udbud i september 2022, og indgået aftale med IT-leverandøren Netcompany om levering af RejseBillet. Netcompanys erfaringer fra tilsvarende projekter i DOT og Midttrafik nyttiggøres i udviklingen af løsningen.

Til driften af RejseBillet har selskabet indgået aftale med Movia om bistand til at håndtere bogføring af billetsalget, mens Rejsekort & Rejseplan-selskabet varetager opgaven med indtægtsdeling mellem trafikvirksomhederne.

IT-rammeaftaler

Rejsekort & Rejseplan-selskabet er endvidere i gang med at udbyde IT-rammeaftaler, som kan anvendes til anskaffelsen af den fremtidige trafikinformations- og mobilitetstjeneste (fase 1 og frem). Rammeaftalerne er udformet, så det bliver muligt for selskabet at opnå en optimal og effektiv sourcing-tilgang, der bidrager til at:

- Sikre hastighed i implementeringen af det digitale Rejsekort.
- Målrette anskaffelserne bedre til markedet.
- Udnytte teknologiske muligheder på længere sigt.
- Arbejdet med rammeaftalerne gennemføres i perioden september 2022 til april 2023.

Digital Rejsekort pilotprojekt i Nordjylland og hovedstadsområdet

Sammen med Nordjyllands Trafikselskab (NT) har selskabet gennemført et pilot-projekt for ca. 2.700 kunder i Nordjylland med et digitalt Rejsekort på mobiltelefonen. Kunderne har i pilotperioden fra august til og med november 2022 kunnet anvende en digital standard-betalingsløsning fra den schweiziske leverandør Fairtiq til at betale for anvendelsen af NTs transportmidler i Nordjylland (bus og tog). Der er høstet værdifulde erfaringer vedrørende:

- Kundernes oplevelse af brugen af et digitalt Rejsekort på mobilen.
- De tekniske forudsætninger der skal være til stede for en national udrulning.
- Datakvalitet til brug for bl.a. indtægtsdeling.
- Præcisionen i kortlægning af rejser.

Læring og erfaringer fra pilotprojektet bliver anvendt i det fremadrettede arbejde med kravspecifikation og udarbejdelse af udbudsmaterialet til brug for anskaffelsen af den fremtidige trafikinformations- og mobilitetstjeneste.

Erfaringerne fra pilottesten har også vist, at der er en række forhold, som det har været vanskeligt at teste fyldestgørende i Nordjylland. Der gennemføres derfor en pilottest i hovedstadsområdet fra november 2022 frem til februar 2023 med særlig fokus på følgende:

- Korrekt positionering i en vanskelig geografi, f.eks. metrostationer under jorden og knudepunkter med bus, tog og metro, som f.eks. Nørreport Station og Københavns Hovedbanegård.
- Data vedrørende zone- og takststruktur.
- Kvalitet af data til brug for indtægtsdeling på tværs af transportformer og trafikvirksomheder i områder med mange kombinationsrejser.

Den kundeorienterede del af pilotprojektet har, selvom der har været en geografisk afgrænsning til Nordjylland, fået en landsdækkende og positiv mediebevågenhed, der har medvirket til en øget opmærksomhed på en digital løsning hos de nuværende Rejsekortkunder. Samtidig har det givet Rejsekort & Rejseplan-selskabet samt trafikvirksomhederne vigtig viden om kundernes adfærd og informationsbehov, når der skal skiftes fra analogt til digitalt produkt.

Bilag 2 Opfyldelse af Lov om ændring af lov om trafikelskaber og jernbaneloven fra 2019 (L206)

Strategien for den ny trafikinformation- og mobilitetstjeneste skal opfylde en række lovgivningsmæssige forpligtelser udmøntet i L206. Rejsekort & Rejseplan-selskabet har med afsæt i fortolkningsbidrag modtaget fra Transportministeriet vurderet, i hvilke faser målopfyldelsen af de enkelte lovkrav gennemføres. Det er selskabets vurdering, at samtlige lovkrav fra L206 er opfyldt, når strategiens fase 2 er realiseret. I figur 3 er målopfyldelsen i strategiens hovedfaser illustreret.

Figur 3 Rejsekort & Rejseplan-selskabets vurdering af målopfyldelse af L206

Samtlige lovkrav* fra L206 er opfyldt efter implementering af strategiens fase 2					
Lovkrav fra L206	*	I dag	Fase 0	Fase 1	Fase 2
"1. Rejseplanlægning: Med MaaS-app'en skal brugeren kunne fremsøge information om rejser, herunder forsinkelser, aflysninger og overblikvisning af afgang- og ankomsttidspunkter."		✓	✓	✓	✓
"2. Booking: Mulighed for booking af rejser. Med MaaS-app'en skal brugeren kunne reservere – og dermed sikre – sin rejse forud for afgang. Dette indbefatter også mulighed for pladsreservation på rejser, hvor pladsreservation er et krav eller en nødvendighed, fx på afgang med begrænset adgang."					✓
"3. Billettering og betaling: MaaS-app'en skal kunne udstede gyldige billetter, som kan valideres på hele rejsen. Brugeren skal kunne betale for billetten i app'en. Med billettering og betaling stiller loven blot krav til funktionen køb af billet og ikke til konkrete pris- eller rabatordninger."			✓	✓	✓
"4. Offentlige og private mobilitetsformer: App'en og de nævnte funktioner skal dække rejser med offentlig kollektiv transport – som er ryggraden i app'en - og for tilsluttede øvrige mobilitetsformer."					✓

Vurderet i forhold til fortolkningsbidrag modtaget fra Transportministeriet den 10.12.2021

Tredjeparters adgang til selskabets tjenester

Fremtidens trafikinformations- og mobilitetstjeneste vil, ligesom Rejseplanen gør i dag, vise alle tilsluttede tredjeparters transportdata. Rejseplanen har fra januar 2022 vist et mobilitetsbånd, så brugerne kan filtrere søgeresultater efter egne præferencer, hvis brugeren f.eks. kun ønsker at rejse med private mobilitetsudbydere eller kun ønsker at bruge bus, tog og metro. På det punkt opfylder selskabet allerede sine lovmæssige forpligtelser i henhold til §27 stk. 8 i Lov 206. Der arbejdes løbende med at øge brugertilfredsheden på løsningen.

Indenrigsflyene i Danmark er integreret til Rejseplanen og har været søgbare siden 2019. Under Covid-19-nedlukningen, hvor luftfartsselskaberne ikke havde fly i luften, besluttede Rejsekort & Rejseplan-selskabet midlertidigt at ændre forretningsvilkårene for tilslutning, så det fortsat var muligt for indenrigsfly at være en del af Rejseplanen i genstarten af et kommercielt svært marked for luftfarten. Indenrigsflyene, der er organiseret i Foreningen af Indenrigsfly i Dansk Industri, har meddelt selskabet, at samarbejdet med Rejseplanen opsiges med udgangen af 2022 på grund af en fortsat vanskelig økonomisk situation for indenrigsflytrafikken.

Tilsvarende midlertidige tilpasninger af forretningsvilkår under Covid-19 har gjort sig gældende for de øvrige private mobilitetsudbydere på Rejseplanen, der fortsat bliver vist på Rejseplanen.

I november 2022 har følgende mobilitetsudbydere en tilslutningsaftale med Rejsekort & Rejseplan A/S for visning på Rejseplanen:

- DonkeyRepublic (delecykel)
- FDM Ta'Med (samkørsel)
- Nabogo (samkørsel)
- GreenMobility (delebil)
- ShareNow (delebil)

Opsummering af tredjepartsadgang til selskabets tjenester

Tredjeparter har adgang til følgende tjenester (november 2022):

- Rejseplanens transportdata for kollektiv transport er vederlagsfrit tilgængeligt henholdsvis igennem et åbent API og som rådata i GTFS-formatet. Alle aktører i markedet, der viser kollektiv transport, anvender Rejseplanens data.
- Rejseplanens transportdata for så vidt angår faste afgangs- og ankomsttider for kollektiv transport er tilgængelige via Vejdirektoratets National Access Point (dataudveksleren) i henhold til EU Retsakt A.
- Rejseplanens søgetjeneste åbnede i 2019 for visning af indenrigsfly, der vises som en del af søgeresultatet på lige fod med den kollektive transport. Servicen til brugerne lukker, grundet opsigelse fra Foreningen af Indenrigsfly ved Dansk Industri, den 1. januar 2023.
- Rejseplanen åbnede i 2020 for mobilitetsudbydere såsom delebiler, delecykler, samkørsel, taxi, løbehjul og lignende, der kan blive vist som en del af søgeresultatet med afsæt i kollektiv transport.

Tilslutningsaftalerne indebærer, at mobilitetsudbyderens service bliver vist på Rejseplanen, og at mobilitetsudbyderen betaler engangsomkostningerne til selve integrationen og betaler sin andel til den daglige drift af systemerne. Rejsekort & Rejseplan-selskabet skal sikre lige adgang og ligebehandling af alle mobilitetsudbydere og tilbyder derfor et generelt aftalekoncept, som kan rekvireres ved henvendelse til selskabet.

Tredjepartsadgang til salg af billetter

Rejsekort & Rejseplan-selskabet kan i henhold til L206 §27b indgå aftaler om kommerciel anvendelse af adgang og integration til den ny trafikinformations- og mobilitetstjeneste, så 3. parter kan anvende systemet som betaling og rejsehjemmel. I strategiens fase 2 integreres flextrafik-produkterne plustur, flextur og individuel handicapørsel.

I forhold til tredjeparts adgang til salg af enkeltbilletter og periodekort, i henhold til § 27 stk. 9 i lov om ændring af lov om trafikkselskaber, er det en opgave, der løftes af trafikvirksomhederne uden om Rejsekort & Rejseplan A/S. På den baggrund redegøres der ikke for dette arbejde i denne forretningsplan.

UDVIKLING I PASSAGERTAL FOR 2022

STATUS OG UDVIKLING

12. januar 2023

FORVENTNING TIL PASSAGER

2022 startede med en nedlukning og Corona-restriktioner i januar og februar som påvirkede passagertallet og dermed indtægterne for buskørsel.

Dog kom en del af passagerne tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset. Pr. november er passagerindekset steget til 84 % imod 78 % i oktober.

Det er især de regionale ruter der er sket en fremgang hen over sommeren, som har påvirket det samlede passagertal.

Forventning til passagertallet for 2022 blev forelagt på bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022. Vedlagte notat giver en status på passagertallet pr. november 2022.

Forudsætninger for budget 2022

Ved fastlæggelse af budget 2022 var det forudsat at 95 % af passagererne ville være tilbage ved årets udgang med et gennemsnit på 90 % for hele 2022. I Odense blev det forventede passagertal beregnet med udgangspunkt i Bynet 2021 med reduktion på 10 % på grund af Corona, svarende til ca. 90% af passagertallet i 2019.

Forventning til 2022

På bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022 blev forventning til 2022 godkendt.

Odense bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, de regionale ruter forventes at ligge på 85 % af 2019 i december 2022 og de øvrige lokalruter og bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022.

Status

Efter over 2 år med Corona har passagertallet og indtægterne ændret sig i betydeligt omfang. I det følgende er der ikke foretaget en analyse af 2020 og 2021, da disse år er påvirket af gentagne nedlukninger og genåbninger af samfundet, med heraf følgende store udsving i de månedlige passagertal.

Nedenfor, i tabel 1, vises udviklingen fra januar til november 2022 samt sammenlignet med samme periode i 2019. For Odense bybussers vedkommende indgår passagertallet for 40-gruppen i statistikken efter maj ikke. 40'er gruppen blev ultimo maj 2022 erstattet af Odense Letbane. Primo august blev nyt bynet implementeret. Derfor skal statistikken for Odense Bybusser tages med forbehold og kan ikke direkte sammenlignes med 2019 efter maj.

2022 startede med nedlukning og hjemsendelse i januar men i løbet af februar blev Corona restriktionerne ophævet.

Det ses at afvigelsen mellem 2019 og 2022 er størst i januar og februar på henholdsvis indeks 63 % og 75 %, hvor der var Covid-19 restriktioner.

Fra marts stiger indekset samlet for FynBus til 83 % og bliver omkring de 80 % for april og maj. Hen over sommeren øger indekset samlet for FynBus til ca. 88 %, hvilket hovedsageligt skyldes de regionale ruters passagertal. Juni, juli og August er præget af, at Odense Letbane er startet. Det kan midlertidigt have medført flere betalende passagerer. Det samme gælder for august og september med de 2 nye produkter.

Det samlede indeks for FynBus de første 11 måneder er 81 %, hvilket svarer til at passagertabet er 19 %.

For Odense bybusser er indekset ca. 80 % fra marts til juli, i august falder indekset yderligere til 70 %, dog ses en stigning i september til 76 % men igen et fald igen til 69% i oktober. November er tilbage på 74 %.

Passagertallet på de regionale ruter fulgte den samlede udvikling hen til maj. Men hen over sommeren forbedredes indekset til over 90 %. Således er indekset over 90 % i august, september og november men kun lå på falder til 87 % i oktober.

Sommerperioden er en atypisk periode men der ses et mindre fald i september for de regionale ruter. Men en forventning af 90 % i december afhænger af ungdomskortkunderne, som de tidligere år, under corona, har fravalgt bussen i december.

TABEL 1: PASSAGERTAL FOR JANUAR TIL OKTOBER FOR 2019 OG 2022 EKSKL. 40-GRUPPEN

Periode		Odense Bybusser	Regionale ruter	Øvrige lokalruter og bybusser	FynBus, i alt
Januar	2019	600.014	517.395	289.740	1.407.149
	2022	374.853	328.665	186.063	889.582
	Indeks	62%	64%	64%	63%
Februar	2019	545.900	436.372	222.796	1.205.069
	2022	413.745	327.738	164.330	905.813
	Indeks	76%	75%	74%	75%
Marts	2019	619.238	532.764	292.269	1.444.271
	2022	513.624	445.402	243.981	1.203.007
	Indeks	83%	84%	83%	83%
April	2019	512.017	443.110	219.676	1.174.804
	2022	423.001	365.628	168.087	956.715
	Indeks	83%	83%	77%	81%
Maj	2019	552.607	486.617	245.723	1.284.947
	2022	440.164	401.010	191.078	1.032.252
	Indeks	80%	82%	78%	80%
Juni	2019	379.428	393.825	184.103	957.355
	2022	330.309	361.627	143.850	835.785
	Indeks	87%	92%	78%	87%
Juli	2019	283.973	259.499	54.120	597.592
	2022	234.669	243.537	44.597	522.803
	Indeks	83%	94%	82%	87%
August	2019	415.843	443.149	183.017	1.042.009
	2022	300.129	427.100	182.653	909.882
	Indeks	72%	96%	100%	87%
September	2019	469.264	512.654	243.665	1.225.582
	2022	355.586	481.910	224.743	1.062.240
	Indeks	76%	94%	92%	87%
Oktober	2019	485.672	486.368	232.596	1.204.635
	2022	333.440	424.036	182.048	939.525
	Indeks	69%	87%	78%	78%
November	2019	507.605	523.526	272.440	1.303.572
	2022	377.501	478.675	245.218	1.101.394
	Indeks	74%	91%	90%	84%
I alt, januar - november	2019	5.371.560	5.035.281	2.440.145	12.846.986
	2022	4.097.021	4.285.329	1.976.648	10.358.998
	Indeks	76%	85%	81%	81%
Sidste opgørelse					
Januar - juli	2019	3.494.307	3.069.582	1.508.429	8.072.318
	2022	2.730.605	2.474.056	1.142.137	6.346.798
	Indeks	78%	81%	76%	79%
Januar - august	2019	3.910.243	3.512.731	1.691.446	9.114.420
	2022	3.028.740	2.898.420	1.323.364	7.250.524
	Indeks	77%	83%	78%	79%
januar - september	2019	4.379.507	4.025.385	1.935.110	10.340.002
	2022	3.384.326	3.380.330	1.548.108	8.312.764
	Indeks	77%	84%	80%	80%
januar - oktober	2019	4.863.955	4.511.754	2.167.704	11.543.414
	2022	3.719.520	3.806.653	1.731.430	9.257.604
	Indeks	76%	84%	80%	80%

Ovenstående tabel er excl. 40 gruppen i Odense fra juni 2019/2022.

Lokalruterne primære opgave er skolekørsel. Skolekort finansieres af kommunerne. Det overstående passagertab vil derfor have begrænsede økonomiske konsekvenser.

Prognose for passagertal

Nedenstående figur viser, at prognosen for samlet FynBus for december har et indeks på 88 % i forhold til 2019.

Prognosen gælder for december 2022. Der kan forventes at være tæt på det endelige resultat med en usikkerhed på +/- 2 procentpoint.

Det store fald fra september til november kan bl.a. skyldes ophør af "PendlerOdense" samt et vigende salg af Ungdomskort.

FIGUR 1: PROGNOSE FOR PASSAGERTAL FOR FYNBUS



Note: Prognosen er uden Odense letbane, 40-gruppen og Assens Kommune, som ikke længere har skolekort.