

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Torsdag den 8. november 2018 kl. 16.00-18.00

Sags nr.: 201810-20747

Deltagere:

Morten Andersen, Nordfyn
Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde *Afbud*
Regitze Tilma, Middelfart
Per Jespersen, Nyborg *Afbud*
Anders W. Berthelsen, Odense *Afbud*

Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland
Flemming Madsen, Svendborg *Afbud*

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontraktchef Ingrid Dissing
Planlægnings- og Driftschef Anne Daugbjerg Mortensen

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Takster 2019 for SBH-kørsel	3
2. Rejsekortudstyr på Odense Letbane	5
3. Forslag om ændring af Lov om Trafikselskaber	7
Sager til drøftelse:.....	11
Sager til orientering:.....	12
4. Ny Rejseplan på Fyn	12
5. Regeringens udspil vedrørende klimamål	14
6. Kundetilfredshed	21
7. Meddelelser	22
8. Eventuelt	22

SAGER TIL BESLUTNING:

1. TAKSTER 2019 FOR SBH-KØRSEL

Resumé:

Den nuværende takstmodel for SBH-kørsel er ikke blevet ændret siden 2012 og er heller ikke prisdokumenteret.

En ulempe ved takstmodellen er, at der skal foretages afregning af egenbetaling (kontant ved turens start) til vognmanden. Skæve egenbetalingsbeløb kan give problemer, da vognmanden ofte ikke har byttepenge. Kunden bliver dog ved bestilling af turen oplyst om egenbetalingens størrelse.

Det foreslås, at priserne for kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH-kørsel) for 2019 ændres således, at abonnementsbetaling på 455 kr. fjernes med forhøjelse af grundbetaling til 30 kr., og 2,50 kr. pr. km efter 10 km fastholdes.

Sagsfremstilling:

Efter Lov om Trafikselskaber administreres kørsel for svært bevægelseshæmmede af trafikselskaberne, der også fastsætter prisen for kørslen.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft.

Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen udmelder årligt takststigningsloftet og har oplyst, at det er muligt at hæve taksterne med 2 % i 2019.

Takster for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af et trafikselskab, jf. lov om trafikselskaber § 11, stk. 4. Der er på den baggrund fastsat en max. pris på kr. 100 pr. tur. Satsen svarer næsten til taksten for en ti-zoners enkeltbillet til kørsel med busser for en voksen pensionist, som bliver 102 kr. i 2019.

Indretningen af FlexDanmarks planlægningssystem PLANET gør det ikke muligt at indføre betaling med betalingskort. Kunderne er i stedet henvist til at betale kontant i bilen. Med den foreslåede afskaffelse af abonnementsbetalingen vil kortbetaling blive indført.

Der er på baggrund af ovenstående udarbejdet forslag til to forskellige takstmodeller. De to modeller beskrives yderligere i bilag 1.1.

Model 1: Ændring i pris pr. km.

- Fastholde abonnementsbetaling på 455 kr., som betales ved tilmelding til ordningen.
- Grundprisen for 0 til 10 km fastholdes på 25 kr.
- Pris pr. km. hæves til 5 kr.
- Maxpris nås efter 25 km.

I model 1 fastholdes abonnementsbetalingen. Denne løsning medfører på sigt ingen ændringer med hensyn til krav om kontant betaling af egenbetaling i taxaen.

Model 2: Fjernelse af abonnementsbetaling

- Ingen abonnementsbetaling
- Grundprisen for 0 til 10 km hæves til 30 kr. (dermed er abonnementsbetalingen indeholdt)
- Pris pr. km. fastholdes til 2,50 kr.

- Maxpris nås efter 38 km.

Model 2 giver på sigt mulighed for at betale egenbetalingen i forbindelse med bestilling af turen. Forudsætningen er, af tekniske grunde, at abonnementsbetaling bortfalder. Abonnementsbetalingen indarbejdes i stedet i priserne.

Model 2 vil betyde en væsentlig lettelse for både chauffør og passager, da der i forbindelse med starten på turen ikke skal betales kontant og chaufføren undgår at have byttepenge i bilen. Ved fjernelse af abonnementsbetaling er der mulighed for at arbejde hen imod elektronisk betaling af egenbetaling ved bestilling af turen. Den tekniske tilpasning forventes gennemført i 1. kvartal 2019, og egenbetaling indført herefter.

Model 2 uden abonnementsbetaling fjerner dog ikke alle tekniske udfordringer i PLANET, men både kunder og chauffører vil kunne få mulighed for at undgå kontanter i løbet af 2019, som det f.eks. allerede ses hos Sydtrafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Takstmodel 2 for SBH-takst 2019, således at:
 - Abonnementsbetalingen fjernes, men tillægges den enkelt tur ved stigning i grundbetaling for 0 til 10 km fra 25 kr. til 30 kr.
 - Efter 10 km. fastholdes prisen på 2,50 kr. pr. km.
 - Max pris på 100 kr. fastholdes, således at handicapkørsel tilpasses prisen for en ti-zoner enkeltbillet.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1 Notat SBH takster 2019.

2. REJSEKORTUDSTYR PÅ ODENSE LETBANE

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 blev det besluttet, at FynBus finansierer rejsekort validatorerne "det blå punkt" på de kommende stationer på Odense Letbane. Etableringsudgiften for FynBus blev anslået til 12-14 mio. kr.

FynBus har nu opgjort det endelige finansieringsbehov til 11,7 mio. kr., idet der er indregnet mindre besparelser i forbindelse med, at der er blevet udstyr tilovers på grund af ændret buskonfiguration.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 1. februar 2017 blev besluttet, at FynBus finansierer validatorer på Odense Letbanestationer, mens Odense Kommune finansierer eventuelle rejsekortmaskiner (RVM), der kan udstede kontantbillet ved brug af kreditkort.

Odense Kommune tog forbehold for, at der indledes drøftelser mellem Odense Kommune, Odense Letbane og FynBus om serviceniveau i forhold til køb af billetter på letbanen samt forbehold for, hvem der skal finansiere eventuelle RVM-maskiner.

Odense Kommune har efter drøftelser med FynBus administrativt besluttet ikke at opsætte RVM maskiner på rejsekortstationerne.

Den samlede udgift for FynBus blev anslået til 12-14 mio. kr.

I samarbejde med Odense Letbane og Rejsekort A/S er det samlede behov for udstyr nu opgjort. På de i alt 26 letbanestationer skal der etableres følgende udstyr:

Antal validatorer (inkl. piedestal) til gruppe check ind	54
Antal almindelige validatorer (inkl. piedestal)	165
Antal VCF (stationscomputer)	26

I forbindelse med overgangen til rejsekortet blev indkøbt udstyr til den forventede konfiguration af busserne. Efterfølgende er det besluttet, at der alene er krav om check ind af pendlerkort og ungdomskort, hvilket har reduceret behovet for validatorer i f.eks. uddannelsesbusser. FynBus opfordrer dog disse kunder til også at foretage check ud. Det betyder, at FynBus har 96 almindelige validatorer i overskud, der kan bruges på letbanestationerne. Der er således kun behov for ekstra indkøb af 69 almindelige validatorer.

Når den endelige reduktion af antal busser i Odense i forbindelse med åbning af letbanen kendes, vil noget rejsekortudstyr formentlig kunne indgå som udstyr på letbanestationerne. Da skiftet sker "over night", vil der dog skulle leases ekstra udstyr til at håndtere skiftet. Den samlede økonomi for dette kendes ikke pt., men skulle det give FynBus en billigere løsning, vil den naturligvis blive valgt.

Udgiften til indkøb af selve rejsekortudstyret er ca. 7,0 mio. kr., mens omkostningerne til forberedelse, kommissionering og installation på 26 stationer efter rejsekortets aftale med rejsekortleverandøren beløber sig til ca. 4,7 mio. kr. Den samlede etableringsudgift inkl. moms vil være ca. 11,7 mio. kr.

Såfremt der havde været mulighed for at foretage installation af udstyret i letbanetogene fremfor på perronerne, ville den samlede etableringsudgift have været ca. 3,5 mio. kr., fordelt med 2,2 mio. kr. til selve rejsekortudstyret og 1,3 mio. kr. til installation, kommissionering mv.

Udstyr placeret på perroner er med online overvågning af udstyret og online dataudveksling. Udstyret i letbanetog og busser er ikke online, og udveksling af data sker typisk om natten via WLAN.

Da omkostningerne til rejsekortudstyr på perronerne ligger langt over omkostningerne til eventuel montering af rejsekortudstyr i letbanetogene, og da alle fynske kommuner vil skulle være med i finansieringen, har FynBus administrativt drøftet en alternativ finansiering, hvor FynBus dækker omkostningerne på 7,0 mio. kr. til selve rejsekortudstyret, mens Odense Letbane dækker den ekstraordinære omkostning på 4,7 mio. kr. til installation af udstyret.

Den endelige plan for færdiggørelse af letbanestationerne ligger ikke endelig fast, men det forventes, at rejsekortudstyret skal leveres i løbet af 2019. Frist for bestilling af udstyret til rettidig levering forventes at være i efteråret 2018.

Til drift og vedligehold af udstyret skal efterfølgende årligt påregnes merudgifter på ca. 0,4 mio. kr. de to første år og 0,55 mio. kr. fra år 3.

Etableringsudgifter vil falde i 2019 og 2020, mens de løbende driftsudgifter løber på fra budget 2020.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At omkostningerne i 2019 og 2020 på samlet 11,7 mio. kr. til etablering af rejsekortudstyr på letbanestationerne i Odense fordeles med 7,0 mio. kr. til FynBus og 4,7 mio. kr. til letbanen.
- At de øgede udgifter til drift og vedligehold afholdes af FynBus og indregnes fra budget 2020.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 2.1 Mail fra Odense Letbane af 31. oktober 2018

3. FORSLAG OM ÆNDRING AF LOV OM TRAFIKSELSKABER

Resumé:

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet udsendte i september 2018 et udspil om "Nemmere kollektiv trafik". Udspillet er udmøntet i et forslag om ændring af Lov om Trafikselskaber med høringsfrist den 22. november 2018.

Lovforslaget indeholder en lang række forslag til ændringer. Det indstilles i sagen, at direktøren bemyndiges til at afgive høringssvar. Det indstilles endvidere, at bestyrelsen godkender et udkast til fælles buspassagerrettigheder.

Sagsfremstilling:

Udspillet "Nemmere kollektiv trafik", vedlagt som bilag 3.1, og det efterfølgende lovforslag, vedlagt som bilag 3.2, har til formål at fremme en modernisering af vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetsløsninger, herunder at sikre optimale rammer for udviklingen af digitale mobilitetsløsninger.

"Nemmere kollektiv trafik" indeholder følgende hovedelementer:

- Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester, hvor Rejseplanen og Rejsekortet lægges sammen i én digital løsning, og de to offentligt ejede selskaberne fusioneres,
- Flere nye digitale mobilitetstjenester baseret på, at trafikselskaberne og togoperatørerne, via Rejseplanen og Rejsekortet, deler deres data med de private virksomheder, som måtte ønske udvikle digitale mobilitetsløsninger,
- Fjernbusser skal fremmes som et billigt transportalternativ,
- Der skal indføres fælles buspassagerrettigheder.

I det følgende gennemgås hovedelementerne i "Nemmere kollektiv trafik" og i lovforslaget.

Trafikselskaberne i Danmark fremsender et fælles høringssvar på lovforslaget. Det indstilles, at direktøren for FynBus bemyndiges til at fremsende høringssvar på vegne af FynBus' bestyrelse.

Trafikselskaberne i Danmark har allerede, i samarbejde med trafikselskaberne og togoperatørerne, udarbejdet et forslag om fælles basis buspassagerrettigheder. Forslaget forelægges til bestyrelsens godkendelse, her vedlagt som bilag 3.5.

Lovforslaget indeholder en række større og mindre ændringsforslag til udmøntning af "Nemmere Kollektiv Trafik", her skal nævnes:

- Private virksomheders mulighed for at yde tilskud til ruter eller afgang
- Trafikselskabers mulighed for at varetage opgaver i forbindelse med busterminaler
- Indførelse af et nyt afstandskrav for fjernbuskørsel på 75 km
- Sammenlægning af rejseplan- og rejsekortselskaberne
- Trafikselskaberne og togoperatørerne skal vederlagsfrit stille transportdata til rådighed for tredjepart i regi af rejseplan- og rejsekortselskabet
- Rejsekort & Rejseplan A/S (det fremtidige fælles selskab) gives mulighed for at indgå kommercielle aftaler, om anvendelse af det fælles mobilitetssystem
- Trafikselskaberne og togoperatørerne skal stille enkeltbilletter og periodekort til rådighed for videre salg gennem tredjepart
- Ministeren får mulighed for at fastsætte regler om rettigheder for passagerer

- Ændrede regler for selskabernes inddrivelse af kontrolafgifter mv. efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige

Hovedelementer i "Nemmere Kollektiv Trafik"

Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester

Trafikselskaberne og togoperatørerne, som ejer Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S, har udviklet rejseplan og rejsekortet frem til et niveau, hvor begge produkter bredt set er anerkendt som helt centrale digitale værktøjer i den kollektive trafik. Rejseplanen er en af de mest benyttede apps i Danmark. Der er i øjeblikket ca. 120 mio. årlige rejser på rejsekortet, og der er i alt udstedt mere end 3 mio. rejsekort.

Begge selskaber har vedtaget udviklingsplaner, som vil få stor betydning for kundernes oplevelse af produkterne, og produkternes betydning for den samlede mobilitet i samfundet.

Rejseplanen har gennemført et projekt, med Nordjyllands Trafikselskab (NT) som den drivende kraft, hvor der er udviklet en app, "Min Rejseplan", hvor private mobilitetsformer som f.eks. samkørselsordningen GoMore og taxiselskaber via "Moove" indgår i Rejseplanen. NT har også indført et telekørselskoncept "Plustur", der på mange måder minder om Telependler og Teletaxi på Fyn. Plustur indgår i "Min rejseplan", mens teletaxi på Fyn allerede indgår i Rejseplanen, som et led i projektet "Den samlede Rejse".

Det er hensigten at "Min Rejseplan", nu hvor forsøget er gennemført, i løbet af 2019 nedlægges og indgår i den almindelige Rejseplan.

Rejseplanen A/S har vedtaget en tilslutningsaftale og en prismodel for tilslutning af private mobilitetsudbydere. Indtil videre forventes følgende udbydere tilsluttet Rejseplanen: DriveNow, GreenMobility, Bycyklen, DonkeyRepublic, udenfor København, GoMore, Taxa v. Moove.

Indenrigsfly vil også snart blive tilsluttet, og alle mobilitetsudbydere, som opfylder visse tekniske betingelser, kan tilsluttes.

FynBus har, på baggrund af tilslutningsaftalen, planlagt snarest at tage kontakt til private mobilitetsudbydere på Fyn og Langeland, som måtte ønske at tilslutte sig Rejseplanen. I første omgang tages kontakt til taxibranchen.

Rejsekort A/S overvejer en række udviklinger af Rejsekortet, og både Rejsekort A/S og Rejseplanen ser allerede på en integration af betalingsløsninger. FynBus' app bliver inden udgangen af 2018 koblet sammen med Rejseplanen.

Transportministeren har ønsket at have indflydelse på rammerne for den videre udvikling af IT-løsningerne i de to selskaber, og øge samspillet med den private sektor, med det mål at fremme en national MaaS-løsning i Danmark. MaaS er "Mobility as a Service", hvor rejseplanlægning og betaling på tværs af forskellige mobilitetsformer integreres i et og samme servicetilbud.

Lovforslaget indebærer dels, at de to selskaber, som allerede planlagt, slås sammen, og ministeriet får en plads i bestyrelsen, samt gives mulighed for at udpege formanden. Det fremgår ikke af lovforslaget om den øgede indflydelse følges af statslige midler til det ønskede udviklingsarbejde.

Deling af data og privat salg af billetter

Når 3. part gives øget adgang til data forventes det, at der vil opstå en række private aktører, der tilbyder mobilitetsløsninger. Rejseplanen stiller allerede i dag data til rådighed for eksempelvis Google.

Selskaberne har på et møde med Ministeriet tilkendegivet, at man principielt ikke modsætter sig yderligere deling af data, men vil forholde sig mere specifikt, når der er en konkret beskrivelse af hvilke data, der skal stilles til rådighed, og på hvilken måde. Specielt tages der forbehold for meromkostninger i selskaberne.

I lovforslaget foreslås det, der kan ske privat salg af enkeltbilletter og periodekort. Selskaberne har taget forbehold for, at private ikke kan opkræve provision af selskaberne for salg af billetter, og derved påføre selskaberne en merudgift. Det fremgår af lovforslaget, at billetter ikke må sælges dyrere end den pris, som vedtages af trafikselskaberne og togoperatørerne.

Fjernbusser

Lovforslaget indeholder forslag om, at fjernbuskørsel skal omfatte rutekørsel, hvor der er mindst 75 kilometer mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én daglig dobbelttur 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.

Andre selskaber end trafikselskaberne har mulighed for at få tilladelse til almindelig rutekørsel, der er kortere end 75 kilometer, men der skal i givet fald foretages en behovsvurdering i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen.

Fælles passagerrettigheder

På møde mellem Trafikselskaberne og Transportministeriet den 1. oktober 2018 efterspurgte ministeriet ensretning af buspassagerrettigheder selskaberne imellem. Af udspillet vedr. Nærmere kollektiv transport, fremgår at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte følgende:

- Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.
- I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.
- I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.
- Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår aflysning er sket i god tid.
- Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.
- Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.
- Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.

Ministeriet betonedede, at fælles grundlæggende buspassagerrettigheder ikke bør medføre DUT-kompensation til kommunerne og bekræftede, at en løsning med laveste fællesnævner med mulighed for, at det enkelte selskab kan tilbyde mere, lever op til forventningerne.

Ministeriet bemærkede endvidere, at fokus skal være på buspassagerrettighederne og ikke på rejseregler – om end der kan være en gråzone derimellem.

Ministeriet tog positivt imod et forslag om, at trafikselskaberne kommer med oplæg til fælles buspassagerrettigheder, der ikke medfører krav om DUT, og hvor det sikres, at forslaget lever op til kommende lovkrav.

På den baggrund har Trafikselskaberne skrevet et forslag til buspassagerrettigheder struktureret i tre afsnit:

1. Rejsegaranti
2. Trafikinformation

3. Beskadiget bagage og cykler

Forslaget har været drøftet på møde i Trafikselskaberne i Danmarks direktørgruppe den 30. oktober 2018.

Forslaget vedlægges som bilag 3.5: "Fælles buspassagerrettigheder".

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Direktøren bemyndiges til at afgive høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om trafikselskaber.
- Forslag til fælles passagerrettigheder godkendes.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 3.1	"Nemmere kollektiv trafik"
Bilag 3.2	Forslag vedrørende Lov om ændring af lov om trafikselskaber af 24. oktober 2018
Bilag 3.3	Høringsbrev vedr. Lov om ændring af lov om trafikselskaber
Bilag 3.4	Høringsliste
Bilag 3.5	"Fælles buspassagerrettigheder" v. Trafikselskaberne i Danmark

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. NY REJSEPLAN PÅ FYN

Resumé:

Rejseplanen har, efter at have gennemført forsøget "Min Rejseplan" i Nordjylland, besluttet at åbne op for, at andre transportformer kan vises i Rejseplanen. Aktuelt har "Min Rejseplan" under forsøget i Nordjylland vist rejsemuligheder med samkørselsordningen GoMore og taxiselskabet Moove.

Rejseplanens bestyrelse har efterfølgende vedtaget en tilslutningsaftale og et prisblad, og giver dermed mulighed for, at andre mobilitetsformer over hele landet kan tilsluttes.

Det er besluttet, at "Min Rejseplan" efter forsøget skal nedlægges som selvstændig applikation, og at den eksisterende Rejseplan overtager funktionaliteten, så den fremover kombinerer den kollektive trafik med de private mobilitetsstilbud, som ønsker at være på rejseplanen.

FynBus vil i efteråret 2018 tage skridt til, at taxiselskaberne og andre mobilitetsudbydere orienteres om mulighederne og formidle kontakten til Rejsekort A/S, som indgår aftalerne og står for det praktiske samarbejde.

Sagsfremstilling:

Rejseplanen er en af danskernes mest foretrukne digitale services og viser i dag alle muligheder for rejser med kollektiv trafik i Danmark. Danskerne foretager 35 millioner søgninger i Rejseplanen hver måned og Rejseplanens app er den fjerde mest anvendte app i Danmark. Dermed er Rejseplanen danskernes mest foretrukne informationsplatform for kollektiv trafik.

Som et forsøg har Rejseplanen testet en ny version af Rejseplanen i Nordjylland med arbejdstitlen "Min Rejseplan". Her har man eksperimenteret med at samle både offentlige og private tilbud indenfor transport. En tilsvarende løsning har været testet i hovedstadsområdet i efteråret 2018.

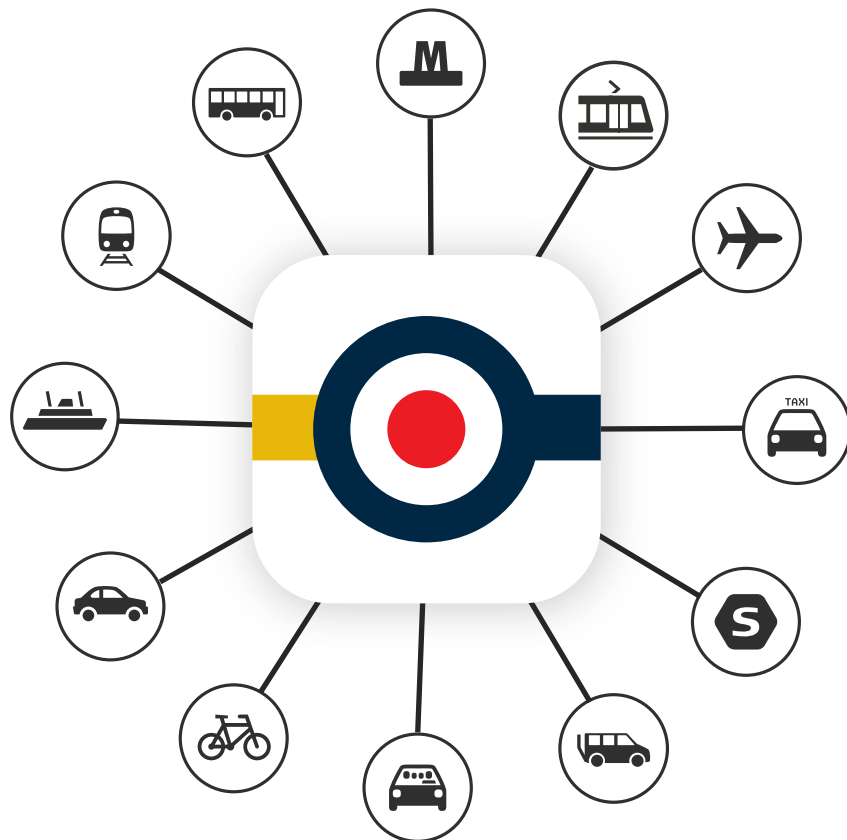
Efter endt forsøg nedlægges "Min Rejseplan", og funktionaliteten overføres til den allerede kendte Rejseplan, således at tjenesterne fra "Min Rejseplan" bliver tilgængelige i hele Danmark.

På kort sigt er det meningen, at Rejseplanen skal vise alle mobilitets- og transportformer i Danmark. Det inkluderer udover de allerede kendte, indenrigsfly, færger, delebiler, bycykler, taxa mv. Formålet er at øge kundeoplevelsen og gøre danskerne endnu mere mobile. Tanken er, at uanset hvad der kommer af transport og mobilitet i fremtiden, skal det kunne findes i Rejseplanen.

Næste skridt i processen er at lukke op for, at nye lokale mobilitetstjenester kobles på den landsdækkende platform. Dermed giver Rejseplanen mulighed for at kommuner, regioner og øvrige mobilitetsudbydere kan tilbyde brugerne en mere sammenhængende rejse uden selv at skulle udvikle lokale mobilitetsplatforme.

Konkrete tiltag for FynBus

I efteråret 2018 går FynBus i gang med at forberede vejen for de nye muligheder i samarbejde med lokale taxiselskaber og øvrige mobilitetsudbydere. I første omgang vil FynBus orientere eventuelle samarbejdspartnere om de nye muligheder, videregive erfaringerne fra forsøget med "Min Rejseplan" og formidle kontakten mellem mobilitetsudbyderne og Rejseplanen, så en eventuel aftale om tilslutning kan foregå så sømløst som muligt.



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

5. REGERINGENS UDSPIL VEDRØRENDE KLIMAMÅL

Resumé:

Regeringen har udsendt et politisk udspil vedrørende klima og luft. Udspillet beskriver de krav til nedbringelse af emissioner, Danmark har forpligtiget sig til i EU, og regeringens bud på, hvordan Danmark kan leve op til disse krav.

I sagen redegøres for regeringens udspil med hensyn til den kollektive busstrafik og taxikørsel og udspillet betydning for den enkelte kommune og regionen.

Sagsfremstilling:

Regeringens klima- og luftudspil "Renere transport i by og på land" beskriver regeringens mål og midler med hensyn til emissioner fra den kollektive bus- og taxikørsel 2019 til 2030. Sagen beskriver udspillet og konsekvenserne af de foreslåede mål og krav for den enkelte kommunes og regionens bus- og taxikørsel.

Klima- og luftudspillet (vedlagt som bilag 5.1) indeholder forskellige mål og indsatser, der kan imødegå CO₂-udledning og luftforurening.

Der er sat mål for nedbringelse af luftforureningen i EU pr. 2020 og 2030 med mål for det enkelte lands reduktion af fem specifikke luftforurenende stoffer: Svovl, kvælstofilter (NO_x), flygtige organiske forbindelser, partikler og ammoniak. Efter udspillet kan Danmark nå målene pr. 2030.

Udspillet 17 ud af 38 initiativer for en grønnere fremtid relaterer sig til biler, brændstof, busser og transport generelt, herunder stop for nye benzin- og dieslbiler i 2030 og for nye hybridbiler i 2035.

Regeringens mål

Regeringens overordnede mål er, at Danmark er et klimaneutralt samfund i 2050. Udspillet indeholder en række delmål for sektorerne transportområdet, landbrugsområdet, skibsfart, boliger, erhverv samt 'dagligdagen', dvs. vores daglige, individuelle adfærd.

Danmark skal opfylde sit klimamål i EU i 2030 for ikke kvotebelagte udledninger. Det betyder, at Danmark frem mod 2030 skal reducere CO₂-udledningen med 32-37 mio. tons CO₂.

På transportområdet skitseres en række konkrete mål, som skal bidrage til dette:

- Benzin og diesel ud af taxidriften inden 2030 - 0,4 mio. ton CO₂
- 8 % biobrændstof i benzin og diesel - 1,0
- Mål for lav- og nul-emissionsbiler - 3-4
- Mål for nul-emissionsbusser i off. transport - 1,5

Busser

Udspillet indeholder konkrete mål for taxier og busser i den offentlige servicetrafik under overskriften "Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030".

Målet er, at hverken "taxier eller rutebusser" udleder CO₂ eller andre luftforurenende partikler i byerne i 2030. Begrebet "by" er ikke klart defineret.

I skema 1 nedenfor beskrives tre trin mod mindre udledning i kraft af stigende krav til busflåden i offentlig servicetrafik. Skemaet tager udgangspunkt i Klima- og luftudspillet beskrivelser og definitioner.

Skema 1: Nedbringelse af udledninger fra rutebusser, der kører i byerne, ved hjælp af stigende krav 2020 - 2030.

Miljøkrav	Drivmidler
2020: Nye busser der kører i byerne skal minimum være CO2-neutrale.	1. Nye busser skal i byerne bruge ét af flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> • Biodiesel • Biogas • El • Brint 1. Gamle busser må i byerne fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> • Diesel, • Biodiesel • Biogas • El • Brint
2025: Nye busser der kører i byerne skal minimum være 0-emission busser.	2. Nye busser må ikke udlede luftforurening og partikler (0-emission). Nye busser skal i byerne køre på <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint 3. Gamle busser må i byerne fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> • Diesel • Biodiesel • Biogas • El • Brint
2030: Alle busser der kører i byerne skal være 0-emission busser!	Alle busser i byerne skal køre på el eller brint. Busser med andre drivmidler må ikke køre i byerne.

Hvad betyder krav og måltrin for kommende kontrakter?

Herunder beskrives i skema 2 betydningen for krav til busserne i offentlig servicetrafik for kommende udbud i FynBus i perioden 2020 – 2030. Skemaet viser scenarier for afslutning af eksisterende kontrakter inkl. eventuelle forlængelsesmuligheder, og for efterfølgende nye kontrakter baseret på FynBus' udbudsplan for buskørsel (vedlagt som bilag 5.2).

Skema 2 nedenfor viser den nuværende periodes mulige forlængelser (F) samt endeligt kontraktudløb (X) for hver kommune og regionen. Kontraktudløb er langt overvejende i august måned. Med henblik på at illustrere den enkelte ejers situation er en efterfølgende kontraktperiode beskrevet som 6 år plus mulighed for forlængelse 2 x 1 år, i alt 8 års kontraktperiode.

Administrationen er bekendt med, at enkelte kommuner kan have ønsker om en kortere eller længere kontraktperiode.

Som eksempel beskrives her scenarier for buskørsel i byerne i Assens Kommune, som udgangspunkt for en businesscase:

- Nuværende kontrakt løber i perioden 2018 – 2024 med mulighed for forlængelse (F) 2x1 år til 2026
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2025 eller 2026
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2024 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Skema 2: Kommuners og regions kommende kontrakter og minimale emissionskrav, de skal leve op til i 6+1+1 år *

Ejer	Kontraktlængde og emissionskrav												
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Assens							F	F					
							X	X	X				
Faaborg-Midtfyn						F	F						
						X	X	X					
Kerteminde						F	F						
						X	X	X					
Langeland			X									X	
					X								X
Middelfart						F	F						
						X	X	X					
Nordfyn					F	F							
					X	X	X						
Nyborg			X						F	F		X	
Odense						F	F	F					
						X	X	X	X				
Region Syddanmark						F	F	F	F			X	
						X	X	X	X				
Svendborg Bykørsel			X						F	F		X	
Svendborg Lokalkørsel							F	F					
							X	X	X				

* Noter

Forklaring: X = Kontraktskift F = Forlængelse

Forklaring	Gamle busser	Nye CO2-neutrale busser	Nye 0-emissionsbusser	Valg: F=Forlængelse
Emissionskrav:				Valg: X=Kontraktskift

Nedenfor beskrives situationen for de øvrige kommuner og regionen, med udgangspunkt i 6-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år, i alt 8 år og med kontraktskifte i august måned:

Faaborg-Midtfyn Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Kerteminde Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Langeland Kommune:

- Kontraktperiode 2010 – 2020.
- Kontraktskifte (X) skal ske i 2020 og 2022:
 - Ved kontraktskifte i 2020 skal nye busser min. være CO2-neutrale (som dog ikke må køre i byerne i 2030)
 - Ved kontraktskifte i 2022 skal nye busser være 0-emissionsbusser (da 8-års perioden rækker ind i 2030)

Middelfart Kommune:

- Kontraktperiode 2017 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2025
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2024 eller 2025:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Nordfyns Kommune:

- Kontraktperiode 2016 – 2022 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2024
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2022, 2023 eller 2024:
 - Ved kontraktskifte i 2022 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
- Ved forlængelser i 2023 og 2024 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Nyborg Kommune:

- Kontraktperiode 2014 – 2018 er forlænget med 2x1 år til 2020.
- Kontraktskifte (X) skal ske i 2020:
 - Ved kontraktskifte i 2020 skal nye busser være CO2-neutrale eller 0-emissionsbusser

Odense Kommune:

- Kontraktperiode 2016 – 2023 med mulighed for forlængelse 2x2 år til 2027
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2023, 2025 eller 2027:
 - Ved kontraktskifte i 2023 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2027 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2023 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Region Syddanmark:

- Kontraktperiode 2016 – 2024 med mulighed for forlængelse 2x2 år til 2028
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2026 eller 2028:
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2028 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2024 og 2026 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Svendborg Kommune, Bybusser:

- Kontraktperiode 2012 – 2020
- Ved kontraktskifte i 2020 skal busserne være minimum CO2-neutrale

Svendborg Kommune, Lokalbusser:

- Kontraktperiode 2018 – 2024 med mulighed for forlængelse 2x1 år til 2026
- Kontraktskifte (X) kan ske i enten 2024, 2025 eller 2026:
 - Ved kontraktskifte i 2024 skal nye busser være 0-emissions busser
 - Ved kontraktskifte i 2025 skal nye busser være 0-emissionsbusser
 - Ved kontraktskifte i 2026 skal nye busser være 0-emissionsbusser
- Ved forlængelser i 2024 og 2025 er der mulighed for at fortsætte med gamle busser

Det ses ovenfor, at valg mellem forlængelser af nuværende kontrakter (F) eller kontraktskifte (X) kan påvirke den enkelte kommunes businesscase.

Det endegyldige ophør med drivmidlerne diesel, biodiesel, biogas og hybrider i 2030 virker således tilbage på valgmulighederne fra og med 2022 og alle årene op mod 2030.

I forbindelse med kontraktskifte skal det altså nøje overvejes, hvilken form for bindinger man ønsker i kommende periode og hvilke økonomiske og miljømæssige forhold, de enkelte bindinger medfører for udbyder.

Kommunerne og regionen kan givet de individuelle forhold vælge andre kontraktperioder end de i scenariet angivne 6+1+1 år. Dermed kan der være mulighed for at vægte emissionskrav til busserne i forhold til andre krav i perioden.

Taxier

Udspillet pkt. 12 side 22 omhandler taxidriften. Der stilles en blanding af konkrete udledningskrav i 2025 og 2030 (svarende til krav til rutebusser) samtidig med regler om en prioriteret tildeling af taxi-licenser i 2019 og 2020 til de mest emissionsfrie biler. Man vil desuden gøre det nemmere for kunder at vælge 'grønne taxier' ved togstationer og lignende holdepladser.

Skema 3: Nedbringelse af udledninger fra taxier, ved hjælp af stigende krav 2020 - 2030.

Miljøkrav	Drivmidler
2019 – 2020: Nye taxi-licenser fordeles ved lodtrækning, 0-emissions-biler prioriteres. Prioriterede biler anvender el, brint	1. Nye taxier prioriteres mhp. 0-emission, men andre drivmidler må anvendes 2. Gamle taxier må fortsat bruge flg. drivmidler: <ul style="list-style-type: none"> • benzin • diesel, • biodiesel • biogas • Hybrid
2025: Nye taxier skal være 0-emission taxier	1. Nye taxier skal anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint 2. Gamle taxier må fortsat anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint • Benzin • Diesel • Biodiesel • Biogas • El • Brint • Hybrid
2030: Nye taxier skal være 0-emission taxier	1. Nye taxier skal anvende <ul style="list-style-type: none"> • El • Brint 2. Gamle taxier med andre drivmidler må ikke køre.

Movia har i et arbejdspapir *"Movia Mobilitetsplan 2021. Miljømål for flextrafik"* beskrevet tre scenarier for omstilling af flextrafik til fossilfri drift: Markedsstyret omstilling, aktiv omstilling og hurtig omstilling. Beskrivelsen baserer sig på Movias materiel og kørsel.

Markedsstyret omstilling:

- Omstilling drevet af markedet mht. teknologi.
- Der stilles kun krav til køretøjer som følger af lovgivning mv.
- Fossilfrie køretøjer vil være implementeret i årene 2027 – 2029 afhængig af køretøjstype.

Aktiv omstilling:

- Omstilling drevet af implementering af el-biler så snart det er muligt (mht. rækkevidde osv.).
- Max prisstigning på timepris svarende til 3,5 % ift. nuværende niveau.
- Indfasning af elbiler skønnes fremrykket 1-3 år ift. markedsdrevet omstilling.
- Fossilfri køretøjer vil være implementeret 2026 – 2029 afhængig af køretøjstype.

Hurtig omstilling:

- Omstilling drevet af tidlig implementering som ovenfor – men med større betalingsvilje i kommunerne.
- Max prisstigning på timepris svarende til 7,5 % ift. nuværende niveau.
- Indfasning af elbiler skønnes fremrykket 2-4 år ift. markedsdrevet omstilling.
- Fossilfri køretøjer vil være implementeret 2025 – 2028 afhængig af køretøjstype.

Movia vurderer, at det mest fordelagtige er at tage udgangspunkt i en markedsstyret omstilling.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

- Bilag 5.1 Regeringens Klima- og Luftudspil 2018
Bilag 5.2 FynBus' udbudsplan for buskørsel november 2018

6. KUNDETILFREDSHED

Resumé:

Firmaet Wilkens har gennemført en undersøgelse af kundetilfredshed i den kollektive transport 2018 for trafikskaberne og togoperatørerne, gennem Bus & Tog samarbejdet.

Sagsfremstilling:

Parterne i Bus & Tog har besluttet at gennemføre en kundetilfredsundersøgelse som muliggør en sammenligning på tværs af selskaberne. Undersøgelsen er gennemført af firmaet Wilkens. Undersøgelsen er ikke færdig til udsendelse til bestyrelsen, men forventes at foreligge på bestyrelsesmødet, hvor undersøgelsen gennemgås, og efterfølgende udsendes til kommunerne og regionen.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

7. MEDDELELSER

- Aktuelle kampagner
- Vognmandsmøde Flexkørsel den 24. oktober 2018

8. EVENTUELT

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen