

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

11. december 2020 kl. 10.00

FynBus – VIRTUELT MØDE

J.nr.: 202011-33891

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Regitze Tilma, Middelfart
Leif Rothe Rasmussen, Assens
Anders W. Berthelsen, Odense

Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen
Kontrakt-, Drift- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Bestyrelsens mødekalender 2021	3
2. Nye kommercielle produkter	4
3. Kategorisering af stoppesteder og rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr	9
5. Evaluering af og status på Plustur og Flextur	14
Sager til drøftelse:.....	20
Sager til orientering:.....	21
4. Forventet regnskab 2020 efter 9 måneder	21
6. Fælles fynsk klimasamarbejdsaftale.....	29
7. Meddelelser	31
8. Eventuelt.....	31

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

Der foreslås afholdelse af syv bestyrelsesmøder i 2021.

Sagsfremstilling:

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

De foreslåede datoer er:

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag vedr. syv mødedatoer i 2021.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet med følgende datoer:

<i>fredag 29. januar 2021</i>	<i>kl. 9 - 11</i>
<i>tirsdag 16. marts 2021</i>	<i>kl. 10 - 12</i>
<i>onsdag 5. maj 2021</i>	<i>kl. 10 - 12</i>
<i>fredag 4. juni 2021</i>	<i>kl. 10 - 12</i>
<i>torsdag 2. september 2021</i>	<i>kl. 16 - 18</i>
<i>torsdag 14. oktober 2021</i>	<i>kl. 16 - 18</i>
<i>fredag 10. december 2021</i>	<i>kl. 10 - 12</i>

2. NYE KOMMERCIELLE PRODUKTER

Resumé:

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

Sagsfremstilling:

Baggrund

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

På rejsekortmediet ligger følgende produkter:

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

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

På mobil-app og webshop sælges følgende billetter:

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

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

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

FynBus og branchen ser nu en række udfordringer med standardprodukterne:

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

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

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

Mulige kommercielle produkter

FynBus har overvejet følgende produkter, der beskrives nærmere nedenfor:

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

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

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

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

Alle indtægtsberegninger er baseret på tal for hele 2019.

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

"Fyn rundt" månedskort til pensionister

Forudsætninger:

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

Økonomi:

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

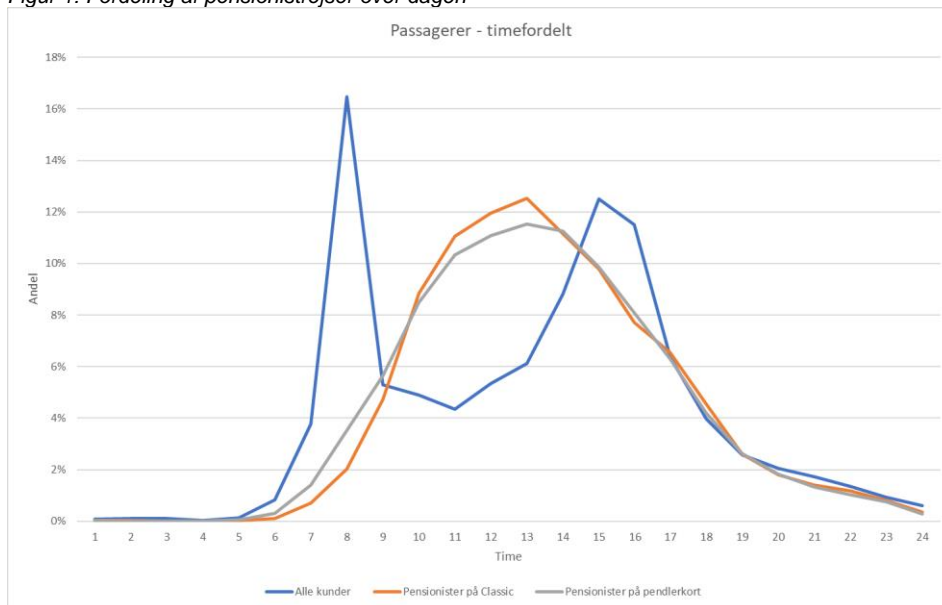
Med en pris på 300 kr. pr. måned vil produktet give et direkte indtægtstab på ca. 0,2-0,3 mio. kr. i 2019-niveau. Dette vil enten kræve salg af ca. 80 nye kort hver måned, eller at ca. 10 % af pensionisterne med Pendlerkort til 2 zoner skifter til det nye produkt – eller en kombination heraf.

Konklusion:

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

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

Figur 1: Fordeling af pensionistrejser over dagen



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

Kommunalt årskort til pensionister på Langeland

Forudsætninger:

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

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

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

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

Økonomi:

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

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

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

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

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

Konklusion:

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

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

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

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

Aftenbillet Odense for alle til 30 kr.

Forudsætninger:

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

Økonomi:

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

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

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

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

Konklusion:

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

Salgskanalen app vil især tiltale de unge brugere.

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

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

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

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

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. KATEGORISERING AF STOPPESTEDER OG RAMMEAFTALE FOR INDKØB AF STOPPESTEDSUDSTYR

Resumé:

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

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

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

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen skal i denne sag tage stilling til:

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

Baggrund

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

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

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

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

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

Stoppestedsmmanual

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

En fælles fynsk manual for stoppesteder vil bestå af:

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

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

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

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

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

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

Tabel 1: Forslag til opdateret kategoriseringsmodel

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

X = Nødvendig ; (X) = Efter forholdene

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

Ad 3) Fælles design for stoppestedsudstyr

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

Vedr. udbud af rammeaftale

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

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

Tidsplan for rammeaftale

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

Økonomi for rammeaftale

Der er økonomi forbundet med to aspekter af rammeaftalen:

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

Ad 1) Udarbejdelse af kravspecifikation

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

Ad 2) Indgåelse af kontrakten

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

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

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

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

Beslutningsoplæg til kommunerne

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

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

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

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

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

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

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

5. EVALUERING AF OG STATUS PÅ PLUSTUR OG FLEXTUR

Resumé:

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

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

Sagsfremstilling:

Indførelse af Plustur og Flextur

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

Åben flextrafik består derfor i dag af følgende ordninger:

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

Tabel 1: Åben flextrafik fordelt på ordninger, oktober 2020

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

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

Første måned med Plustur og Flextur

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

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

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

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

Corona-pandemi

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

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

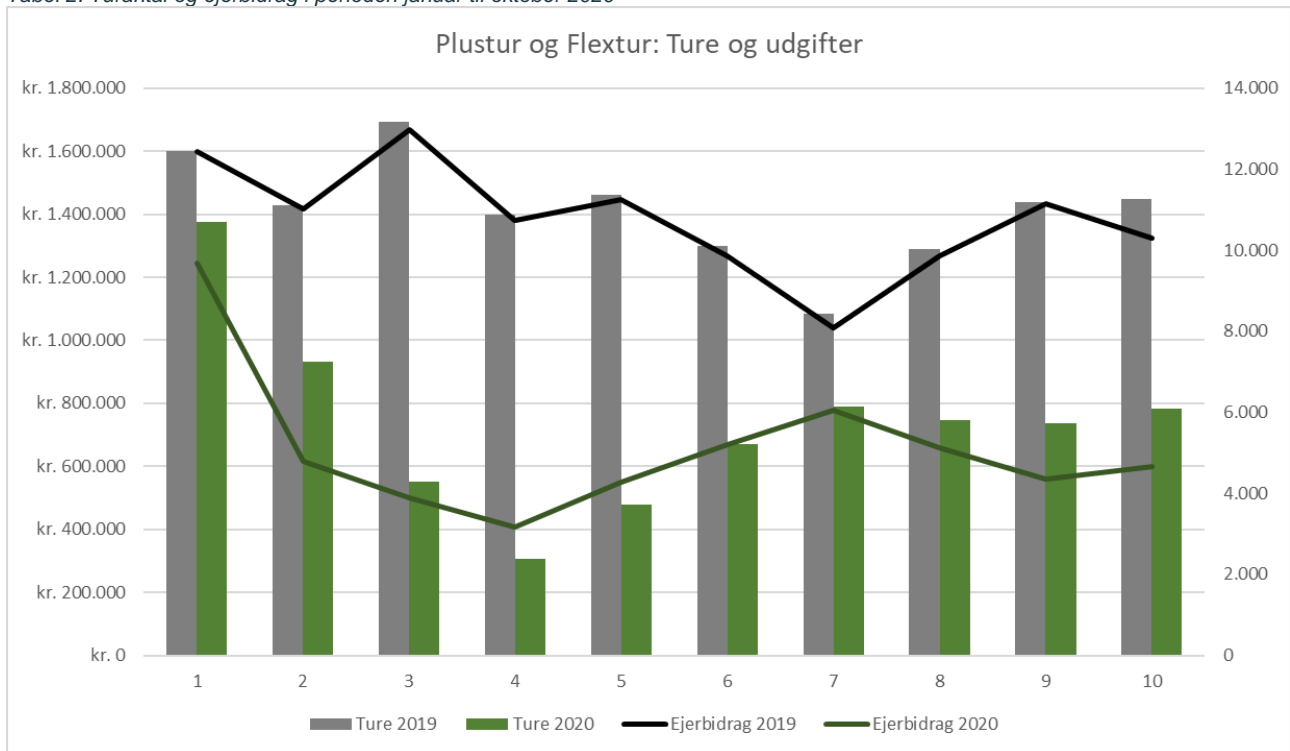
Der har i perioden med Corona været restriktioner og opfordringer til passagerne om at begrænse brugen af åben flextrafik.

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

Ture og udgifter

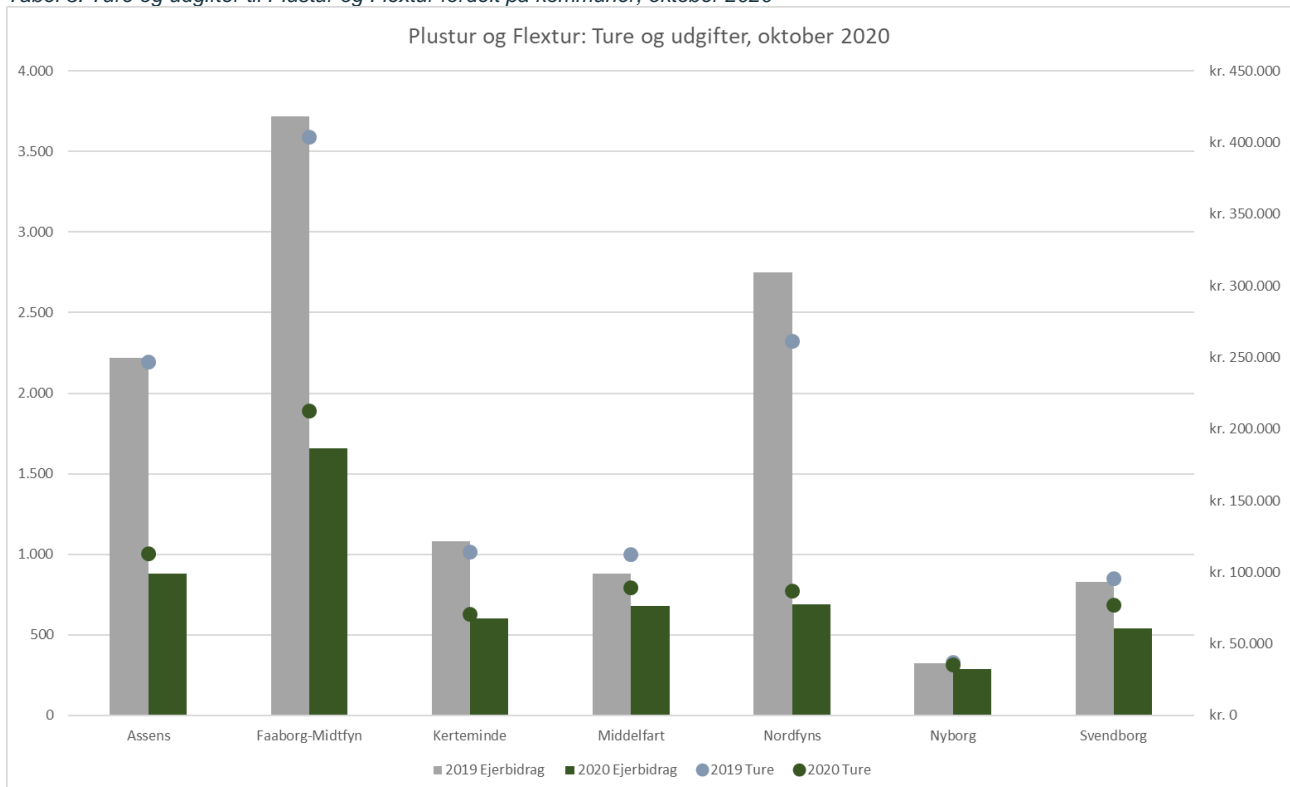
Tabel 2 nedenfor viser udviklingen i turantal og ejerbidrag i perioden januar til oktober 2020. Det skal bemærkes, at ejerbidrag her og i det følgende er statistiktal, og der vil være en forskel til de endelige regnskabstal. Tendensen er dog retvisende.

Tabel 2: Turantal og ejerbidrag i perioden januar til oktober 2020



Fordeling på kommuner i oktober 2020 så således ud:

Tabel 3: Ture og udgifter til Plustur og Flexstur fordelt på kommuner, oktober 2020



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

Kommunernes valgmuligheder

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

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

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

Selvbetjening

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

Tabel 4: Fordeling på bestillingsformer, oktober 2020

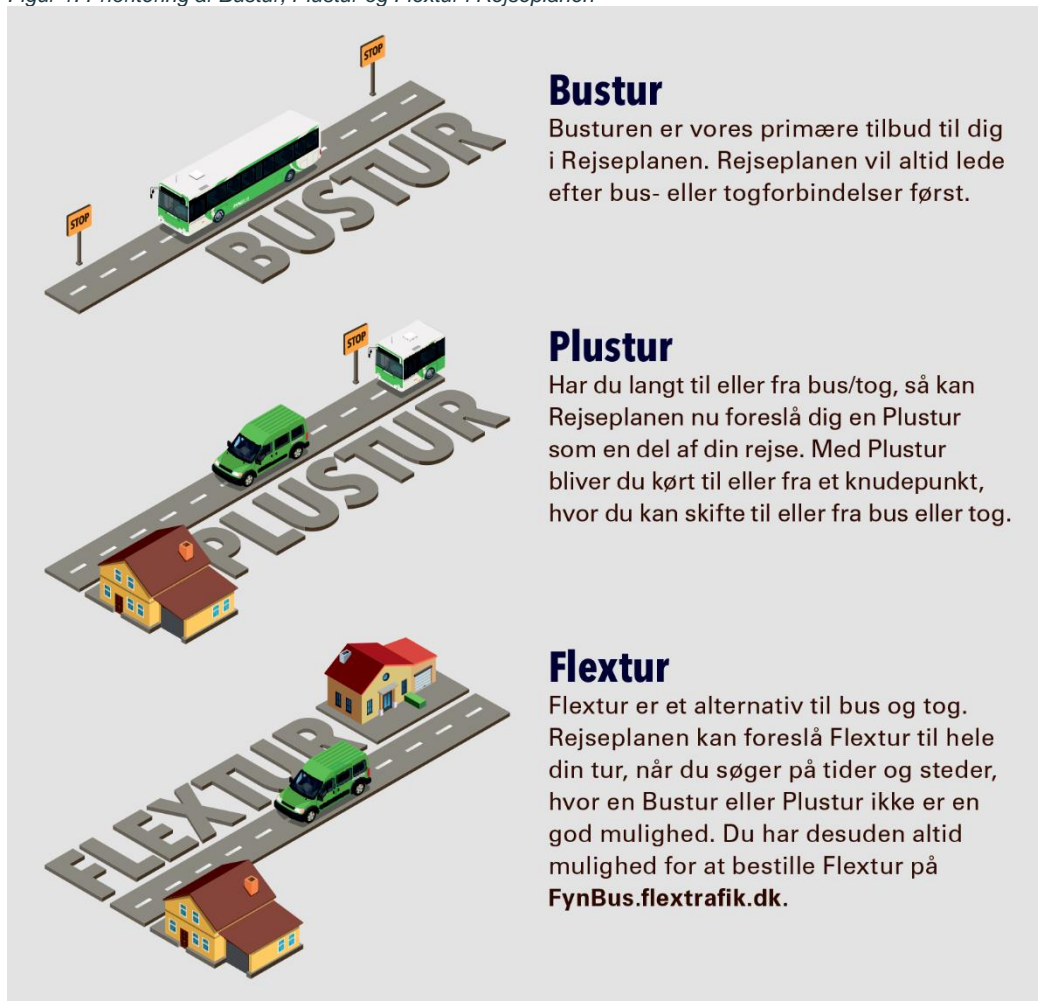
Bestilt via	Telefon	App*	Rejseplanen
Flextur	49%	8%	11%
Plustur			25%
Telerute	6%		
Teletaxi	2%		
I alt	57%	8%	35%

*dvs. app og fynbus.flextrafik.dk

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

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

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



Bustur

Busturen er vores primære tilbud til dig i Rejseplanen. Rejseplanen vil altid lede efter bus- eller togforbindelser først.

Plustur

Har du langt til eller fra bus/tog, så kan Rejseplanen nu foreslå dig en Plustur som en del af din rejse. Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor du kan skifte til eller fra bus eller tog.

Flextur

Flextur er et alternativ til bus og tog. Rejseplanen kan foreslå Flextur til hele din tur, når du søger på tider og steder, hvor en Bustur eller Plustur ikke er en god mulighed. Du har desuden altid mulighed for at bestille Flextur på [FynBus.flextrafik.dk](https://fynbus.flextrafik.dk).

Hvor mange kunder?

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

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

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

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

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

Evaluering af Plustur og Flextur

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

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

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

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

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

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Punktet er flyttet fra "Sager til orientering" til "Sager til beslutning".

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

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

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

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

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

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

Sagsfremstilling:

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

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

FR2020 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 5: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

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

Passagerindtægter og passagerudvikling

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

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

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

Tabel 6: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 7: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

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

Entreprenørudgifter

Forventningen til 2020 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan med opstart august 2020. Der er alene taget udgangspunkt i en normal køreplan, hvor der ikke er taget højde for fremadrettet tiltag i forhold til COVID-19. Dog er der i FR2020 medtaget udgifter til ekstra rengøring baseret på foreløbige beregninger.

For perioden medio marts til medio april 2020 er indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler baseret på aftale med vognmænd i forhold til ruter, der ikke er kørt i COVID-19 perioden i foråret. I Region Syddanmark

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

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

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 8: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

2020:

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

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

Fællesudgifter

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

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,4 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgøre ca. 7,3 mio. kr., og udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme. Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 9: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og -software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kr., der i det væsentligste har været anvendt til udvikling af FynBus' eget billetudstyr.

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet støttes af Staten, og FynBus' andel var på 1,0 mio. kr. Her til efterfølgende 1,0 mio. kr. i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1,0 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- 0,6 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt), 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020. De resterende 0,1 mio. kr. forventes ikke anvendt.

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

Telekørsel / Flextur og Plustur

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

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

Som følge af COVID-19 er efterspørgslen siden medio marts kraftigt reduceret, og det er vanskeligt at forudsige, hvornår og i hvilken takt passagererne vil vende tilbage. COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel, herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur.

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

Tabel 10: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

Flextrafik

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

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

Tabel 11: Antal personture i perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel, er det udtryk for, at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

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

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

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste ejerkommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen i nedadgående retning.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 12: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til forventet 2020

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

FR2020 efter 3. kvartal viser et ejerbidrag på 65,7 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 9,7 mio. kr. eller ca. 13 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er, at antallet af ture er reduceret væsentligt siden marts grundet COVID-19.

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

Fællesudgifter

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

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

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

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

6. FÆLLES FYNSK KLIMASAMARBEJDSAFTALE

Resumé:

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

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

Sagsfremstilling:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 6.1 *Fælles fynsk klimasamarbejdsaftale*

7. MEDDELELSER

- Orienteringssag af 9. december 2020 vedr. Reklamer i/på busser på regionens *Udvalg for regional udvikling*
- Snydeprocenter ved kontrol i busserne
- Ankenævnet for Bus, Tog og Metro
- FV7 – Taxa Syd
- Annullering af udbud af buskørsel på Langeland

8. EVENTUELT

Godkendt elektronisk

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen