

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

16. marts 2021 kl. 10.00

FynBus – VIRTUELT MØDE

J.nr.: 202101-34555

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

fraværende

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Endelig proces for Trafikplan 2022-2025	3
2. Ansættelse af ekstra kontrollører.....	5
3. Rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling	8
Sager til drøftelse:.....	14
Sager til orientering:.....	15
4. Status for efterkalkulation af Takst Vest.....	15
5. Meddelelser	18
6. Eventuelt.....	18

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ENDELIG PROCES FOR TRAFIKPLAN 2022-2025

Resumé:

Processen for Trafikplan 2022-2025 blev drøftet på bestyrelsesmødet den 29. januar 2021. På baggrund heraf har FynBus præciseret proces og tidsplan til endelig godkendelse.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 29. januar 2021 blev bestyrelsen orienteret om den forventede proces for Trafikplan 2022-2025. Bestyrelsen vedtog, at det bliver den kommende bestyrelse, der skal gennemføre høringer og træffe beslutning om den endelige Trafikplan 2022-2025.

Ovennævnte har givet anledning til en mindre justering af tidsplanen, ligesom FynBus har arbejdet videre med processen. Nyt forslag til tids- og aktivitetsplan indstilles til godkendelse.

Trafikplanens temaer

FynBus ønsker en trafikplan, der er politisk interessant, og som kort og præcist giver tydelig retning og værdi.

Trafikplanen vil have følgende overordnede temaer:

- Hvordan får vi kunderne tilbage (Win-back)?
- Grøn omstilling
- Mobilitet

Disse temaer vil bygge på følgende fem faglige ben:

- Trafiksystemet, herunder de togstrækninger, der betjener Fyn
- Klima og miljø
- Produkter og marked
- Den sammenhængende rejse
- Kommunikation og kundedialog

Trafikplanen vil danne ramme for de årlige strategi- og handlingsplaner.

Organisatorisk proces

FynBus ønsker at skabe engagement og ejerskab til Trafikplan 2022-2025 gennem en involverende proces. Udarbejdelsen af Trafikplan 2022-2025 sigter derfor mod en bred involvering fra kommunerne og Region Syddanmark samt fra relevante interessenter og samarbejdspartner.

Der vil være fire overordnede faser i Trafikplanarbejdet:

- 1) Etablering af programorganisation
- 2) Indsamling af ny viden og involvering af parter
- 3) Forslag udarbejdes
- 4) Høring og godkendelse

Trafikplan 2022-2025 håndteres af FynBus som et program med en række delprojekter. Dette blev beskrevet på bestyrelsesmødet i januar. FynBus har afholdt internt kick off-møde, hvor den endelige projektorganisation er etableret med udgangspunkt i de førnævnte fem faglige ben.

FynBus vil i marts 2021 påbegynde administrative møder med ejerne, og det planlægges at indkalde til temamøder med udgangspunkt i trafikplanens overordnede temaer i maj 2021 for både administrationen og det politiske niveau.

I forhold til at indsamle ny viden vil FynBus sideløbende hermed gå i dialog med andre interessenter, såsom øvrige trafikskaber, togoperatører, interesseorganisationer, mobilitetsudbydere, fagekspertes mv.

FynBus forventer at have et oplæg til Trafikplan 2022-2025, der har været drøftet administrativt med ejerne, klar til oktober 2021.

Bestyrelsen forventes i efteråret 2021 at blive præsenteret for arbejdet med Trafikplan 2022-2025, men det bliver først den nye bestyrelse, der vedtager det endelige oplæg, sender planen i høring og vedtager den endelige Trafikplan 2022-2025.

FynBus stiller sig i høringsfasen til rådighed for de politiske udvalg.

Tidsplan

FynBus ser med baggrund i ovennævnte følgende reviderede hovedtidsplan for trafikplanarbejdet:

Mar. 2021:	Bestyrelsen godkender plan for Trafikplan 2022-2025
Mar. - apr. 2021:	Administrative møder med ejerne
Maj 2021:	Faglige temamøder for administration og politikere
Juni - okt. 2021:	Oplæg til Trafikplan 2022-2025 udarbejdes og drøftes administrativt med ejerne
Nov. 2021:	Bestyrelsen præsenteres for oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. 2022:	Ny bestyrelse godkender endeligt oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. - maj 2022:	Officiel høring af oplæg til Trafikplan 2022-2025, hvor FynBus gerne deltager i politiske udvalgsmøder
Juni 2022:	Ny bestyrelse godkender Trafikplan 2022-2025

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender endelig proces for Trafikplan 2022-2025.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

2. ANSÆTTELSE AF EKSTRA KONTROLLØRER

Resumé:

FynBus har i flere år haft en lav snydeprocent på ca. 1,5 - 2 %. Snydeprocenten steg til ca. 2 % efter indførelse af Frit Flow i Odense Kommunes og Region Danmarks busser fra januar 2019. FynBus ansatte i november 2019 to ekstra kontrollører for at holde snydeprocenten nede.

I forbindelse med første nedlukning som følge af COVID-19-restriktioner steg snydeprocenten til 10,3 % samlet for hele Fyn, herunder 12,6 % for Odense og 6 % for resten af Fyn. FynBus hævede i maj 2020 kontrolafgifterne, og snydeprocenten faldt herefter til 3 - 4 % resten af 2020. I begyndelsen af 2021 er snydeprocenten igen steget til 4 - 6 %. Det ligner en blivende tendens med højere snydeprocenter. Administrationen anbefaler derfor ansættelse af yderligere to kontrollører. Dette med det formål at få snydeprocenten ned på et acceptabelt niveau på 2 - 3,5 % og herefter fastholde dette niveau.

Sagsfremstilling:

FynBus har i flere år haft en lav snydeprocent på 1,5 - 2 %. Efter indførelse af Frit Flow i Odense Kommunes og Region Syddanmarks busser fra januar 2019 steg snydeprocenten dog med ca. 0,5 %, hvorfor FynBus i november 2019 ansatte to ekstra kontrollører.

I forbindelse med første nedlukning som følge af COVID-19-restriktioner steg snydeprocenten til 10,3 % samlet for hele Fyn, herunder 12,6 % for Odense og 6 % for resten af Fyn. Den 18. maj 2020 hævede FynBus derfor kontrolafgifterne, og snydeprocenten faldt herefter til 3 - 4 % resten af 2020. I begyndelsen af 2021 er snydeprocenten dog igen steget til 4 - 6 %.

FynBus har i dag ansat 10 kontrollører, hvoraf de to er flexjob-stillinger på 20 timer, og de resterende otte er på fuld tid.

Kontrollørerne står for kontrol af billetter og kundeservice/kvalitetskontrol i busserne, observationer og kundeservice på bl.a. Odense Banegård Center, køretidsanalyser, køreplanskorrektur samt diverse ad hoc-opgaver.

Kontrollørerne er til stede i busserne i tidsrummet kl. 04.00 - 01.00 og kontrollerer under normale forhold minimum ca. 200.000 passagerer årligt. Dette svarer til ca. 16.660 passagerer i gennemsnit pr. måned. På grund af COVID-19 har kontrollørerne dog de seneste 9 måneder kun kontrolleret ca. 13.000 passagerer i gennemsnit pr. måned.

I tabel 1 nedenfor er redegjort for udviklingen i snydeprocenten i 2021:

Tabel 1: Udviklingen i snydeprocenten i de første uger af 2021

Snydeprocent	Uge 1	Uge 2	Uge 3	Uge 4	Uge 5	Uge 6	Uge 7	Middel
Odense	4,4 %	6,4 %	6,1 %	7,4 %	5,7 %	4,3 %	5,2 %	5,7 %
Resten	2,7 %	5,7 %	6,8 %	5,4 %	12,0 %	4,5 %	7,8 %	6,4 %
Samlet	4,2 %	6,2 %	6,3 %	6,8 %	6,3 %	4,4 %	6,2 %	5,8 %

Et fald i snydeprocenten på 1 % vil øge billetindtægter på alle billettyper med ca. 1,75 mio. kr. årligt. Med en stigning i snydeprocenten fra 2 - 3 % til 4 - 6 % vurderes indtægtstab at være ca. 5 - 7 mio. kr. om året for FynBus.

Det foreslås, at der ansættes yderligere to kontrollører. Effekten er nedenfor beregnet på månedsbasis.

Den samlede merudgift ved ansættelse af yderligere to kontrollører vurderes at være ca. 87.000 kr. pr. måned. Beløbet indeholder lønudgifter til kontrollørerne, afledte udgifter til kundehenvendelser og administration. Beregningen fremgår tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Udgifter pr. mdr. ved ansættelse af to kontrollører

Udgifter pr. md. ved ansættelse af 2 ekstra kontrollører		Timer pr. md.	Timepris	I alt
2 Kontrollører				66.000
Kontrakt og Jura	Henvendelser a 30 min.	46	315	14.587
Kontrakt og Jura	Sparring med leder (3 timer pr. uge)	13	438	5.696
Budget og Regnskab	Henvendelser a 4 min.	1	246	349
Budget og Regnskab	Oprydning af debitorer 1 time pr. uge	1	246	266
Budget og Regnskab	Rykkerproces af 550 kontrolafgifter pr. md.	26	246	6.403
I alt		88		86.631

Det vil være udgiftsneutralt at ansætte to ekstra kontrollører, hvis der udstedes 116 kontrolafgifter pr. måned á 750 kr. Det giver 58 kontrolafgifter pr. nyansat kontrollør. Dette forudsætter, at afgifterne bliver betalt, og det gør kun ca. 50 % pt. De resterende afgifter sendes til inddrivelse ved Gældsstyrelsen. FynBus har indtil videre fået inddrevet 25 % af de afgifter, der er fremsendt til Gældsstyrelsen, men det forventes, at inddrivelsesprocenten vil stige fremover.

Der udstedes ca. 550 kontrolafgifter om måneden af de nuværende 10 kontrollører, hvilket svarer til ca. 55 kontrolafgifter pr. kontrollør.

Det er vurderes derfor, at ansættelsen af to ekstra kontrollører vil være udgiftsneutral alene på udstedte kontrolafgifter. Hertil kommer effekten af en reduceret snydeprocent, hvis snydeprocenten skulle falde til et acceptabelt niveau. Antallet af kontrolafgifter pr. kontrollør i 2021 fremgår af tabel 3 nedenfor:

Tabel 3: Antal kontrolafgifter pr. medarbejder i de første uger af 2021

Kontrolafgifter	Uge 1	Uge 2	Uge 3	Uge 4	Uge 5	Uge 6	Uge 7	Middel	Gns. Måned
Antal kontrolafgifter	82	125	139	141	159	119	192	137	547
Pr. medarbejder	8	13	14	14	16	12	19	14	55

Omkostningerne til kontrollører, kundehenvendelser og administration i forbindelse med kontrol af billettering i busserne betales på nuværende tidspunkt over fællesudgifterne. Indtægterne fra kontrolafgifter fordeles mellem ejerne ud fra fordelingsnøgler på indtægterne fra salg af billetter. Den øgede omkostning vil dermed belaste rammen for fællesudgifter med ca. 1 mio. kr. årligt, mens indtægterne vil tilfalde ejerne i deres respektive interne regnskaber i FynBus.

FynBus udmøntede i 2019 besparelser i administrationen med et mindreforbrug på rammen på 1,5 mio. kr. Denne besparelse anvendes i henhold til tidligere beslutning i bestyrelsen til finansiering af rejsekortudstyr på Odense Letbane. Herefter vil der være tale om en permanent rammebesparelse.

Regnskab 2020, som snart undergår revision, viser et mindreforbrug på rammen i 2020 på 2,7 mio. kr., når der ses bort fra periodeforskydninger på 1,6 mio. kr. FynBus foreslår, at den kommende reduktion af rammen nedsættes fra 1,5 mio. kr. til 0,75 mio. kr. til finansiering af to nye kontrollører. De resterende 0,25 mio. kr. finder FynBus i den nuværende ramme. Den forventede rammestyling fremgår af tabel 4:

Tabel 4: Finansiering af to kontrollører

Rammestyring	2020	2021	2022	2023	2024
Ramme pr. 1/1	1.684	5.985	-2.116	-1.366	-616
Investering i RK udstyr til OL	-59	-7.251			
Forventet mindreforbrug i ord. ramme	4.360	750	750	750	750
Periodeforskydninger fra 2020 til 2021		-1.600			
Ramme pr. 31/12	5.985	-2.116	-1.366	-616	134

I 2025 nedskrives rammen permanent med 0,75 mio. kr.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- ansættelse af to kontrollører, og
- finansieringen af to kontrollører.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. RAMMEN FOR FÆLLES UDBUD AF BUSKØRSEL MED GRØN OMSTILLING

Resumé:

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling er påbegyndt i 2019, hvor FynBus den 15. marts 2019 og den 13. december 2019 forelagde bestyrelsen muligheden for et fælles udbud fra 2023-2024, idet de fleste kommunale kontrakter samt Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel udløber dér. Et fælles udbud ville samtidigt kunne omfatte omstilling til grøn energi.

Med afsæt i administrative møder i foråret 2020 med kommunerne og Region Syddanmark samt dialogmøde med busentreprenører og busproducenter udarbejdede FynBus et notat vedrørende grøn omstilling af kollektiv trafik samt rammen for et fælles udbud, "Grøn omstilling samt fælles udbud af buskørsel".

Notatet blev forelagt FynBus' bestyrelse den 19. juni 2020 og har derefter været drøftet i kommunerne og regionen. På den baggrund er der udarbejdet et nyt notat; "Beslutningsoplæg om grøn omstilling og fælles udbud af buskørsel", som blev forelagt bestyrelsen til godkendelse den 1. oktober 2020.

Endelig ramme for fælles udbud med grøn omstilling, herunder foreløbige resultater af analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik, forelægges nu bestyrelsen til godkendelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark.

Sagsfremstilling:

I vinteren 2020/2021 har der været afholdt administrative møder med kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark, hvor rammen for fælles udbud med grøn omstilling er blevet drøftet.

På den baggrund er notatet "Rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling" udarbejdet, se bilag 3.1.

Notatet beskriver den endelige ramme for fælles udbud med grøn omstilling med følgende emner:

- Juridiske rammer for fælles udbud
- Grøn omstilling
- Samspil mellem lokalruter og flextrafik
- Tids- og procesplan

Fælles udbud

Efter en nærmere vurdering af Region Syddanmarks kontrakt om buskørsel anbefaler FynBus, at kontrakten forlænges i to år fra december 2024 til december 2016 og dermed ikke indgår i det fælles udbud.

Odense Kommune har tidligere besluttet, at kommunen ikke ønsker at indgå i det fælles udbud, idet bybuskontrakten i Odense er forlænget til 2027.

Det fælles udbud vil derfor omfatte de øvrige otte kommuner på Fyn og Langeland.

Det fælles udbud foreslås opdelt i tre pakker, hvor der samtidig er en delaftale pr. kommune.

Opdelingen i pakker og delaftaler skal sikre dels, at mindre vognmænd kan afgive tilbud samt dels, at kommunerne opnår størst mulig fleksibilitet inden for rammerne af et fælles udbud.

Opdelingen i pakker fastlægges endeligt, når kommunerne i juni 2021 har truffet beslutning om deltagelse i det fælles udbud, og om der er særlige krav til drivmidler mv.

FynBus vil i foråret 2021 have en markedsdialog med repræsentanter for vognmandsbranchen, som også kan have indflydelse på pakkeopdelingen.

Hvis der alene tages hensyn til geografisk nærhed og de nuværende kontrakters størrelse, vil følgende pakkeopdeling resultere i tre nogenlunde lige store pakker:

Pakke 1:

Langeland Kommune
Svendborg Kommune – by
Svendborg Kommune – land
Nyborg Kommune

Pakke 2:

Faaborg-Midtfyn Kommune
Assens Kommune

Pakke 3:

Nordfyns Kommune
Middelfart Kommune
Kerteminde Kommune

Mod denne inddeling taler, at nogle af kommunerne har kontraktudløb i 2023, mens andre kontrakter udløber i 2024. Der er option på forlængelse i kontrakterne. De kommuner, der har udløb i 2024, kan eksempelvis vælge ikke at forlænge den ordinære kontrakt og dermed have ny kontraktstart sammen med de øvrige kommuner i 2024.

Tildelingskriterier

FynBus vil anvende tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet", idet der bl.a. fokuseres på hvilket drivmiddel, der vil skabe mest værdi for kommunen ud fra en vurdering af miljøpåvirkning kombineret med pris.

Ved valg af funktionsudbud efter "mest miljø- og klimaeffekt for pengene" vil der blive opstillet en tildelingsmodel, hvor klima- og miljøforhold indgår i den samlede afvejning.

Modellen vil desuden tage højde for, om de valgte drivmidler i de enkelte tilbud, er CO₂-neutrale, eller om de også er 0-emission.

Retningslinjer for deltagelse i det fælles udbud

Tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" kan medføre, at ét samlet bud fra en tilbudsgiver er det mest fordelagtige tilbud, men hvor det for den enkelt kommune vil være tilbuddet fra en anden tilbudsgiver, der havde "det bedste forhold mellem pris og kvalitet", hvis det var blevet vurderet individuelt pr. kommune.

En kommune kan derfor risikere at få en højere tilbudspris, når der afgives samlede tilbud til mere end én kommune end ved et individuelt tilbud til en kommune.

Det vil ikke være muligt for at trække sig fra udbuddet, hvis det viser sig, at en kommune skal betale en højere pris for kørslen ved et samlet tilbud. Det vil dog altid være muligt at annullere et udbud på et sagligt grundlag, herunder hvis den samlede pris for pakken ligger over det budgetterede.

Ved at vælge at deltage i det fælles udbud skal kommunerne derfor acceptere, at ovennævnte kan være en risiko.

Funktionsudbud

Der er fra kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark et ønske om at få mest mulig grøn omstilling af buskørsel for pengene. På den baggrund anbefaler FynBus, at buskørslen udbydes som et funktionsudbud med krav til bussernes miljøpåvirkning ud fra princippet om "mest miljø- og klimaeffekt for pengene".

Hvis en kommune vælger at stille krav om et særligt drivmiddel, fx el-busser, vil dette blive udbudt.

Ønsket om CO₂-neutralitet vil være et minimumskrav. 0-emission-busser (el) vil kunne komme på tale i et funktionsudbud ud fra en sammenvejning af pris og miljøeffekt.

Grøn omstilling

Odense Kommune, Region Syddanmark og de øvrige kommuner på Fyn og Langeland har alle indgået klimasamarbejdsaftaler med Regeringen eller Transportministeriet.

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

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

I den forbindelse skal det bemærkes, at Transportministeriet definerer biodiesel som værende CO₂-neutralt.

Flere kommuner og Region Syddanmark har derfor fokus på muligheden for at anvende bio-diesel som brændstof i eksisterende dieselbusser – enten som en overgang til andre teknologier eller som drivmiddel i en længere periode. Det skal her bemærkes, at Nordjyllands Trafikselskab netop har indgået en 10-årig kontrakt med 77 nye dieselbusser og ca. 194.000 køreplantimer, der skal køre på HVO-diesel frem til august 2031.

Odense Kommune får leveret 20 nye el-busser i april 2021 til erstatning for de ældste dieselbusser, som nu udfases. Derefter vil der kun være 12-14 dieselbusser i drift i Odense.

Forsøg med regionale el-busser

I 2020 blev der afsat en statslig pulje på 75 mio. kr. til omstilling til flere grønne busser i den regionale bustransport. Region Syddanmark ansøgte, sammen med FynBus, om tilskud til et forsøg med en brint-bus samt et andet forsøg med tre el-busser. Forsøget med el-busser blev imødekommet og vil blive igangsat i 1. kvartal 2022.

Status for grøn omstilling

FynBus arbejder kontinuerligt på at opsøge og opdatere viden om grøn omstilling af den kollektive transport. Der er på nuværende tidspunkt ikke fremkommet ny viden, der ændrer FynBus' vurdering af, at biodiesel, biogas eller el vil være de drivmidler, der kan sikre den grønne omstilling i et kommende udbud.

FynBus vurderer, at den grønne omstilling højst sandsynligt kommer til at foregå i flere trin. Biodiesel, biogas og el vil sikre, at den kollektive trafik kan være CO₂-neutral eller 0-emission fra 2024. Med 8 til 10-årige kontrakter vil disse drivmidler blive anvendt frem til omkring 2034.

Det rådgivende ingeniørfirma COWI har i 2020 udarbejdet rapporten "Drivmidler i FynBus". Rapporten konkluderer, at biodiesel, biogas og el alle er egnede drivmidler til grøn omstilling. Rapporten peger på, at biogas er billigst, biodiesel er lidt dyrere, og herefter kommer el-busser, som er dyrest. En række aktuelle tilbud i andre trafikskaber indikerer imidlertid, at priserne på el-busser er på vej ned. FynBus følger løbende op på prisudviklingen.

Samspil mellem lokalruter og flextrafik

Buskapaciteten dimensioneres efter det maksimale kørselsbehov ud fra antallet af elever, ofte om morgenen. Der skal så vidt muligt være siddeplads til alle skolebørn. Dette betyder dog, at der i de perioder, hvor kørselsbehovet er mindre, ofte om eftermiddagen, er overkapacitet.

Planlægning af lokalruterne sker med afsæt i kommunens ønsker til serviceniveauet, tidligere køreplaner, evelister for det kommende skoleår og buskapacitet, der er til rådighed i kontrakten.

FynBus har analyseret, om der er mulighed for øget samspil mellem lokalruter og flextrafik, således at buskapaciteten på lokalruterne kan reduceres. De foreløbige resultater af analysen af lokalruterne viser, at det på nogle lokalruter er muligt at anvende mindre buskapacitet fremfor de store busser, der normalt er anvendt til kørslen.

I første halvår af 2021 vil kommunerne og FynBus arbejde videre i forhold til krav til buskapacitet og serviceniveau, således at der til september 2021 foreligger et udbudsgrundlag til det fælles udbud.

Tids- og procesplan

Tids- og procesplanen for beslutning af fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling fremgår nedenfor:

- 16. marts 2021: Endelig ramme for fælles udbud med grøn omstilling, herunder resultater af analyse af mulighed for samspil mellem lokalruter og flextrafik, forelægges FynBus' bestyrelse med henblik på efterfølgende forelæggelse for de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark
- April 2021: Dialogmøde med interesserede tilbudsgivere, repræsentanter fra kommuner og FynBus
- Juni 2021: Frist for tilbagemeldinger til FynBus fra de politiske udvalg i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark vedr.
 - deltagelse i det fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024
 - valg af drivmiddel, hvis tildeling efter "mest miljø- og klimaeffekt for pengene" ikke ønskes
 - evt. ønsker til placering af ladeanlæg eller tankningsanlæg
- September 2021: Frist for tilbagemeldinger til FynBus på serviceniveau og udbudsgrundlag til fælles udbud fra kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark
- Oktober 2021: Tildelingskriterier godkendes af bestyrelsen
- August 2021 - januar 2022: Udbudsmateriale udarbejdes
- Februar 2022: Offentliggørelse af udbudsmateriale for fælles udbud med grøn omstilling
- December 2022: Tilbudsvurdering forelægges kommuner på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark til godkendelse

- Februar 2023: Kontraktunderskrivelse
 - 18 måneders leveringstid på busserne
 - 18 måneder at etablerer ladeanlæg/tankningsanlæg m.m.
- August 2024: Kontraktstart.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

den fastsatte ramme for fælles udbud er:

- kontraktstart i august 2024 eller august 2025,
 - option på forlængelse af nuværende kontrakter til august 2024 eller august 2025 udnyttes
 - ved forlængelsen af kontrakten indhentes tilbud på biodiesel til drift i forlængelsesperioden
- der gennemføres et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, medmindre konkret drivmiddel er valgt af den enkelte kommune
- der udbydes en 8-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år, og
 - der indhentes særskilt tilbud på kørsel i de 2 X 2 års forlængelsesperioder
- mulighed for, at samspil mellem lokalruter og flextrafik indgår i udbudsgrundlaget
- der udbydes to – tre pakker
 - der udfærdiges delaftaler for alle kommuner for at sikre fleksibilitet for den enkelt kommune
 - ved deltagelse i en pakke, er en kommune bundet af det økonomisk mest fordelagtige tilbud på den samlede pakke
 - hvis en kommune ønsker at have mulighed for, at kunne trække sig fra et tilbud på en pakke, fordi det økonomisk mest fordelagtige tilbud ligger udenfor en kommunes økonomiske ramme, vil det ikke være muligt at være en del af en pakke i det fælles udbud. Kommunen vil kunne deltage i det fælles udbud, men uden deltagelse i en pakke.

Sagen fremsendes til politisk beslutning i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark vedr.

- deltagelse i det fælles udbud med grøn omstilling med kontraktstart august 2024,
- valg af drivmiddel, hvis tildeling efter ”mest miljø og klimaeffekt for pengene” ikke ønskes,
- eventuelt ønsker til placering af ladeanlæg eller optankningsanlæg.

Frist for politisk beslutning i kommunerne på Fyn og Langeland samt Region Syddanmark er juni 2021.

Efter beslutning om deltagelse i fælles udbud fastlægges et antal pakker, der vil afspejle, hvorvidt der er ønsker om et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene, eller om der er valgt et konkret drivmiddel.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet, idet administrationen udarbejder en justering af retningslinjerne for deltagelse i fælles udbud, der sikrer, at en kommune kan trække sig fra et tilbud på en pakke, såfremt det økonomisk mest fordelagtige tilbud ligger udenfor kommunens økonomiske ramme.

De justerede retningslinjer vil blive fremsendt til alle kommuner, således at disse indgår i beslutningen om deltagelse i det fælles udbud.

Udkast til sagsfremstilling til kommunerne, bilag 3.2, vil blive tilrettet efter de justerede retningslinjer.

Bilag:

- Bilag 3.1 *Rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling*
- Bilag 3.2 *Udkast til sagsfremstilling*
- Bilag 3.3 *COWI, Adgang til biogas og el til busser på Fyn, marts 2021*

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

4. STATUS FOR EFTERKALKULATION AF TAKST VEST

Resumé:

De provenumæssige konsekvenser af Takst Vest-reformen samt FynBus' vurdering af de beregnede provenuforskydninger blev fremlagt på bestyrelsesmødet den 16. marts 2020.

FynBus har nu foretaget en ny beregning for perioden 2016-2019 baseret på mere detaljerede oplysninger om de rejser, som indgår i takstberegningen.

FynBus vurderer, at der for perioden 2016-2019 ikke har været væsentlige provenuforskydninger. Dette skyldes mange rejser med Rejsekort Classic, samt at kunder med Rejsekort Classic ikke har opnået den forventede rabat.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med implementeringen af Takst Vest den 18. marts 2018 blev de provenumæssige konsekvenser af takstreformen efter aftale estimeret af konsulentvirksomheden Incentive i samarbejde med Takst-parterne og Trafikstyrelsen.

Disse beregninger var behæftet med nogen usikkerhed, hvorfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bad Incentive om at udarbejde procedurer for efterkalkulation. Dette for at fastslå, om takstreformen har medført utilsigtede provenuforskydninger, som skal genoprettes ved fremtidige takstjusteringer. Konsekvenserne for provenuet i 2018 var baseret på rejsetal i 2017.

Incentive har herefter beregnet et realiseret provenu med udgangspunkt i faktiske rejsetal for henholdsvis 2017 og 2018. Ud fra to beregningstilgange har Incentive beregnet et gennemsnit. Beregningerne viser et realiseret provenu til FynBus på 171 mio. kr., hvilket er 7,5 % under den laveste tolerancetærskel på 185 mio. kr.

På baggrund heraf vedtog bestyrelsen på mødet den 16. marts 2020 at bede Transportministeriet om lov til at foretage en ekstraordinær takststigning ud over det almindelige takststigningsloft.

FynBus' tidligere vurdering af efterkalkulationen

FynBus har selv tidligere regnet på de realiserede takstændringer. Resultatet heraf var, at FynBus muligvis havde et uudnyttet takststigningsloft på mellem 1,2 og 1,7 %.

På beregningstidspunktet manglede der oplysninger om kundernes korttype, kundetype og rabat på Rejsekort Classic. Beregningerne for både KVIKkort og Rejsekort Classic blev derfor gennemført med prisen for den første rejse (før rabat).

Begge beregninger var derfor påvirket af den valgte metode, analyseperiode samt FynBus' overgang til rejsekortet.

Ny beregning

Der er nu foretaget en ny beregning af takstudviklingen for perioden 2016-2019, hvor der tages højde for kundernes fordeling på korttype samt rabatoptjening på KVIKkort og Rejsekort Classic. Den nye beregning fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Genberegning af Takst Vest 2016-2019 (2021)

År	2016	2017	2018	2019	2020*	B2021*
Gennemsnitsindtægt, kr./rejse	15,33	15,63	15,67	15,80	15,95	16,18
Takststigningsloft		0,0%	1,4%	2,0%	1,9%	1,1%
Indeks 2016=100						
Gennemsnitsindtægt, kr./rejse	100	101,9	102,2	103,1	104,0	105,5
Takststigningsloft	100	100,0	101,4	103,4	105,4	106,6
Forskel point	-	1,9	0,8	- 0,4	- 1,4	- 1,0
Forskel i %	0,0%	1,9%	0,8%	-0,4%	-1,3%	-1,0%
Omsætning og provenutab i mio.kr.						
Omsætning i modellen	201,0	176,5	160,0	155,1	156,6	159,0
Beregnet provenutab	-	3,4	1,3	- 0,6	- 2,1	- 1,5

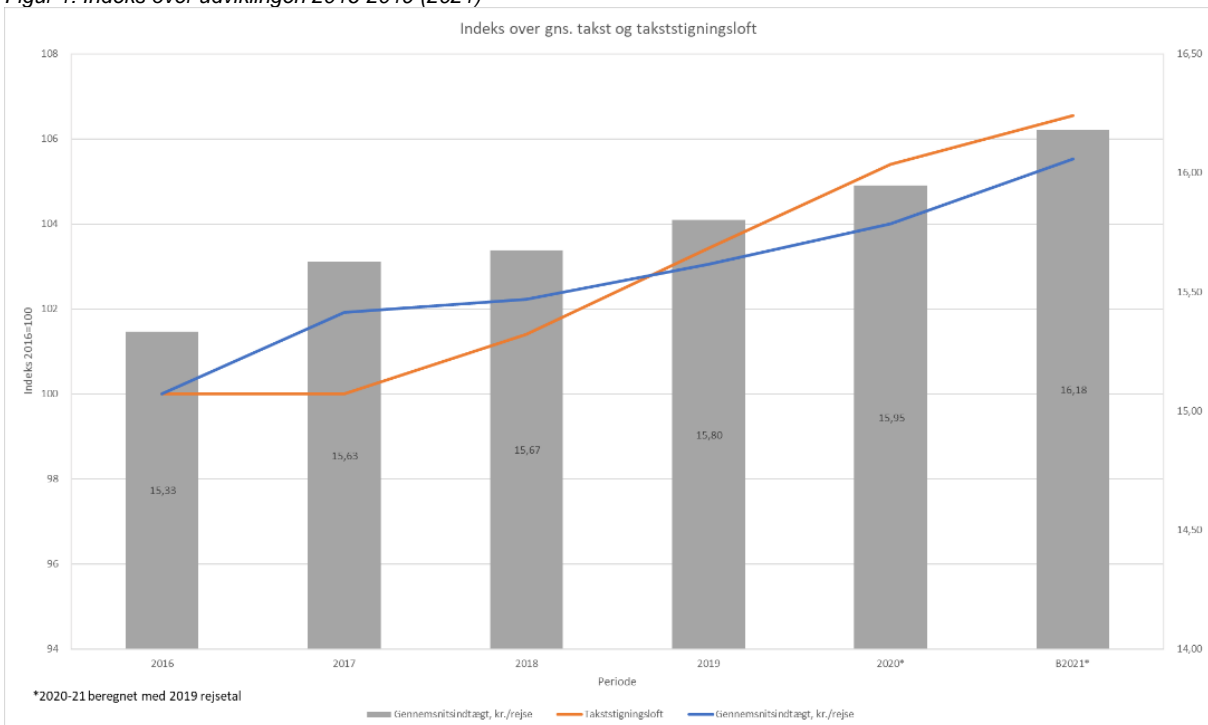
*) 2020-2021 beregnet med 2019-rejsetal.

Tabel 1 viser, at FynBus' gennemsnitlige indtægt pr. rejse steg med 3,1 % fra 15,33 kr. i 2016 til 15,80 kr. i 2019. I den samme periode steg takststigningsloftet med 3,4 %.

I perioden 2016-2019 nedsatte FynBus taksterne for Pendlerkort af hensyn til de nye fælles takster i Takst Vest. Takstnedsættelsen på Pendlerkort blev til gengæld modvirket af, at mange kunder har betalt en højere pris på Rejsekort Classic.

Den højere pris på Rejsekort Classic skyldes, at prisen for den første rejse blev ændret, fx fra 15 kr. på KVlkkort til 18 kr. på Rejsekort Classic for 2 zoner, samt at kunderne ikke har opnået så høj rabat i indkøringsperioden som forventet. Figur 1 nedenfor viser indeks over udviklingen i perioden 2016-2019:

Figur 1: Indeks over udviklingen 2016-2019 (2021)



Med udgangspunkt i indeks 2016 = 100 viser figur 1, at FynBus har udnyttet takststigningsloftet frem til 2019. Isoleret set ligger FynBus dog 0,4 % under takststigningsloftet i 2019 svarende til et provenu på -0,6 mio. kr.

Ved at anvende rejsedata for 2019 på taksterne for 2020 og 2021 ses det, at forskellen stiger til henholdsvis -2,1 og -1,5 mio. kr. Den endelige beregning kan dog først foretages, når rejsetal, fordeling på billet- og korttyper samt opnået rabat på Rejsekort Classic foreligger for det enkelte år.

På denne baggrund vurderer FynBus, at der ikke er grundlag for at bede Transportministeriet om lov til at foretage en ekstraordinær takststigning ud over det almindelige takststigningsloft for perioden 2016-2019.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

5. MEDDELELSER

- Statistik over priser på FV7
- Resultat af udbud på NOP-kerne, FlexDanmark
- Arbejde med IT-udviklingen på bus- og flexområdet (udbud af app, pendlerprodukt mv.)
- Grøn omstilling på flexområdet
- Justering af samarbejdsmodel på flexområdet mellem de tre trafiksselskaber efter klagesagen mv.
- Møde i E-20 komitéen
- Status på, hvordan FynBus er sikret mod hackerangreb
- Påbud fra Digitaliseringsstyrelsen vedr. hjemmeside
- Forberedelser vedr. kunderne tilbage i busserne
- Drøftelse af præcisering af kontrol ifm. FynBus' arbejdsklausul

6. 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