

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

25. februar 2022 kl. 12.00

FynBus

J.nr.: 202201-38733

### Deltagere:

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

### Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. Forretningsorden for bestyrelsen.....	3
Sager til drøftelse:.....	5
2. Besparelse på regionale ruter .....	5
3. Trafikplan 2022-2025.....	12
Sager til orientering:.....	14
4. Status på udvikling af ny MaaS .....	14
5. Introduktion .....	17
6. Meddelelser .....	18
7. Eventuelt.....	18

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. FORRETNINGSORDEN FOR BESTYRELSEN

#### Resumé:

*Forretningsordenen for bestyrelsen blev vedtaget 20. august 2020.*

*Under Corona-nedlukningen opstod en praksis om, at bestyrelsen ikke skriver under i en beslutningsprotokol, men at referatet godkendes via First Agenda. Forretningsordenen indstilles til at blive tilrettet praksis.*

*Derudover har der været praksis om, at den lukkede dagsorden ikke blev udsendt til kommunerne og Region Syddanmark. Det foreslås, at den lukkede dagsorden sendes til 1 person i hver kommune og Region Syddanmark.*

#### Sagsfremstilling:

Efter vedtægt af 20. august 2020 § 18 fastsættes bestyrelsen selv sin forretningsorden. Forretningsordenen for bestyrelsen blev vedtaget den 20. august 2020.

Efter forretningsordenens pkt. 6.1 skal bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der efter hvert møde underskrives af de medlemmer, der har deltaget i mødet.

Under Corona-nedlukningen opstod en praksis om, at bestyrelsens beslutninger ikke indføres i en beslutningsprotokol, men at referatet godkendes via First Agenda af de medlemmer, der deltog i bestyrelsesmødet.

Administrationen foreslår, at forretningsordenen pkt. 6 tilrettes praksis, således at referatet oplæses på mødet og derefter godkendes via First Agenda umiddelbart efter mødets afslutning.

Efter forretningsordenen pkt. 4.4, sendes dagsorden til orientering til regionen og de 9 kommuner.

FynBus' hidtidige praksis har dog været, at den lukkede dagsorden ikke sendes til Region Syddanmark og kommunerne.

FynBus foreslår, at alle kommuner og Region Syddanmark udpeger hver 1 person, der kan modtage den lukkede dagsorden, hvorefter udsendelse af den lukkede dagsorden sker i overensstemmelse med forretningsordenens pkt. 4.4.

Derudover er der sket enkelte korrekturændringer.

Ændringer i forretningsordenen fremgår af Bilag 1.2.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- forretningsordenen tilrettes praksis således, at referatet godkendes umiddelbart efter mødets afslutning via First Agenda af de medlemmer, der deltog i mødet
- forretningsordenens pkt. 6 konsekvensrettes i overensstemmelse hermed
- den lukkede dagsorden sendes til 1 person i hver kommune og Region Syddanmark

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet*

**Bilag:**

Bilag 1.1 *Vedtægter for Trafikselskabet FynBus af 20. august 2020*  
Bilag 1.2 *Forretningsorden for bestyrelsen af 25. februar 2022*

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 2. BESPARELSE PÅ REGIONALE RUTER

#### Resumé:

*På mødet d. 27. januar 2022 blev bestyrelsen orienteret om økonomien på de regionale ruter. Der blev redegjort for, at der er behov for at gennemføre en besparelse på ca. 15 mio. kr. for at få balance mellem regionens årlige rammetilskud på ca. 120 mio. kr. og de aktuelle nettoudgifter til driften af busruterne, som har været stigende på grund af et fald i passagertallet de senere år.*

*Det blev på mødet besluttet, at bestyrelsen d. 25. februar 2022 skal have en nærmere redegørelse for konsekvenserne af den foreslåede besparelse på 3 ruter.*

#### Sagsfremstilling:

I det følgende gives først en kort redegørelse over udviklingen i økonomi og passagertal på de regionale ruter i perioden 2007-2021. En oversigt vedlægges i bilag 2.1.

Dernæst sammenfattes de økonomisk- og passagermæssige konsekvenser af at gennemføre en nettobesparelse på 15 mio. kr. I beregningerne indgår dels en reduktion i køreplantimer (bruttoudgifter) og et vurderet passagertal som følge heraf (passagerindtægter).

Konsekvenserne er nærmere beskrevet i bilag 2.2.

Til sidst gives en kort gennemgang af FynBus Telerute, som er nærmere beskrevet i bilag 2.3.

#### Oversigt over udviklingen i økonomi og passagertal

En oversigt over den regionale ruteøkonomi siden etableringen af FynBus fremgår af vedlagte bilag 2.1.

Oversigten viser, at der allerede fra FynBus' etablering i 2007 og frem til 2011 var underskud på driften i forhold til regionens tilskud. Væksten i underskuddet skyldtes primært generelle prisstigninger og dermed stigende kontraktudgifter.

På den baggrund blev der i årene 2010 og 2011 gennemført en meget kraftig reduktion i kørslen, fra 385.000 til 248.000 køreplantimer, svarende til 36%.

Kommunerne valgte at finansiere ca. halvdelen gennem etablering af fælleskommunale ruter.

Efter besparelsen og tilpasningen af ruterne til de regionale principper, var der et økonomisk råderum, som tillod videreførelse af rute 110/111, rute 130/131 og rute 920. Det aftales med Region Syddanmark, at ruterne kunne opretholdes under forudsætning af, at der var plads inden for den økonomiske ramme, og at ruternes selvfinansieringsgrad var mindst 50%.

Reduktionen betød i første omgang et fald i passagerindtægterne fra 142,7 mio. kr. til 112,2 mio. kr. Passagertallet faldt med 10%, fra 6,8 mio. i 2009 til 6,1 mio. passagerer i 2011.

Men i de efterfølgende år steg passagertallet imidlertid kraftigt. Fra lavpunktet i 2011 og frem til 2013 steg passagertallet med 10 % til 7,0 mio. passagerer årligt, og de tabte passagerer var dermed vundet tilbage. Stigningen i passagertallet fortsatte frem til 2015, hvor FynBus havde det største antal passagerer i selskabets levetid.

På grund af besparelsen på driften i 2011 og det stigende passagertal i de efterfølgende år, lykkedes det i nogle år at opnå et lille årligt overskud på driften.

I 2015 var der imidlertid underskud igen. Underskuddet fortsatte i 2016 og blev forstærket af et begyndende tab af passagerer.

FynBus havde på det tidspunkt mulighed for at forlænge den daværende 6-årige kontrakt, men besluttede, ud fra en vurdering af den aktuelle markedssituation, at udbyde kontrakten. TideBus vandt en 8-årig kontrakt med start i 2017. Kontrakten medførte en årlig besparelse på driften på 24 mio. kr. (samt yderligere 13,5 mio. kr. årligt i 2024 og 2025).

Besparelsen vendte et underskud på -9,3 mio. kr. i 2016 til et overskud på 9,7 mio. kr. i 2017.

Antallet af køreplantimer måtte i 2016 øges med ca. 7.000 timer som følge af længere køretider på grund af letbanebyggeriet. Bruttoudgifterne blev derved øget med godt 4 mio. kr. om året.

Passagerindtægterne begyndte at falde betydeligt i 2017, men regnskabsåret blev reddet af en ekstraordinær afregning med DSB for månedskort og ungdomskort. Faldet resulterede i, at indtægterne i 2019 var godt 20 mio. kr. under niveauet i perioden 2013-2016.

Det resulterende underskud blev dækket ind af Region Syddanmark med ca. 20 mio. kr. fordelt på 2018 og 2019. I 2019 var der 5,4 mio. passagerer, det vil sige et tab på 25% siden 2015.

Bestyrelsen og Region Syddanmark har i denne periode fulgt udviklingen, men på grund af det fortsatte passagertab og den usikre fremtid efter Corona, er det ikke muligt på kort og mellemlang sigt at vende passagerudviklingen nok til, at det kan redde den økonomiske situation.

### **Konsekvenserne af at gennemføre en nettobesparelse på 15 mio. kr.**

Som nævnt på mødet d. 27. januar 2022, har FynBus taget udgangspunkt i, at besparelsen skal ske ved at omdanne 3 ruter (rute 110/111, rute 130/131 og rute 920) til uddannelses- og pendlerruter. Omdannelsen sker ved på hverdage at fjerne afgangene tidligt om morgenen, midt på dagen og om aftenen. Desuden nedlægges alle afgangene i weekenden.

FynBus har indledt en dialog med forvaltningerne i de berørte kommuner med henblik på at vurdere om kommunerne sammen og hver for sig, kan tilvejebringe kompenserende tilbud.

Der er i bilag 2.2 nærmere redegjort for, hvor mange passagerer der vil blive berørt; fordelt på ruter og delstrækninger. I sagsfremstillingen fremlægges kun hovedtallene.

I bilag 2.2 opdeles de enkelte afgangene i tre hovedgrupper:

- "Grønne" afgangene er de afgangene, der påtænkes videreført som regional uddannelses- og pendlerbetjening. Afgrænsningen af disse afgangene tager udgangspunkt i, hvad det er muligt at køre, når der skal findes en besparelse på 15 mio. kr.
- "Gule" afgangene er afgangene, som tidsmæssigt ligger tæt op ad de "grønne" afgangene, og som derfor vil give kunderne en god betjening, hvis de videreføres (eksempelvis midt på dagen og først på aftenen) og eventuelt kan tilkøbes af kommunerne.

- "Røde" afgang er afgang på ydertidspunkter, hvor der generelt er de færreste passagerer, og hvor det under alle omstændigheder bør overvejes, om buskørsel er den mest effektive måde at tilvejebringe et tilbud om kollektiv trafik.

I nedenstående tabel ses det samlede passagertal på de nævnte tre ruter.

Tabellen er baseret på passagertal fra 2019. Det er endnu for usikkert at anvende 2021 tal, da der har været store udsving i bussernes anvendelse hen over året. FynBus vurderer i øjeblikket, at tallene i tabellerne kan være op til 10-15% lavere i en periode, efter Corona-pandemien er overstået. I uge 6-2022 var passagertallet på 76% af samme periode 2019, og der er fortsat en del personer, som er sygemeldt.

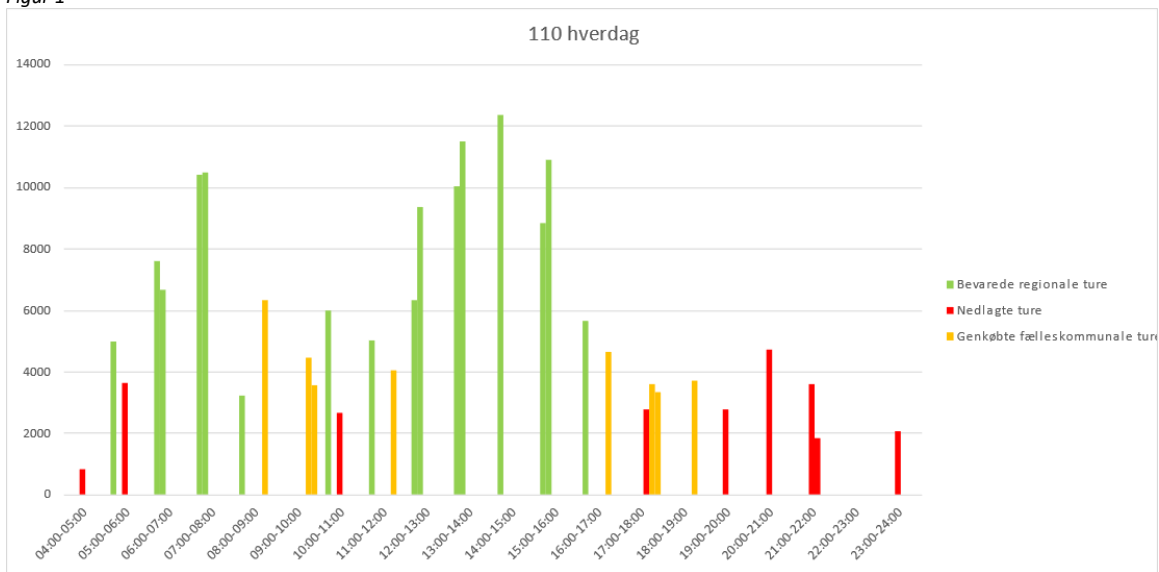
Tabel 1: Passagertal for hele 2019

<b>Passagertal for hele 2019</b>	<b>Rute 110</b>	<b>Rute 111</b>	<b>Rute 130-131</b>	<b>Rute 920</b>	<b>I alt</b>
Samlet passagertal	236.000	211.000	332.000	311.000	1.090.000
Passagertal på hverdage på regionalt bevarede ture (grønne ture)	130.000	125.000	208.000	112.000	575.000
Passagertal på hverdage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	34.000	45.000	52.000	101.000	232.000
Passagertal på hverdage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	25.000	15.000	24.000	57.000	121.000
Passagertal på weekenddage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	27.000	19.000	25.000	23.000	94.000
Passagertal på weekenddage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	20.000	7.000	23.000	18.000	68.000
<b>Passagerer i alt der kan bevare deres ture (grønne og gule ture)</b>	<b>34.000</b>	<b>189.000</b>	<b>285.000</b>	<b>236.000</b>	<b>901.000</b>
<b>Passagerer i alt der mister deres tur (røde ture)</b>	<b>45.000</b>	<b>22.000</b>	<b>47.000</b>	<b>75.000</b>	<b>189.000</b>

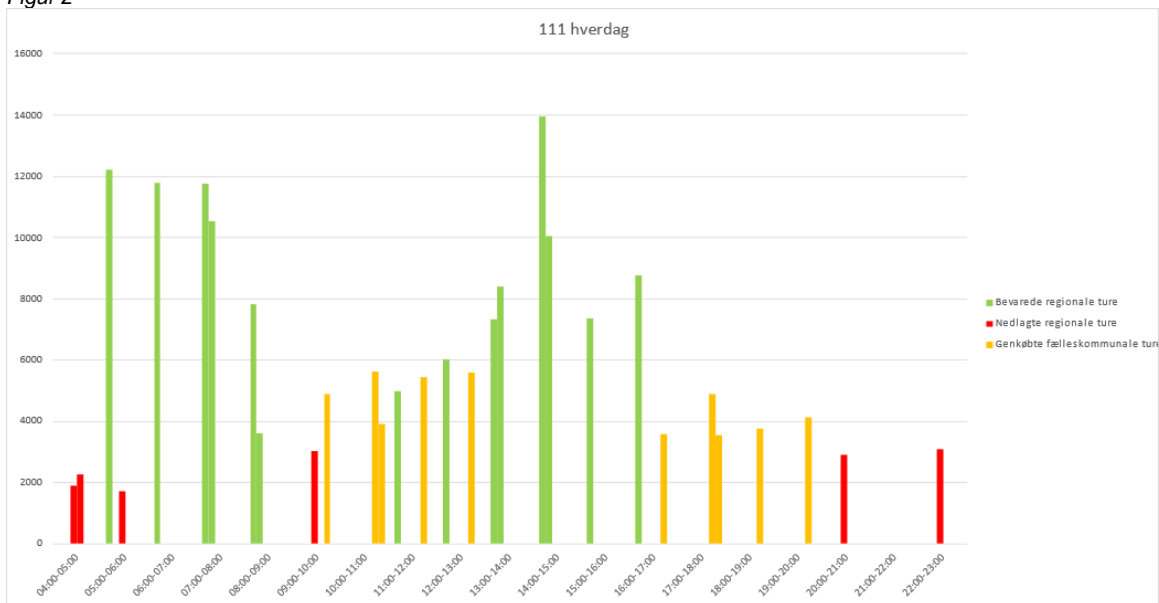
Der var i 2019 1,1 mio. passagerer på de tre ruter. Det anslås, at over 60 % af passagerne på hverdage fortsat vil blive betjent ved, at ruterne af Region Syddanmark videreføres som uddannelses- og pendleruter. Ca. 0,5 mio. rejser foregår på de "gule" og "røde" afgang.

Døgnfordelingen af passagererne på hverdag fremgår af nedenstående figurer. Figuren viser afgang i begge retninger.

Figur 1

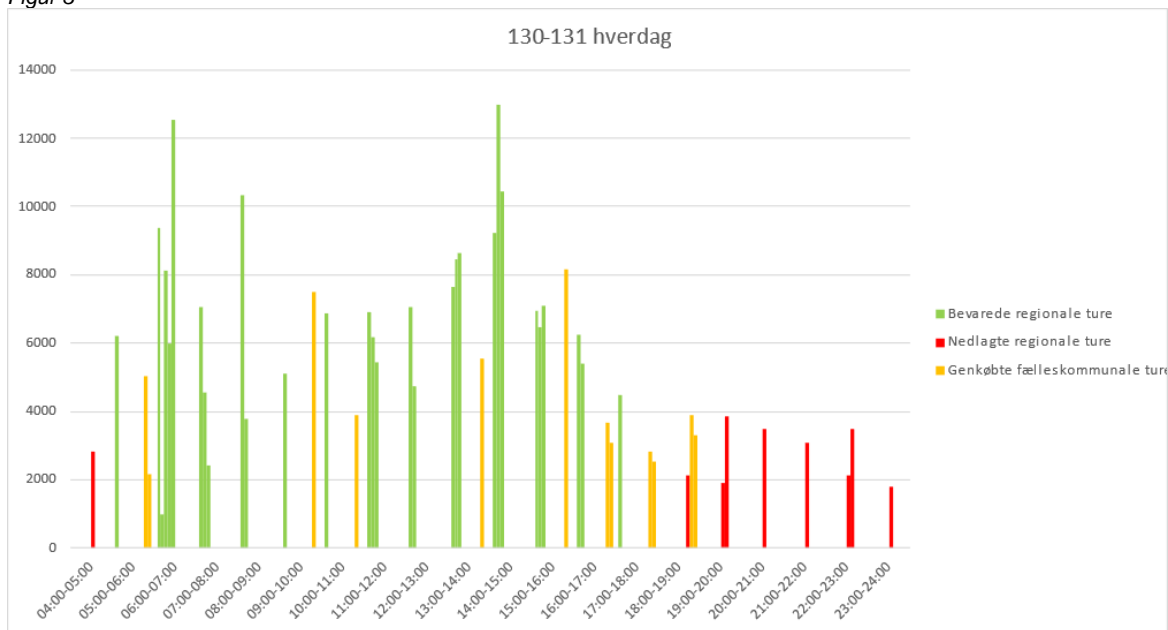


Figur 2

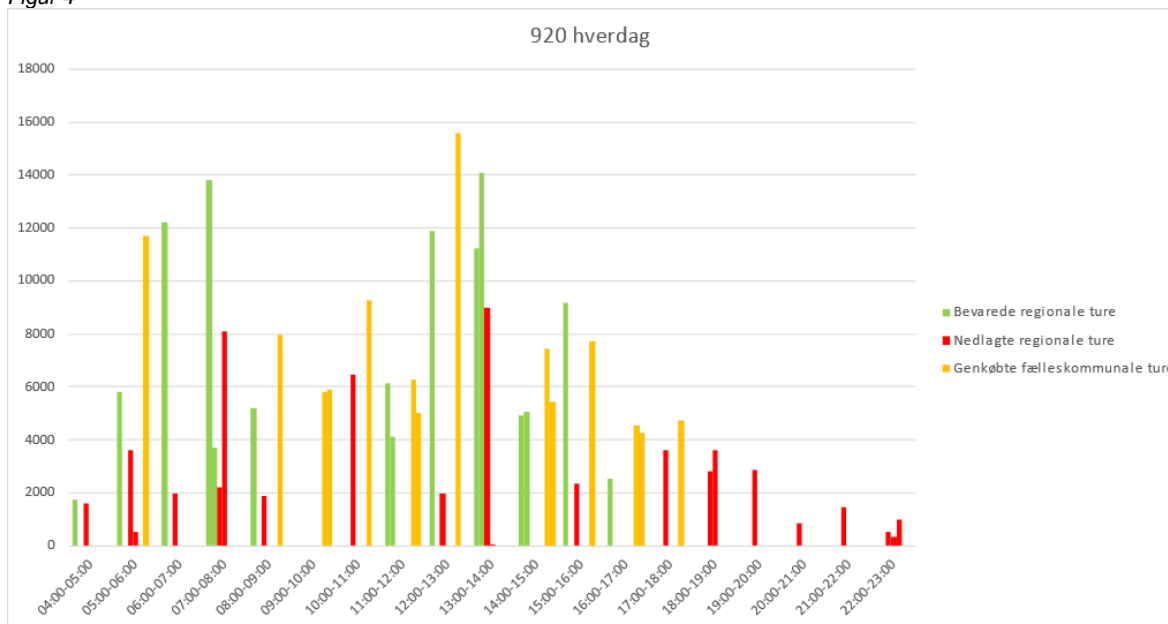




Figur 3



Figur 4



De grønne søjler viser de afgang, som tænkes opretholdt som regionalt finansieret kørsel.

De gule søjler viser afgang, som også har en del passagerer, og som vurderes mest relevant for kommunerne at tilkøbe, idet der også tages hensyn til ruternes logistikplanlægning.

De røde søjler viser afgang på ydertidspunkterne, typisk morgen og aften, hvor der overordnet set er de færreste passagerer.

Da FynBus gennem årene har optimeret kørslen og ruternes logistik, er der reelt kun få ture med fx under 5 passagerer i gennemsnit.

Det anslås, at hvis kommunerne betaler for "de gule" afgang, sikres det, at yderligere 25 % af rutens nuværende passagerer på hverdage vil kunne betjenes.

Den samlede kommunale udgift ved tilkøb af de "gule" afgang på både hverdage og i weekender anslås til i alt 7,4 mio. kr. årligt.

Hvis kommunerne vælger at tilkøbe de beskrevne afgang, vil de passagerer, der rejser på de røde afgang, blive fordelt således:

Tabel 2: Fordeling af passagerer, der mister afgang (røde ture)

Fordeling af passagerer, der mister afgang (røde ture)	Antal 2019
Morgen til kl. 09	31.000
Formiddag kl. 9-13	13.000
Eftermiddage kl. 13-18	20.000
Aften efter kl. 18	57.000
Weekend	68.000

Ruternes benyttelse er varieret og afhænger af del-strækninger og tidspunkter, men et generelt billede fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 3: Passagertal for hele 2019

Passagertal for hele 2019	I alt	Pr. dag	Pr. afgang
Samlet passagertal	1.090.000		
Passagertal på hverdage på regionalt bevarede ture (grønne ture)	575.000	2.300	30
Passagertal på hverdage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	232.000	928	21
Passagertal på hverdage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	121.000	484	11
Passagertal på weekenddage på afgang, der foreslås genkøbt af kommunerne (gule ture)	94.000	817	22
Passagertal på weekenddage på afgang, der ikke foreslås udført som buskørsel (røde ture)	68.000	591	11

Det ses, at der er ca. 21 passagerer pr. afgang på de gule afgang, der ligger uden for uddannelses- og pendlerafgang. Heraf vil ca. halvdelen være bybuspassagerer i Odense på ruterne 110, 111 og 130-131.

Der er ca. 11 passagerer pr. afgang på de røde afgang på hverdage.

På disse tidspunkter kan de være relevant at tilbyde en telerute-løsning baseret på flexbiler.

### Telerute

FynBus har i forvejen et telerute tilbud, som kan anvendes på de nævnte regionale ruter. Det kunne i den forbindelse overvejes at omdøbe konceptet til "Flexrute", hvorved navnet vil være det samme som i nogle af de øvrige trafikselskaber.

Trafikselskaberne har harmoniseret de forskellige tilbud om kollektiv trafik inden for flextrafikken, dels af hensyn til en begrebsmæssig forenkling, og dels af hensyn til en mere rationel udvikling af FlexDanmarks IT-systemer.

Følgende tilbud findes i alle trafiksselskaber:

#### Plustur

En kunde kan blive kørt fra en selvvalgt adresse til et stoppested på eksempelvis en regional rute. Plustur er dermed en "tilbringer-ordning", som skal gøre det lettere at benytte kollektive busruter. I FynBus' område koster en Plustur 25 kr., og hvis man har et månedskort eller et ungdomskort, skal man ikke betale for turen.

#### Flextur

En kunde kan køre fra "dør til dør". Prisen er afhængig af rejsens længde (starttakst plus kilometertakst). Man kan ikke benytte månedskort eller ungdomskort som betaling.

Plustur og Flextur blev indført i FynBus i starten af 2020 som afløser for "Teletaxi". Med teletaxi kunne man køre fra "dør til dør" til samme takst som i den kollektive bustrafik, og man kunne betale med et månedskort eller ungdomskort. Teletaxi blev afskaffet, fordi tilbuddet var for attraktivt og dermed også for dyrt. Med teletaxi kunne man køre ad samme rute som bussen, hvis der ikke i forvejen afgik en bus.

Efter indførelse af Plustur og Flextur er det ikke længere muligt at køre med flexbiler mellem to stoppesteder, til bustakst, når bussen ikke kører.

Der findes dog enkelte undtagelser.

På den fælleskommunale rute 161/162 er der 6 telerute-afgange mellem Rosengårdscntret i Odense og Svindinge i Nyborg Kommune.

Disse afgange blev indført, da den regionale rute 161/162 blev nedlagt og overtaget af Odense, Nyborg, Faaborg-Midtfyn og Svendborg Kommuner som en fælleskommunal rute i 2011, og kommunerne ikke ønskede at finansiere afgange om aftenen og i weekenden.

Der er tilsvarende teleruter mellem Bøjden Færgehavn og Faaborg Rutebilstation samt Spodsbjerg Færgehavn og Svendborg Banegård. Køreplanen for de to nævnte ruter er baseret på færgernes sejlplan.

FynBus' nuværende telerute-løsninger er ikke tilgængelige på Rejseplanen.

Plustur, Flextur og Telerute er beskrevet nærmere i bilag 2.3.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

#### **Vedtagelse:**

*Sagen drøftet*

#### **Bilag:**

Bilag 2.1	<i>Oversigt over regional økonomi 2007 til 2021</i>
Bilag 2.2	<i>Regionale besparelser</i>
Bilag 2.3	<i>Plustur Flextur</i>

### 3. TRAFIKPLAN 2022-2025

#### Resumé:

Den tidligere bestyrelse godkendte den 10. december 2021 forslag til Trafikplan 2022-2025, med henblik på, at forslaget behandles i den nye bestyrelse, og efterfølgende sendes i høring i kommunerne og Region Syddanmark.

Bestyrelsen drøftede på mødet 27. januar 2022 forslag til Trafikplan 2022-2025.

Forslaget drøftes på mødet d. 25. februar 2022, men henblik på endelig godkendelse d. 15. marts 2022, og efterfølgende udsendes til høring.

#### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 16. marts 2021 vedtog bestyrelsen den endelige proces for Trafikplan 2022-2025 med følgende hovedtidsplan:

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

FynBus' tidligere bestyrelse har den 10. december 2021 vedtaget et forslag til Trafikplan 2022-2025, der er udarbejdet på baggrund af temamøder og input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt administrative møder med alle kommuner og Region Syddanmark.

Forslaget blev drøftet af den nye bestyrelse på mødet den 27. januar 2022.

I vedlagte Forslag til Trafikplan, bilag 3.1, er fokusområderne og de konkrete handlinger FynBus vil se på i planperioden beskrevet.

Fokusområderne er:

- FynBus og kollektiv trafik er klar til nye samfundsopgaver
- Kollektiv trafik skal hænge (endnu) bedre sammen
- Kollektiv trafik skal bidrage til grøn omstilling
- Kollektiv trafik skal være attraktiv for nye kunder
- Ny mobilitet på Fyn
- Det regionale busnet skal gentænkes
- Bustrafik i Odense, og de andre byer
- Kollektiv trafik i landområder

Der peges i Trafikplanen på følgende handlinger:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
- Vinde bilistkunder til kollektiv trafik

- Tilgængelighed – fysiske og psykiske udfordringer
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bussen og cyklen
- Et tidssvarende udbud af billetprodukter
- De rette salgskanaler
- Tættere på kunden

Høringsprocessen i foråret 2022 vil blive endeligt koordineret med ejerne, når mødekalenderne for de respektive politiske udvalg er fastlagt.

Det er fortsat forventningen, at Trafikplan 2022-2025 kan vedtages inden sommerferien 2022.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter forslag til Trafikplan 2022-2025, med henblik på godkendelse på bestyrelsesmødet den 15. marts 2022, og efterfølgende høring i kommunerne og Region Syddanmark

**Vedtagelse:**

*Sagen drøftet*

**Bilag:**

Bilag 3.1      *Forslag til Trafikplan 2022-2025*

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 4. STATUS PÅ UDVIKLING AF NY MAAS

#### Resumé:

*Ny landsdækkende MaaS (Mobility as a Service) forventes færdigudviklet til kunderne i 2025, hvorefter det fysiske rejsekort afvikles.*

*Transportministeriet ønsker fremtidens digitale salgsplatform for hele den kollektive trafik, skal ejes og varetages af DSB, mens trafikselskaberne og Metroselskabet ønsker en alternativ løsning.*

*Administrationen fremlægger status på udvikling af ny landsdækkende MaaS.*

#### Sagsfremstilling:

Rejsekortet har i knapt 10 år været danskernes foretrukne rejsehjemmel. Der er i dag 3 mio. aktive Rejsekort. Danmark er et af de få lande i verden, hvor borgerne kan anvende en landsdækkende rejsehjemmel, på tværs af togoperatører og regionale trafikselskaber. Rejseplanen har ligeledes været en stor succes og er en af de mest benyttede apps i Danmark.

I 2019 vedtog Folketinget en ændring af Lov om Trafikselskaber, hvorefter Rejsekort A/S og Rejseplanen fusionerede til ét selskab, med det formål at etablere en landsdækkende MaaS (Mobility as a Service). Rejseplanen og Rejsekortet skal fusioneres til én app-baseret tjeneste, hvor også andre mobilitetsudbydere, som fx delebiler, samkørsel, taxi og fly kan indgå. Målet er, at kunden har mulighed for at planlægge, bestille og betale sin rejse i en kombination af forskellige transportformer via én app.

Det nye selskab Rejsekort & Rejseplan A/S har i efteråret 2021 færdiggjort en strategi- og handlingsplan, som skal sikre, at en løsning med rejsekort på mobiltelefonen og den i lovgivningen beskrevne funktionalitet leveres færdigudviklet til kunderne i 2025, og med en indledende fase hvor produktet lanceres med en begrænset funktionalitet allerede i 2022. Samtidig planlægges afviklingen af det fysiske rejsekort i sin nuværende form - "de blå punkter".

Strategi- og handlingsplanen er lavet med involvering af alle trafikselskaberne i Danmark, DSB og Metroselskabet, eksterne rådgivere og eksperter, dialog med mulige MaaS-leverandører, samt internationale leverandører af mulige standardsystemer af mobilbaserede App-løsninger. Målet er at foretage internationale udbud af standardløsninger, som kan sikre velfungerende og markedsbaserede løsninger til kunderne i den kollektive transport i Danmark, som kan sikre en høj kundetilfredshed med fremtidens billet- og informationsløsninger. Vel og mærke løsninger, som er målrettet alle typer af kunder og deres forskellige behov.

Transportministeriet har vurderet, at planen er for dyr, og at det tager for lang tid, at få et nyt produkt ud til kunderne. På den baggrund er der nu foretaget en konsulentvurdering, og på baggrund heraf ønsker Transportministeriet, at fremtidens digitale salgsplatform for hele den kollektive trafik, skal ejes og varetages af DSB. Trafikselskaberne og Metroselskabet finder, at rapporten hviler på et usikkert fagligt grundlag og ser med stor bekymring på dette fremtidsscenario.

Trafikselskaberne og Metroselskabet har 2/3 af alle kunderne i den kollektive trafik, mens DSB har den resterende 1/3. Antallet af rejsetransaktioner er samlet set for trafikselskaberne og Metroselskabet 25 gange større end hos DSB.

DSB's salgsstrategi, som understøttes af den eksisterende digitale salgsplatform (DSB-app), retter sig primært mod fjern- og regionaltog, som kun udgør ca. 14 % af det samlede antal passagerer i den kollektive trafik. S-tog henvender sig derimod til det samme kundeselement som Metroen og Movias busser i Hovedstaden, hvor der er fælles billetprodukter og salg på DOT-appen. Mindst 86% af alle rejser i den kollektive trafik er kortere lokale rejser - og endnu flere hvis man indregner korte rejser med DSB's fjern- og regionaltog.

Det vil derfor være uhensigtsmæssigt, hvis kommunerne og regionerne, gennem de regionale trafikselskaber, skal være afhængige af de forretningsmæssige interesser i DSB, og være afskåret fra at have fuld indflydelse på udviklingen og driften af en fælles platform.

Trafikselskaberne og Metroselskabet ser derfor, som udgangspunkt, kun to muligheder:

- 1) Det eksisterende samarbejde mellem trafikselskaberne, Metroselskabet og DSB fortsætter i Rejsekort & Rejseplan A/S, hvor Rejsekort & Rejseplan A/S leverer, drifter og supporterer den nationale MaaS app.
- 2) Trafikselskaberne og Metroselskabet opbygger et samarbejde i eget regi, mens DSB fortsætter sit eget udviklingsspor i samarbejde med Transportministeriet. To landsdækkende apps øger ikke overskueligheden for kunderne.

Af hensyn til kunderne skal billetprodukterne i begge tilfælde kunne benyttes i både bus, tog og metro. Situationen vil da udvikle sig i forhold til i dag, hvor rejsekortet suppleres med lokale app-baserede billetprodukter, men hvor man fremover må forvente et stigende salg på trafikselskabernes og Metroselskabets egen fælles app.

Det er især på tre områder afgørende, at trafikselskaberne og Metroselskabet har fuld indflydelse:

- For trafikselskaberne og Metroselskabet er det nødvendigt, at have fokus på de korte, lokale og regionale rejser og særprodukter, såsom mængderabat og kvalitetstillæg mv.
- For trafikselskaberne er det nødvendigt, at flextrafikken er en effektivt integreret del af den samlede kollektive transport, så bus- og flexkunderne kan få en sømløs betjening – især af hensyn til mobiliteten i tyndt befolkede områder.
- Trafikselskaberne og Metroselskabet har brug for direkte adgang til egne kundedata (rejse-, trafik- og salgsdata), bl.a. af hensyn til en effektiv indtægtsdeling og markedsindsigt til brug for drift og udvikling af lokalt og regionalt finansieret kollektive transport.

Trafikselskaberne og Metroselskabet vurderer, at en udvikling i DSB-regi af den samme funktionalitet, som allerede er planlagt af Rejsekort & Rejseplan A/S, i sidste ende vil koste ca. det samme. Selskaberne vurderer også, at det er tvivlsomt, om DSB vil kunne levere en færdig løsning hurtigere end planlagt af Rejsekort & Rejseplan A/S. Hertil kommer en betydelig usikkerhed om den fremtidige styring og ledelse af den fælles IT-baserede infrastruktur.

**Trafikselskaberne og Metroselskabet mener derfor, at det vil være til stor skade for kunderne og samarbejdet, der er etableret på tværs af aktørerne i den kollektive transport, hvis ikke der holdes fast i en fælles landsdækkende løsning.**

Samtidig har trafikselskaberne og Metroselskabet forståelse for, at DSB har særlige kommercielle interesser i forhold til det begrænsede marked for fjern- og regionaltog, og opfordrer DSB til at fortsætte udviklingen af

egen app til dette specifikke formål, og fortsætte det gode og konstruktive samarbejde om en fælles landsdækkende løsning rettet mod de lokale og regionale kunder, som udgør rygraden i den kollektive trafik.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning*



## 5. INTRODUKTION

### Resumé:

*Administrationen har forberedt en introduktion for FynBus' nye bestyrelse om FynBus og FynBus' forretningsområde.*

### Sagsfremstilling:

Introduktion til FynBus fortsætter efter det introduktionsprogram, administrationen har forberedt. Introduktionen vil bl.a. omhandle FynBus' opgaver og forretningsområde, visioner og strategiplaner. Endvidere vil FynBus' historik og udvikling, økonomiske og aktivitetsmæssige nøgletal, lovgrundlag, vedtægter og forretningsorden indgå i introduktionen.

Administrationen vil i mødet nærmere orientere om:

- kunder og markedsføring,
- økonomi og nøgletal for bus-området,
- drift og kvalitet på bus-området,
- billetter og salgskanaler.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

### Vedtagelse:

*Udsættes til senere møder. Udarbejdet powerpoint lægges i First Agenda.*

## 6. MEDDELELSER

- Flextrafik
  - Region Syddanmark ønsker serviceeftersyn af flextrafik
  - Spørgsmål fra Transportministeren vedr. flextrafik
  - Aktindsigt fra DR-Nyhederne vedr. løn og ansættelsesvilkår i flextrafik
  
- Statslig kompensation for COVID-19 i 2022

## 7. EVENTUELT

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jim Staffensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anne Fiber

---

Bestyrelsesmedlem  
René Larsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Ole Tyrsted Jørgensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Claus Skjoldborg Larsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Erik Hornemann

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Kiel

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen