

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

14. oktober 2022 kl. 12.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

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

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Leder af Økonomi og Analyse Julia Egebæk

INDHOLD

INDHOLD.....	2
Sager til beslutning:	3
1. Opdatering af de Fælles landsdækkende rejseregler	3
2. Forventninger til passagertal og -indtægter i 2022 samt budget 2023.....	4
3. Plan for genopretning af den regionale ruteøkonomi	8
4. Præcisering af rejsegaranti i forhold til odense letbane	14
5. Valg af udbudsmodel	15
Sager til drøftelse:.....	18
6. Takststigning i Flextrafik grundet stigende omkostninger	18
Sager til orientering:.....	20
7. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	20
8. Forventet regnskab 2022 efter 6 mdr.	22
9. Status på ny optimeringsplatform -NOP (lukket punkt)	29
10. Gratis buskørsel på valgdagen 1. november 2022.....	29
11. Meddelelser	30
12. Eventuelt.....	30

SAGER TIL BESLUTNING:

1. OPDATERING AF DE FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

Resumé:

Der udarbejdes årligt landsdækkende rejseregler dækkende trafikskaber og togselskaber, som er reguleret under "Jernbaneloven" og "Lov om trafikskaber". Herudover kan der løbende forekomme mindre justeringer.

Den senest udarbejdede version, der her fremsendes til godkendelse til FynBus bestyrelse, er gældende fra 1. december 2022.

Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler revideres årligt og ved væsentlige ændringer skal disse godkendes i bestyrelsen før offentliggørelsen. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikskaberne og deres bestyrelse. Indmeldingerne kan indeholde forslag til ændrede formuleringer, nye afsnit og selskabsspecifikke ændringer, der skal rettes. Da arbejdet med at koordinere på tværs af selskaber igangsættes måneder i forvejen, kan der være forekommet mindre ændringer for enkelte eller alle selskaber, allerede når de nye landsdækkende rejseregler træder i kraft.

De landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafikskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå størst mulig mængde af ens regler. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafikskaberne eksempelvis kører med forskelligt materiel. Af denne grund henvises der til trafikskabernes hjemmeside ved selskabsspecifikke regler.

I 2022 er rejsereglerne blevet opdateret over flere gange; 1. juli 2022 trådte nye regler i kraft for hvornår man er alderspensionist, og 1. september 2022 samt 1. oktober 2022 har flere selskaber, ændret satsen for kontrolafgifterne. Det gælder også FynBus, hvor bestyrelsen i september 2022 vedtog at ændre kontrolafgifterne med virkning fra 1. januar 2023.

De nye fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft 1. december 2022 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft 1. oktober 2022.

Væsentligste ændringer

I den foreslåede udgave er de substantielle ændringer, at:

- DSB ændrer på reglerne for medtagning af cykler i tog, og
- reglerne for hunde i Nordjyllands Trafikskab ændres

Ændringerne fremgår af bilag 1.1 (med blå skrift side 5nederst og side 22øverst).

Derudover er der foretaget flere mindre præciseringer af formuleringer, for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til landsdækkende rejseregler.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 1.1 – Fælles landsdækkende rejseregler gældende fra 1. december 2022

2. FORVENTNINGER TIL PASSAGERTAL OG -INDTÆGTER I 2022 SAMT BUDGET 2023**Resumé:**

På bestyrelsesmødet den 16. september 2022 fremlagde administrationen forventningerne til passagertal og indtægter i 2022. Vurderingerne er fortsat at passagertallet i december 2022, set i forhold til december måned 2019, vil være 85% for de regionale ruters vedkommende og 80 % for de øvrige ruter.

Som forudsætning for budget 2023 fremlægges forslag om at indtægterne på de regionale ruter og lokalruterne, bortset fra Odense for hele 2023 vil være på 90% af 2019, mens Odense Bybusser vil være på 85%.

Når Odense bybusser liggere lavere skyldes det formentlig, som det normalt ses ved større omlægninger, at det tager tid for kunderne, at vænne sig til det nye bynet.

Den samlede Covid kompensation fra staten udgør i 2022 ca. 18 mio. kr., som med forventningerne til passagertallet svarer til at ca. 50% af tabet dækkes. Samtidig forventer FynBus at få ca. 12 mio. af det nye statstilskud på 140 mio. kr. som følge af omkostningsstigninger, herunder primært stigende brændstofudgifter.

Budgetforudsætninger for alle ruterne er forbundet med en stor usikkerhed, og bestyrelsen vil derfor i 2023, løbende blive orienteret om passagerudviklingen, og de afledte økonomiske konsekvenser.

Bestyrelsen vil endvidere modtage få opdateret vurdering af passagerudviklingen på mødet d. 17. november 2022.

Sagsfremstilling:

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

Dog kom en del af passagerne tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, således at pr. august er passagerindekset 87 % i forhold til 2019.

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

Passagerudviklingen i 2022

I bilag 2.2 sammenlignes udviklingen de første 8 måneder af 2022 med samme periode i 2019, fordelt på produkttyper.

Det samlede passagertal for januar-august 2022 blev 7,3 mio., hvilket er 78 % i forhold til 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med ca. -1.086.000 passagerer, heraf skyldes ca. -205.000 nedlæggelsen af 40-gruppen, der blev erstattet af Odense letbane, således vil passagertabet korrigeret for 40-gruppen være ca. -881.000. Det 2. største fald ses på de regionale ruter med ca. -614.000 passagerer.

Udviklingen i passagertallet, fordelt på kommunerne og regionen ses i tabel 1.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000				Jan-aug			Ændring	%
	2019	2020	2021	2019	2021	2022	2019-2022	2019-2022
Assens	323	203	163	201	80	134	-67	66,6%
Faaborg-Midtfyn	315	216	193	199	93	161	-38	80,9%
Kerteminde	147	104	97	92	49	85	-6	93,0%
Langeland	276	191	171	177	95	140	-37	79,2%
Middelfart	173	102	90	110	45	88	-22	80,1%
Nordfyn	285	181	148	180	64	140	-40	77,8%
Nyborg	288	190	175	182	91	148	-35	80,9%
Odense	6.423	4.075	3.948	4.114	2.195	3.029	-1.086	73,6%
RSD	5.452	3.641	3.422	3.513	1.878	2.898	-614	82,5%
Svendborg	839	569	531	551	299	427	-123	77,6%
Hovedtotal	14.521	9.473	8.938	9.318	4.889	7.251	-2.068	77,8%

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen på produktniveau fra 2019 til 2022.

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000				Jan-aug			Ændring	%
	2019	2020	2021	2019	2021	2022	2019-2022	2019-2022
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	850	896	1.040	519	850	-190	81,8%
Rejsekort Classic	3.748	2.620	2.686	2.440	1.581	2.024	-416	83,0%
Skolekort	1.152	774	656	725	338	547	-178	75,4%
Ungdomskort	1.931	1.212	962	1.161	368	793	-368	68,3%
Pendlerkort	2.861	1.919	1.744	1.858	990	1.393	-465	75,0%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.097	1.993	2.096	1.092	1.644	-452	78,4%
I alt	14.521	9.473	8.938	9.318	4.889	7.251	-2.068	77,8%

Januar-august 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for Ungdomskort med indeks på 68 %. Det er en del af den generelle udvikling i Danmark, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter Ungdomskort som et attraktivt produkt. Specielt i perioder med Corona kan der være tale om et skift til Rejsekort Classic. Tilbagegangen for Ungdomskort var allerede startet inden 2019.

Udover passagerfaldet har perioden 2019 – 2022 været præget af, at kunderne skifter fra personlige kort i form af pendlerkort og Ungdomskort i retning af mobilbilletter og Rejsekort Classic.

Der ses også en udvikling fra enkeltbilletter solgt i bussen til mobilbillet og webshoppen, således at mobilbillet og webshoppen udgør den største andel af enkeltbilletter.

Indtægter i 2022

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagertallet, jf. tabel 3. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodisering af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen.

Indekset for august er 76 %, hvilket er lavere end indekset for passagerer som er 78 %, forklaringen hertil kan muligvis skyldes UngOdense samt PendlerOdense. Disse produkter bliver evalueret i efteråret 2022.

Tabel 3: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	jan-aug
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	3.508.530	25.160.775
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	5.089.883	39.264.198
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	8.385.182
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	6.265.903	34.019.750
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	717.490	8.664.854
Bus&Tog m.v.	2.223.609	2.147.921	2.263.518	2.182.543	2.240.018	2.156.180	2.012.395	2.221.768	17.447.953
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	19.178.850	132.942.712
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	jan-aug
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.311.255	2.844.619	3.161.354	20.806.835
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.584.912	4.493.632	4.181.682	35.967.920
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.842.233	94.848	1.478.048	6.071.646
Ungdomskort	4.873.372	3.661.118	3.847.012	3.528.117	3.408.290	965.407	2.474.445	3.923.185	26.680.947
Pendlerkort	980.882	852.385	660.845	1.371.479	760.522	1.093.653	797.785	475.727	6.993.278
Bus&Tog m.v.	1.536.171	1.529.292	1.611.889	1.602.597	1.635.288	1.304.922	1.250.430	1.380.527	11.851.116
I alt	12.868.958	12.704.222	13.717.456	14.374.347	15.048.094	13.102.382	11.955.759	14.600.523	108.371.741
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	jan-aug
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-9,9%	-17,3%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-17,8%	-8,4%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	7,5%	-27,6%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-37,4%	-21,6%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-33,7%	-19,3%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-37,9%	-32,1%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-23,9%	-18,5%

Note: August er et foreløbig skøn, da der dels er periodiseringer og nogle afregninger foretages kvartalsvis.

Det samlede indtægtstab for perioden fra januar til august er på ca. 24 mio. kr. i forhold til 2019 excl. Covid kompensation.

Forventning til 2022

Hen imod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, således at pr. august er passagerindekset 87 % i forhold til 2019, hvilket hovedsageligt skyldes udviklingen i passagertallet på de regionale ruter.

I budget 2022 var der en forudsætning om, at 95 % af passagererne ville være tilbage ved årets udgang, men med den nævnte udvikling er tallet revurderet:

Odense bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, hvilket vil give et indtægtstab på ca. 10 mio. kr. inkl. skønnet kompensation. Vurderingen er baseret at indekset er ca. 80 % fra marts til juli, og i august falder indekset yderligere til 72 %. Der er endnu ikke solide data til en vurdering af effekten af det nye Bynet i Odense som startede i august.

De regionale ruter forventes at ligge på 85 % af 2019 i december 2022, hvilket vil give forventet indtægtstab på ca. 6 mio. kr. inkl. skønnet kompensation. For perioden januar til august er passagertallet på 83 %, mens passagertallet i juni, juli og august var 92 %, 94 % og 96%.

De øvrige lokalruter og bybusser forventes at ligge på 80 % af 2019 i december 2022, hvilket samlet giver et forventet indtægtstab på ca. 2 mio. kr. inkl. skønnet kompensation. Skolekort indgår ikke i vurderingen, da de finansieres af kommunerne. Passagertallet for august er på niveau med 2019, men en eventuel ny vurdering af forventningen til 2022 afventer passagertal for september.

Budgetforudsætning for passagerer til 2023

For de regionale ruter budgetteres med 90 % af passagerne i forhold til 2019.

For Odense Kommune budgetteres med 85 % af passagerne i forhold til 2019, dog korrigeret for ændringer i forbindelse med nyt bynet.

De øvrige ruter budgetteres med 90 % af passagerne i forhold til 2019, da en væsentlig del af passagerne er skolebørn og der forventes ingen corona-restriktioner i 2023.

På bestyrelsens møde i november fremlægges budget 2023.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender, at forventning til passagertal i december 2022 er 85% for regionale ruter, 80% for Odense bybusser og 80% for alle øvrige ruter samlet
- Godkender, budgetforudsætning for passagerer for 2023 er 90% for regionale ruter, 85% for Odense bybusser og 90% for alle øvrige ruter samlet.:

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 2.1: Forventning til passagerer og indtægter for 2022

Bilag 2.2: Passagerudvikling, august 2022

3. PLAN FOR GENOPRETNING AF DEN REGIONALE RUTEØKONOMI

Resumé:

Bestyrelsen godkendte den 24. august 2022 et forslag om at udarbejde en Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland.

Den 13. september 2022 indgik Region Syddanmark budgetaftale, som fastlægger retningslinjerne for trafikskabernes håndtering af den svære økonomiske situation, som den regionale kollektive trafik befinder sig i. Aftalen indebærer at trafikskaberne skal sikre en økonomisk genopretning, således at gælden i 2026 ikke er større end 20 mio. kr. for hvert af de syddanske trafikskaber.

Der er betydelig usikkerhed om økonomien de kommende år på grund af udviklingen i omkostningerne, herunder udgiften til diesel, og passagerindtægterne. Det foreslås derfor at der i 2023 gennemføres en økonomisk genopretning på 9 mio. kr. i 2023, på baggrund af den aftale der er indgået mellem Region Syddanmark og 5 kommuner (Odense, Assens, Faaborg-Midtfyn, Nyborg, Kerteminde). Aftalen betyder at kørslen reduceres med 6 mio. kr. og at kommunerne finansierer kørsel for 3 mio. kr. i weekenderne.

Masterplanen udarbejdes i perioden oktober 2022 til juni 2023. Samtidig følges udviklingen i passagertal og omkostninger, således at der senest Juli 2023, kan træffes beslutning om der skal ske yderligere reduktioner i kørslen i 2024. Masterplanen vil omfatte perspektiver for den samlede kollektive trafik, således at den nødvendige økonomiske genopretning sikres, samtidig med at der er en god betjening på de ruter der forbinder rejsemål med mange passagerer, erhvervspendling og uddannelsesinstitutioner. Det vil indebære at der i nogle områder og på nogle tidspunkter indføres mere behovsbestemt trafik baseret på flexsystemet, som supplement til Plustur og Flextur.

I forbindelse med de kommende udbud vil der samtidig ske en fornyet vurdering af bussernes størrelse. Vurderingen vil, som tidligere, ske i et samarbejde med kommunerne

Den aktuelle økonomiske usikkerhed indebærer at den gæld der opbygges i 2023 og 2024, kan ligge mellem ca. 35 til 55 mio. kr. Derfor må en konkret plan for genopretning afvente Masterplanen. FynBus vurderer aktuelt at det vil være nødvendigt at reducere yderligere i kørslen i 2024, således at der opnås en samlet nettobesparelse på ca. 15-20 mio. kr. De aftalte 9 mio. kr. er inkluderet heri.

I denne sag fremlægges et forslag til samtidig håndtering af Masterplanen og den økonomiske genopretning

Sagen fremlægges til beslutning.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet d. 24. august 2022 blev der fremlagt et forslag til at udarbejde en Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland. Af dagsordenen fremgik følgende:

"Bestyrelsen vedtog på mødet 24. juni 2022 Mobilitetsplan 2022-2025, og bestyrelsen forelægges senere oplæg til handlingsmål, og plan for implementering af mobilitetsplanens handlinger.

Der har i en årrække været ubalance i den regionale busøkonomi, hvilket gennem årene er løst af blandt andet ekstraordinære regionale tilskud til busdriften. Den kollektive bustrafik, herunder de regionale ruter, har været stærkt påvirket af et betydeligt fald i passagertallet, forstærket af et yderligere fald på grund af Coronapandemien og senest ramt af voldsomt stigende dieselpriser.

Der foreligger en aftale mellem Region Syddanmark og 5 kommuner om, på kort sigt, at rette op på den regionale ruteøkonomi. Denne aftale indebærer en reduktion i kørslen på rutegrupperne 110-111, 130-132 og 920 pr. februar 2023. Situationen er imidlertid blevet yderligere forværret af at økonomaftalerne mellem Staten, kommunerne og regionerne ikke indeholder tilstrækkelig Corona kompensation i 2022, hvorved Region Syddanmark samlet set kommer til at mangle 8 mio. kr. i Corona kompensation.

Dette medvirker til, at den oprindelige aftale med Region Syddanmark og de 5 kommuner med reduktionen i kørslen ikke er nok til at dække underskuddet på den regionale ramme, og der vil være en fortsat stor gældsopbygning. Derfor er der behov for en langsigtet teknisk og økonomisk plan.

FynBus vil på den baggrund, seneste 1. juli 2023 fremlægge Masterplan, hvor Region Syddanmark og de fynske kommuner samt Langeland Kommune i fællesskab vurderer de forskellige i elementer i Mobilitetsplanen, herunder målsætninger, prioriteringer og finansiering.

I forhold til Mobilitetsplanens handlinger vil fokus være på følgende:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Udvikling af fleksible transportløsninger i form af Flexbus
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bus og cykler

Region Syddanmarks budgetaftalen 2023

Regionsrådet indgik d. 13. september 2022 en budgetaftale for 2023 der for den kollektive trafiks vedkommende, som har følgende ordlyd:

"Den regionale kollektive trafik er stærkt økonomisk udfordret af følgerne af COVID-19 med færre passagerer og passagerindtægter som følge, og som noget nyt også stærkt stigende omkostninger specielt til brændstof, bl.a. som følge af krigen i Ukraine. Derudover er begge regionale trafikselskaber ramt af store strukturelle udfordringer. Uden for de store byer, hvor de regionale ruter typisk kører, falder befolkningstallet blandt de unge, som er den største kundegruppe i busserne. Samtidig vælger en stadig større del af kunderne bilen frem for bussen.

Trafikselskaberne er i 2020 og 2021 kompenseret direkte for COVID-19 relaterede nettomerudgifter. I økonomaftalen for 2023 er trafikselskaberne foreløbig kun blevet kompenseret for januar og februar 2022. KL og Danske Regioner drøfter i september 2022 den videre kompensation med regeringen. For så vidt angår de stigende brændstofudgifter er begge trafikselskaber kun i begrænset omfang kompenseret i forbindelse med midtvejsreguleringen af det statslige bloktilskud.

Samlet set er trafikselskaberne dermed betydeligt udfordret på særlig kort, men formentligt også på langt sigt. Hvis brændstofudgifterne forbliver på det nuværende niveau, og regeringen ikke kompenserer trafikselskaberne yderligere, forventer de to selskaber på nuværende tidspunkt et samlet underskud i størrelsesordenen 50 mio. kr. i 2022 (inkl. primo saldo på budgetudligningskontoen) og yderligere knap 23 mio. kr. i 2023, således at det samlede akkumulerede underskud (budgetudligningskontoen) ultimo 2023 forventes at være knap -73 mio. kr.

Styringsmæssigt er Region Syddanmarks udgangspunkt de regionale principper for bustrafik, vedtaget i regionsrådet i 2020, samt budgetudligningsmodellen for trafikselskabernes drift. Principperne er under hensyntagen til de vigtigste politiske hensyn, rummelige og fleksible. Tilsvarende har budgetudligningsmodellen vist sin styrke, da hvert af trafikselskaberne inden for en akkumuleret udsvingsramme på +/- 20 mio. kr. i forhold til den regionale ramme kan foretage langsigtet planlægning og tilpasning.

Det er som udgangspunkt aftalepartierne forventning, at regeringen i forbindelse med de videre drøftelser i september 2022 sikrer trafikselskaberne fuld kompensation i 2022. Det drejer sig om 21 mio. kr., der mangler

for 2022 vedr. den regionale bustrafik i Syddanmark. Alternativet vil være betydelige service-forringelser i den regionale bustrafik, når trafikskaberne efterfølgende skal sikre strukturel balance.

Det er herudover aftalepartierne forventning, at trafikskaberne inden for rammerne af de regionale principper for bustrafik samt budgetudligningsmodellen tager initiativer, der kan adressere de konstaterede udfordringer på langt sigt – herunder forventes det, at trafikskaberne gennemfører en flerårig indsats for at opnå balance. Aftalepartierne er således enige om, at:

- det hidtidige krav om anvendelse af HVO-diesel på kort sigt bl.a. ved kontraktforlængelser og korte kontrakter aflyses, jf. budgetaftalens afsnit 3.2. Trafikskaberne får hermed godt 12 mio. kr. til disposition fra budgetaftale 2021 og 2022
- et eventuelt råderum i 2022 inden for Regional Udvikling overføres til trafikskaberne med henblik på at understøtte omlægningen – forventeligt i niveauet 10-15 mio. kr.
- trafikskabernes bestyrelser i overensstemmelse med regionens styringsprincip får ansvar for at sikre, at budgetudligningssaldoen for den regionale bustrafik for hvert selskab er nedbragt til max. -20 mio. kr. ultimo 2026.

I forhold til målet om økonomisk balance er en af de store usikkerheder brændstofprisernes fortsatte udvikling, samt hvordan passagererne reagerer på forskellige tiltag. For voldsomme indgreb kan have store konsekvenser for den kollektive trafik, samtidig med at der er brug for en langsigtet, holdbar økonomi.

Aftalepartierne er desuden enige om, at trafikskaberne inden for de regionale principper kritisk skal gennemgå og genoverveje det regionale rutenet med henblik på at vurdere, hvor det kan være mere relevant helt eller delvist at erstatte det nuværende tilbud i form af store busser med et mere behovsstyret tilbud, såfremt det økonomisk og klimamæssigt er hensigtsmæssigt. Aftalepartierne er desuden enige om, at natbusbetjening kan udgå, såfremt det skønnes hensigtsmæssigt.”

Tilskud fra Staten

Den 20. september 2022 meddelte Transportministeriet at der gives yderligere 125 mio. kr. i Corona-kompensation, med følgende bemærkninger:

”Gennem hele Coronakrisen har regeringen holdt hånden under den kollektive transport. Mens passagererne i højere grad er vendt tilbage til de lange togstrækninger og metroen, er det ikke tilfældet i samme omfang i busserne.

Derfor har regeringen nu givet yderligere 125 millioner som ekstra kompensation til de regionale busselskaber. Et covid 19-tilskud, som de andre trafikvirksomheder ikke modtager. Samtidig har parterne drøftet et samarbejde om, hvordan man bedst sikrer kollektiv transport i fremtiden.

Trafikskaberne har ligesom alle andre været udfordret under Corona. Derfor giver regeringen nu et ekstraordinært tilskud, for vi er enige om, at der skal være kollektiv transport i alle dele af landet. Men ingen har en interesse i, at der kører store tomme busser rundt. Derfor er det afgørende, at trafikskaberne har fokus på det bedst mulige tilbud til passagererne, siger transportminister Trine Bramsen.”

Den 1.oktober 2022 oplyste Transportministeriet, at der vil blive givet et tilskud på yderligere 140 mio. kr. i 2023.

For at understøtte den kollektive transport i hele Danmark har regeringen besluttet, at der i 2023 gives et ekstraordinært energiforsyningstilskud på 140 millioner kroner. Tilskuddet ydes oveni de 125 millioner, der i september blev besluttet at tildele i ekstraordinært covid 19-tilskud.

Store dele af den kollektive transport oplever igen fremgang i passagertallene efter covid-19. De regionale trafikskaber, har dog fortsat udfordringer med passagertal og de høje energipriser. Derfor har selskaberne anmodet om støtte for at undgå at nedlægge ruter.

Samtidig med de i alt 265 millioner i ekstraordinært tilskud er der indkaldt til møde i november, hvor det skal drøftes, hvordan de regionale trafikselskaber skaber bedre, mere fleksible og attraktive bustilbud for borgere i hele landet.

- Der skal være god kollektiv trafik i hele Danmark. Derfor har vi besluttet at yde et ekstraordinært tilskud på 140 millioner til dækning af højere energipriser. Beløbet gives oveni de 125 millioner, der allerede er besluttet tildelt til trafikselskaberne som ekstraordinært covid 19-tilskud. Men det er samtidig afgørende, at der kommer flere passagerer i busserne. Målet er ikke, at der skal køre store tomme busser rundt i Danmark, men at danskerne skal finde den kollektive transport attraktiv. Derfor er det afgørende, at trafikselskaberne arbejder målrettet med at sikre attraktive tilbud, så situationen ikke er den samme de kommende år, siger transportminister Trine Bramsen.

Status på den regionale busøkonomi

Med det nye tilskud på 125 mio. kr. anslås det at de mistede passagerindtægter i 2022, som følge af Corona kompenseres med ca. 50%.

Fordelingen af de statslige tilskud mellem trafikselskaberne er endnu ikke aftalt, men FynBus vurderer at selskabet får tilført yderligere 10,5 mio. kr. I nedenstående tabel ses den anslåede fordeling af kompensation til Odense, Regionen og øvrige kommuner i FynBus.

Tabel 1 – Corona kompensation 2022

Mio. kr.	COVID-19 kompensation de første 2 mdr.	Yderligere kompensation 125 mio. kr. estimeret	Kompensation i alt, estimeret	COVID-19 kompensation, ved 95 % passagerne
FynBus	7,7	10,5	18,2	33,2
Odense	2,5	3,9	6,4	12,3
Regionen	4,2	5,7	9,8	17,9
Øvrige kommuner	1,0	1,0	2,0	3,0

Til den regionale buskørsel er der tidligere givet 4,2 mio. kr. i Coronakompensation for de første 2 måneder. Det vurderes at der tilføres yderligere 5,7 mio. kr. I alt forventes det at den regionale buskørsel vil modtage ca. 10 mio. kr. i kompensation i 2022, svarende til ca. 55% af tabet som følge af Corona.

I den seneste aftale mellem regeringen og KL/DR om kompensation i forhold til stigende omkostninger, tilføres 140 mio. kr. i 2023. Med udgangspunkt FynBus' relative andel af det samlede tilskud forventes det at FynBus får tilført 12 mio. kr., estimeret andel til Regionen er 5 mio. kr.

Tilførte midler til den regionale busøkonomi for 2022 og 2023 fremgår af tabel 2 nedenfor.

Tabel 2: Tilførte midler til den regionale busøkonomi, 2022 og 2023

Tilførte midler, Mio. kr.	2022	2023
Staten	9,8	5,0
COVID-19 kompensation, de første mdr.	4,2	
Yderligere kompensation, 125 mio. kr	5,7	
Stigende omkostninger, 140 mio. kr.		5,0
Region Syddanmark	11,5	
Midler fra bio-diesel	6,5	
Ekstraordinært tilskud	5	
P/L regulering	8,5	10

De regionale ruter får samlet set tilført ca. 10 mio. kr. fra Staten i 2022 og ca. 5 mio. kr. i 2023. Det betyder, at den regionale buskørsel kan forventes kompenseret med

Ekstra tilskud fra Region Syddanmark i 2022

Regionsrådet har, i den indgåede budgetaftale besluttet at et beløb afsat til bio-diesel på ca. 6,5 mio. kr. i stedet skal anvendes til finansiering af buskørsel. Det forventes samtidigt at FynBus ekstraordinært tilføres ca. 5 mio. kr. i 2022. Midtvejsreguleringen af det statslige bloktilskud tilfører yderligere 8,5 mio. kr.

Region Syddanmark tilfører dermed ca. 11,5 mio. kr. til den regionale bustrafik i 2022. Det forventede regnskab forbedres dermed med 11,5 mio. kr. fra Region Syddanmark og ca. 10 mio. kr. i Corona-kompensation fra Staten. Regnskab 2022 forventes derfor forbedret med ca. 20 mio. kr. Se tabel 2 ovenfor.

De ekstraordinære tilskud indgår i de 2 scenarier som er fremgår af nedenstående tabel 3

FynBus' bestyrelse har på mødet d. 16. september drøftet udviklingen i passagertal og dieselpriiser, for at fastlægge forudsætningerne for forventet regnskab 2022 og budget 2023.

FynBus vurderer nu, at de regionale ruter i december måned 2022 vil kunne nå op på ca. 85% af passagertallet i 2019. Odense bybusser og de øvrige ruter vil kunne nå op på ca. 80%. Vurderingen fremgår af en anden sag på denne dagsorden, hvor der også er et forslag til budgetforudsætninger for 2023. Budget 2023 skal endeligt vedtages på mødet d. 17. november 2022.

På baggrund af ovenstående er der udarbejdet to scenarier for den regionale kollektive trafik i perioden 2022 til 2026. Scenarierne tager udgangspunkt i nedenstående forudsætninger:

- Passagertallet i 2023 er 90 % af 2019 og i 2024 er 90 % af 2019, derefter en vækst på 1 % årligt
- Scenarie A: Dieselpriiserne vil være på et fortsat højt niveau.
- Scenarie B: Dieselpriiserne vil reduceres i 2024 til det halve af merudgiften i 2022.
- Den regionale kørsel reduceres med 9 mio. kr. i 2023 og 15 mio. kr. fra 2024.
- Der vil ikke blive indkøbt bio-diesel i 2025 og 2026, som tidligere forudsat.

Begge scenarier forudsætter således at der skal gennemføres yderligere reduktioner i kørslen i 2024. De to scenarier vil have følgende økonomiske udviklingsforløb:

Tabel 3: Scenarie A og B for den regionale busøkonomi

Mio. kr.	FR2022	B2023	BO2024	BO2025	BO2026
Scenarie A - høje dieselpriser					
Busudgifter	218,0	219,3	219,3	219,3	219,3
Indtægter (inkl. kompensation i FR2022)	-98,9	-99,0	-99,0	-102,0	-103,0
"Flere penge - 140 mio. kr."		-5,0			
Øvrige omkostninger (inkl. red.af markedsføring)	38,9	39,1	39,1	39,1	39,1
Justering af rutenet		-9,0	-15,0	-15,0	-15,0
Kontraktforlængelse				-13,5	-13,5
Rammen	139,9	131,5	131,5	131,5	131,5
Driftsresultat	-18,1	-13,9	-12,9	3,6	4,6
Gæld	-26,0	-39,8	-52,7	-49,1	-44,5
Scenarie B - reduceret dieselpriser					
Busudgifter	218,0	219,3	210,0	210,0	210,0
Indtægter (inkl. kompensation i FR2022)	-98,9	-99,0	-99,0	-102,0	-103,0
"Flere penge - 140 mio. kr."		-5,0			
Øvrige omkostninger (inkl. red.af markedsføring)	38,9	39,1	39,1	39,1	39,1
Justering af rutenet		-9,0	-15,0	-15,0	-15,0
Kontraktforlængelse				-13,5	-13,5
Rammen	139,9	131,5	131,5	131,5	131,5
Driftsresultat	-18,1	-13,9	-3,6	12,9	13,9
Gæld	-26,0	-39,8	-43,4	-30,5	-16,6

Når der bruges flere penge end der tilføres i den regionale ramme, optager FynBus et lån via kassekreditloftet. Renten har indtil nu været meget lav, og gælden var ved udgangen af 2021 på ca. 8 mio. kr.

Begge scenarier viser en høj gældsopbygning i 2023, som øges i 2024.

Kontraktudgifterne til TideBus var i regnskab 2021 ca. 200 mio. kr. På grund af de høje dieselpriser er afregningen steget til ca. 220 mio. kr.

Scenarie A er kendetegnet ved at der fortsat vil være høje dieselpriser, som kun delvist kompenseres, på grund af den måde som regionerne prisreguleres over bloktilskuddet. På grund af stigende passagerindtægter, kan der fra 2025 skabes et lille årligt driftsoverskud, som imidlertid ikke er stort nok til at reducere gælden væsentligt.

Hvis forudsætningerne udvikler sig som i scenarie A, vil der være nødvendigt at gennemføre besparelser i størrelsesorden 25 mio. kr. (den allerede vedtagne reduktion på 6 mio. kr. er inkluderet heri).

Scenarie B er kendetegnet ved at dieselpriserne reduceres, således at kontraktbetalingen er reduceret til ca. 210 mio. kr. I dette scenarie vil det være muligt at begrænse gældsopbygningen i 2024, og opnå en væsentlig reduktion af gælden i 2025 og 2026. Denne reduktion muliggøres af den gunstige kontrakt som FynBus indgik, og som indebærer at kontraktbetalingen reduceres hvis kontrakten forlænges, hvilket allerede er sket.

På baggrund af ovenstående foreslås følgende rammer for en handlingsplan for genopretning af økonomien:

I februar 2023 reduceres kørslen på rute 110, 111, 130 og 920 med netto 6 mio. kr. Samtidig skal 5 kommuner (Odense, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Assens) finansiere dele af weekend-kørslen med ca. 3 mio. kr. Det forudsættes at der ikke skal ske yderligere reduktioner i kørslen i 2023.

Arbejdet med Masterplanen er igangsat d. 26. september med et møde i den nedsatte styregruppe, bestående af ledelsesrepræsentanter fra alle kommuner og Region Syddanmark

Styregruppen vil i perioden oktober 2022 til juni 2023 analysere forskellige modeller for fremtidens kollektive trafikbetjening. Der vil blive afholdt planlægningsmøder, enkeltvis, med kommunerne, og kommunernes tekniske udvalg vil undervejs have mulighed for at drøfte perspektiverne og fremkomme med kommentarer forud for bestyrelsens vedtagelse af en Masterplan i juni 2023.

Som skitseret i denne sag, er der store økonomiske problemer. FynBus vil frem til august 2023 følge udviklingen i dieselpriser og passagertal. Med udgangspunkt i Masterplanen og den økonomiske udvikling vil der blive fremsat en plan for genopretning af økonomien, fra og med februar 2024.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender den overordnede handlingsplan for den økonomiske genopretning.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

4. PRÆCISERING AF REJSEGARANTI I FORHOLD TIL ODENSE LETBANE**Resumé:**

Efter opstarten af Odense Letbane er der behov for at justere rejsegarantien i de fælles landsdækkende rejseregler.

Sagen indstilles til beslutning.

Sagsfremstilling:

Rejsegarantien er en del af de fælles landsdækkende rejseregler og kundernes garanti for at kunne komme frem trods driftsproblemer. I forbindelse med opstarten af letbanen i Odense er der et behov for at FynBus præciserer rejsegarantien.

Det foreslås at teksten i rejsegarantien tilpasses, således at letbanen nævnes de relevante steder.

I forhold til skift mellem letbane og bus tilføjes en passage om, at kunden skal tage højde for eventuel gangtid mellem letbanestoppet og busstoppestedet:

Ved skift mellem bus og letbane: hvis din bus/letbane er forsinket, så du ikke kan nå den næste bus/letbane, og du derfor bliver mere end 20 minutter forsinket til dit bestemmelsessted. Vær opmærksom på, at der skal være mindst 5 minutter mellem ankomst og afgang samt evt. gangafstand til det andet stoppested. Er der fx 4 minutters gangtid mellem stoppestederne, skal der være mindst 9 minutter mellem ankomst og afgang. Du kan se den anslåede gangtid i rejseplanen.

Derudover præciseres, at rejsegarantien først træder i kraft, hvis letbanen er kørt mere end 1 minut for tidligt fra stoppestedet end det angives på fx rejseplanen. Dette skyldes et kontraktmæssigt forhold, hvor Keolis kan køre 1 minut før planlagt afgang.

Den tilrettede tekst kan ses i bilag 4.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender foreslåede præcisering af rejsegarantien

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 4.1 – Udkast til Rejsegaranti

5. VALG AF UDBUDSMODEL**Resumé:**

Ramme for udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev besluttet på bestyrelsesmødet den 2. september 2021.

Den endelige udbudsmodel fremlægges til beslutning.

Sagsfremstilling:

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland er blevet drøftet på flere bestyrelsesmøder i FynBus i perioden 2019 – 2022. Senest på bestyrelsesmødet den 16. september 2022 er sagen drøftet, hvor bestyrelsen godkendte tildelingskriteriet ”bedste forhold mellem pris og kvalitet”.

Den endelige ramme for udbuddet blev besluttet på FynBus’ bestyrelsesmøde den 2. september 2021.

Det blev bl.a. besluttet at der skal udbydes en Pakke 1 med el som drivmiddel, der omfatter:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune

Nyborg Kommune ønsker også el som drivmiddel, men valgte i 2021 ikke at deltage i det fælles udbud, men ønskede at udbyde kørslen i et særskilt udbud.

Svendborg, Middelfart og Nyborg kommune ønsker alle kontraktstart i august 2024.

Nyborg Kommune har i september 2022 genbehandlet sagen og har oplyst, at de ønsker at deltage i det fælles udbud i Pakke 1 sammen med Svendborg og Middelfart Kommune, dog under forudsætning af, at der også kan afgives tilbud på den enkelte kommune.

På bestyrelsesmødet den 16. september 2022 blev det besluttet, at før der tages stilling til evt. ændring af bestyrelsens beslutning vedr. udbudsmodel, skal Svendborg og Middelfart Kommune høres om de ønsker at fravige den besluttede udbudsmodel. Svarene på høringerne meddeles på bestyrelsesmødet.

Den oprindelige udbudsmodel for Svendborg og Middelfart Kommune

Bestyrelsen i FynBus traf beslutning om udbudsmodellen i september i 2021. Modellen er baseret på, at hvis en kommune deltager i det fælles udbud, bliver kommunen en del af en pakke. Der afgives tilbud både på pakken og på de enkelte kommuner i pakken.

Efter udbuddet er gennemført, har tilbuddet på pakken forrang fremfor de individuelle tilbud og skal vælges, hvis tilbuddet ligger indenfor de fastlagte budgetter for alle kommuner i pakken, eller alle kommuner accepterer tilbuddet for pakken, selvom tilbuddet for en eller flere kommuner ligger over det fastlagte budget.

En kommune kan derfor trække sig fra et tilbud på en pakke, hvis tilbuddet på buskørsel i kommunen ligger over det fastlagte budget for buskørslen, hvilket de andre kommuner i pakkefællesskabet skal acceptere.

Hvis en kommune vælger at trække sig, vil hele pakken blive annulleret. Tilbud på de enkelte kommuner træder derefter i kraft. Det er derfor kun hvis Pakke 1 annulleres, at de individuelle tilbud på den enkelte kommune træder i kraft.

Nyborg Kommunes ønske om udbudsmodel for Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune

Efter denne model kan der gives tilbud på både denne enkelte kommune og pakken med alle kommuner, hvorefter det samlede bedste tilbud på *enten* tre individuelle kontrakter *eller* den samlede pakke, vinder udbuddet. Hvis der er lighed i vurderingen af "bedste forhold mellem pris og kvalitet" mellem de individuelle kontrakter og den samlede pakke, vinder pakken.

Ved et fælles udbud med Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune, kan tilbudsgiver afgive et tilbud på hver kommune for sig og/eller pakken. Der kan afgives tilbud på en eller flere individuelle kontrakter. Hvis tilbudsgiver afgiver et tilbud på pakken, skal der også afgives individuelle tilbud på alle tre kommuner.

Det samlede bedste tilbud på *enten* tre individuelle kontrakter *eller* den samlede pakke har forrang, hvis tilbuddet ligger indenfor de fastlagte budgetter for alle kommuner i pakken, eller alle kommuner accepterer tilbuddet for pakken, selvom tilbuddet for en eller flere kommuner ligger over det fastlagte budget.

En kommune kan derfor kun trække sig fra et tilbud på pakken, hvis tilbuddet på buskørsel i kommunen ligger over det fastlagte budget for buskørslen, hvilket de andre kommuner i pakkefællesskabet skal acceptere.

Hvis det er de individuelle tilbud der samlet set er billigst, kan en kommune trække sig fra det individuelle tilbud, hvis tilbuddet på buskørsel i kommunen ligger over det fastlagte budget for

buskørslen. For de kommuner, hvor det individuelle tilbud ligger indenfor rammen af deres budget, skal der være en saglig grund, for ikke at benytte det individuelle tilbud.

Tilbuddet på de tre individuelle kontrakter kan samlet set være billigere end pakken, hvilket dog ikke nødvendigvis betyder, at det er det billigste tilbud for den enkelte kommune.

Eksempel 1

Laveste individuelle tilbud på Middelfart Kommune: 1.000 kr.
Laveste individuelle tilbud på Svendborg Kommune: 1.000 kr.
Laveste individuelle tilbud på Nyborg Kommune: 1.500 kr.
Samlet pris: 3.500 kr.

Laveste tilbud på pakken: 4.000 kr.
Tilbuddene i pakke pr. kommune:
Svendborg Kommune: 1.500 kr.
Middelfart Kommune: 1.500 kr.
Nyborg Kommune: 1.000 kr.

I denne situation vinder de individuelle tilbud til trods for, at det ville have været billigere for Nyborg Kommune, at det var pakken, der blev valgt.

Eksempel 2

Laveste individuelle tilbud på Middelfart Kommune: 1.000 kr.
Laveste individuelle tilbud på Svendborg Kommune: 1.000 kr.
Laveste individuelle tilbud på Nyborg Kommune: 1.500 kr.
Samlet pris: 3.500 kr.

Laveste tilbud på pakken: 3.000 kr,
tilbuddene i pakke pr. kommune:
Svendborg Kommune: 2.000 kr.
Middelfart Kommune: 500 kr.
Nyborg Kommune: 500 kr.

Her vinder pakken til trods for, at det ville have været billigere for Svendborg, at det var det individuelle tilbud, der blev valgt.

Begge udbudsmodeller er mulige at gennemføre såvel juridisk som teknisk.

Tilbage melding fra Svendborg og Middelfart Kommune:

Tilbage meldinger fremlægges på bestyrelsesmødet.

Beslutningskompetence:

Efter FynBus' vedtægt træffer bestyrelsen beslutning om udbudsstrategier og efter den vedtagne udbudspolitik træffer bestyrelsen beslutning om de overordnede rammer og principper for udbud af buskørsel. Rammer for udbuddet, herunder principper for pakkeopdeling og udbudsmodel, blev derfor besluttet af FynBus' bestyrelse i 2021.

Da det er bestyrelsens kompetence at fastlægge rammer og principper for udbud af buskørsel, skal en ændring af den tidligere beslutning om udbudsmodel og fastsættelse af nye vilkår, træffes af bestyrelsen.

Sagen forelægges bestyrelsen med henblik på valg af udbudsmodel.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- vælger udbudsmodel

Vedtagelse:

Bestyrelsen vedtog, at Nyborg Kommunes ønske om udbudsmodel skal anvendes i det kommende udbud.

SAGER TIL DRØFTELSE:

6. TAKSTSTIGNING I FLEXTAFIK GRUNDET STIGENDE OMKOSTNINGER

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne i flextrafik. For 2022 forventes en merudgift på ca. 6,8 mio. kr., excl. siddende patientbefordring.

Merudgifter skyldes regulering af kontrakterne i forhold til omkostningsindekset samt ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik.

På bestyrelsesmødet den 24. august 2022 blev det besluttet at udnytte takststigningsloftet for buskørsel på 4,9 % samt en takststigning på handicapkørsel på 5,4 % svarende til en merindtægt på 0,3 mio. kr. i 2023.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. flexkørsel indeksreguleres. Nuværende kontrakter vedr. flexkørsel reguleres årligt efter kontraktens første år, enten pr. marts eller pr. august efter trafikselskabernes omkostningsindeks. Nye kontrakter vil blive indeksreguleret en gang i kvartalet.

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august, september og oktober har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 %, 2,04 %, 3,12 %, 5,5 %, 4,4 % og 2,7 %.

Administrationen har set på muligheder for at reducere merudgiften ved at øge taksterne ved flextrafik.

Ved flextrafik er der egenbetaling ved handicap-kørsel samt åben flextrafik (flextur/plustur). Endvidere har enkelte kommuner egenbetaling ved aktivitetskørsel og paragrafkørsel. Dette er dog i meget begrænset omfang.

Trafikselskaberne er underlagt et årligt takststigningsloft for kollektiv trafik.

På bestyrelsesmødet den 24. august 2022 blev besluttet at udmønte takststigningsloftet for buskørsel på 4,9 %, svarende til 6 mio. kr. samt takststigning på handicapkørsel på 5,4 %, svarende til en merindtægt på 0,3 mio. kr. i 2023.

Taksterne på Handicapkørsel er ikke reguleret af takststigningsloftet, men må efter Lov om Trafikselskaber ikke ligge væsentligt over niveauet for øvrig transport, der varetages af FynBus.

Hvis der pålægges en takststigning på henholdsvis 10 % og 20 % ved åben flextrafik forventes en merindtægt på ca. 0,4 mio. kr. og 0,8 mio. kr., under forudsætning af at kørselsomfanget forbliver på samme niveau.

I nedenstående Tabel 1 ses beregning af merindtægter som følge af den besluttede stigning for handicap-kørsel samt estimerede indtægter ved åben flextrafik, hvis taksterne på åben flextrafik øges med 10 henholdsvis 20 %, svarende til en merindtægt på ca. 1,1 mio. kr. Dette svarer til ca. 20 % af de meromkostninger, der skyldes det stigende omkostningsindeks.

Tabel 1 – Forventede merindtægter ved takststigninger på henholdsvis 10 og 20 % på flex- og plusur.

	Flextrafik Meromkostning i alt, 2022	Besluttet	Estimeret indtægter	
		Takststigning ved handicap kørsel	Takststigning ved åben flextrafik , 10 %	Takststigning ved åben flextrafik, 20 %
Assens	860.000	20.000	106.000	211.000
Faaborg-Midtfyn	1.880.000	30.000	93.000	186.000
Kerteminde	550.000	20.000	33.000	65.000
Langeland	220.000	10.000	1.000	2.000
Middelfart	320.000	20.000	49.000	98.000
Nordfyn	1.200.000	20.000	47.000	93.000
Nyborg	270.000	25.000	12.000	23.000
Odense	1.010.000	130.000	2.000	4.000
RSD (uden siddende patienter)	80.000	-	13.000	26.000
Svendborg	360.000	30.000	53.000	106.000
Ærø	40.000	5.000	-	-
I alt	6.790.000	310.000	409.000	814.000

Konceptet med flextur og plusur blev indført i marts 2020 og på nuværende tidspunkt forberedes evaluering af konceptet, herunder taksterne.

I det nuværende koncept for flex- og plusur er der 3 prismodeller, og det er således muligt for kommunerne selv at justere taksterne og dermed øge indtægterne.

Der er i ovennævnte ikke taget stilling til om evt. takststigning på flex-og plustur på henholdsvis 10 eller 20 % kan ske uden, at dette kolliderer med takststigningsloftet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter takststigning ved flextrafik

Vedtagelse:

Sagen drøftet.

Priserne tages op i forbindelse med evalueringen af Plustur og Flextur, med henblik på eventuelle prisstigninger primo 2023.

SAGER TIL ORIENTERING:**7. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEXXØRSEL****Resumé:**

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16. mio. kr. i 2021, samlet for buskørsel.

På bestyrelsesmødet den 31. marts 2022 og den 29. april blev det oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, og at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. oktober 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 39 mio. kr. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 3,6 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. bus- og flexkørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16 mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

Med henblik på at synliggøre den ekstraordinære meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommunerne og regionen, foreligges de estimerede meromkostninger for 2022 til orientering.

Den økonomiske meromkostning er forelagt kommunerne og regionen.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes et dieselomkostningsindekset, el-omkostningsindekset, samt HVO-omkostningsindekset. Kontrakter vedr. flexkørsel reguleres årligt efter kontraktens første år, enten pr. marts eller pr. august.

I forhold til det vedtagne budget 2022, baseret på indekset i juli 2021, har det stigende omkostningsindeks betydet, at forventninger til omkostninger til buskørsel øges med ca. 39 mio. kr., og på flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. oktober 2022, er gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriiser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august, september og oktober har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 %, 2,04 %, 3,12 %, 5,5 %, 4,4 % og 2,7 %

Hvis omkostningsindekserne stabiliseres på nuværende niveau, vil der være en tilsvarende meromkostning i 2023 for så vidt angår kontrakterne vedr. buskørsel. De fleste kontrakter vedr. flexkørsel udløber 28. februar 2023, hvorefter de vil blive genudbudt.

I nedenstående tabel 1 ses fordelingen for kommunerne og regionen.

Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Estimeret meromkostninger ved stigende omkostningsindekser for 2022 i forhold til budget 2022	Buskørsel	Flextrafik	I alt	Ekstraordinært dieseltillæg	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.420.000	560.000	1.980.000	300.000	2.280.000
Faaborg-Midtfyn	2.080.000	1.270.000	3.350.000	610.000	3.960.000
Kerteminde	570.000	400.000	970.000	150.000	1.120.000
Langeland	810.000	160.000	970.000	60.000	1.030.000
Middelfart	990.000	230.000	1.220.000	90.000	1.310.000
Nordfyn	1.260.000	770.000	2.030.000	430.000	2.460.000
Nyborg	1.260.000	200.000	1.460.000	70.000	1.530.000
Odense	12.150.000	740.000	12.890.000	270.000	13.160.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	16.240.000	60.000	16.300.000	20.000	16.320.000
Svendborg	2.440.000	260.000	2.700.000	100.000	2.800.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
I alt	39.220.000	4.680.000	43.900.000	2.110.000	46.010.000
Sidst	41.210.000	4.680.000	45.890.000	1.530.000	
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.490.000	4.840.000
I alt	39.220.000	8.030.000	47.250.000	3.600.000	50.850.000

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra 2021 til oktober 2022. Der ses en stigende tendens for omkostningsindekset for diesel- og el fra 2. kvartal 2021.

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens, dog falder indekset i oktober. El-omkostningsindekset har fra februar været stigende men også i periode stabiliseret sig på et højere niveau. Diesel-omkostningsindeks har fra marts været stigende, men september og oktober er på niveau.

Udviklingen følges nøje.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2021 til oktober 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

8. FORVENTET REGNSKAB 2022 EFTER 6 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2022 (FR2022) efter 6 måneder til orientering.

Forventet regnskab for 2022 indebærer at ejerbidraget til busdrift og flextrafik er ca. 90 mio. kr. større end budgettet. Det kan hovedsageligt henføres til manglende passagerindtægter på ca. 20 mio. kr., udskydelse af nye Bynet i Odense, ca. 24 mio. kr., og stigende omkostningsindeks, ca. 42 mio. kr.

Forventet passagertal for bustrafikken er 11 mio. passagerer, svarende til indeks 80 i forhold til passagertallet for 2019.

Manglende passagerindtægter er inklusive statens covid-kompensation på 18,2 mio. kr., svarende til ca. 50% af afvigelsen.

Forventede fællesudgifter for 2022 er 82,2 mio. kr., hvoraf 67,6 mio. kr. udgør ordinære fællesudgifter. Der har været et samlet mindreforbrug på 3,6 mio. kr. grundet afventende anlægsprojekter. I forbindelse med Odense Letbane er der lavet en investering i rejsekortudstyr på 1,4 mio. kr. i 2022, som føres på rammestyring.

På flexkørsel-området forventes ejerbidraget at være på 93 mio. kr., hvilket er en merudgift på 3,9 mio. kr. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på 2,4 mio. kroner af boden, samt de stigende brændstofpriser.

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2022 efter 6 måneder til orientering.

Sagsfremstilling:

Forventet regnskab 2022 (FR2022) er kommenteret i bilag 8.1 i forhold til budget 2022 (B2022). Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 8.2.

Forventet regnskab 2022 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om kompensation, skønnet til ca. 18 mio. kr. fra staten.

Tabel 1: Skønnet kompensation fra staten for 2022

Mio. kr.	COVID-19 kompensation de første 2 mdr.	Yderligere kompensation 125 mio. kr. estimeret	Kompensation i alt, estimeret
FynBus	7,7	10,5	18,2
Odense	2,5	3,9	6,4
Regionen	4,2	5,7	9,8
Øvrige kommuner	1,0	1,0	2,0

FORVENTET REGNSKAB 2022

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og flextur/plustur fremgår af tabel 2:

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og flextur/plustur for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Mio. kroner (årets priser) Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Busdrift					
Indtægter (inkl. kompensation)	-131,7	-150,0	-188,4	-168,6	-19,9
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	550,1	-73,9
Fællesudgifter *	79,0	80,6	85,7	82,7	3,1
Ejerbidrag busdrift	439,0	442,1	373,5	464,2	-90,7
Flextur/Plustur					
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,3	-0,6
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	9,2	1,5
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,2	0,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur	11,3	10,6	11,0	10,0	0,9
Ejerbidrag i alt	388,6	389,4	384,5	474,2	-89,8

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 474 mio. kr. Det er en merudgift på 90 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 23 % i forhold til budgettet for 2022. Indtægterne er indeholdt kompensation på ca. 18 mio. kr. fra staten, svarende til at staten har Corona-kompenseret ca. 50% af afvigelsen i indtægter.

Den væsentligste årsag skyldes:

- manglende passagerindtægter, mindreindtægt på ca. 20 mio. kr.
- øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, merudgift på ca. 24 mio. kr.
- samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks, merudgift på ca. 42 mio. kr.

De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2022 at falde med ca. 20 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes Covid-19 kompensation for 18 mio. kr., som er indarbejdet.

I nedenstående tabel ses passagerindtægt fordelt på ejerne:

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-168,8	-19,6
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-99,3	-6,0
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-2,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-0,3
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,3	-0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	0,0
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,3	-0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,3	-0,3
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	0,0
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-47,0	-9,5
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,1	-1,1

For regionale ruter forventes efter 2 kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 6 mio. kr. som er baseret på passagerudviklingen i andet kvartal.

For Odense Kommune forventes efter 2 kvartal en mindreindtægt i forhold til budgettet på 9,5 mio. kr. Forventningen er baseret på konsekvenserne af det nye bynet og passagerudviklingen i anden kvartal.

For Assens Kommune og Svendborg er der indregnet lavere indtægter i forventet regnskab 2022 end forudsat i budget 2022 på henholdsvis 1,9 mio. kr. og 0,4 mio. kr., hvilket skyldes indførslen af gratis kørsel for unge under 16 i Assens Kommune, og gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender.

For alle ejere er desuden indregnet mindreindtægter fra Bus & Tog-samarbejdet fra 2020 og 2021 på 5,2 mio. kr. samlet set.

Entreprenørudgifter

Forventet 2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. Ændringerne er primært i Odense. Hvor det nye bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet.

Derudover er der for forventet 2022 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2022 for Region Syddanmark (natbusser primo januar), samt ekstra rengøring frem til og med juni 2022. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til Covid-19.

I FR2022 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 9,0 % højere end budgetteret ved diesel-omkostningsindekset.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
FynBus	483,6	500,4	476,2	550,1	-73,9
Region Syddanmark	187,2	192,2	199,3	217,7	-18,4
Assens	16,6	16,8	17,1	18,9	-1,8
Faaborg - Midtfyn	23,2	24,4	25,0	27,4	-2,4
Kerteminde	6,5	6,6	6,7	7,4	-0,6
Langeland	6,4	6,4	6,8	7,7	-0,9
Middelfart	11,4	11,5	11,8	12,9	-1,1
Nordfyn	14,1	14,4	15,2	16,5	-1,4
Nyborg	14,3	14,7	15,0	16,5	-1,5
Odense	174,7	184,8	150,2	193,3	-43,1
Svendborg	29,2	28,5	29,1	31,8	-2,7

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 550 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på ca. 74 mio. kroner eller en stigning på ca. 15 % i forhold til budgettet. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
Trafikselskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 9,0% højere	37,8
Trafikselskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 8,0% højere, hvilket har betydning i Odense	4,5
Trafikselskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 15,7% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,6
Flere køreplantimer, 29.025 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Assens, Nyborg og Svendborg, samt fald hos de resterende ejere.	24,5
Regionen: el busser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,6
Ændring i kørselssammensætning	0,1
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,3
Udgifter til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,7
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m.	-1,3
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	550,1

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, billetsystem med mere.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	11,9	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	19,0	-2,0
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	36,7	1,0
Ordinær ramme	63,7	64,6	65,9	65,9	0,0
Resultat	4,3	0,5	0,0	-1,1	1,1
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	14,8	0,5
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	-1,4
Rammestyling / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-2,6	2,6
Anlægsudgifter	0,9	1,0	4,5	1,5	3,0
I alt	79,0	80,6	85,7	82,2	3,6

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2022 65,9 mio. kroner. FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 1,1 mio. kroner, som skyldes merforbrug af konsulenter i forbindelse vakante stillinger samt forventet merforbrug på uddannelse. Merforbrug føres på rammestyling/overførsel.

Den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kroner, føres på rammestyling/overførsel.

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,3 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort & Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og software).

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 1,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt, projektet afventer)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 0 mio. kr. – (projektet afventer)
- Nyt økonomisystem, 0,5 mio. kr.

De ordinære fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S fordeles på kommuner og Region Syddanmark efter foregående års køretimeantal for drifts- og administrationsudgifter, samt indeværende års indtægter for salgsudgifter. Udgifter til rejsekortudstyr vedr. Odense Letbane fordeles efter indeværende års indtægter.

Telekørsel, Flextur og Plustur

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

Ejerbidraget forventes at udgøre 10,2 mio. kroner i 2022, hvilket er 0,8 mio. kroner mindre end budgetteret.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. halvår 2022 tillagt en forventning om, at kunderne er på budgetteret niveau resten af året. Der kan være korrigeret på kommuneniveau, hvis faktiske tal for 1. halvår afviger væsentligt fra budget.

Ved fremskrivning af 3. - 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige kørselsudgift/tur i 2. kvartal 2022.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
FynBus	11,3	10,6	11,0	10,2	0,8
Region Syddanmark	0,8	0,7	0,9	0,8	0,1
Assens	1,8	1,4	1,3	1,4	-0,1
Faaborg - Midtfyn	3,3	3,1	2,3	2,5	-0,2
Kerteminde	1,0	0,9	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0
Middelfart	0,9	1,3	1,4	1,3	0,0
Nordfyn	2,0	1,9	2,5	1,5	1,0
Nyborg	0,4	0,3	0,3	0,4	-0,1
Odense	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
Svendborg	1,0	0,9	1,0	0,9	0,1

Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler, handicapkørsel, flex- og plustur samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2020 – 2022.

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2020 til FR 2022

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Handicapkørsel	92.834	103.885	140.645	119.241	-21.404
Anden kørsel	141.485	230.667	295.945	276.224	-19.721
Handicap- og anden kørsel	234.319	334.552	436.590	395.465	-41.125
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	88.634	-22.080
I alt	307.834	413.870	547.304	484.099	-63.205
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	205.000	-33.000
I alt	512.940	619.125	785.304	689.099	-96.205

*Telekørsel omfatter flextur, plustur og telerute og 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 et fald på 12 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 14 % vedr. handicapkørsel, fald på 7 % vedr. anden kørsel og fald på 14 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture formodes dels at skyldes eftervirkninger af Covid-19, og dels at det ved budgetlægning har været vanskeligt at forudsige kørselsomfanget. Forventningen til 2022 er baseret på foreløbige regnskabstal for 1. halvår 2022 tillagt en forventning for resten af året. I udgangspunktet forventes, at antal ture for handicapkørsel og aktivitetskørsel vil være på 95 %, mens øvrig kørsel forventes på nær budgetteret niveau. På kommuneniveau kan der være foretaget yderligere korrektioner, hvis udviklingen i 1. halvår indikerer det.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,6	0,3
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	75,3	-0,6
Flex udgifter, netto	42,7	55,6	68,4	68,7	-0,3
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	24,3	-3,7
Ejerbidrag	61,6	76,1	89,0	93,0	-3,9

Forventet regnskab 2022 efter 1. halvår viser et ejerbidrag på 93 mio. kroner. Dette svarer til en merudgift på 3,9 mio. kroner eller ca. 4 % i forhold til budgettet. Merudgiften kan primært henføres til FynBus andel på 2,4 mio. kroner af boden samt de stigende brændstofpriser. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes tillige, at udgifter til FlexDanmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 2. halvår 2022 for fællesudgifterne viser 28,4 mio. kroner, hvilket er 3,6 mio. kr. mere end budgetteret. Merforbruget skyldes primært FynBus andel på 2,4 mio. kr. af boden, der tilfaldt trafiksekskaberne, da de tabte retssagen vedr. forståelse af stillede mindstekrav i flextrafikken. Derudover ses en merudgift på løn og FlexDanmark. Afdelingen for Flextrafik forventer sidst i 2022 at bruge flere ressourcer på NOP (Ny Optimerings Platform) og FlexDanmarks udgifter til NOP øges.

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2020 til FR 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	Afvigelse B 2022 - FR 2022
Fællesudgifter. Flextur/Plustur	6,5	4,9	4,2	4,2	0,0
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	20,5	20,6	24,3	-3,7
Fællesudgifter, i alt	25,4	25,4	24,8	28,4	-3,6

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- forventet regnskab 2022 efter 6 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

Bilag:

- Bilag 8.1 Notat, Forventet regnskab 2022, hovedtal
Bilag 8.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2022

9. LUKKET PUNKT**10. GRATIS BUSKØRSEL PÅ VALGDAGEN 1. NOVEMBER 2022****Resumé:**

Der er Folketingsvalg den 1. november 2022.

Den daværende bestyrelse for FynBus besluttede den 16. juni 2011, at der skal tilbydes gratis valgkørsel til alle borgere med regionale og lokale busser på valgdagen i forbindelse med kommunal-, folketings- og EU-valg. Beslutningen vil være gældende til det kommende Folketingsvalg.

Sagen fremlægges til orientering.

Sagsfremstilling:

På baggrund af flere konkrete henvendelser fra flere kommuner, besluttede den daværende bestyrelse tilbage i 2011, at tilbyde gratis transport med regionale og lokale rutebusser til og fra valgstederne på alle valgdage i forbindelse med kommunal-, folketings- og EU-valg.

Gratis kørsel opnås mod fremvisning af valgkort til chaufføren.

Det får ikke betydning for de mange kunder, fordi de i forvejen har periodekort. Ved valget i 2017 undersøgte administrationen hvor mange benyttede muligheden gratis kørsel til og fra valgstedet. Undersøgelsen viste at ca. 1.000 kunder kørte gratis, svarende til et samlet indtægtstab på ca. 15.000 kr.

Mindreindtægten fordeles efter gældende principper på baggrund af køreplantimer.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at

- Orientering vedr. gratis kørsel på valgdage i forbindelse med kommunal-, folketings- og EU-valg tages til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen blev taget til efterretning, idet det på mødet blev præciseret, at der vil være gratis valgkørsel i busser, Odense Letbane, plustur, flextur samt handicapkørsel.

Bilag:

Bilag 10.1 – Beslutningssag i FynBus' bestyrelse den 16. juni 2011

11. MEDDELELSER

Status erstatningssag

Klima- og miljøkampagne

Tiltag – reduktion af energiforbrug i FynBus

12. EVENTUELT

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Morten Andersen

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen