

REFERAT

BESTYRELSESMØDE

24. juni 2022 kl. 12.00

FynBus

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

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

Administration:

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

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Godkendelse af Mobilitetsplan 2022--2025	3
2. Tilpasning i den regionale busbetjening på visse ruter	6
3. FynBus' årsberetning 2021	10
4. Regulering af prisen på kontrolafgifter.....	11
5. Rejsehjemmel for ukrainske flygtninge	12
Sager til drøftelse:.....	14
6. Fælles udbud	14
Sager til orientering:.....	18
7. Budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 mdr.	18
8. Status for Bynet2021+ i Odense.....	28
9. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	29
10. Meddelelser	31
11. Eventuelt.....	31

SAGER TIL BESLUTNING:

1. GODKENDELSE AF MOBILITETSPLAN 2022--2025

Resumé:

Forslag til Trafikplan 2022-2025 har været i proces siden januar 2021 og blev sendt i høring 18. marts 2022. Der er nu indkommet 50 høringssvar til FynBus. Disse giver ikke generel anledning til justeringer af forslaget, men medfører forslag om at ændre navnet fra Trafikplan eller Mobilitetsplan, ligesom der efterfølgende er behov for at prioritere handlinger og sætte mål op.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen har drøftet og behandlet proces for og oplæg til Trafikplan 2022-2025 på møderne den 29. januar 2021, 16. marts 2021, 3. december 2021, 27. januar 2022, 25. februar 2022 og 15. marts 2022.

Det endelige forslag til trafikplan blev sendt i officiel høring 18. marts 2022 med høringsfrist 30. maj 2022. Det endelige forslag til Trafikplan 2022-2025 er vedlagt i bilag 1.1.

Der er indkommet i alt 50 høringssvar fordelt med 10 svar fra alle FynBus' ejere, 3 fra eksterne interesseorganisationer, 21 fra kommunale foreninger og råd, samt 16 fra privatpersoner.

FynBus har i bilag 1.2 samlet høringssvarene i en forenklet hvidbog. Alle høringssvar i deres fulde ordlyd er vedlagt i bilag 1.3.

Høringens resultater

Opbakning til trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer.

Der er generelt solid opbakning til Trafikplanens strategiske fokus og handlingsprogrammer indenfor grøn omstilling, styrket sammenhæng i den kollektive trafik, nye løsninger i landområder, øge tilgængelighed for handicappede, attraktive knudepunkter, cykel og samkørsel som supplement til kollektiv trafik, tættere på kunderne, samt de rette produkter og salgskanaler.

På den baggrund fastholdes temaer og fokuspunkter i forslaget til Trafikplan 2022-25, som det har været forelagt.

Bekymringer for reducere af kørsel i det regionale busnet på Fyn

Nogle kommuner og en del foreninger og borgere, har i deres høringssvar givet udtryk for bekymring for reduktioner i serviceniveauet på udvalgte regionale ruter, som har været nævnt i debatten i foråret 2022, omkring tilpasning af den regionale buskørsel til den regionale økonomiske ramme.

Parallelt med høring til trafikplanen, har de involverede kommuner og Region Syddanmark indgået en aftale, der samlet medfører besparelser på 6,0 mio. kr. årligt på regionalruterne 110 (Assens-Haarby-Odense), 111 (Faaborg-Nr. Broby-Odense), 130-132 (Assens/Hårby-Glamsbjerg-Aarup-Vissenbjerg-Odense) og 920 (Faaborg-Ringe-Nyborg-Kerteminde). Det medfører en nedlægning af afgang i bussens ydertimer på hverdage og weekender.

Af flere høringssvar fremgår, at manglende regional finansiering medfører reduceret serviceniveau. Trafikplanen forholder sig ikke til den konkrete finansiering, idet der findes forskellige modeller for finansiering af kørslen, herunder ren regional finansiering, ren kommunal finansiering, fælles kommunal finansiering, kommunalt tilkøb mv.

Ovennævnte giver ikke anledning til justering af forslaget til Trafikplan 2022-2025.

Detaljerede bemærkninger til konkrete buslinjer, ruteføringer og betjening af enkeltområder

Der er indkommet mange høringssvar fra engagerede borgere og foreninger, som har udtrykt meget detaljerede og specifikke forslag og ønsker til øget busbetjening (og flexkørsel) til særlige grupper (ældre og handicappede) og i særlige lokalområder i Odense, eller i landområder på Fyn.

Disse detaljerede ønsker til køreplaner og ruteomlægninger og evt. øget betjening af særlige grupper og lokalområder, er kun indirekte og i mere overordnet form behandlet i trafikplanen, som i sin form har en mere strategisk og generel karakter.

Ovennævnte giver således ikke anledning til ændringer i trafikplanen. Men de konkrete henvendelser fra borgere og foreninger vil løbende blive drøftet i møder med kommuner samt ældre- og handicaporganisationer, ligesom synspunkterne videresendes til de medarbejdere i FynBus, der sidder med udarbejdelse af konkrete køreplaner og kundeinitiativer over for særlige kundegrupper.

Opsætning af mål i Trafikplanen

Der har været udtrykt ønske om, at der opsættes mål for de enkelte handleområder i Trafikplanen.

FynBus finder dette relevant, men foreslår at det ikke indgår direkte i trafikplanen, men at der i resten af 2022 i fællesskab med ejerne udarbejdes et målnotat.

Udfordring af de regionale principper for buskørsel

I høringen udfordres regionens principper for buskørsel. Da det ikke er Trafikplanens opgave at stille spørgsmål til besluttede principper hos ejerne, vil det ikke medføre ændringer i forslaget.

Ændring af navn fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Af flere høringssvar fremgår at man gerne ser FynBus i en aktiv rolle i forhold til mobilitet i bredere forstand. På den baggrund foreslås at trafikplanen ændrer navn til Mobilitetsplan, hvilket også svarer til det man gør i Sydtrafik.

Næste skridt

Formalia

Den endelige udgave af Trafikplan 2022-25 godkendes af bestyrelsen i Fynbus den 24. juni 2022.

Trafikplanen bliver udgivet elektronisk, og vil være tilgængelig på www.fynbus.dk, ligesom der vil blive trykt et mindre antal eksemplarer til bestyrelse, ejerkommuner og samarbejdspartnere.

Trafikplan 2022-25 fremsendes desuden til Trafikstyrelsen.

Fra Mobilitetsplan til handling

FynBus ønsker at Mobilitetsplan 2022-2025 bliver et aktivt dokument og vil tage fat på de i Mobilitetsplanen beskrevne handlinger for at udvikle de kollektive trafiktilbud på Fyn. Efter sommerferien 2022 vil kommuner, Region Syddanmark og øvrige relevante samarbejdspartnere blive kontaktet for at prioritere de rette handlinger, som der er opbakning og ressourcer til at gennemføre, herunder opstille handlingsmål.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter

- At forslag til Trafikplan 2022-2025 godkendes
- At navnet Trafikplan 2022-2025 ændres til Mobilitetsplan 2022-2025
- At bestyrelsen forelægges oplæg til handlingsmål, og plan for implementering af mobilitetsplanens handlinger.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

- Bilag 1.1 Forslag til Trafikplan 2022-2025, der blev sendt i høring 18. marts 2022
- Bilag 1.2 Hvidbog over hørings svar
- Bilag 1.3 Alle hørings svar i fuld længde

2. TILPASNING I DEN REGIONALE BUSBETJENING PÅ VISSE RUTER

Resumé:

Regionen og fem kommuner har indgået en aftale om tilpasning og finansiering af de regionale ruter. Aftalen indebærer at kørslen skal reduceres med 6 mio. kr. netto, hvilket betyder at antallet af køreplantimer skal reduceres med ca. 8 mio.kr, således at der også er kompensation for tabte passagerindtægter. Ændringen af køreplanen sker d. 12. februar 2023.

Efter aftalens indgåelse er økonomiforhandlingerne mellem Regering og kommunerne hhv. regionerne afsluttet. Økonomiaftalerne indebærer at der kun gives Coronakompensation på 0,2 mia. kr., hvor trafikskaberne har opgjort et behov på 0,45 mia. kr.

Aftalerne tager ikke højde for det udgiftspres der opstår som følge af stigende dieselpriiser, som kun kompenseres delvist af PL-reguleringen, i forbindelse med midtvejsreguleringen af bloktilskuddene. Det er op til de enkelte kommuner og regionen, at tage stilling til om ubalancen skal medføre reduktioner i kørslen.

Sagsfremstilling:

BAGGRUND

Bestyrelsen har tidligere i 2022 drøftet en plan for at reducere den regionale buskørsel med 15 mio. kr., med virkning fra starten af 2023.

Kommunerne (Odense, Assens, Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Kerteminde) har haft en drøftelse med Region Syddanmark, og en aftale blev indgået i påsken 2022, med følgende indhold:

1. Antallet af afgange på de berørte ruter reduceres med netto 6 mio. kr. med effekt fra januar 2023.
2. Kommunerne og regionen tilvejebringer herudover hver især 3 mio. kr., som skal forbedre den regionale ruteøkonomi, ligeledes med effekt fra januar 2023.
3. Den regionale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som ekstraordinært overtræk (udskudt besparelse via budgetudligningsmodellen).
4. Den kommunale andel på 3 mio. kr. tilvejebringes som tilskud, i form af betaling for nærmere aftalte afgange.
5. Aftalen gælder fra 1. juli 2022 og frem til udgangen af 2023, med forventning om en generel positiv udvikling i passagertallet, blandt andet på grund af Odense Letbane.
6. Flex løsninger bør indgå som en del af løsningen i forbindelse med den kommende tilpasning af de regionale ruter. FynBus skal derfor vurdere i hvilket omfang de kommende tilpasninger kan afvikles mere hensigtsmæssigt med flexløsninger, blandt andet i forbindelse med betjening af uddannelsesinstitutioner.

Ovenstående betegnes som Fase A.

Reduktionskrav, mio. kr. årligt. Fase A	12	
	Ændring af regional økonomi	Ændring af køreplan
Regional besparelse på de af FynBus foreslåede afgangse	-6	-6
Kommunal medfinansiering af øvrige afgangse	-3	0
Regionalt rammebidrag (budgetudligning)	-3	0
Ændring i alt	-12	-6

Fase B:

Hvis der i løbet af 2023 ikke sker en positiv passagerudvikling, vil det midlertidige regionale overtræk på 3 mio. kr. blive udmøntet som en reduktion i afgangse på de berørte ruter med virkning fra januar 2024, så der fra og med 2024 opnås den oprindeligt forudsatte besparelse på 12 mio. kr. årligt. Den nødvendige beslutning skal tages tidsnok til, at eventuelle tiltag kan have fuld effekt i 2024.

Reduktionskrav, mio. kr. årligt. Fase B	12	
	Ændring af økonomi	Ændring af køreplan
Regional besparelse på "røde" afgangse	-6	-6
Kommunal medfinansiering af øvrige afgangse	-3	0
Regional besparelse i januar 2024	-3	-3
Ændring i alt	-12	-9

UDMØNTNING AF AFTALEN I KØREPLANEN

Aftalen kan udmøntes konkret på forskellige måder.

Det er aftalt at kommunerne, sammen med FynBus beskriver forskellige modeller til senere politisk beslutning. En endelig model skal være vedtaget senest 1. oktober 2022, men henblik på implementering i en ny køreplan søndag d. 12. februar 2023.

FynBus har fremlagt en model hvor Regionen finansierer al kørsel på hverdage, og kommunerne finansierer kørslen i weekenden. Herved står Region Syddanmark for finansiering af en udvidet pendler rute, som er i overensstemmelse med Regionens principper.

Modellen er beskrevet i bilag 2.1, og kan sammenfattes således:

- Betjening på hverdage sker fra ca. kl. 5-21.
- Ca. 90% af de nuværende antal passagerer på hverdage vil blive betjent.
- Betjening på weekend sker fra ca. kl. 8-21.
- Ca. 75% af de nuværende passagerer i weekenden vil blive betjent.

Kommunerne tager i øjeblikket stilling til aftalen, og udmøntningen skal ske efter den beskrevne model.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNERNE

Fordelingen af de 3 mio. kr. mellem kommunerne foreslås baseret på samme finansieringsmodel som blev aftalt i forbindelse med etableringen af fælleskommunale ruter i 2011.

Efter denne model betaler den enkelte kommunale for den andel af produktionen (køreplantimer) der afvikles inden for kommunegrænsen. De samlede passagerindtægter fordeles efter samme nøgle.

Med udgangspunkt i kommunerne betaler for weekendkørslen, vil udgifterne blive fordelt som vist i Tabel 1.

Tabel 1: Overslag på økonomisk fordeling af udgifter til fælleskommunale ruter ud fra andel af køreplantimer.

Kommune	Procentandel	Årlig udgift
Faaborg-Midtfyn	32%	960.000
Odense	25%	750.000
Assens	23%	690.000
Nyborg	17%	510.000
Kerteminde	3%	90.000
SUM		3.000.000

Region Syddanmark lægger vægt på at der foreligger et kommunalt tilsagn til ovennævnte aftale inden 1. juli 2022. I modsat fald er det nødvendigt at effektuere den fulde oprindeligt forudsatte besparelse.

SENERE UDVIKLING

Der er d. 10. juni 2022 indgået økonomiaftaler mellem Regeringen og kommunerne hhv. regionerne. Aftalerne indebærer at der kun gives Corona-kompensation på 0,2 mia. kr. for januar og februar måned 2022. Der er samtidigt givet tilsagn om en vurdering af trafikskaberne økonomi i september.

Trafikskaberne har opgjort behovet for kompensation til ca. 450 mio. kr. Der mangler således 250 mio. kr. for at dække det forventede tab af passagerindtægter og udgifter til rengøring mv.

Samtidig har dieseludgifterne været kraftigt stigende. Selvom prisstigninger kompenseres via midtvejsreguleringen af bloktilskuddet, er det usikkert om kommunerne og regionen vil sikre fuld dækning for prisstigningerne i 2022.

Tabel 2: Økonomisk udfordring 2022 fordelt på kommuner og region

Estimeret økonomisk udfordring for 2022	Estimeret merudgifter - stigende diesel pr. juni 2022	Manglende Covid 19 kompensation for 2022	Samlet økonomisk udfordring for 2022
Region Syddanmark	13,8	9,1	22,9
Assens	1,2	0,3	1,5
Faaborg - Midtfyn	1,8	0,1	1,8
Kerteminde	0,5	0,2	0,7
Langeland	0,7	0,0	0,8
Middelfart	0,8	0,1	1,0
Nordfyn	1,1	0,1	1,1
Nyborg	1,1	0,3	1,4
Odense	10,5	7,3	17,8
Svendborg	2,1	0,6	2,7
FynBus	33,5	18,1	51,6

FynBus har orienteret forvaltningerne om udviklingen, og afventer eventuelle beslutninger om der skal ske reduktioner i kørslen, som følge af udviklingen.

INDSTILLING:

Det indstilles:

- At aftalen mellem Region Syddanmark om tilpasning af de regionale ruter tages til efterretning.
- At den ønskede implementering sker i forbindelse med vinterferien i uge 7 2023.

VEDTAGELSE:

Godkendt som indstillet

BILAG

Bilag 2.1: Forslag til tilpasning af visse regionale ruter

Bilag 2.2: Regionale principper for kollektiv trafik

3. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2021

Resumé:

FynBus' årsberetning 2021 fremlægges til godkendelse

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger årsberetning for 2021. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2021.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender FynBus' Årsberetning 2021.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag:

Bilag 3.1 FynBus' årsberetning 2021

4. REGULERING AF PRISEN PÅ KONTROLAFGIFTER

Resumé:

Satserne for kontrolafgifter i busser og tog, der lyder på 750 kr. for voksne og unge og 375 kr. for børn, er ikke blevet ændret siden 2011. I perioden 2011 til 2023 er taksterne i den kollektive transport steget med 19,3% i henhold til den løbende prisudvikling, ligesom der er indført Frit Flow i busserne.

Sagsfremstilling:

Efter de landsdækkende rejseregler er det den rejsendes ansvar at have billet til en rejse. Efter lov om trafikskaber kan et trafikskaber udstede en kontrolafgift til den rejsende, der ikke kan fremvise den rigtige billet.

Ændring af størrelsen på kontrolafgifter skal ske med mindst en måneds varsel, samt indskrives de fælles landsdækkende rejseregler.

Kontrolafgiften har siden 2011 været fastsat til 750 kr. for voksne og unge og 375 kr. for børn. Alle Trafikskaber har i 2022 enslydende kontrolafgifter.

Taksterne i den kollektive trafik i FynBus er steget med 13,7% siden 2011, og forventes at lande på 19,3% i 2023. Sideløbende er antallet af personer uden gyldig rejsehjemmel i busserne på Fyn og Langeland under ét, steget fra under 0,5% i 2011 til ca. 3,6% i 2022.

For at genskabe kontrolafgifternes præventive effekt, og tage højde for den generelle takst- og prisudvikling er det administrationens opfattelse, at satser for kontrolafgifter bør stige til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn.

Det er en fordel, herunder i forhold til kommunikationen, hvis der er et ensartet niveau for kontrolafgifterne i den kollektive transport i Danmark. Nordjyllands Trafikskaber, Sydtrafik og Arriva Tog har allerede besluttet, at hæve afgiften til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn, hvilket de øvrige trafikskaber også forventer at gøre.

Det foreslås, at ændringen af kontrolafgifterne gennemføres pr. 1. september 2022, hvor også Nordjyllands Trafikskaber og Sydtrafiks takstforhøjelser træder i kraft.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at kontrolafgifterne ændres til 1.000 kr. for voksne og 500 kr. for børn fra 1.januar 2023

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

5. REJSEHJEMMEL FOR UKRAINSKE FLYGTNINGE

Resumé:

I forbindelse med krigen i Ukraine har de danske trafiksselskaber været involveret i tiltag, der skulle sikre, at flygtninge har kunnet rejse i trafiksselskabernes område mod forevisning af ukrainsk pas eller gyldigt ID-kort. Denne ordning foreslås nu afskaffet således at ukrainske flygtninge sidestilles med øvrige kunder, og skal have gyldig billet for at benytte den kollektive trafik.

Sagsfremstilling:

Danmark har modtaget mange flygtninge fra Ukraine, og i den forbindelse har Transportministeriet tidligere meddelt, at ukrainske flygtning kan rejse gratis ind i Danmark med DSB og Arriva.

De danske trafiksselskaber har ligeledes praktiseret, at ukrainske flygtninge har kunnet rejse i trafiksselskabernes område mod forevisning af ukrainsk pas.

Da Transportministeriet ikke har meddelt ændringer i denne praksis, er den generelle opfattelse blandt flygtningen, at de fortsat kan rejse i den kollektive trafik mod forevisning af pas eller anden dokumentation.

FynBus og øvrige selskaber, herunder togoperatørerne ser dog en stigende tendens til, at også herboende ukrainere anvender pas som gyldigt rejsehjemmel. Det er fx svært for kontrollørerne at afgøre, om en passager er på flugt eller herboende, og trafiksselskaberne har derfor udvist konduite for at lade tvivlen komme kunden til gode. Det er imidlertid ikke en holdbar løsning, og derfor ønsker trafiksselskaberne, at ændre den hidtidige praksis.

I Sydtrafik har man afskaffet pas og ID-kort som gyldig rejsehjemmel for flygtninge pr. 23. maj 2022. Bestyrelsen i Nordjyllands Trafiksselskab har godkendt udfasning af pas som rejsehjemmel, hvilket forventes eksekveret inden sommerferien. I Movia arbejdes også på en løsning, der skal udfase brugen af pas eller anden ID i den kollektive transport. I Midttrafik forventes bestyrelsen at tage stilling til den fremtidige model på bestyrelsesmødet i juni.

Der er således blandt trafiksselskaberne bred enighed om, at brugen af pas som rejsehjemmel skal udfases. Beslutningen og implementeringen er ikke foregået koordineret, men løses fra trafiksselskab til trafiksselskab.

For FynBus' vedkommende foreslås det, at brugen af pas som gyldig rejsehjemmel for ukrainske flygtninge stopper ved udgangen af juni måned, og brug af det ukrainske pas eller ID-kort ikke accepteres som rejsehjemmel fra 1. juli 2022.

En etableret flygtning kan selv købe billet, eller få hjælp via en myndighed (kommune eller flygtningecenter mv.) til at få udstedt en billet. På Fyn kan institutioner, kommuner, flygtningecentre etc. gøre brug af en billet, der kan udstedes til tredjepart. Det foregår ved at institutionen køber billet til tredjepart via www.fynbusbestilling.dk, hvorefter der afregnes pr. faktura til bestilleren. På den måde afregnes der for alle rejser, på lige fod med alle øvrige kunder.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at pas og ID-kort for ukrainske flygtninge bortfalder som gyldig rejsehjemmel pr. 1. juli 2022.

Vedtagelse:
Godkendt som indstillet

SAGER TIL DRØFTELSE:

6. FÆLLES UDBUD

Resumé:

Bestyrelsen har tidligere besluttet at iværksætte fælles udbud med kontraktstart fra august 2024. På baggrund af den geopolitiske situation, økonomiaftaler mellem Finansministeriet og kommuner/regioner, og udviklingen af nye produkter og drivmidler, ønskes en drøftelse af muligheden for at forlænge eksisterende aftaler for buskørsel.

Sagsfremstilling:

Muligheden for et fælles udbud af buskørsel på Fyn og Langeland blev drøftet på flere bestyrelsesmøder i FynBus i perioden 2019 – 2021 med efterfølgende behandling i de politiske udvalg.

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

Beslutningen indebar bl.a. at:

Kontraktstarten vil være august 2024.

Der udbydes 8-årige kontrakter med mulighed for forlængelse i 2 x 2 år.

Der udbydes en pakke 1 som et funktionsudbud med el som drivmiddel, der omfatter:

- Svendborg Kommune
- Middelfart Kommune

Der udbydes en pakke 2 som et funktionsudbud med mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Dette indebærer at en tilbudsgiver selv vælger hvilket drivmiddel, der skal anvendes, under forudsætning af drivmidlet er minimum CO2-neutralt. Drivmiddel vil kunne være el, brint, biogas eller biodiesel.

Pakke 2 omfatter:

- Kerteminde Kommune
- Langelands Kommune
- Assens Kommune
- Nordfyns Kommune

Faaborg-Midtfyns Kommune deltager ikke i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2025, hvor der afgives tilbud på enten biogas eller el.

Nyborg Kommune har valgt ikke at deltage i det fælles udbud, men ønsker at gennemføre udbuddet med kontraktstart i 2024 med el som drivmiddel.

Kontrakten vedr. buskørsel i Odense Kommune udløber først i 2027, mens kontrakten i Region Syddanmark udløber i december 2026. Odense Kommune og Region Syddanmark deltager derfor ikke i det fælles udbud.

Udbuddet forventes offentliggjort i oktober 2022.

Ændrede forudsætninger

Siden beslutninger om deltagelse i fælles udbud blev truffet den 2. september 2021, har en del af forudsætningerne ændret sig.

Aftale mellem KL og Staten

KL og Staten indgik den 8. juni 2022 aftale om kommunernes økonomi i 2023. Aftalen indebærer bl.a. at der ikke udbetales Covid-19 kompensation for 2022, som ønsket af trafiksekskaberne. Aftalen indebærer dermed usikkerhed i forhold til kommunernes bidrag til kollektiv trafik, herunder om nogle ruter skal nedlægges.

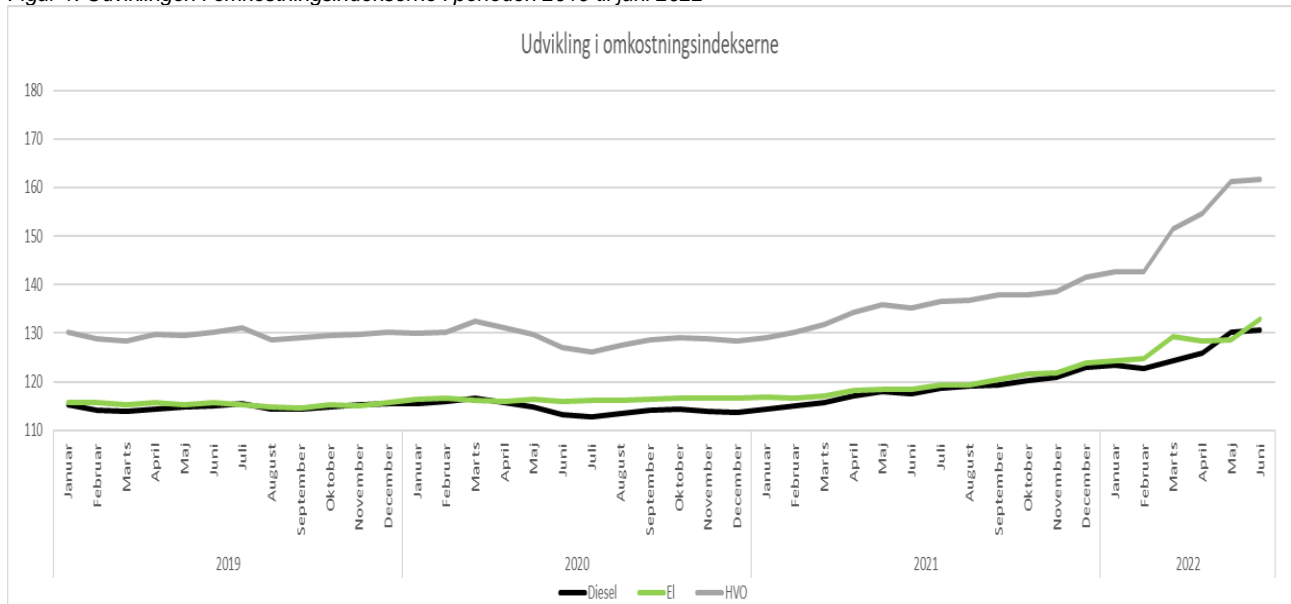
Forventet regnskab for 2022 samt udkast til budget 2023 fremgår af dagsordenens pkt. 7.

Prisstigninger – inflationen

Prisen på biodiesel er steget markant siden september 2021, hvilket bl.a. medfører en ændring i omkostningsindekset.

I Figur 1 nedenfor ses udviklingen i omkostningsindeks for diesel, el og HVO i perioden januar 2019 – juni 2022.

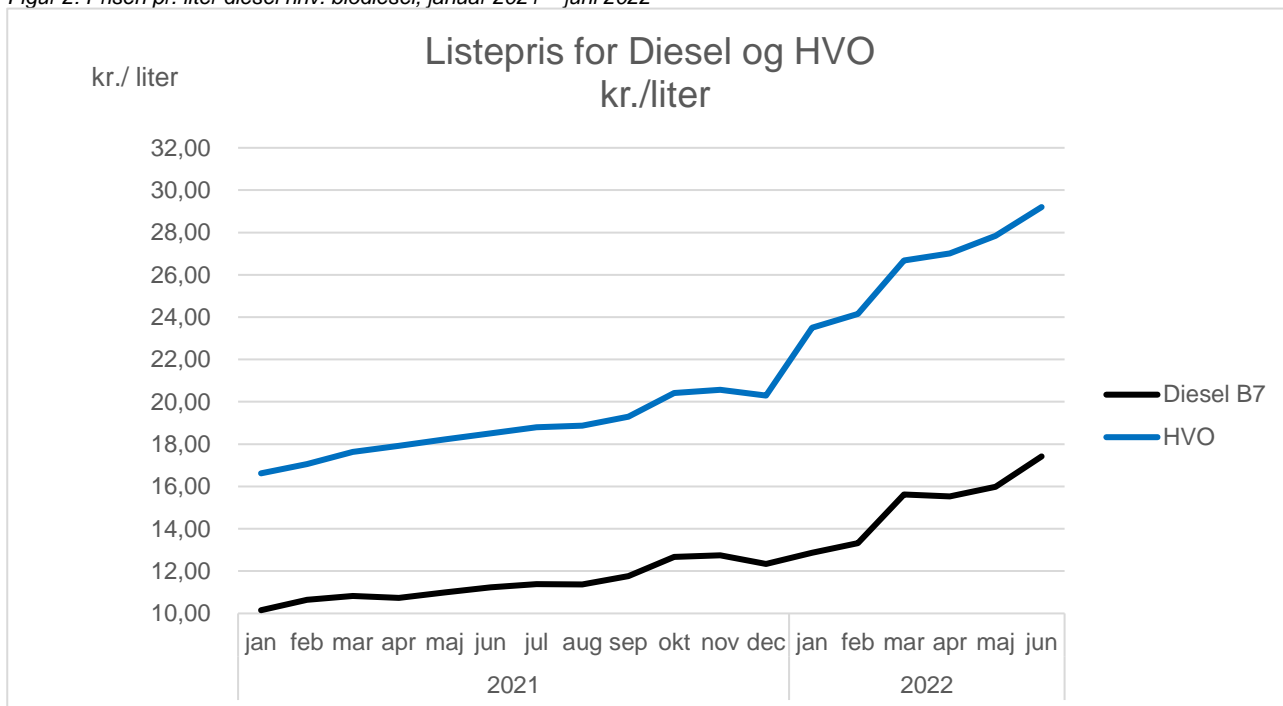
Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2019 til juni 2022



Det ses, at omkostningsindekset for både diesel, el og HVO har været stigende fra 2. kvartal 2021, men at omkostningsindekset for HVO fra januar/februar 2022 er steget forholdsvis mere end omkostningsindekset for diesel og el, samt at omkostningsindekset for el og diesel endnu ikke har stabiliseret sig.

I Figur 2 nedenfor ses udviklingen i liter-prisen for henholdsvis diesel og biodiesel (HVO).

Figur 2: Prisen pr. liter diesel hhv. biodiesel, januar 2021 – juni 2022



Udviklingen i prisen på biodiesel og usikkerhed om hvorvidt den tendens vil fortsætte, debatten om hvorvidt biodiesel skal bruges som drivmiddel, skaber tvivl om hvorvidt man i dag bør gennemføre et udbud med mulighed for brug af biodiesel som drivmiddel.

Rejsekortet

Der er nationale overvejelser om en ny MaaS løsning, som afløser til Rejsekortet fra 2025. Afklaringen af den videre proces, forventes at ske indenfor det næste år.

Det er derfor muligt, at rejsekortet skal implementeres for en kort periode, for at blive udskiftet igen fra 2025.

Udgiften for implementering af rejsekortet i nye busser omfattet af det fælles udbud er på ca. 33.000 kr. pr. bus, hvilket bliver ca. 4,2 mio. kr. samlet for alle kontrakter. Dertil kommer evt. etablering af WLAN i nye garageanlæg på ca. 150.000 kr. pr. nyt garageanlæg.

Før det fælles udbud offentliggøres skal der være taget stilling til om der fortsat skal være rejsekort i alle busser, herunder i busser der fortrinsvist anvendes som skolebus.

Forlængelse af kontrakter

Alle kontrakter med undtagelse af kontrakten vedr. buskørsel i Nordfyns Kommune kan forlænges med 1 år, indtil august 2025, hvor der kan være faldet ro på de prisstigninger og usikkerhedsmomenter, der ses i øjeblikket.

Det vil være muligt at udbyde en 1-årig kontrakt for Nordfyns Kommune.

Sagen fremlægges bestyrelsen til drøftelser af om det nuværende udbud af kommunal buskørsel skal udbydes.

Sagen fremlægges bestyrelsen til drøftelser af om det nuværende udbud af kommunal buskørsel skal udskydes i 1 år til kontraktstart i 2025.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Sagen drøftet

Bestyrelsen beder administrationen at henvende sig til kommunerne med henblik på at afgøre, om de ønsker at fastholde udbuddet i 2024 eller om de nuværende kontrakter skal forlænges.

SAGER TIL ORIENTERING:

7. BUDGETFORSLAG 2023 OG FORVENTET REGNSKAB 2022 EFTER 4 MDR.

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2022 (FR2022) efter 4 måneder, budgetforslag 2023 (BF2023) og budgetoverslag for 2024 - 2026 til orientering.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om fuld Covid-19 kompensation i hele 2022, da der har været tilkendegivelser om fuld Covid-19 kompensation for hele 2022. Den netop indgåede Økonomiaftale for 2023 betyder dog, at der kun gives Covid-19 kompensation for 200 mio. kr. FynBus' andel skønnes til 12 mio. kr.

Vedlagte forventet regnskab indeholder forventning om kompensation for hele 2022 på ca. 29 mio. kr. På baggrund af Økonomiaftalen for 2023 skønnes manglende Covid-19 kompensation at udgøre ca. 18 mio. kr.

Forventet regnskabet for 2022 for busdrift viser et samlet ejerbidrag inkl. forventet kompensation på 443,7 mio. kr. Det er 60 mio. kr. højere end budgetteret til busdrift og budgetbalance for flextur/plustur. Merforbruget kan hovedsageligt henføres til udskydelse af nye Bynet i Odense, ca. 19 mio. kr., og stigende omkostningsindeks, ca. 33 mio. kr.

Udgifterne til busdrift, inkl. forventede Covid-19-kompensation er 60 mio. kr. højere end budgetteret og indtægterne, inkl. forventede Covid-19-kompensation, er 0,3 mio. kr. højere end budgettet.

Forventet passagertal for bustrafikken, er 12,3 mio. passagerer, svarende til et fald på 10 %, i forhold til et normalt år uden Covid-19.

Forventet fællesudgifter for 2022 er 85,8 mio. kr., hvoraf 67 mio. kr. er ordinære fællesudgifter. Der har været et samlet merforbrug på 2,4 mio. kr. 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 ejerbidrag på 88,1 mio. kr. inkl. Covid-19-kompensation, hvilket er en mindreudgift på 0,9 mio. kr. Årsagen er lavere entreprenørudgifter ved Faaborg-Midtfyn Kommune, i forbindelse med udbud af nye kørselsordninger hos FynBus.

Administrationen fremlægger budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 måneder til orientering.

Sagsfremstilling:

Budgetforslaget fremsættes jf. det økonomiske årshjul, så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Forventet regnskab 2022 (FR2022) er kommenteret i bilag 7.1 i forhold til budget 2022 (B2022). Budgetforslag 2023 (BF2023) er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2022 (FR2022), samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 7.2.

Budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Forventet regnskab 2022 indeholder forventninger om fuld Covid-19 kompensation i hele 2022, da der havde været tilkendegivet Covid-19 kompensation for hele 2022.

Regeringen, KL og Danske Regioner har den 8. og 10. juni 2022 indgået Økonomiaftale for 2023, med følgende betydning for kollektiv trafik:

- Covid-19 kompensation udbetales for januar og februar 2022 med et samlet beløb på 200 mio. kr. til udbetaling. Til september 2022 i forbindelse med midtvejsregulering, drøftes håndtering af de regionale trafikskaber for 2022.

Udmøntning af kompensationen er ikke afklaret.

- Der er ingen kompensation for stigende omkostningsindeks for drivmidler, udover P/L reguleringen på 2,4%.

Vedlagte "Forventet regnskab for 2022" er ikke korrigeret for ændringen i Covid-19 kompensation.

FynBus' andel af de 200 mio. skønnes til 12 mio. kr., og er baseret på indberetningen til staten for 1. kvartal 2022. Nedenstående Tabel 1 viser ejerfordeling af de 12 mio. kr.

Tabel 1: Skønnet ejerfordelt Covid-19 kompensation for 2022

Skønnet ejerfordeling af kompensation	
FynBus	12,00
Region Syddanmark	6,39
Assens	0,15
Faaborg - Midtfyn	0,13
Kerteminde	-0,01
Langeland	0,17
Middelfart	0,08
Nordfyn	0,05
Nyborg	0,11
Odense	4,48
Svendborg	0,46

Covid-19 kompensation er en nettoordning, således at reducerede udgifter indgår til dækning af manglende indtægter.

FORVENTET REGNSKAB 2022 OG BUDGETFORSLAG 2023

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Busdrift							
Indtægter	-131,7	-150,0	-188,4	-162,1	-194,4	-26,4	32,3
Kørselsudgifter	491,7	511,5	476,2	540,1	536,6	-63,9	3,5
Fællesudgifter *	79,0	80,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4
Ejerbidrag busdrift	439,0	442,1	373,5	463,8	425,7	-90,4	38,2
Covid-19 kompensation	-68,4	-66,4	0,0	-31,1	0,0	31,1	-31,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	370,6	375,6	373,5	432,8	425,7	-59,3	7,1
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,8	-4,0	-3,7	-4,0	-0,3	0,3
Kørselsudgifter	7,4	8,6	10,8	9,2	9,7	1,6	-0,5
Fællesudgifter	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur	11,3	10,6	11,0	9,7	9,7	1,3	0,0
Covid-19 kompensation	6,7	3,2	0,0	1,2	0,0	-1,2	1,2
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	18,0	13,8	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	450,4	452,7	384,5	473,6	435,3	-89,1	38,2
Covid-19 kompensation i alt	-61,7	-63,2	0,0	-29,8	0,0	29,8	-29,8
Ejerbidrag i alt	388,6	389,4	384,5	443,7	435,3	-59,3	8,4

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2022 at udgøre 443,7 mio. kr. Det er en merudgift på 59,3 mio. kroner, svarende til en stigning på ca. 15 % i forhold til budgettet for 2022. De væsentligste årsager er øgede entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense fra januar 2022 til august 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

2023:

I budgetforslag 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 435,3 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 8 mio. kroner i forhold til forventet regnskab 2022. Der er i budgetforslag 2023 ikke indarbejdet Covid-19 relaterede udgifter eller kompensation.

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

Passagerindtægter og passagerudvikling

2022:

Som det fremgår af tabel 2 ovenfor, forventes et fald i passagerindtægter i 2022 på 26,4 mio. kroner i forhold til budgettet. Der forventes Covid-19 kompensation for 26,4 mio. kr. Se uddybning nedenfor.

2023:

Budgetforslag 2023 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor Covid-19 ikke eksisterer. Budgettet er fremskrevet inkl. takstændringen fra 2020 til 2021. I budgetforslag 2023 er der desuden indregnet en takstændring på 4,9% fra 2022 til 2023.

Budgetforslag 2023 indeholder en fortsættelse af gratiskørsel for unge under 16 år i Assens Kommune og en opskrivning af Odense Kommunes budget på 1% fra 2022, samt indregning af yderligere 3 mio. kr. i indtægter fra tilføjelser af ekstra køreplantimer (10 mio. kr. til flere afgang og busser på udvalgte ruter) i det nye Bynet.

Der arbejdes pt. på besparelsesforslag og justeringer i kørselsomfanget på dele af de regionale busruter. Der er endnu ikke truffet konkrete beslutninger, hvorfor der ikke er indlagt konsekvenser heraf i budgetforslag 2023.

Tabel 3: Passagerindtægter for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	-191,9	-205,4	-188,4	-188,7	-194,4	0,3	5,7
Region Syddanmark	-105,1	-110,2	-105,4	-104,7	-105,0	-0,7	0,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,3	-1,4	-1,5	-1,9	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,3	-3,3	-3,1	-3,1	-3,3	0,0	0,2
Kerteminde	-1,4	-1,6	-1,5	-1,5	-1,6	0,0	0,1
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,0	0,1
Middelfart	-2,4	-2,6	-2,4	-2,4	-2,5	0,0	0,1
Nordfyn	-2,6	-2,7	-2,6	-2,6	-2,7	0,0	0,2
Nyborg	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,0	0,0	0,2
Odense	-60,1	-67,4	-56,5	-59,7	-63,3	3,3	3,6
Svendborg	-8,9	-9,4	-9,2	-8,8	-9,6	-0,4	0,8

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

I nedenstående tabel 4 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 4: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Passagerer (1.000)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	9.472	8.938	13.641	12.305	13.735	-1.336	1.430
Region Syddanmark	3.641	3.422	5.452	4.723	5.452	-729	729
Assens	203	163	299	254	299	-45	45
Faaborg - Midtfyn	216	193	294	262	294	-32	32
Kerteminde	104	97	157	140	157	-17	17
Langeland	191	171	272	235	272	-37	37
Middelfart	102	90	154	135	154	-19	19
Nordfyn	181	148	271	234	271	-37	37
Nyborg	190	175	262	231	262	-31	31
Odense	4.075	3.948	5.702	5.408	5.796	-294	388
Svendborg	569	531	778	683	778	-95	95

Passagertallet forventes at falde med ca. 1,4 mio. passagerer i forhold til Budget 2022, som følge af Covid-19.

Entreprenørudgifter

Forventet 2022 og budgetforslag 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2022 og frem. Ændringerne er primært i Odense, hvor nyt Bynet med opstart ultimo juli 2022, er indregnet. Der er i regionen ikke indregnet eventuelle besparelser fremadrettet, og de heraf afledte udgifter i kommunerne er ligeledes ikke 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 6,9 % højere end budgetteret. I BF2023 er der indregnet en stigning på 3,5 % i forhold til forventet 2022 på baggrund af TID's skøn.

Tabel 5 herunder viser tallene for alle ejere.

Tabel 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2020 til budgetoverslag 2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	491,7	511,5	476,2	535,6	536,6	-59,4	-0,9
Region Syddanmark	190,9	196,4	199,3	212,0	219,3	-12,8	-7,3
Assens	16,8	17,2	17,1	18,4	19,0	-1,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,8	25,2	25,0	26,8	27,7	-1,7	-1,0
Kerteminde	6,5	6,9	6,7	7,2	7,4	-0,5	-0,2
Langeland	6,4	6,5	6,8	7,5	7,8	-0,7	-0,3
Middelfart	11,5	11,7	11,8	12,6	13,1	-0,8	-0,5
Nordfyn	14,4	14,7	15,2	16,0	17,2	-0,8	-1,2
Nyborg	14,5	15,1	15,0	16,0	16,5	-1,1	-0,4
Odense	177,3	188,9	150,2	188,0	176,4	-37,8	11,6
Svendborg	29,6	28,9	29,1	31,0	32,1	-1,9	-1,1

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Entreprenørudgifterne forventes i 2022 at udgøre 535,6 mio. kroner, hvilket svarer til en merudgift på 59,4 mio. kroner eller en stigning på 12,5 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Tabel 6: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2022

Udvikling:	Mio. kroner
Budget 2022 bruttoudgifter i alt	476,2
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 6,9% højere	28,9
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 6,0% højere, hvilket har betydning i Odense	3,3
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 13,8% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,5
Flere køreplantimer, 29.952 timer. Primært stigning i Odense pga. udskydelse af nyt bynet 2022. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Assens og Faaborg, samt fald i Nordfyn og Kerteminde.	19,4
Regionen: elbusser merudgift inkl. Tilskud fra trafikstyrelsen	0,5
Ændring i kørselssammensætning og flere busser på grund af nyt bynet i Odense	5,4
Ændring i kørselssammensætning andre ejere	0,0
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	2,2
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19	2,2
Direkte henførbare udgifter, primært til partikelfilter på busser i Odense	2,2
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	-0,8
Covid-19 kompensation	-4,4
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2023:

Budgetforslag 2023 viser en stigning i entreprenørudgifterne på 0,9 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Tabel 7: Entreprenørudgifter fordelt på årsager, 2023

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	535,6
Trafikselkaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 3,5% højere	15,3
Trafikselkaberne i Danmarks elomkostningsindeks 2,7% højere, hvilket har betydning i Odense	1,4
Trafikselkaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 4,4% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 20.100 timer, heraf primær årsag årseffekt af Odense Bynet 2022	-12,9
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,3
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,2
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,2
Variabel kørsel	0,4
Direkte henførbare udgifter	-0,3
Øvrige udgifter: incitaments, bod, rejsegaranti m.m	0,3
Covid-19 kompensation	4,4
Budgetforslag 2023 bruttoudgifter i alt	536,6

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Endvidere udestår den endelige køreplanen for 2023 for alle ejere.

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 6 nedenfor.

Tabel 8: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Driftsrelaterede udgifter	11,2	10,3	11,3	12,0	11,6	-0,7	0,4
Salgsrelaterede udgifter	14,0	17,0	17,0	17,9	17,4	-1,0	0,5
Administrative udgifter	34,2	36,7	37,7	37,1	38,7	0,6	-1,6
Ordinær ramme	59,4	64,1	65,9	67,0	67,7	-1,1	-0,7
Udgifter Rejsekort	14,5	15,0	15,3	15,3	15,7	0,0	-0,4
Investering Odense Letbane	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	-1,4	1,4
Rammestyring / Overførsel	4,2	-4,5	0,0	-2,4	0,0	2,4	-2,4
Anlægsudgifter	0,9	1,0	4,5	4,5	0,0	0,0	4,5
I alt	79,0	75,6	85,7	85,8	83,4	-0,1	2,4

2021:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 65,9 mio. kr.

FynBus forventer i 2022 et merforbrug på 2,5 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 1,4 mio. kr.

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 4,5 mio. kroner og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden, 0,5 mio. kroner, (overført fra tidligere år, 2019 projekt)
- Digital Trafikinformation, 1 mio. kr. (2021 projekt)
- Ny mobilapp, 2 mio. kr.
- Nyt økonomisystem, 1 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.

2022:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter pris og løn-reguleres og udgør i BF2022 67,7 mio. kr.

Der er endnu ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2023, hvorfor udgiften hertil er 0.

Telekørsel/Flexitur og Plustur

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

2022:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11 mio. kr. inkl. Covid-19 kompensation, hvilket svarer til budgettet.

Forventningen til 2022 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 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. kvartal afviger væsentligt fra budget.

Ved fremskrivning af 2. - 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 1. kvartal 2022.

2023:

Ejerbidraget i 2023 forventes at udgøre 9,7 mio. kroner, hvilket er et fald på 1,3 mio. kroner. Faldet skyldes, at der forventes færre ture, hovedsageligt for Middelfart og Nordfyns Kommune.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2023.

Nordfyn har nedjusteret deres budget med 12.000 ture, mens de øvrige kommuner forventer antal ture på niveau med budget 2022.

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 9: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Ejerbidrag Flexitur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
FynBus	11,3	10,6	11,0	11,0	9,7	0,0	1,3
Region Syddanmark	0,8	0,7	0,9	0,9	1,0	0,0	-0,1
Assens	1,8	1,4	1,3	1,3	1,5	0,0	-0,2
Faaborg - Midtfyn	3,3	3,1	2,3	2,3	2,3	0,0	0,0
Kerteminde	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0	0,0	0,1
Langeland	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	0,9	1,3	1,4	1,4	1,2	0,0	0,2
Nordfyn	2,0	1,9	2,5	2,5	1,2	0,0	1,3
Nyborg	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 9 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2020 – 2023.

Tabel 9: Antal personture i perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Antal personture	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Handicapkørsel	90.066	99.621	138.395	121.151	140.676	-17.243	19.525
Anden kørsel	144.253	234.931	298.195	286.241	256.745	-11.954	-29.496
Handicap- og anden kørsel	234.319	334.552	436.590	407.392	397.421	-29.198	-9.971
Flextur/Plustur*	73.515	79.318	110.715	93.987	98.534	-16.728	4.547
I alt	307.834	413.870	547.304	501.379	495.955	-45.926	-5.424
Siddende patientbefordring	205.106	205.255	238.000	220.000	238.000	-18.000	18.000
I alt	512.940	619.125	785.304	721.379	733.955	-63.926	12.576

*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.

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

Samlet set er der et fald på 8 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 12 % vedr. handicapkørsel, fald på 4 % vedr. anden kørsel og fald på 15 % vedr. telekørsel.

Faldet i personture formodes dels at skyldes efterpåvirkninger 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. kvartal 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 budgetteret niveau.

Budgetforslag 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2022.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 10 herunder.

Tabel 10: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Indtægter	-4,7	-5,7	-6,2	-6,4	-7,3	0,2	1,0
Entreprenørudgifter	47,5	61,3	74,6	72,6	72,4	2,1	0,1
Flex udgifter, netto	42,7	55,6	68,4	66,2	65,1	2,2	1,1
Fællesudgifter	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Ejerbidrag	61,6	76,1	89,0	87,9	88,5	1,1	-0,6
Covid-19 kompensation	14,8	10,1	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,2
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	76,5	86,2	89,0	88,1	88,5	0,9	-0,4

I ovenstående tabel er Covid-19 kompensation indeholdt for hele 2022, men den netop indgået Økonomiaftale for 2023 betyder at FynBus kan forvente Covid-19 kompensation på 12 mio. kr. samlet for både busser og flextrafik. Der henvises til tabel 1 for ejerfordeling.

2022:

Forventet regnskab 2022 efter 1 kvartal viser et ejerbidrag på 88,1 mio. kroner. Dette svarer til en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller ca. 1 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til en

fejlbudgettering i 2022 for Faaborg-Midtfyn kommune. Merforbruget hos Region Syddanmark skyldes, at udgifter til FlexDanmark er fordelt forkert mellem ejerne i budget 2022.

2023:

Ejerbidraget forventes at stige i 2023 i forhold til FR2022. BF2023 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2022, mens Faaborg-Midtfyn og Nordfyn Kommune har nedjusteret antal ture.

Fællesudgifter

2022:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2022 for fællesudgifterne viser 25,9 mio. kroner, hvilket er en merudgift på ca. 4 %, som primært ses 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.

2023:

Fællesudgifterne forventes i 2023 at udgøre 27,4 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt P/L regulering.

Tabel 6: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2020 til budgetforslag 2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	BF 2023	Afvigelse B 2022 - FR 2022	Afvigelse FR 2022 - BF 2023
Fællesudgifter. Flextur/Plustur	6,5	4,9	4,2	4,2	4,0	0,0	0,2
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	20,5	20,6	21,7	23,4	-1,1	-1,7
Fællesudgifter, i alt	25,4	25,4	24,8	25,9	27,4	-1,1	-1,6

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager budgetforslag 2023 og forventet regnskab 2022 efter 4 mdr. til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

Bilag:

Bilag 7.1 Notat, Forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023, hovedtal

Bilag 7.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2022 og budgetforslag 2023, samt budgetoverslag 2024 – 2026

8. STATUS FOR BYNET2021+ I ODENSE

Resumé:

Odense Letbane er startet 28. maj 2022 og det nye bybussystem starter 31. juli 2022. Odense Letbane og det nye bybusnet går samlet under betegnelsen Bynet2021+.

Sagsfremstilling:

I forlængelse af beslutningen om implementeringen af Odense Letbane, vedtog Odense Kommune med konsultation fra rådgivningsfirmaet COWI et nyt bybusnet.

Bybusnettet medførte, at en del af de nuværende ruter bindes sammen på en ny måde, ligesom der etableres nye ruteforløb. Der etableres blandt andet strategiske opkoblinger til letbanen i Tarup og ved Rosengårdcentret. Der kommer nye rutenumre i hele bybusnettet.

Det oprindeligt vedtagne bybusnet medførte serviceforringelser i forskellige områder i Odense. Odense Kommune har efterfølgende tilført bybusdriften 16,6 mio. kr. årligt, der betyder at serviceniveauet i stort set alle dele af Odense udenfor letbanestrækningen forbliver uændret.

Enkelte områder mister enten buskørsel (Paarup) eller den direkte kørsel til centrum (Sanderum og Korup). Det betyder at bybusnettet indeholder nye teleordninger på strækningerne Paarup-Tarupcentret og Sanderum-OUH/Dalumcentret.

Bynet2021+, der er nærmere beskrevet på kampagnesitet "rejsiodense.dk" er klar til fuld implementering den 31. juli 2022. På bestyrelsesmøde gives en sidste status.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

9. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEKKØRSEL

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 der oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, samt at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. juni 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 33,5 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 2,6 mio. kr. inkl. siddende patientfordring.

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 ekstraordinært 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 forelagte 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. 33,5 mio. kr. og ved flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. juni 2022, vil være gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev ekstraordinær regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj og juni har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 % og 2,04%.

Hvis omkostningsindekserne stabiliseres på nuværende niveau, vil der være 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	Dieseltillæg på gen. 2,5 % pr md fra maj til december	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.210.000	560.000	1.770.000	220.000	1.990.000
Faaborg-Midtfyn	1.760.000	1.270.000	3.030.000	440.000	3.470.000
Kerteminde	490.000	400.000	890.000	110.000	1.000.000
Langeland	740.000	160.000	900.000	50.000	950.000
Midelfart	840.000	230.000	1.070.000	60.000	1.130.000
Nordfyn	1.070.000	770.000	1.840.000	310.000	2.150.000
Nyborg	1.070.000	200.000	1.270.000	50.000	1.320.000
Odense	10.500.000	740.000	11.240.000	190.000	11.430.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	13.760.000	60.000	13.820.000	20.000	13.840.000
Svendborg	2.070.000	260.000	2.330.000	70.000	2.400.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.060.000	4.410.000
I alt	33.510.000	8.030.000	41.540.000	2.590.000	44.130.000

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

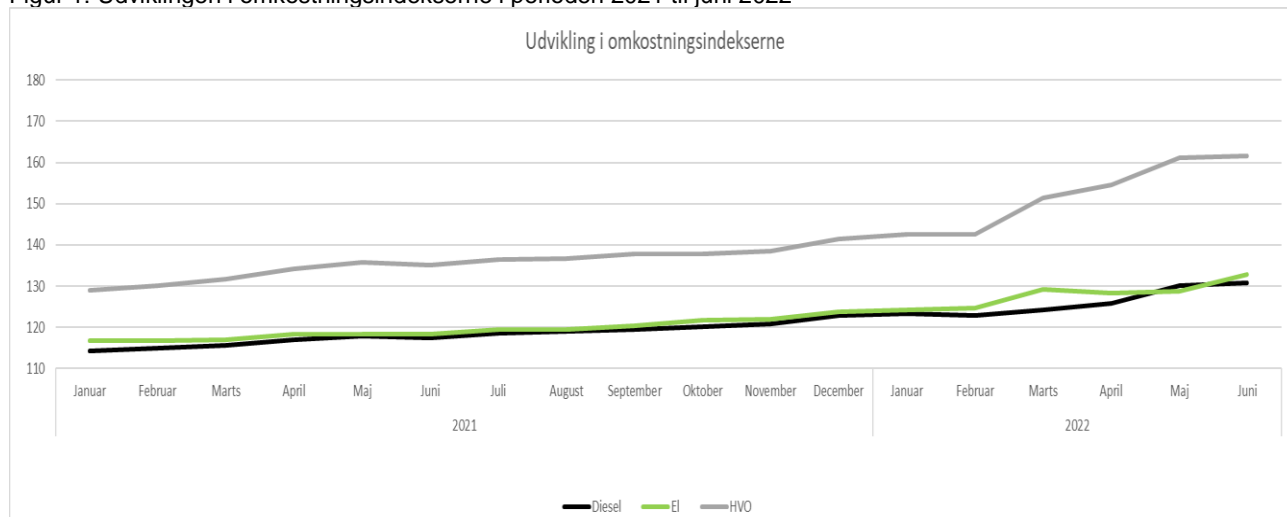
HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 2. kvartal 2021 haft en stigende tendens.

El-omkostningsindekset har siden marts 2022 stabiliseret sig, men er pr. juni stigende igen.

Diesel-omkostningsindeks og HVO-omkostningsindeks er pr. juni på niveau med maj.

Udviklingen følges nøje.

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



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

10. MEDDELELSER

- Studietur for bestyrelsen
- Brev af 22. juni 2022 fra Transportministeren vedr. kampagneinitiativer
- Brev af 20. juni fra SafeNCare vedr. beslutning om tilskud til brændstof
- Status vedr. Rejsekort

11. 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