

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSE

Mandag den 17. juni 2019

J.nr.: 201905-25480

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark *AFBUD*
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde *AFBUD*
Jan Ole Jakobsen, Langeland
Albert Pedersen, Nyborg
Anders W. Berthelsen, Odense

Repræsentantskabsmedlemmer:

Regitze Tilma, Middelfart *AFBUD*
Leif Rothe Rasmussen, Assens

Administration:

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

INDHOLD

Indhold	2
Sager til beslutning:	3
1. Ansøgning til markedføringspuljen 2019	3
2. Udbud af bybuskørsel i Svendborg	5
3. Udbud af buskørsel i Nyborg	7
4. Harmonisering af nattillæg.....	9
5. Tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement.....	11
Sager til drøftelse:.....	13
Sager til orientering:.....	14
6. Budgetforslag 2020 og forventet regnskab 2019 efter 4 måneder.....	14
7. Ændring af telefonåbningstider i Flextrafik	22
8. Henvendelse fra Datatilsynet.....	24
9. Meddelelser	25
10. Eventuelt.....	25

SAGER TIL BESLUTNING:

1. ANSØGNING TIL MARKEDFØRINGSPULJEN 2019

Resumé:

I 2019 er der afsat 2,5 millioner kr. i en pulje til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler. Administrationen søger nu om 600.000 kr. til gennemførelse af næste salgsfremstød for rejsekortet, der er planlagt til at finde sted fra uge 43, 2019. FynBus har gode erfaringer med rejsekortkampagner, idet en tilsvarende kampagne, gennemført i efteråret 2018, havde en positiv businesscase.

Alle kampagner for rejsekortet understøtter FynBus' strategiske mål for 2018-2020: "Alle skal have et rejsekort".

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye. På nuværende tidspunkt er der således gennemført flere kampagner, der alle har haft til formål at markedsføre FynBus over for enten eksisterende eller nye kunder.

Administrationen planlægger at gennemføre en rejsekortkampagne i 2. halvår af 2019.

Kampagnen "Alle skal have et rejsekort"

Kampagnen, som er en del af strategiprojektet "Alle skal have et rejsekort", har det primære formål at få udstedt flere rejsekort på Fyn og Langeland samt at øge antallet af rejsekort-rejser.

Siden strategiens vedtagelse i 2018 har FynBus gennemført to målrettede kampagner, der har haft til formål at øge rejsekortets synlighed og udbrede brugen af rejsekortet. Indenfor de seneste 12 måneder er antallet af faste kunder, der benytter rejsekort classic, steget fra ca. 55.000 til 63.000. Antallet af faste fynske rejsekortkunder er dermed steget med knap 8.000. Isoleret set er dette tilfredsstillende, men da antallet af fynboer med et rejsekort kun udgør 14,4 % af den samlede fynske befolkning, er der stadig et stort potentiale.

Rejsekortkampagnen i efteråret 2018 havde det primære formål at udbrede kendskabet til rejsekortets fordele med henblik på, at kendskabet alene skulle øge lysten til at bestille et rejsekort. Rejsekortkampagnen i foråret 2019 havde til formål at øge antallet af rejser på rejsekortet ved at sætte fokus på hvad, rejsekortet kan bruges til, fx at tage bussen til sport og fritid. I efteråret 2019 ønsker FynBus at drage nytte af befolkningens generelle interesse for og fokus på klimadebatten ved at tydeliggøre hvilken forskel, den kollektive trafik kan gøre i forhold til klima og trængsel.

Der ansøges om en ramme på kr. 600.000 inkl. moms, der skal dække omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i oktober og november 2019. Efter en tilbudsrunde indledte FynBus i 2018 et samarbejde med et reklamebureau vedr. en kampagne om rejsekortet, og det er planen at fortsætte samarbejdet, der har givet gode resultater, og som samtidig giver mulighed for at genbruge kampagneelementer fra den forrige kampagne. Dette er en af årsagerne til, at der ansøges om en reduceret kampagneramme ift. sidste år, hvor der blev bevilget kr. 750.000.

Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer og annoncering, hvilket fx indbefatter konceptudvikling, produktion af eventuel tv-reklame, produktion af øvrigt annoncemateriale, indrykning, evt. webbaseret landingpage mm. Som i 2018 lægges der op til en meget synlig kampagne, der skal ramme bredt. På kort sigt har kampagnen til formål at øge antallet af udstedte rejsekort classic på Fyn og Langeland; på længere sigt at øge antallet af rejser gennemført på rejsekort classic.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på tre parametre:

- kampagnens synlighed,
- vækst i antallet af udstedte rejsekort i kampagneperioden, samt
- vækst i antallet af rejsekortrejser i perioden, sammenlignet med rejseaktiviteten på samme tidspunkt i 2018.

Evaluering af kampagnen vil blive forelagt bestyrelsen i 1. kvartal 2020.

Økonomi:

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2019. Tidligere har bestyrelsen godkendt uddeling af i alt kr. 900.000 fra årets pulje, hvormed der på nuværende tidspunkt resterer kr. 1,6 millioner. Med bestyrelsens godkendelse af foreliggende ansøgning vil det resterende beløb udgøre kr. 1 million.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- ansøgning om kr. 600.000 til kampagnen "Alle skal have et rejsekort".

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

2. UDBUD AF BYBUSKØRSEL I SVENDBORG

Resumé:

Den nuværende kontrakt om udførelse af bybuskørsel i Svendborg Kommune udløber i august 2020. Sagen beskriver kort forslag til, hvordan udbuddet for buskørsel i Svendborg Kommune tilrettelægges, idet bestyrelsen skal fastsætte rammerne for udbuddet.

Sagsfremstilling:

Kontrakt om udførelse af bybuskørsel i Svendborg Kommune udløber august 2020.

Efter den vedtagne udbudspolitik for FynBus, skal bestyrelsen fastlægge de overordnede rammer for udbud i FynBus – herunder de principbeslutninger, som skal træffes i forbindelse med hvert enkelt udbud, herunder valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne ”offentligt udbud”, ”begrænset udbud” og ”udbud efter forhandling”.

Ved ”offentligt udbud” kan alle interesserede tilbudsgivere afgive tilbud.

Ved ”begrænset udbud” vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved ”udbud efter forhandling” vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud. Til forskel fra de to øvrige udbudsformer er det ved ”udbud efter forhandling” muligt at forhandle med de prækvalificerede tilbudsgivere om ændringer i deres tilbud. Det er muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgivers tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus har gode erfaringer med at udbyde buskørsel efter ”udbud efter forhandling”, ligesom andre trafik-selskaber med fordel har udbudt buskørsel efter ”udbud efter forhandling”.

Direktøren indstiller, at udbud af bybuskørslen i Svendborg Kommune udbydes efter ”udbud efter forhandling”.

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet ”pris” vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet ”omkostninger” vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes.

FynBus forventer at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Kontraktlængde

FynBus indstiller, at der udbydes en 3-årig kontrakt med mulighed for forlængelse af hensyn til et eventuelt samarbejde med andre kommuner om kommende udbud med alternative drivmidler.

Forventet tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet september 2019
- Frist for afgivelse af tilbud november 2019
- Forhandlingsperiode december 2019/januar 2020
- Forventet tildeling af kontrakt februar 2020
- Kontraktstart august 2020

Beslutning om tildeling

Efter den besluttede udbudspolitik forelægges valg af entreprenør for bestyrelsen til beslutning. For at give den vindende entreprenør mest mulig implementeringstid indstilles, at direktøren bemyndiges til at træffe afgørelsen på bestyrelsens vegne.

Busser

Bestyrelsen orienteres om at, Teknik- og Erhvervsudvalget i Svendborg Kommune overvejer, om der skal indhentes tilbud på både diesel- og elbusser, herunder om kontraktlængden skal tilrettes.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udbudsformen er "udbud med forhandling",
- tildelingskriteriet er " det bedste forhold mellem pris og kvalitet",
- direktøren træffer endelig afgørelse om valg af entreprenør.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. UDBUD AF BUSKØRSEL I NYBORG

Resumé:

Den nuværende kontrakt om udførelse af buskørsel i Nyborg Kommune udløber i sommeren 2020. Sagen beskriver kort forslag til, hvordan udbuddet for buskørsel i Nyborg Kommune tilrettelægges, idet bestyrelsen skal fastsætte rammerne for udbuddet.

Sagsfremstilling:

Kontrakt om udførelse af buskørsel i Nyborg Kommune udløber i sommeren 2020.

Efter den vedtagne udbudspolitik for FynBus, skal bestyrelsen fastlægge de overordnede rammer for udbud i FynBus – herunder de principbeslutninger, som skal træffes i forbindelse med hvert enkelt udbud, herunder valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Udbudsform

Den udbudte buskørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Ved udbud efter dette direktiv er det muligt at anvende udbudsformerne ”offentligt udbud”, ”begrænset udbud” og ”udbud efter forhandling”.

Ved ”offentligt udbud” kan alle interesserede tilbudsgivere afgive tilbud.

Ved ”begrænset udbud” vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved ”udbud efter forhandling” vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud. Til forskel fra de to øvrige udbudsformer er det ved ”udbud efter forhandling” muligt at forhandle med de prækvalificerede tilbudsgivere om ændringer i deres tilbud. Det er muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgivers tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus har gode erfaringer med at udbyde buskørsel efter ”udbud efter forhandling”, ligesom andre trafik-selskaber med fordel har udbudt buskørsel efter ”udbud efter forhandling”.

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen i Nyborg Kommune udbydes efter ”udbud efter forhandling”.

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet ”pris” vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet ”omkostninger” vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes.

FynBus forventer, at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Kontraktlængde

Nyborg Kommune ønsker, at der udbydes en 3-årig kontrakt med mulighed for forlængelse af hensyn til et eventuelt samarbejde med andre kommuner om kommende udbud med alternative drivmidler.

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet august 2019
- Frist for afgivelse af tilbud ultimo september 2019
- Forhandlingsperiode oktober/november 2019
- Forventet tildeling af kontrakt december 2019
- Kontraktstart august 2020

Beslutning om tildeling

Efter den besluttede udbudspolitik forelægges valg af entreprenør for bestyrelsen til beslutning. For at give den vindende entreprenør mest mulig implementeringstid indstilles, at direktøren bemyndiges til at træffe afgørelsen på bestyrelsens vegne.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udbudsformen er "udbud med forhandling",
- tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet",
- direktøren træffer endelig afgørelse om valg af entreprenør.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

4. HARMONISERING AF NATTILLÆG

Resumé:

Administrationen foreslår at afskaffe nattillæg ifm. enkeltbilletter pr. den 1. september 2019. Det er udelukkende enkeltbilletter solgt i bussen, der belægges med nattillæg, hvorfor der i overensstemmelse med FynBus' strategi og visionen "Det skal være nemt at rejse med FynBus" foreslås en ligestilling med øvrige produkter, herunder Webshop og mobilbillet.

Det vurderes, at en afskaffelse af nattillægget vil betyde et provenutab på ca. 100.000 kr.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 12. december 2017 vedtog bestyrelsen FynBus' Strategi 2018-2020. På bestyrelsesmødet den 15. marts 2019 vedtog bestyrelsen Revideret Strategi 2019-2020. Strategien bygger på visionen "Det skal være nemt at rejse med FynBus", og en af aktiviteterne i strategien er "Nem adgang til billettering og produkter". FynBus har derfor løbende fokus på, hvordan billetprodukterne kan forenkles og forbedres. Kunderne skal kunne forstå FynBus' billetprodukter og have nemt ved at vælge imellem dem.

Administrationen stiller derfor forslag om at harmonisere tillæg for rejser i natbusserne, således at det bliver ens for alle produkter.

På nuværende tidspunkt er det således, at der på enkeltbilletter solgt i bussen opkræves nattillæg på 50 %. Dette opkræves ikke for tilsvarende enkeltbilletter solgt via mobilapp og i webshop, ligesom der ikke opkræves nattillæg for øvrige rejsehjemler. Enkeltbillet solgt i bussen er således det eneste produkt, hvortil der opkræves nattillæg. Natbusser kører lørdag og søndag og er markeret i køreplanen med et N, fx Odense – Otterup 140N.

Omkring 1990 blev nattillægget introduceret for at udligne en del af de ekstra omkostninger, som natbusserne kørte med. FynBus besluttede allerede for en del år siden, at kunder med periodekort og Kvikkort ikke skulle betale nattillæg. Dette var en del af en prisstruktur, der søgte at tilgodese de faste kunder og reducere antallet af kontantbilletteringer i busserne. Derfor rejser langt de fleste kunder i dag i natbussen på produkter, hvortil der ikke opkræves nattillæg.

Endvidere møder en stor del af de lejlighedsvis kunder ofte den kollektive trafik første gang, når de tager natbussen hjem. Det er derfor vigtigt, at kunderne får en positiv oplevelse, hvilket også bør gælde i forhold til prisen.

I forhold til det strategiske ønske om at gøre det nemt for kunden, bør det overvejes helt at afskaffe nattillæg. Det vurderes, at dette ville betyde et provenutab på ca. 0,1 mio. kr. Dette provenu har over tid været jævnt faldende, hvilket forventes at fortsætte, da FynBus strategisk ønsker at nedbringe antallet af billetteringer i bussen.

Ved at fastholde nattillæg på enkeltbilletter solgt i bussen, vil der omvendt være et større incitament for kunderne til at skifte til andre selvbetjente løsninger – og dermed nedbringe antallet af enkeltbilletter i bussen.

At fastholde nattillæg på billetter solgt i bussen kan begrundes med, at det er den mest tidskrævende billetteringsform for FynBus. På den anden side virker det inkonsekvent, at dette princip kun gælder i natbussen og ikke generelt for enkeltbilletter solgt i bussen.

Movia og Nordjyllands Trafikselskab har afskaffet nattillæg, mens Sydtrafik og Midttrafik fortsat har forhøjet betaling i natbusserne for alle produkter, dog er ungdomskort undtaget i Sydtrafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- nattillæg på enkeltbilletter solgt i bussen afskaffes pr. den 1. september 2019.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

5. TILBUDSINDHENTNING AF PENGEINSTITUTENGAGEMENT

Resumé:

I henhold til FynBus' finansielle politik skal valg af pengeinstitut konkurrenceudsættes hvert 5. år. FynBus er i dag kunde hos Danske Bank.

Sagsfremstilling:

FynBus' administration har vurderet, at det ikke er nødvendigt i forhold til udbudsretten at udbyde FynBus' bankforretning. Det skyldes, at engagementet ligger under tærskelværdien.

På den baggrund har administrationen forberedt tilbudsindhentning af følgende engagement:

Ydelser	Beskrivelse
Alle FynBus' ind- og udbetalingsstransaktioner	<p>Der forventes årligt følgende antal transaktioner:</p> <p>Indbetalinger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 325.000 MobilePay-transaktioner - ca. 78.000 Mastercard- / dankorttransaktioner - ca. 1.000 indbetalingskort - derudover er der diverse overførsler <p>Udbetalinger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 250 Mastercardtransaktioner - ca. 500 Serviceoverførsler / lønkørsler - ca. 100 Dankorttransaktioner - ca. 100 Transaktioner med gebyr til Nets - ca. 400 indbetalingskort - ca. 600 kontooverførsler - derudover er der få udenlandske overførsler, øvrige overførsler mv.
Pengeinstitutets online bank	<p>Skal kunne håndteres af FynBus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oprettelse/lukning af brugere - tildele brugerrettigheder - vælge individuel opstartsside med fx bestemt konto - elektronisk kommunikation via netbank, hvis vigtige dokumenter skal sendes til banken. <p>Derudover skal der være:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gode søgemuligheder, fx beløb, navn, dato eller en tekst - mulighed for at vise samleposterings som enkeltposterings, fx så 100 dankorttransaktioner på samme dag kan vises som én samlet transaktion - tvunget skift af password – gerne hver 3. måned - mulighed for at se FIK-betalinger - gerne ekspeditionstid på max en uge ved forespørgsler vedr. indbetalinger
Øvrige forretninger	Kontante indbetalinger, Visa/Dankort og Mastercard samt virtuelle Mastercard.
En kreditfacilitet	På 130 mio. kr.
Håndtering af værdipapirer	FynBus har værdipapirer for ca. 135 mio. kr., som løbende vil blive mindre, da de anvendes til pensionsudbetaling til tjenestemænd. FynBus ønsker, at en af værdipapirernes risikoprofil er med minimal risiko, hvorfor størstedelen af værdipapirerne er placeret i obligationer. FynBus ønsker en professional rådgivning med et årligt møde i for-

	<p>året.</p> <p>Endvidere ønskes kvartalsrapporter, der kan bogføres efter samt telefonisk vejledning, såfremt der opstår behov for dette, fx ved budgetlægning mv.</p> <p>FynBus ønsker at deltage i faglige arrangementer, hvor der gives status i den globale udvikling og hvad, der kan forventes af aktie- og obligationsmarkedet.</p>
Ønsket serviceniveau	<p>FynBus ønsker at være tilknyttet et fast personale i banken. Dette gælder dog ikke ved spørgsmål omkring den daglige drift.</p> <p>Der ønskes to årlige møder, hvor forretningen gennemgås, og hvor banken er en proaktiv samarbejdspartner.</p>

For at overholde FynBus' finansielle politik vil aftaleperioden være fra 1. november 2019 til 31. oktober 2024.

FynBus vil tildele den samlede ordre til den tilbudsgiver, som FynBus vurderer, afgiver det samlede bedste tilbud.

FynBus vil vurdere tilbuddene ud fra følgende kriterier:

- Totale omkostninger
- Service
- IT-løsning/netbank

FynBus udvælger tre pengeinstitutter til at afgive tilbud på opgaven.

De tre pengeinstitutter udvælges ud fra, at pengeinstituttet har en arbejdskapital over 12 mia. kr. Herudover udvælges ét landsdækkende pengeinstitut, ét regionalt forankret pengeinstitut, og ét lokalforankret pengeinstitut.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen træffer beslutning om,

- at der laves tilbudsindhentning af pengeinstitutengagement, og
- at der indhentes tilbud fra tre tilbudsgivere.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet dog således at der indhentes tilbud fra to landsdækkende pengeinstitutter.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. BUDGETFORSLAG 2020 OG FORVENTET REGNSKAB 2019 EFTER 4 MÅNEDER.

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2019 (FR2019) efter 4 måneder, budgetforslag 2020 og budgetoverslag for 2021-2023 til orientering.

Indtægterne i FR2019 er 3,2 mio. kr. over budget, hvilket skyldes, at passagerfrafald ikke blev så stort som forventet. Det er særligt på rejsekort classic og fastprisprodukterne, der er sket fremgang.

Udgifterne til rutekørsel i FR2019 er 2,7 mio. kr. større end budget. Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er steget 0,4 % mere end forventet på budgettidspunktet. Endvidere er der en stigning i antal køreplantimer på 2.400 timer i forhold til budget.

Fællesudgifterne i FR2019 forventes at være på niveau med budgettet.

Ejerbidrag til telekørsel er 2,7 mio. kr. lavere end budget, hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau end forventet, da nogle kommuner har justeret tidsbånd og takster.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et merforbrug på 0,6 mio. kr., hvilket skyldes en ændring i aktivitetsniveau på de forskellige kørselsordninger.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2020 og forventet regnskab 2019 efter 4 måneder til orientering.

Budgetforslaget fremsættes således, at det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Forventet regnskab 2019 er kommenteret i bilag 6.1 "Notat Forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2020" i forhold til budget 2019.

Budgetforslag 2020 er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2019 samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 6.2 "Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2019, samt budgetoverslag 2020-2022".

Budgetforslag 2020 og forventet regnskab 2019 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørsel fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
Busdrift							
Indtægter	-230,6	-203,8	-201,3	-204,5	-207,8	-3,2	-3,4
Kørselsudgifter	478,3	497,0	492,2	494,9	504,9	2,7	10,0
Fællesudgifter *	76,3	74,7	77,4	78,9	85,4	1,4	6,5
Ejerbidrag busdrift	323,9	367,8	368,4	369,3	382,4	0,9	13,1
Telekørsel						-	
Indtægter	-2,6	-2,8	-2,7	-2,6	-2,8	0,0	-0,2
Kørselsudgifter	17,4	17,5	17,6	15,1	16,9	-2,5	1,8
Fællesudgifter	6,1	6,0	6,6	6,4	6,2	-0,2	-0,1
Ejerbidrag telekørsel	20,9	20,7	21,5	18,8	20,3	-2,7	1,5
Ejerbidrag i alt	344,8	388,5	389,8	388,1	402,7	-1,8	14,6

*) I 2020 er der ekstraordinær investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane på 7 mio. kr., se endvidere tabel 5 for specifikation af fællesudgifterne.

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2019 at udgøre 388,1 mio. kr. Det er en mindreudgift på 1,8 mio. kr. svarende til et fald på 0,4 % i forhold til budgettet for 2019. I budgetforslag 2020 forventes ejerbidraget at udgøre 402,7 mio. kr. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2020 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

Passagerindtægter og passagerudvikling

2019:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2019 at stige med 3,2 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på 1,5 %. Det er hovedsageligt Odense Kommune og Region Syddanmark, der forventes at opnå en merindtægt.

2020:

Budgetforslag 2020 baseres på en fremskrivning af forventet regnskab 2019 justeret med den forventede takstændring fra 2019 til 2020. Desuden forventes en neutral passagertalsudvikling. Dette medfører en forventet merindtægt på 3,4 mio. kr. i 2020, jf. tabel 2 nedenfor.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	-230,6	-203,8	-201,3	-204,5	-207,8	-3,2	-3,4
Region Syddanmark	-126,9	-111,3	-109,5	-110,4	-112,2	-0,9	-1,8
Assens	-3,7	-3,4	-3,5	-3,6	-3,6	-0,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,8	-3,6	-3,4	-3,6	-3,6	-0,2	-0,1
Kerteminde	-1,8	-1,6	-1,6	-1,6	-1,7	-0,0	-0,0
Langeland	-2,1	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	0,1	-0,0
Middelfart	-3,0	-2,6	-2,7	-2,6	-2,7	0,1	-0,1
Nordfyn	-3,1	-2,7	-2,9	-2,7	-2,8	0,1	-0,1
Nyborg	-3,3	-3,0	-3,0	-3,1	-3,2	-0,1	-0,1
Odense	-72,3	-64,7	-63,8	-65,7	-66,8	-2,0	-1,1
Svendborg	-10,6	-9,4	-9,3	-9,5	-9,7	-0,2	-0,2

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Passagerer (1.000)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	15.537	14.829	13.803	14.615	14.615	812,0	-
Region Syddanmark	5.853	5.589	5.208	5.525	5.525	317,0	-
Assens	345	339	348	330	330	-18,0	-
Faaborg - Midtfyn	366	345	360	324	324	-36,0	-
Kerteminde	167	148	150	145	145	-5,0	-
Langeland	282	276	276	273	273	-3,0	-
Middelfart	166	171	180	174	174	-6,0	-
Nordfyn	347	304	302	293	293	-9,0	-
Nyborg	313	297	305	297	297	-8,0	-
Odense	6.841	6.519	5.861	6.411	6.411	550,0	-
Svendborg	857	841	813	843	843	30,0	-

Passagertallet falder med 0,2 mio. passager fra regnskab 2018 til forventet regnskab 2019, men stiger med 0,8 mio. passager fra budget 2019 til forventet regnskab 2019, svarende til en stigning på 6 %.

Budgetforslag 2020 er baseret på en passagerneutral udvikling.

Entrepreneurudgifter

Forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2020 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2019 og frem. Ændringerne er i Assens, Faaborg-Midtfyn, Langeland og Svendborg kommuner.

Omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) forventes at være 0,4 % højere end budgetteret. I budgetforslag 2020 er der indregnet en stigning på 1,6 % i forhold til forventet regnskab 2019 på baggrund af TID's skøn.

Konsekvenserne vedr. Odense Letbane er ikke indarbejdet i budgetoverslagsårene, da Odense Kommunes plan om arbejdsdeling, kørselsomfang mv. endnu ikke kendes.

Tabel 4 herunder viser bruttoudgifter for alle ejere.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2017 til budgetoverslag 2020

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	478,3	497,1	492,2	494,9	504,9	2,7	10,0
Region Syddanmark	182,6	188,4	193,2	191,8	195,6	-1,4	3,8
Assens	16,2	16,2	16,2	16,6	16,7	0,4	0,1
Faaborg - Midtfyn	21,3	24,0	24,3	23,6	23,2	-0,8	-0,3
Kerteminde	6,6	6,8	6,8	6,8	7,1	-0,0	0,2
Langeland	7,3	7,4	7,1	7,2	7,5	0,1	0,2
Middelfart	10,2	11,4	11,6	11,7	12,0	0,1	0,3
Nordfyn	13,8	14,2	14,6	14,5	14,8	-0,1	0,3
Nyborg	13,3	13,9	14,1	14,2	14,5	0,1	0,3
Odense	177,2	184,8	174,4	178,5	182,5	4,1	4,1
Svendborg	29,7	30,0	29,9	30,0	31,0	0,1	1,0

2019:

Entreprenørudgifterne forventes i 2019 at være 2,7 mio. kr., svarende til 0,5 % højere end budgetteret. Der er følgende forklaringer:

- 1,7 mio. kr. i merudgift, hvilket skyldes, at omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 0,4 % højere end budgetteret.
- 1,9 mio. kr. i merudgift, hvilket skyldes, at der samlet set er 2.400 flere køreplantimer. Assens og Odense Kommune samt Region Syddanmark stiger, hvilket modsvares af et fald i Faaborg-Midtfyn Kommune.
- 1,5 mio. kr. i merudgift på grund af ændring i kørselssammensætningen i form af andre busser og tilpasning af køreplaner mv. Dette er primært i Odense Kommune.
- -1,7 mio. kr. i mindreudgift til variabel kørsel som følge af lukningen af Odense Bybusser. Keolis har optimeret kørslen ved, at en del kan udføres under den faste kontrakt.
- -0,7 mio. kr. i mindreudgift til incitamentsaftaler, direkte henførbare udgifter mv.

2020:

Budgetforslag 2020 viser en yderligere stigning i entreprenørudgifterne på 10 mio. kr. Forklaringerne er følgende:

- 7,6 mio. kr. i merudgift, hvilket skyldes, at omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark er 1,6 % højere end i forventet regnskab 2019.
- - 0,2 mio. kr. i mindreudgift, hvilket skyldes, at der samlet set er 200 færre køreplantimer.
- - 0,1 mio. kr. i mindreudgift på grund af ændring i anvendte busser.
- 0,2 mio. kr. i merudgift til incitamentsaftaler, variabel kørsel og rejsetidsgaranti.
- 0,8 mio. kr. i merudgift til direkte henførbare salgsrelaterede udgifter, ramme til målrettet markedsføring.
- 1,7 mio. kr. i merudgift til direkte henførbare driftsrelaterede udgifter på grund af yderligere udgifter til korrespondancesikring, primært til udskiftning af tablets i busserne.

For Odense Kommune og Region Syddanmark bliver kørselsudgifterne hhv. 4,1 og 3,8 mio. kr. højere end forventet regnskab 2019.

Fællesudgifter

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

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Merudgiften viste forskellen mellem FynBus' tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget, at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kr. til 60,9 mio. kr. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
Driftsrelaterede udgifter	8,3	8,5	12,1	10,6	10,9	-1,5	0,3
Salgsrelaterede udgifter	15,9	16,1	15,3	15,4	15,8	0,0	0,4
Administrative udgifter	39,4	38,4	34,7	36,2	37,2	1,5	1,0
Ordinær ramme	63,7	63,1	62,1	62,1	63,9	-0,0	1,7
Udgifter Rejsekort	10,3	13,5	14,5	14,5	14,5	-0,0	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	7,0
Rammestyling / Overførsel	0,8	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anlægsudgifter	1,5	0,3	0,8	2,2	0,0	1,4	-2,2
I alt	76,3	74,7	77,4	78,9	78,4	1,4	-0,5

2019:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2019 62,1 mio. kr. Rammen for fællesudgifterne forventes overholdt.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

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

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 2,2 mio. kr. og er specificeret herunder:

- FynBusbestilling i Fremtiden; 0,5 mio. kr., (2019 projekt)
- Integration af rejseplanen op mod mobilapp; 0,2 mio. kr., (2019 projekt)

- Kapacitetsstyring; 0,5 mio. kr. (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,2 mio. kr., og restbeløb er overført til 2019,
- Forbedring af Trafikinformation; samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af Fyn-Bus, hvoraf 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, og restbeløbet 0,1 mio. kr. er overført til 2019,
- Økonomiintegration; 0,1 mio. kr. (overføres, da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016).

Anlægsprojekterne udgør alene en likviditetsmæssig forskydning mellem tidligere år og 2019 og er derfor ikke udtryk for en merudgift.

2020:

FynBus' ramme for de ordinære fællesudgifter pris-/lønreguleres og udgør i budgetforslag 2020 63,9 mio. kr. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der, jf. tidligere bestyrelsesbeslutning, indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kr.

Telekørsel

2019:

Ejerbidraget forventes at udgøre 18,8 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 2,7 mio. kr. svarende til et fald på 12,5 %.

I 2018 oplevede nogle kommuner stigende turantal ved telekørsel, som bevirkede, at der blev foretaget justering af telekørselsordningen med hensyn til lukning af tidsbånd og justering af takster.

2020:

Grundet den forestående revision af telekørselskonceptet har mange kommuner valgt ikke at justere deres budget 2020 væsentlig, da konceptet ikke er endeligt godkendt af bestyrelsen.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2017	R 2018	B 2019	FR 2019	BF 2020	Afvig. FR19-B19	Afvig. B20-FR19
FynBus	20,9	20,7	21,5	18,8	20,3	-2,7	1,5
Region Syddanmark	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1	-0,2	0,1
Assens	4,9	5,1	5,0	3,9	3,7	-1,2	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,4	4,7	5,3	5,1	5,5	-0,2	0,4
Kerteminde	1,7	1,6	1,7	1,5	1,5	-0,2	0,0
Langeland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	-0,0
Middelfart	1,0	1,1	1,0	1,3	0,9	0,4	-0,4
Nordfyn	5,1	4,9	4,8	4,0	4,9	-0,7	0,9
Nyborg	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	-0,0	0,0
Odense	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1
Svendborg	1,8	1,5	1,7	1,3	1,8	-0,5	0,5

Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel, herunder handicapkørsel og kommunale kørsler (anden kørsel) samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2017-2020.

Tabel 7: Antal personture 2017-2020

Antal personture	R2017	R2018	B2019	FR2019	BF2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Handicapkørsel	129.754	135.526	134.711	148.913	141.411	14.202	-7.502
Anden kørsel	287.251	294.801	262.517	239.662	181.517	-22.855	-58.145
Handicap- og anden kørsel	417.005	430.327	397.228	388.575	322.928	-8.653	-65.647
Telekørsel*	163.867	163.462	169.340	145.924	160.840	-23.416	14.916
I alt	580.872	593.789	566.568	534.499	483.768	-32.069	-50.731
Siddende patientbefordring	232.782	234.518	241.490	230.894	242.000	-10.596	11.106
I alt	813.654	828.307	808.058	765.393	725.768	-42.665	-39.625

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

Samlet set er der et fald på 5 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med en stigning på 11 % ved handicapkørsel, et fald på 9 % ved anden kørsel, og et fald på 14 % ved telekørsel i forhold til budgettet.

Stigningen ved handicapkørsel kan tilskrives, delvist at ordningen er blevet udvidet til også at omfatte svagt-seende, og delvist den stigende ældre befolkning, hvor effekten ikke er tilsvarende opjusteret i budgettet. Nogle kommuner begynder også at åbne op for, at demente kan blive visiteret til ordningen.

Faldet ved anden kørsel dækker over indbyrdes forskydninger blandt ejerne. Endvidere har Assens Kommune hjemtaget nogle kørselsordninger, efter budget 2019 var fastlagt – dette vedrører blandt andet dagcenterkørsel.

I løbet af 2018 er der set en opstramning af visiteringspraksis, som i 2019 giver udslag i reduktioner i kørselsomfanget indenfor lægekørsel, paragrafkørsel og specialskolekørsel. Stort set i alle de kommuner, som har lægekørsel hos FynBus, ses efter 1. kvartal med en reduktion i kørselsomfanget.

Faldet ved telekørsel skyldes, at Nordfyns og Assens Kommune har indført en takstforhøjelse, som har givet en reduktion i antal personture. Endvidere er der sket en reduktion ved telependlerordningen.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2017 til budgetforslag 2020

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	BF2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Indtægter	-7,2	-7,5	-7,3	-5,7	-5,3	-1,6	-0,4
Entreprenørudgifter	72,9	77,3	71,6	69,5	57,2	-2,1	-12,3
Flex udgifter, netto	65,7	69,7	64,3	63,8	51,8	-0,5	-11,9
Fællesudgifter	18,9	19,0	18,7	19,8	19,8	1,1	-
Ejerbidrag	84,6	88,8	82,9	83,5	71,6	0,6	-11,9

2019:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2019 for ejerbidraget er 83,5 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 0,6 mio. kr. eller ca. 1 % i forhold til budgettet. Indbyrdes mellem ejerne er der afvigelser, hvor de store afvigelser kommenteres nedenfor.

I Assens Kommune forventes en mindreudgift på 4,7 mio. kr., hvilket skyldes, at Assens Kommune efter vedtagelse af budget 2019 har hjemtaget nogle kørselsordninger, samt at der opleves en reduktion i kørselsomfanget efter 1. kvartal 2019.

I Kerteminde Kommune forventes en merudgift på 2,4 mio. kr., hvilket skyldes, at Kerteminde Kommune havde forventet at hjemtage nogle kørselsordninger pr. 1. marts 2019, men hvor kørselsordningerne først hjemtages senere på året grundet udbud.

2020:

Ovenstående korrektioner er indarbejdet i budgetforslag 2020 for Assens og Kerteminde Kommune.

Fællesudgifter

2019:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2019 for fællesudgifterne er 26,1 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på ca. 3 %.

Der ses et merforbrug på fællesudgifterne, som skyldes flere udgifter til IT ved FlexDanmark i forbindelse med NOP (Ny Optimerings Platform), samt merudgift til lønninger til administrationen, da der ved budgettering var vakante stilling, som nu er besat.

2020:

I 2020 sker der fuld indfasning af ny afregningsmodel for callcenter ved FlexDanmark samt ekstra udgifter til NOP.

Table 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet

Mio. kroner (årets priser)	R2017	R2018	B2019	FR2019	BF2020	Afvig. B19-FR19	Afvig. B20-FR19
Fællesudgifter. Telekørsel	6,1	6,0	6,6	6,4	6,2	-0,2	-0,1
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	19,0	18,7	19,8	19,8	1,1	0,0
Fællesudgifter, i alt	25,0	25,0	25,2	26,1	26,0	0,9	-0,1

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager budgetforslag 2020 og forventet regnskab 2019 efter 4 måneder til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 6.1 Notat Forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2020

Bilag 6.2 Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2019 og budgetforslag 2019, samt budgetoverslag 2020-2022

7. ÆNDRING AF TELEFONÅBNINGSTIDER I FLEXTRAFIK

Resumé:

Flextrafik ved FynBus har på nuværende tidspunkt telefonåbningstider kl. 07.00 - 21.00 alle ugens dage. Efterspørgslen efter bestilling over telefon er lille i de sene timer alle dage, og ligeledes tidlig morgen lør-, søn- og helligdage.

I bestræbelserne på at holde administrationsudgifterne for Flextrafik nede, ændres åbningstiden i Flextrafik pr. 1. juli 2019, hvormed der kan spares lønomkostninger for de timer, der ikke længere skal fungere som åbningstid. Endvidere sker der en omlægning af en fuldtidsstilling, således at denne reduceres fra 37 timer til 25 timer, der udelukkende skal dække spidsbelastningstidspunkterne midt på dagen på hverdage. Stillingen omlægges ved naturlig afgang.

Dette initiativ støtter ligeledes ønsket om at få flere af Flextrafik-brugerne til at anvende selvbetjening, idet den reducerede åbningstid giver incitament til selv at bestille kørsel frem for at ringe til Flextrafik.

Sagsfremstilling:

Flextrafik ved FynBus har på nuværende tidspunkt telefonåbningstider kl. 07.00 - 21.00 alle ugens dage. Efterspørgslen efter bestilling over telefon er lille i de sene timer alle dage, og ligeledes tidlig morgen lør-, søn- og helligdage. Se Tabel 1.

Åbningstiderne for telefonbetjeningen reduceres derfor således:

- Åbningstid mandag-fredag: 07.00 - 19.00 (2 timers reduktion pr. dag)
- Åbningstid lør-, søn- og helligdage: 08.00 - 18.00 (3 timers reduktion pr. dag)

Tabel 10: Antal kald pr. timeinterval samt fordeling over dagen. Ugegensnitsnit.

Konsekvens i.f.t. telefonservice ved omlægning af åbningstider. Opgørelse for perioden 7. januar - 12. maj 2019. Ugegensnitsnit														
Tidsrum	Mandag		Tirsdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lørdag		Søndag	
	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen	Antal kald	% af dagen
07:00-08:00	64	6%	66	6%	59	6%	58	7%	54	7%	21	6%	11	3%
08:00-09:00	97	9%	82	9%	82	9%	73	8%	66	9%	30	8%	20	6%
09:00-10:00	125	12%	115	12%	110	12%	102	12%	86	11%	41	11%	35	9%
10:00-11:00	126	12%	118	12%	106	12%	118	14%	95	13%	44	12%	34	9%
11:00-12:00	116	11%	97	11%	104	11%	94	11%	85	11%	37	10%	34	10%
12:00-13:00	85	8%	79	8%	88	10%	84	10%	67	9%	32	9%	29	8%
13:00-14:00	79	8%	80	8%	77	8%	72	8%	60	8%	29	8%	28	8%
14:00-15:00	66	6%	66	6%	62	7%	57	7%	57	8%	28	7%	28	8%
15:00-16:00	65	6%	57	6%	54	6%	55	6%	45	6%	26	7%	29	8%
16:00-17:00	66	6%	55	6%	55	6%	51	6%	40	5%	25	7%	26	7%
17:00-18:00	50	5%	42	5%	40	4%	39	4%	32	4%	22	6%	25	7%
18:00-19:00	36	3%	32	3%	31	3%	30	3%	27	4%	16	4%	24	7%
19:00-20:00	29	3%	25	3%	24	3%	21	2%	21	3%	12	3%	22	6%
20:00-21:00	20	2%	16	2%	17	2%	17	2%	14	2%	10	3%	13	4%

Markeringerne med orange i Tabel 1 ovenfor angiver de tidsrum, hvor telefonerne lukkes. Lukketiden kommer udelukkende til at berøre 6 % af efterspørgslen på telefonbestilling.

Besparselsen ved denne omlægning andrager ca. kr. 303.000, jf. tabel 3 nedenfor.

Tabel 11: Besparelse i lønomkostning ved omlægning af åbningstider. Årseffekt og 2019 effekt.

Besparelse Lønomkostning/Lukketid					
	Hverdag	Lørdag	Søn- og Hldg	Besparelse	2019 effekt
Pr. dag	591,72 kr.	1.353,49 kr.	1.381,26 kr.		
I alt	148.521,72 kr.	70.381,48 kr.	84.256,86 kr.	- 303.160,06 kr.	- 151.580,03 kr.

Omlægningen af åbningstider har effekt fra 1. juli 2019, hvorfor 2019 effekten af besparelsen andrager ca. kr. 151.000, jf. Tabel 2 ovenfor.

Pr. 1. september 2019 omlægges en fast stilling i Bestillingen fra 37 timer til 25 timer. Stillingen omlægges ved naturlig afgang.

Årseffekten af besparelsen er kr. 230.000. Effekten i 2019 forventes at blive ca. kr. 76.000. Effekten fremkommer ved reduktion i timer og forventet mindre omkostningstung grundløn.

Den samlede økonomiske effekt af omlægningerne bliver kr. 532.000 pr. år. Effekten i 2019 forventes at blive ca. kr. 228.000, jf. tabel 3 nedenfor.

Tabel 12: Samlet besparelse ved reduktion af løntimer

Samlet besparelse				
	Åbningstid	Omlægn. af stilling	Total	2019 effekt
Besparelse	- 303.160,06 kr.	- 229.688,76 kr.	- 532.848,82 kr.	- 228.142,95 kr.

Begrænsning af åbningstiderne kan have den sidegevinst, at det giver et incitament til at anvende selvbetjening for de brugere, der henvender sig i de sene timer på dagen. Erfaringsmæssigt er disse personer forældre til skolebørn og teenagere eller teenagere selv, og der er derfor en forventning om, at der hos brugerne er den fornødne tekniske viden til at kunne anvende selvbetjeningsløsningen via computer eller app.

FynBus vil oplyse om ændringer af åbningstiderne på www.fynbus.dk samt oplyse om ændringerne ved telefonisk henvendelse til FynBus.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

8. HENVENDELSE FRA DATATILSYNET

Resumé:

Datatilsynet har den 30. april 2019 henvendt sig til FynBus som konsekvens af en anmeldelse af brud på persondatasikkerheden fra en entreprenør på Flextrafik-området. Datatilsynet har på baggrund heraf af egen drift igangsat en undersøgelse af FynBus, da entreprenørens sikkerhedsbrud giver mistanke om flere brud på persondatasikkerheden hos andre leverandører.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med kontrol af arbejdsklausuler anmoder FynBus entreprenører om dokumentation i form af ansættelseskontrakter og lønsedler. Entreprenøren, som har anmeldt sig selv med et brud på persondatasikkerheden, har uopfordret sendt dokumentationen ukrypteret til FynBus. Samlet set kan FynBus konstatere, at FynBus siden den 25. maj 2018 har modtaget ukrypterede mails med personoplysninger i 10 tilfælde.

FynBus er i gang med at besvare henvendelsen fra Datatilsynet og har desuden opsat foranstaltninger, der skal sikre leverandørernes evne til at overholde retningslinjerne for persondatasikkerhed. Heraf kan nævnes oprettelse af en sikker mail-postkasse alene til formålet, indarbejdelse af instruks til medarbejdere og leverandører i forbindelse med forespørgsler samt underretning af leverandører om forholdet.

Datatilsynets spørgsmål retter sig især omkring FynBus' instruks af leverandøren i forhold til indsendelse af følsomme personoplysninger. FynBus' administration og DPO fra Deloitte arbejder sammen omkring besvarelsen til Datatilsynet.

Der er på nuværende tidspunkt ikke retspraksis på området, der kan fastlægge den juridiske konsekvens heraf. Der er dog tale om et sikkerhedsbrud i meget begrænset omfang på et område, hvor FynBus i forvejen havde indført foranstaltninger for at begrænse risikoen for sikkerhedsbrud. I tidligere afgørelser har Datatilsynet lagt vægt på den dataansvarliges foranstaltninger til at imødekomme risici i deres valg af sanktion.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

9. MEDDELELSER

- Kontrakt om buskørsel i Odense – status
- Taxi i yderområderne
- Fælles udbud af buskørsel 2023-2024
- Demonstration af el-bus fra Mercedes den 9. august 2019
- Status – arbejdsklausuler
- Klager – arbejdsklausuler
- Samarbejde med Sydtrafik

10. EVENTUEL

SIGNERET

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen