

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE – VIRTUELT MØDE

5. november 2020 kl. 16.00

FynBus

J.nr.: 202010-33407

### Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bo Libergren, Region Syddanmark  
Flemming Madsen, Svendborg  
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Jesper Hempler, Kerteminde  
Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Albert Pedersen, Nyborg  
Regitze Tilma, Middelfart  
Leif Rothe Rasmussen, Assens  
Anders W. Berthelsen, Odense

### Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Produkt- og Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. Forventet regnskab 2020 efter 6 mdr. og budget 2021 .....	3
2. Digital trafikinformation i FynBus' område .....	12
3. Evaluering af projektet: Studerende fra bil til bus, 2018-2020 .....	16
4. Opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler pr. 1. januar 2021 .....	20
Sager til drøftelse:.....	22
5. Tema: Mobilitet .....	22
Sager til orientering:.....	24
6. Meddelelser .....	25
7. Eventuelt.....	25

**SAGER TIL BESLUTNING:****1. FORVENTET REGNSKAB 2020 EFTER 6 MDR. OG BUDGET 2021****Resumé:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 6 mdr. til orientering, samt budget 2021 (B2021) og budgetoverslag for 2022-2024 til beslutning.

FR2020 er udarbejdet med et estimat af konsekvenserne af COVID-19 krisen samt aftalen mellem Regeringen, KL og Danske Regioner. COVID-19 krisen har stor betydning for FynBus' kundegrundlag, både for Kollektiv Trafik og Flextrafik.

Indtægterne i FR2020 er 47,6 mio. kr. under budget og skyldes passagerfrafaldet som følge af COVID-19. Tabet kompenseres af Staten. Udgifterne til rutekørsel i FR2020 er 8,5 mio. kr. lavere end budget. Dette skyldes hovedsageligt et fald i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks på 1,48 % ift. forventet på budgettidspunktet samt et fald i den variable kørsel, som modsvares af en merudgift til ekstra rengøring på 5,6 mio. kr.

Fællesudgifterne i FR2020 er 1,0 mio. kr. lavere end budget som konsekvens af de afskedigelser, der skete i september 2019. Dog forventes investering i rejsekortudstyr i FR2020 at udgøre 3,7 mio. kr. og afholdes via den ordinære ramme, hvilket medfører et merforbrug på 2,6 mio. kr. i FR2020.

Ejerbidrag til telekørsel forventes at være 9,6 mio. kr. lavere end budget, hvilket skyldes et lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19. Mindreudgiften vil blive modregnet i den samlede kompensation fra Staten. Flextrafik (visiteret kørsel) forventes i FR2020 at have et mindreforbrug på 13,0 mio. kr., hvilket skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19. Mindreudgiften vil blive modregnet i den samlede kompensation fra Staten.

Ejerbidraget for Kollektiv Trafik for B2021 forventes at udgøre 373,0 mio. kr. Der er ikke indgået en aftale med Regeringen for 2021. Dette betyder, at der ikke er indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021. Såfremt der ikke kommer en aftale for 2021, vil dette få konsekvenser for ejernes ejerbidrag i 2021.

Flextrafik er i B2021 fremskrevet ud fra kommunernes forventning om aktivitetsniveauet, og ejerbidraget udgør 89,0 mio. kr., hvilket er 26,5 mio. kr. højere end FR2020 og 9,2 mio. kr. højere end regnskab 2019. Stigningen skyldes bl.a., at Faaborg-Midtfyn lægger 90.000 personture ind i 2021. Der er ikke indregnet COVID-19 konsekvenser i B2021 på flextrafikområde.

**Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2020 (FR2020) efter 6 mdr. til orientering, samt budget 2021 og budgetoverslag for 2022-2024 til beslutning.

FR2020 er kommenteret i bilag 1.1 i forhold til budget 2020. B2021 er kommenteret i forhold til FR2020 samt kendte ændringer, herunder opstart af Odense Letbane. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 1.2.

B2021 fremsættes, jf. det økonomiske årshjul, således at det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

FR2020 og B2021 er opdelt på busdrift, flextrafik, tjenestemænd og egenkapital.

## FORVENTET REGNSKAB 2020 OG BUDGET 2021

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-156,0	-195,6	47,6	-39,6
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	488,7	474,5	-8,5	-14,1
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	80,3	81,1	-0,4	0,9
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>367,8</b>	<b>369,4</b>	<b>374,3</b>	<b>413,0</b>	<b>360,1</b>	<b>38,7</b>	<b>-52,8</b>
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-52,5	0,0	-52,5	52,5
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>367,8</b>	<b>369,4</b>	<b>374,3</b>	<b>360,5</b>	<b>360,1</b>	<b>-13,8</b>	<b>-0,4</b>
<b>Telekørsel</b>							
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,8	-4,7	0,1	-1,9
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	9,1	12,4	-8,3	3,3
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	5,3	5,2	-1,5	-0,1
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>20,7</b>	<b>17,1</b>	<b>21,3</b>	<b>11,6</b>	<b>12,9</b>	<b>-9,6</b>	<b>1,3</b>
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	9,6	0,0	9,6	-9,6
<b>Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19</b>	<b>20,7</b>	<b>17,1</b>	<b>21,3</b>	<b>21,3</b>	<b>12,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-8,4</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp</b>	<b>388,5</b>	<b>386,5</b>	<b>395,6</b>	<b>424,6</b>	<b>373,0</b>	<b>29,0</b>	<b>-51,6</b>
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-42,8	0,0	-42,8	42,8
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>388,5</b>	<b>386,5</b>	<b>395,6</b>	<b>381,7</b>	<b>373,0</b>	<b>-13,8</b>	<b>-8,7</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 381,7 mio. kr. Det er en mindredgift på 13,8 mio. kr. svarende til et fald på 3,5 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes en kompensation på 42,8 mio. kr. i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og Regeringen.

I budget 2021 (B2021) forventes ejerbidraget at udgøre 373,0 mio. kr. Der er ikke indgået en aftale med Regeringen for 2021. Dette betyder, at der ikke er indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021. De vigtigste faktorer for både forventet regnskab 2020 (FR2020) og B2021 er beskrevet i de følgende afsnit.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Indtægterne er i høj grad direkte påvirket af COVID-19 som følge af faldet i passagertallet. Ligeledes er der stor usikkerhed om i hvilken hastighed, der kan vendes tilbage til et normalt indtægtsniveau. En fuld normalisering af indtægtsniveauet forventes på nuværende tidspunkt først i 2023.

#### 2020:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2020 at falde med 47,6 mio. kr. i forhold til budgettet, svarende til en ændring på -23 %. Dette kan i al væsentlighed tilskrives COVID-19. Indtægtstab kompenseres i 2020 fuldt ud af Staten.

#### 2021:

I B2021 forventes et fald i indtægterne set i forhold til FR2020 på 8,0 mio. kr., svarende til en ændring på -3,9 % (se ligeledes tabel 2 herunder). I B2021 er der indregnet en udnyttelse af takststigningsloftet på 1,1 % fra 2020 til 2021, som placeres på Rejsekort Classic. Takststigninger forventes at udgøre 1,9 mio. kr.

Desuden er konsekvenserne af det nye Bynet 2021 i Odense og idriftsættelsen af Odense Letbane fra efteråret 2021 indregnet for Odense Kommune og Region Syddanmark.

Idet der på nuværende tidspunkt ikke er indgået en aftale med Regeringen om COVID-19 kompensation for 2021, er der ikke indarbejdet et skøn for konsekvenserne af COVID-19 i indtægterne for 2021. Hvis der ikke opnås en aftale, forventer FynBus med seneste prognose et fald i passagerindtægter på 19,0 mio. kr.

Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budget 2021 fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
<b>FynBus</b>	-203,8	-195,8	-203,6	-203,6	-195,6	0	8,0
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-110,7	-106,2	0	4,5
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0	0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,5	-3,3	0	0,3
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,5	0	0,0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,7	0	0,0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,6	-2,5	0	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	0	0,0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-3,0	0	0,1
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-64,8	-61,9	0	2,9
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-9,6	-9,6	0	0,0

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til budgetforslag 2021

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
<b>FynBus</b>	14.829	14.521	14.513	10.528	13.678	-3.985,0	3.150,0
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.933	5.155	-1.551,0	1.222,0
Assens	339	323	320	223	299	-97,0	76,0
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	210	294	-106,0	84,0
Kerteminde	148	147	147	113	157	-34,0	44,0
Langeland	276	276	280	202	272	-78,0	70,0
Middelfart	171	173	177	112	154	-65,0	42,0
Nordfyn	304	285	285	192	271	-93,0	79,0
Nyborg	297	288	285	200	262	-85,0	62,0
Odense	6.519	6.423	6.371	4.743	6.036	-1.628,0	1.293,0
Svendborg	841	839	848	600	778	-248,0	178,0

Passagertallet falder med 4,0 mio. passager i FR2020 i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19. Der er ikke indarbejdet COVID-19 konsekvenser i B2021, men konsekvenserne af nyt Bynet 2021 er indarbejdet fuldt ud fra oktober 2021.

#### Entreprenørudgifter

FR2020 og B2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan, som er opstartet i august 2020. I Nyborg og Svendborg Kommune er der startet nyt udbud fra august 2020, hvor de nye priser er indregnet.

Derudover er der for FR2020 indarbejdet en reduktion i udgifter til drivmidler i perioden medio marts til medio april samt udgifter til ekstra rengøring. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til COVID-19.

I FR2020 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TiD) at være 1,48 % lavere end budgetteret. I B2021 er der indregnet en stigning på 1,2 % i forhold til FR2020 på baggrund af TiD's skøn.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
<b>FynBus</b>	497,1	487,2	497,2	483,8	474,5	-13,4	-9,2
Region Syddanmark	188,4	188,2	192,9	187,4	189,0	-5,6	1,6
Assens	16,2	16,4	17,0	16,7	16,4	-0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	24,0	23,3	22,9	23,2	23,7	0,3	0,5
Kerteminde	6,8	6,8	6,9	6,5	6,4	-0,4	-0,1
Langeland	7,4	7,0	6,9	6,4	6,1	-0,5	-0,3
Middelfart	11,4	11,6	11,8	11,4	11,2	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,2	14,3	14,4	14,1	14,0	-0,2	-0,1
Nyborg	13,9	14,3	14,5	14,2	14,2	-0,2	-0,1
Odense	184,8	175,3	179,3	174,6	166,3	-4,7	-8,3
Svendborg	30,0	30,0	30,7	29,3	27,4	-1,4	-1,8

2020:

Bruttoudgifterne forventes i 2020 at være 13,4 mio. kr. lavere end budgetteret, svarende til en mindreudgift på 2,7 %. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
<b>Budget 2020 bruttoudgifter i alt</b>	<b>497,2</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,48 % lavere	-7,0
Færre køreplannimer, 900 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense Kommune, stigning i Faaborg-Midtfyn Kommune	-0,9
Mindreudgift til busser	-0,5
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under COVID-19 nedlukningen, jf. indgået aftale med vognmændene	-1,0
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg Kommune	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	5,6
Incitationsaftaler, bod. mv.	-0,1
Dubleringskørsel	-3,1
Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0,8
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	-1,3
COVID-19 kompensation, som reducerer COVID-19 relaterede merudgifter	-4,9
<b>Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt</b>	<b>483,8</b>

2021:

B2021 viser et fald i bruttoudgifterne på 9,2 mio. kr. i forhold til FR2020. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
<b>Forventet regnskab 2020 bruttoudgifter i alt</b>	<b>483,8</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,2 % højere	0,7
Merudgift til busser, ændring i bussammensætning (elbusser i Odense)	2,6
Nyt bynet i Odense	-12,5
Besparelse vedr. organisatoriske ændringer hos entreprenør	-0,6
Udsving i timepris og køreplantimer	-0,5
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg Kommune (helårseffekt)	-1,3
Udskiftning af tablets vedr. kapacitetsstyring og korrespondancesikring forventes afholdt i 2020 for at falde til normalt leje i 2021	-2,5
Dubleringskørsel	2,7
Direkte henførbare salgssrelaterede udgifter	1,3
Øvrige ændringer: incitament, bod, endestation mv.	0,5
Ingen merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2021	-5,6
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	1,0
Ingen COVID-19 kompensation	4,9
<b>Budget 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>474,5</b>

#### Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner. Dette betyder udgifter til FynBus' administration, billetsystem m.m. Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

2020:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. FynBus forventer i 2020 et merforbrug på 2,6 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgøre ca. 7,3 mio. kr., og udgiften hertil afholdes delvist i 2020 og 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme. 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.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,4	10,2	-0,1	-1,2
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	15,0	16,2	-0,4	1,2
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	36,2	38,1	-0,6	2,0
<b>Ordinær ramme</b>	<b>63,1</b>	<b>61,6</b>	<b>63,7</b>	<b>62,6</b>	<b>64,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>2,0</b>
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	15,0	0,0	0,5
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	3,7	-3,7
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	-2,6	0,0	-2,6	2,6
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	2,1	1,5	-0,4	-0,6
<b>I alt</b>	<b>74,7</b>	<b>78,0</b>	<b>80,7</b>	<b>80,3</b>	<b>81,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,9</b>

Anlægsbudgettet finansierer investeringer i aktiver, som indgår i FynBus' anlægskartotek. Anlægskartoteket består af FynBus' bygninger, materiel (herunder IT-hardware og -software). Anlægsbudgettet har haft en ramme på 3,5 mio. kr., der i 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 med mulighed for at ansøge om nye projekter.

I september 2017 godkendte bestyrelsen et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til opstart i 2018 til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. Projektet støttes af Staten, og FynBus' andel var på 1,0 mio. kr. Her til efterfølgende 1,0 mio. kr. i henholdsvis 2019 og 2020.

De aktuelle anlægsprojekter forventes at udgøre 2,1 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2018 projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- 0,7 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2019 projekt), 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020.
- 1,0 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2020 projekt).

2021:

FynBus' ramme for de ordinære fællesudgifter pris- og lønreguleres og udgør i B2021 64,6 mio. kr. I forbindelse med etableringen af Odense Letbane skal der, jf. bestyrelsesbeslutning af 8. november 2018, indkøbes rejsekortudstyr for 7 mio. kr. Udgiften hertil afholdes via den ordinære ramme og fremgår derfor ikke direkte i B2021. Merudgiften skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme og forventes endelig afdraget ultimo 2023.

Der ansøges om overførsel af anlægsprojektet FynBusbestilling i Fremtiden på 0,5 mio. kr. (2019-projekt) fra 2020 til 2021. Dette skyldes, at projektet skal anvendes til at foretage en systemmæssig sammenlægning af FynBus' to systemer til håndtering af grupperejser. Dette skal dels sikre en forenkling administrativt og kundemæssigt, men dels også sikrer en driftsmæssig billigere løsning for FynBus. Sammenlægningen sker ved at integrere løsningen i FynBus' mobil-app og webshop. Der har været arbejdet med at klargøre en endelig kravspecifikation. I processen har FynBus vurderet, at der af juridiske årsager vil være krav om snart at konkurrenceudsætte den samlede løsning. FynBus er derfor i gang med at forberede et udbud af en ny mobil-app/webshop, hvorfor videre udvikling af nuværende mobil-app/webshop er sat på standby.

Der har i perioden 2018-2020 været afsat 1,0 mio. kr. årligt til øget digital trafikinformation i FynBus' område. Der er for midlerne blandt andet opsat nye skærme i blandt andet Odense, Middelfart, Nyborg og Faaborg. Der forhandles med en række kommuner om yderligere opsætning af digitale skærme i 2020. Da behovet digital trafikinformation ikke forventes at kunne tilgodeses fuldt ud for de afsatte midler, er der også i 2021 indsat 1,0 mio. kr. i budgettet. På bestyrelsesmødet gives en status for de anvendte midler frem til 2020 og for planerne for 2021.

#### Telekørsel / Flextur og Plustur

Primo februar 2020 er der indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler er erstattet af Flextur og Plustur. Der var en forventning om væsentlige besparelser på området i forhold til tidligere. Denne besparelse er ikke indregnet i budget 2020, da konceptet først blev vedtaget efterfølgende.



2020:

Ejerbidraget for Flextur/Plustur eksklusiv COVID-19 regulering forventes at udgøre 11,6 mio. kr., hvilket er en mindredgift på 9,6 mio. kr., svarende til et fald på 45,3 %. Mindreforbruget tilskrives COVID-19 og ændring af telekørselskonceptet. Mindredgiften vil blive modregnet i kompensationen vedrørende busdriften i henhold til aftale mellem Regeringen, KL og Danske Regioner. FynBus vil argumentere for, at serviceændring på telekørsel, der er besluttet efter godkendelse af budget 2020, ikke skal indgå i modregning som den gør i dette materiale.

Som følge af COVID-19 og ændringen af telekørselskonceptet er efterspørgslen siden medio marts kraftigt reduceret, og det er vanskeligt at forudsige, i hvilken takt og grad passagererne vil vende tilbage. COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel, herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket øger omkostningerne pr. tur.

2021:

Ejerbidraget i 2021 forventes at udgøre 12,9 mio. kr., som i forhold til FR2020 er en stigning på 1,3 mio. kr.

Ejerbidraget stiger forholdsvis mindre, end antallet af ture stiger. Dette skyldes, at egenbetalingen på Flextur og Plustur er højere, end den var på de kørselsordninger, der er ophørt. Desuden forventes omkostning pr. tur at falde til et normalt leje i 2021.

Forventningen tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2021. På grund af overgangen til Flextur/Plustur og konsekvenserne af COVID-19 er der nogen usikkerhed til B2021.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor:

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	FR 2020	B 2021	Afvig. FR20-B20	Afvig. B21-FR20
FynBus	20,7	17,1	21,3	21,3	12,9	0,0	-8,4
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,9	0,0	-0,3
Assens	5,1	3,2	3,7	3,7	1,9	0,0	-1,8
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	5,8	3,0	0,0	-2,8
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,6	1,1	0,0	-0,5
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,3	1,9	0,0	0,6
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	5,0	2,5	0,0	-2,5
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,3	0,0	-0,3
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,9	1,1	0,0	-0,8

### Flextrafik

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2021:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til budget 2021

Antal personture	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	93.901	143.492	-54.144	49.591
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.738	282.188	-61.129	140.450
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>430.327</b>	<b>368.500</b>	<b>350.912</b>	<b>235.639</b>	<b>425.681</b>	<b>-115.273</b>	<b>190.041</b>
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	90.461	128.328	-73.779	37.866
<b>I alt</b>	<b>593.789</b>	<b>507.482</b>	<b>515.152</b>	<b>326.100</b>	<b>554.008</b>	<b>-189.052</b>	<b>227.908</b>
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	222.192	238.000	-17.808	15.808
<b>I alt</b>	<b>828.307</b>	<b>742.516</b>	<b>755.152</b>	<b>548.292</b>	<b>792.008</b>	<b>-206.860</b>	<b>243.716</b>

\*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 i 2020 et fald på 27 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, et fald på 30 % vedr. anden kørsel og et fald på 45 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden medio marts har været væsentligt reduceret. Ved fremskrivning af antal personture for 3.-4. kvartal 2020 er der anvendt nedenstående forventning til, hvornår passagererne i de forskellige kørselsordninger vil vende tilbage:

Forventet passagerniveau i forhold til samme kvartal 2019	3. kv. 2020	4. kv. 2020
Handicap	60%	80%
Kommunal	70%	100%
Institution	100%	100%

Faldet ved telekørsel skyldes tillige, at de fleste ejerkommuner fra februar 2020 har indført Flextur og Plustur i stedet for teletaxa, telecity og telependler. Flextur og Plustur har en relativt større egenbetaling, som kan påvirke efterspørgslen i nedadgående retning.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til budget 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R2018	R2019	B2020	FR2020	B2021	Afvig. B20-FR20	Afvig. B21-FR20
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,2	-6,4	1,7	-2,2
Entreprenørudgifter	77,3	66,5	62,2	45,9	75,2	-16,3	29,3
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>69,7</b>	<b>60,8</b>	<b>56,4</b>	<b>41,7</b>	<b>68,8</b>	<b>-14,7</b>	<b>27,1</b>
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	20,7	20,2	1,7	-0,5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>88,8</b>	<b>79,7</b>	<b>75,4</b>	<b>62,4</b>	<b>89,0</b>	<b>-13,0</b>	<b>26,5</b>
Covid-19 kompensation				13,0		13,0	-13,0
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>88,8</b>	<b>79,7</b>	<b>75,4</b>	<b>75,4</b>	<b>89,0</b>	<b>-</b>	<b>13,5</b>

2020:

FR2020 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 62,4 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 13,0 mio. kr. eller ca. 17 % i forhold til budgettet. Indbyrdes imellem ejerne er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Den væsentligste årsag til den mindre udgift er, at antallet af ture er reduceret væsentligt siden marts grundet COVID-19.

2021:

Ejerbidraget forventes at stige i 2021 i forhold til FR2020. B2021 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau.

I Faaborg-Midtfyn Kommune forventes en stigning i ejerbidraget på 16,5 mio. kr. i forhold til budget 2020, som skyldes, at kommunen pr. 1. marts 2021 flytter 85.000 personture til FynBus.

Da der samlet forventes flere ture, er dette med til at reducere de gennemsnitlige faste fællesomkostninger pr. tur i alle kommuner.

#### Fællesudgifter

2020:

Forventet regnskab efter 2. kvartal 2020 for fællesudgifterne viser 26,0 mio. kr. Klagenævnet for Udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden marts 2019 til februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 0,8 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark.

2021:

Fællesudgifterne forventes i 2021 at udgøre 25,4 mio. kr., som svarer til pris- og lønfremskrivningen af FR2020 fratrukket sanktionen på 1. mio. kr.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender budget 2021 og budgetoverslag 2022-2024, herunder:
  - overførsel af 1 anlægsprojekt fra 2020 til 2021
  - udvidelse af anlægsprojekt "Bedre Trafikinformation"
- tager forventet regnskab 2020 efter 6 mdr. til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

- Bilag 1.1 *Notat, Forventet regnskab 2020 og budget 2021, hovedtal*  
Bilag 1.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020 og budget 2021, samt budgetoverslag 2022-2024*

## 2. DIGITAL TRAFIKINFORMATION I FYNBUS' OMRÅDE

### Resumé:

I 2017 besluttede bestyrelsen strategi for udbygning af den digitale trafikinformation. Der gives en status for anlægsrammen for 2018-2020, og der ansøges om en ny anlægsramme for 2021 til udbygning af digital trafikinformation.

### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 14. september 2017 besluttede bestyrelsen følgende strategi for udbygning af den digitale trafikinformation:

- FynBus tillægges ansvaret for den digitale trafikinformation
- Der afsættes en anlægsramme på 1 mio. kr. pr. år i tre år til udbygning (2018-2020)
- Der afsættes 0,1 mio. kr. til den løbende drift, der i en fuldt udbygget løsning overslagsmæssigt vil vokse til 0,4 mio. kr.

Det var planen, at midlerne skulle indgå i et puljeprosjekt under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til bedre trafikinformation på Middelfart, Nyborg og Odense Stationer samt over tid bidrage til at udbygge den digitale trafikinformation følgende steder:

- Bogense, Sønderød og Otterup
- Kerteminde, Munkebo og Langeskov
- Ørbæk, Faaborg og Rudkøbing
- Aarup og Glamsbjerg

Nedenfor gives en status for aktiviteterne i perioden samt en beskrivelse af ønskerne til den fortsatte udbygning af den digitale trafikinformation i 2021. Bilag 2.1 viser samlet oversigt over digitale informationskærme i FynBus' område, hvis den beskrevne udbygningsplan i 2021 følges.

### Digital trafikinformation før 2018

Inden beslutningen om at tildele faste budgetmidler til udbygning af den digitale trafikinformation havde FynBus allerede opsat digital trafikinformation følgende steder:

- Odense Universitetshospital, Odense (10 skærme)
- Odense Universitetshospital, Svendborg (4 skærme)
- Svendborg Busterminal (6 skærme)
- Assens Rutebilstation (1 skærm)
- Haarby Rutebilstation (1 skærm)
- FynBus Kundecenter og administration (3 skærme)

### Rammeaftale

I forhold til levering af udstyr blev der i 2018 foretaget rammeudbud og indgået aftale med leverandøren MultiQ. Rammeaftalen er indgået i samarbejde mellem FynBus, Sydtrafik, Region Syddanmark og kommunerne i Region Syddanmark.

Rammeaftalen betyder i praksis, at det er kommunerne, der indkøber udstyret, idet de i modsætning til FynBus kan momsaflyfte. Den momsaflyftede del finansieres af FynBus. Det er også FynBus, der står for driften af skærmene. Kommunerne sikrer fremføring af strøm samt forberedelse til montering af fundament og finansierer efterfølgende det løbende strømforbrug.

Der findes forskellige varianter af skærme. Størrelsesmæssigt kan der vælges mellem 46" og 55", og de kan være enten væghængte eller monteret på Pylon. Skærme monteret på pylon kan være enkelt-sided eller dobbeltsided. Prisniveauet for en skærm svinger fra 41.000 kr. til 84.000 kr. inkl. moms. Priserne er lavere end det niveau, der var antaget i 2017.

Udover at vise trafikinformation er der på skærmene også mulighed for at vise anden relevant information fra både FynBus og kommunerne. Aftaler om kommunale upload af materiale til skærmene bliver løbende indgået. Der er aktuelt indgået aftaler med 3 kommuner.

#### Statsligt puljeprojekt "Bedre trafikinformation"

FynBus ansøgte i efteråret 2017 med baggrund i bestyrelsens beslutning om statslige puljemidler til projekt "Bedre trafikinformation". Projektets formål var at forbedre den kundevedtente trafikinformation på Middelfart, Nyborg og Odense Stationer. Projektets samlede budget var på knap 3 mio. kr., hvoraf FynBus bidrog med op til 1,55 mio. kr. Projektperioden var planlagt til 2018 og 2019, men blev af hensyn til blandt andet manglende afklaring af terminalforhold i Nyborg forlænget til 2020.

I projektet er opsat en række nye digitale skærme på stationerne (23 i Odense, 3 i Nyborg og 2 i Middelfart), ligesom der på Odense Station er etableret en komplet wayfinding-løsning. Projektet er afrapporteret i august 2020 og afventer endelig godkendelse. Det endelige projektrekskab viser, at FynBus har bidraget med ca. 1,4 mio. kr., hvoraf ca. 0,5 mio. kr. udgør arbejdstimer. Statens medfinansiering er opgjort til ca. 1,25 mio. kr.

Projektet konkluderer, at forbedret trafikinformation gør det nemmere og mere overskueligt at benytte den kollektive trafik, ligesom det har en positiv effekt på både passagertal og kundetilfredshed. Projekt viser ligeledes, at processen med at få de endelige aftaler på plads med kommunerne har været mere tidskrævende end antaget, men det har givet FynBus en model for etablering af samarbejdet med kommunerne.

Såfremt projektrekskabet godkendes som forventet, har projektet beslaglagt knap 1,0 mio. kr. af de tildelte anlægsmidler.

#### Yderligere udgifter i 2019

Herudover er der i 2019 opsat trafikinformation følgende steder:

- Faaborg (2 skærme)
- Ringe (1 skærm)

Skærmene i Faaborg er finansieret af FynBus, mens skærmen i Ringe er finansieret af Faaborg-Midtfyn Kommune i forbindelse med ombygningsprojekt ved Ringe Station. FynBus har efterfølgende overtaget driften af skærmen i Ringe. Omkostningerne for FynBus har været ca. 0,1 mio. kr.

I forbindelse med indgåelsen af aftalen med MultiQ er der i 2019 gennemført opgradering af de 25 digitale skærme fra før 2018, således at alle skærme kører på samme platform. Omkostninger hertil var i 2019 0,2 mio. kr.

#### Aftaler i 2020

I 2020 er der indgået aftaler om opsætning af digital trafikinformation følgende steder:

- Nordfyns Kommune (Bogense, Søndersø, Otterup med 1 skærm hvert sted)
- Odense Kommune (Thomas B. Thrigesgade, Hans Mules Gade, Odense Zoo med i alt 4 skærme)

Opsætningen af disse skærme medfører en anlægsomkostning for FynBus i 2020 på ca. 0,5 mio. kr.

## Forventninger til 2021

FynBus er konkret i dialog om opsætning af digitale informationstavler i følgende kommuner:

- Langeland Kommune (Rudkøbing med 2 skærme)
- Kerteminde Kommune (Kerteminde rutebilstation, Munkebo, Langeskov Station med 1 skærm hvert sted)

De politiske udvalg i Langeland og Kerteminde Kommune har i oktober 2020 godkendt opsætningen, men fordi der er en leveringstid på op til 10 uger på udstyret, vil det ikke være muligt at få etableret den digitale trafikinformation i disse kommuner før primo 2021. Omkostningerne for FynBus vil være ca. 0,25 mio. kr.

FynBus er ligeledes i dialog med Assens Kommune og Nyborg Kommune om opsætning af digitale informationstavler følgende steder:

- Glamsbjerg (1 skærm)
- Aarup Station (2 skærme)
- Ørbæk (1 skærm)

Der er dog endnu ikke konkrete aftaler i forhold til disse. Placeringen i Ørbæk er på statsvej og kræver dermed tilladelse fra Vejdirektoratet. Samlede udgifter for FynBus for opsætning af disse skærme vil være ca. 0,25 mio. kr.

FynBus har herudover planer om at udbygge den digitale trafikinformation på følgende steder:

- Tarup Centeret (3 skærme)
- Syddansk Universitet (2-3 skærme)
- SG-hallen i Svendborg (1 skærm)

I forbindelse med etableringen af letbanen i Odense bliver Tarup Centret et knudepunkt mellem busser og letbanen. På SDU er der aktuelt mangelfuld skiltning til den nye busterminal, ligesom der ved etablering af letbanen vil være behov for information om driften på denne. SG-hallen i Svendborg benyttes af mange busbrugere. Disse steder har derfor brug for skærme. Samlet udgift hertil vil være ca. 0,5 mio. kr.

## Økonomi

I perioden 2018-2020 var der afsat 1,0 mio. kr. årligt til udbygning af digital trafikinformation. Af de i alt 3,0 mio. kr. har FynBus udnyttet ca. 1,8 mio. kr. Der vil ikke kunne udnyttes yderligere midler i perioden, hvorfor FynBus foreslår, at perioden afsluttes med et mindreforbrug på samlet 1,2 mio. kr.

Med ovennævnte planer om yderligere udbygning af den digitale trafikinformation vil der i 2021 skulle bruges ca. 1,0 mio. kr. Derfor er der i budget 2021 indarbejdet anlægsmidler på 1,0 mio. kr. til fortsat udbygning af den digitale trafikinformation.

Med udgangen af 2020 har FynBus 64 skærme i drift. Med den forventede udbygning i 2021 vil antallet af skærme stige til 79.

I 2020 forventes FynBus' udgifter til drift af samtlige skærme at være 0,4 mio. kr., stigende til ca. 0,6 mio. kr., når de nye skærme er sat op, og alle 79 skærme er i drift. Der er heri indregnet, at de løbende udgifter til drift forventes at stige i takt med, at skærmene bliver ældre.

Samlet oversigt over økonomien frem til og med 2020 samt ved udbygning i 2021 ses af tabel 1 nedenfor:

Table 1: Samlet oversigt over økonomi og antal digitale skærme med og uden udbygning i 2021

	Uden udbygning i 2021	Med udbygning i 2021
Antal skærme	64	79
Anlægsudgift 2021, mio. kr.	0,0	1,0
Årlige driftsudgifter, mio. kr.	0,4	0,6

Udover opsætning af digitale skærme har FynBus samarbejdet med 20 uddannelsessteder og virksomheder om information om busdriften via en URL på de pågældende steders egne skærme. Denne form for samarbejde medfører kun marginale omkostninger for FynBus og forventes udvidet de kommende år.

FynBus har fået støtte på 2,0 mio. kr. fra Region Syddanmarks mobilitetspulje til et knudepunktsprojekt. Som en del af projektet vil udvalgte knudepunkter forventeligt i 2022 blive fysisk opgraderet med blandt andet digitale trafikinformationsskærme. De konkrete knudepunkter forventes udpeget i løbet af 2021.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orientering om status for anvendelse af anlægsrammen for 2018-2020 til efterretning,
- afsætter en ny anlægsramme på 1 mio. kr. i 2021 til udbygning af digital trafikinformation med baggrund i de beskrevne planer for 2021, og
- godkender, at der i budget 2021 og frem afsættes 0,6 mio. kr. til drift af skærmene.

### Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

### Bilag:

Bilag 2.1 Samlet oversigt over digitale informationsskærme i FynBus med udbygning i 2021

### 3. EVALUERING AF PROJEKTET: STUDERENDE FRA BIL TIL BUS, 2018-2020

#### Resumé:

*FynBus' projekt "Studerende fra bil til bus" har unges adfærd og transportvaner i fokus. Projektet er gennemført i 3 faser, der samlet set strækker sig over perioden 2018-2020.*

*I fase 1 af projektet har FynBus undersøgt det unge kundeselement i en markedsanalyse af de unges transportvaner, adfærd og behov.*

*I fase 2 har FynBus arbejdet med to indsatsområder: "Skabe buskultur" og "Fastholdelse af de unge kunder". Under indsatsområdet "Skabe buskultur" har FynBus introduceret FynBus Pendlertjek samt udviklet konceptet FynBus Academy, der tilbyder undervisningsmateriale til uddannelsesstederne med fokus på transport og mobilitet. FynBus samarbejder med uddannelsessteder på forskellige niveauer, hvor materialerne er anvendt.*

*Under indsatsområdet "Fastholdelse af de unge kunder" har FynBus gennemført en kampagne på Instagram samt afholdt en stor videokonkurrence. FynBus har ligeledes gennemført en ny markedsanalyse med fokus på hvad, det vil kræve, hvis FynBus ikke skal miste de unge kunder, når de er færdig med at studere.*

*I fase 3 har FynBus arbejdet med at få de unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda. En politisk og samfundsmæssig debat med fokus på blandt andet klima og mobilitet er blevet planlagt og aktiveret blandt relevante myndigheder og medier. På grund af COVID-19 er nogle af de planlagte aktiviteter ikke gennemført.*

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund for projektet

Ifølge rapporten "Mobilitet for fremtiden" (marts 2018) fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forudsiges en samlet vækst i den indenlandske personbiltrafik på 16 %, mens den tid, bilisterne bruger i bilkøer og stærk trængsel, forventes at stige med 61 % generelt i Danmark og med 149 % i centrum af de fire største byer i perioden 2015-2030. Dette medfører samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser, mere trafikerede veje, øget trængsel og problemer med at finde parkeringspladser.

De studerende er en del af denne udvikling, fordi deres transportvaner ændrer sig. De studerende har i stigende omfang rådighed over bil med relativ mindre brug af den kollektive trafik og cykler til følge, og der ses på Fyn flere eksempler på, at trafikken omkring uddannelsesstederne er præget af trængsel. Dette er en landsdækkende tendens. Samtidig er den kollektive trafikbetjening af uddannelsesstederne god og koordineret med uddannelsesstedernes ringetider.

Projektet har fokuseret på det unge kundeselement, som omfatter studerende på ungdomsuddannelserne og de videregående uddannelser. Projektet forudsætter involvering af de studerende og tæt samarbejde med uddannelsesstederne.

Projektet understøtter FN's verdensmål for klimaindsats, som indgår i dagsordenen for bæredygtig udvikling frem mod 2030. Derfor er bæredygtighed med fokus på miljø en uadskillelig del af projektet.

Det overordnede formål med projektet er at skabe en politisk og samfundsmæssig debat om, hvordan adfærden hos de unge kan ændres.

Med baggrund i ovennævnte besluttede bestyrelsen på mødet den 19. februar 2020 at tildele projekt "Studerende fra bil til bus" i alt 450.000 kr. fra markedsføringspuljen, fordelt med 150.000 kr. til udvikling af undervisningspakke, inkl. FynBus' version af Pendlertjek, og 300.000 kr. til gennemførelse af kampagne med annoncering, videoproduktion, supplerende markedsanalyser og præmier.



## Projektforsløb

Projektet er tænkt i 3 faser, der samlet strækker sig over perioden 2018-2020.

### *Fase 1: Undersøgelsen af studerendes transportvaner, adfærd og behov*

Som grundlag for bestyrelsens beslutning om at tildele projektmidler var der gennemført en undersøgelse af de studerendes transportvaner, adfærd og behov samt deres vurdering af forskellige transportmidler (cykel, bil og bus). Undersøgelsen kortlagde de studerendes adfærd, herunder fakta og argumenter, som kan danne grundlag for en politisk og samfundsmæssig debat. Ud fra undersøgelsen er defineret 15 hovedkonklusioner.

Af analysen fremgår bl.a., at mere end halvdelen af de studerende benytter bus til og fra deres uddannelsessted, mens næsten hver fjerde studerende kører alene i bil. I samme undersøgelse vurderer flertallet, at bussen har et overvejende dårligt image sammenlignet med bil og cykel. Fire ud af fem vurderer ligeledes, at bussen er en dyr transportform. Flertallet angiver, at de er meget bekymrede for klimaet, men over halvdelen mener ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bus til og fra uddannelsesstedet.

### *Fase 2: Arbejde med de to indsatsområder*

I forhold til de beskrevne indsatsområder ved bestyrelsens tildeling af projektmidler har FynBus i projektet præciseret indsatsområderne, hvor formålet er at arbejde med unges adfærd og opdragelse.

Under det første indsatsområde "Skabe buskultur" har FynBus:

- Introduceret FynBus Pendlertjek  
En digital løsning, hvor man mellem 2 adresser kan sammenligne økonomiske, tidsmæssige, sundhedsmæssige og klimamæssige konsekvenser af forskellige transportformer (cykel, bil og bus).
- Udviklet FynBus Academy  
Samarbejdstilbud og undervisningsmateriale til uddannelsesstederne med fokus på transport og mobilitet. FynBus står til rådighed for at samarbejde med skolerne omkring forskellige events og sender gerne kundeambassadører på besøg med FynBus' infostand. Alle skoler får tilbud om trafikinformation til infoskærme. FynBus stiller både online og trykte undervisningsmaterialer til rådighed, herunder fynbuspendlertjek.dk, study-cases med beregningsopgaver samt læringsforløbet "Unge Viser Vej". Ud over det kan studerende arbejde i projektgrupper med data fra undersøgelsen "Studerende fra bil til bus".
- Haft konkret samarbejde  
FynBus samarbejder med uddannelsessteder på forskellige niveauer, hvor projektet er blevet introduceret, og materialerne er anvendt. FynBus har i projektet samarbejdet med følgende skoler: SDU, Ung Odense, Svendborg Gymnasium, HF VUC Fyn, Tietgen Business, Det Blå Gymnasium, Nordfyns Efterskole – samt været i kontakt med Middelfart Gymnasium og Skt. Knuds Gymnasium.

Under det andet arbejdsområde "Fastholdelse af de unge kunder" har FynBus gennemført:

- En Instagram-kampagne med temaerne Miljø, Fynbuspendlertjek.dk og Trængsel/Parkeringspladser
- En videokonkurrence  
Studerende skulle gennem videoer fortælle historier med baggrund i følgende månedstemaer:
  - Bæredygtighed og Miljø (oktober 2019)
  - Bussen som en kørende studieplads (november 2019)
  - Hvorfor er det cool at tage bussen? (december 2019)
  - Hvad bruger du din tid på i bussen? (januar 2020)
  - Hvordan får vi flere studerende til at tage bussen i stedet for bilen? (februar 2021)

- Vis os dit bedste argument for at tage bussen frem for bilen (marts 2022)

Månedspræmierne var en tur i Escape Room med spisning, mens hovedpræmien var Tinderbox-billetter.

- En ny markedsanalyse med fokus på hvad, det vil kræve, hvis FynBus ikke skal miste de unge kunder, når de er færdige med deres uddannelse.

Hovedkonklusionerne i sidstnævnte undersøgelse er, at de studerende ændrer livsfase efter endt uddannelse, hvorfor deres transportbehov og muligheder ændres tilsvarende. De unge frygter blandt andet en stor prisstigning, fordi de ikke længere har adgang til forældrenes bil eller ikke længere får finansieret kørslen. De studerende er interesserede i et FynBus' loyalitetsprogram, der fokuserer på elementer som kundernes tilfredshed, "add-on oplevelser" og at være en kommunikationskanal med de unge. Et loyalitetsprogram vil kunne være motivationsfaktor til flere rejser blandt de unge.

På baggrund af undersøgelsen vil FynBus arbejde videre med udvikling af et loyalitetsprogram, fx som del af en ny kommende app.

### *Fase 3: Unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda*

FynBus har arbejdet med at få unges adfærd og transportvaner på den politiske agenda. En politisk og samfundsmæssig debat med fokus på unges transportadfærd og syn på klima og mobilitet er blevet iværksat blandt relevante myndigheder og medier.

FynBus har præsenteret projektet og resultaterne til Udvalget for Regional Udvikling hos Region Syddanmark. Derudover har FynBus været i kontakt med Transportministeriet, der har modtaget det relevante materiale fra projektet. FynBus har ligeledes været i kontakt med DR om et potentielt samarbejde.

FynBus ønskede at afslutte projektet med et stort debatpanel med relevante repræsentanter fra forskellige interessentgrupper, politikere og en mediapartner, men planerne er blevet aflyst pga. af Coronasituationen.

Projektet er præsenteret på en række faglige fora som Trafikdage 2019, TØF 2019, Kundetilfredskonference 2019, Mobilitetsnetværk og præsenteret på en række uddannelsesinstitutioner. Projektet har ligeledes fået en del positiv presseomtale. Derfor vurderer FynBus, at projektets formål med at skabe den samfundsmæssige debat med fokus på unges transportadfærd delvist er nået.

### Effektmål

Da projektets overordnede formål er svært at måle på, blev der indført forskellige effektmålingsmetoder til de enkelte projektdele. Der er blevet analyseret på antal søgninger og resultater fra FynBus' Pendlertjek. Disse er sammen med en række makroøkonomiske/demografiske rapporter i projektet implementeret i FynBus' BI-system til analyseformål. Der er på baggrund heraf blevet gennemført en dataanalyse i forhold til det unge kundesegment, og slutteligt er der blevet analyseret forskellige faktorer på SoMe-kanaler.

Dataanalysen har set på udviklingen i det unge kundesegment fra 2018 til 2019, og denne viser bl.a., at:

- FynBus har fået 9 % flere unikke kunder, men
  - unge rejser mindre, og det reelle fald i antal unge passagerer er 1,1 %
- Der observeres frafald på Ungdomskortet:
  - Antal unikke kunder med Ungdomskort er faldet med 6,6 %
  - Antal passagerer med Ungdomskort er faldet med 8,7 %
  - Ungdomskort-passagerer udgør 80 % af alle unge passagerer i 2019
  - Der er en passagerstigning på 35 % på andre produkter end Ungdomskort

- FynBus har en stor markedsandel:
  - FynBus' markedsandel er 85 % i forhold til antal elever/studerende 16-25 år
  - FynBus' markedsandel udgør 55 % af hele det unge kundesegment

### Økonomi

Der er i projektet afholdt udgifter for i alt ca. 350.000 kr., fordelt med ca. 150.000 kr. til indsatsområdet "Skabe buskultur" og ca. 200.000 kr. til indsatsområdet "Fastholdelse af de unge kunder".

I forhold til de tildelte projektmidler på i alt 450.000 kr. er der således forbrugt ca. 100.000 mindre.

### Planer for projektets fremtiden

FynBus vil fortsat arbejde med det unge kundesegment. Samarbejdet med uddannelsesstederne er afgørende for at engagere potentielle og eksisterende kunder.

Jo flere passagerer i bussen, jo flere busser og afgang, jo mindre antal biler på vejen, jo mindre CO<sub>2</sub>-aftryk, og jo mindre trængsel. Unge har brug for at selv komme til disse konklusioner, men FynBus vil bidrage proaktivt til processen.

Ud fra resultater af markedsanalysen "Fastholdelse af de unge kunder" vil FynBus vurdere, om der skal påbegyndes et nyt projekt med det formål at bygge et loyalitetsprogram til kundesegmentet, eventuelt som en del af en ny FynBus-app.

FynBus har udarbejdet en ny handlingsplan 2021 for det unge kundesegment, som indeholder følgende oplæg initiativer og tiltag:

- Fortsat promovning af FynBus Academy
- Samarbejde med uddannelsessteder, herunder konkret:
  - SDU – fx nudging-tiltag i bygninger og udendørs med formål at implementere adfærdsinterventioner
  - Ung Odense – case til valgfag "Bæredygtighed og Innovation" og deltagelse i Idé Festival
- Udarbejdelse af årshjul med indsats over for det unge kundesegment
- Kommunikationsplan for anvendelse af de videoer mv., der er udviklet i projektet
- Udarbejdelse af FynBus' loyalitetsprogram
- Deltagelse i eventuel landsdækkende ungdomskort-undersøgelse
- Forsøge at gennemføre det planlagte debatpanel om "Unge adfærd og transportvaner"
- Kampagne med storytelling

FynBus har ikke for nuværende overblik over i hvilket omfang, der vil være brug for projektmidler til gennemførelse af handlingsplanen.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender afrapportering af projekt "Studerende fra bil til bus".

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

## 4. OPDATERING AF DE FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER PR. 1. JANUAR 2021

### Resumé:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Ved væsentlige ændringer skal disse godkendes af bestyrelsen før offentliggørelse. I den foreslåede opdatering af de fælles landsdækkende rejseregler er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig. De væsentligste ændringer fremhæves i sagsfremstillingen, og der indstilles til, at bestyrelsen godkender forslaget til opdatering af de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden pr. 1. januar 2021.

### Sagsfremstilling:

De fælles landsdækkende rejseregler opdateres to gange årligt. Ved væsentlige ændringer skal disse godkendes af bestyrelsen før offentliggørelse. Opdateringen af rejsereglerne sker på baggrund af indmeldinger fra trafikelskaberne og deres bestyrelser.

De opdaterede fælles landsdækkende rejseregler træder i kraft pr. 1. januar 2021 og erstatter dermed rejsereglerne, der trådte i kraft den 1. januar 2020. Grundet Corona-pandemien har arbejdet med opdateringen af rejsereglerne været udskudt, og derfor bliver rejsereglerne kun opdateret én gang i 2020.

### Væsentligste ændringer

De fælles landsdækkende rejseregler er et kompromis mellem de forskellige trafikelskabers rejseregler, hvor hensigten er at opnå den videst mulige ensretning af reglerne. På flere områder er det ikke muligt at ensrette reglerne, da trafikelskaberne fx kører med forskelligt materielt. Af denne grund henvises der til trafikelskabernes hjemmesider ved selskabsspecifikke regler.

I den foreslåede version er der foretaget flere præciseringer af formuleringerne for at gøre teksten mere forståelig og kundevenlig.

### *Kontrolafgift for rejser med Arriva Tog*

I afsnit 2.7.2 opdateres afsnittet med satserne for kontrolafgifter udstedt i forbindelse med togrejser med Arriva Tog. Satserne hæves til 1.000 DKK for voksne og unge, og til 500 DKK for børn og hunde. Kontrolafgifter til cykler er 250 DKK.

### *Valideringsregler af rejsekort*

Valideringsregler er de regler, som kunden skal følge for at have korrekt billet, når de anvender rejsekort. Skemaet over valideringsregler for rejsekortet er opdateret med reglerne omkring skifte check ind, hvilket kan ses i afsnit 2.4.2.

### *Afsnittet om cykler*

Afsnit 4.3 er blevet omskrevet for at gøre afsnittet mere læsevenligt. De selskabsspecifikke regler omkring medtagning af cykler, tandem, (el)løbehjul og lignende er blevet fjernet fra afsnittet, og der henvises i stedet til selskabernes egne hjemmesider.

### *Brugen af seler i forhold til elektriske kørestole*

I afsnittet 3.1 har FynBus fået tilføjet, at elektriske kørestole skal være slukket under kørslen, og at det anbefales, at sikkerhedsselen anvendes, hvis der forefindes én i bussen.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslaget til opdatering af de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden pr. 1. januar 2021.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**Bilag:**

Bilag 4.1 *Fælles landsdækkende rejseregler, Gyldig fra 1. januar 2021*

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 5. TEMA: MOBILITET

#### Resumé:

*Trafikselskaberne spiller en vigtig rolle i sikring af borgernes muligheder for at kunne transportere sig fra det ene sted til det andet. Mobilitetsskabelse er derfor et centralt tema for udviklingsarbejdet i FynBus, og administrationen ønsker at præsentere bestyrelsen for en status på arbejdet med mobilitet.*

#### Sagsfremstilling:

En af FynBus' vigtigste opgaver er at sikre, at den kollektive trafik medvirker til at skabe de rette forudsætninger for, at borgere på Fyn og Langeland kan komme til og fra arbejde, fritid og skole. For at løse denne opgave er det nødvendigt hele tiden at justere transporttilbuddet, således at det passer til kundernes behov. Samtidigt er det vigtigt at sikre mobiliteten i byen såvel som på landet, og inden for de senere år er der opstået mange nye tilbud og tiltag, der alle har til formål at øge mobiliteten for borgerne.

Mobilitet ses typisk som en af forudsætningerne for samfundets økonomiske vækst, og enhver region og kommune er derfor som udgangspunkt interesseret i at sikre høj mobilitet. Den kollektive transport medvirker traditionelt set til at sikre mobilitet. Når der i disse år på mobilitetsområdet sker teknologisk udvikling på flere forskellige områder, vil dette også forandre den kollektive transport. Det er derfor helt naturligt, at FynBus følger med i udviklingen både i form af nye mobilitetsstilbud og nye partnere på området. Dog vil FynBus tage udgangspunkt i rollen som trafikfaglig kompetence og bl.a. indgå i samarbejder og rådgive ejerne om mobilitet ud fra en kollektiv trafik-synsvinkel.

Mobilitet i yderområder er et centralt tema i den nuværende trafikplan, hvor der bl.a. er blevet arbejdet med mobilitet i landkommuner i form af Flextur og Plustur samt deltagelse i lokale mobilitetsprojekter i fx Faaborg-Midtfyn Kommune. Mobilitetsskabelse indebærer dog også at kortlægge transportbehov i byerne, at medvirke til at mindske trængsel og at gøre god trafikinformation og billettering tilgængeligt for kunden, således at det bliver nemt at bevæge sig fra A til B med kollektiv trafik.

Alle ovenstående temaer er der blevet arbejdet med i de seneste år, og det forventes, at mobilitet, både i by og på land samt i form af optimering af trafiktilbud og tilgængelig information, vil være et centralt tema for udviklingsarbejdet i resten af den nuværende trafikplanperiode og i den efterfølgende trafikplan for 2022-2025.

Administrationen ønsker derfor under temaet mobilitet at præsentere bestyrelsen for en status på arbejdet med mobilitet i form af en lang række relevante del-emner samt at præsentere en række nedslagspunkter funderet i de muligheder, udfordringer og tiltag, som er relevante for FynBus, eller som finder sted indenfor FynBus' rammer, herunder:

- Hvordan arbejder Rejseplan/Rejsekort med mobilitet?
- Status på samkørsels-initiativer på Fyn og Langeland, herunder samarbejdet med private samkørsels-partnere
- Igangværende mobilitets-initiativer på Fyn og Langeland
- Plustur og Flextur
- Takst- og produktpolitik

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

**Vedtagelse:**  
*Sagen drøftet.*

**SAGER TIL ORIENTERING:**

Intet.



## 6. MEDDELELSER

- Priser på SBH-kørsel
- Status på forsøg med spørgsmål til chauffører om løn- og ansættelsesvilkår, i forbindelse med vognkontrol
- Strategi 2021
- Erstatningssag fra Alsvognen I/S
- Passagerudvikling i den kollektive trafik for hhv. bus og Flextur/Plustur
- Status på kontantsalg i busserne

*Tilføjet på mødet:*

- Kundetilfredshed

## 7. EVENTUELT

**Godkendt elektronisk**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bo Libergren

---

Bestyrelsesmedlem  
Flemming Madsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Jan Ole Jakobsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Albert Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Leif Rothe Rasmussen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen