

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

10. december 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202106-36351

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bo Libergren, Region Syddanmark
Flemming Madsen, Svendborg
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Jesper Hempler, Kerteminde – *afbud*
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
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Kunde- og Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Revision af FynBus' strategi 2021-2023	3
2. Markedsføringspuljen 2022	5
3. Forslag til trafikplan 2022-2025	8
4. Evaluering af billetprodukter	10
Sager til drøftelse:.....	14
Sager til orientering:.....	15
5. Forventet regnskab 2021 efter 9 måneder	15
6. Ny optimeringsplatform i FlexDanmark	23
7. Prisernes betydning for vognenes omsætning i flextrafikken	24
8. FynBus' bestyrelse, funktionsperioden 2018 – 2021	27
9. Meddelelser	33
10. Eventuelt	33

SAGER TIL BESLUTNING:

1. REVISION AF FYNBUS' STRATEGI 2021-2023

Resumé:

Direktøren fremlægger en revision af Strategi 2021-2023 til godkendelse. Strategien skal sætte retningen for FynBus' prioriteringer og indsatser i de kommende år.

Det overordnede mål for Strategi 2021-2023 er fortsat, at det skal være nemmere og grønnere at rejse med FynBus, men samtidigt har den grønne omstilling fået en større vægt i den igangværende strategiperiode. Hvordan den kollektive trafik ser ud, når Corona-krisen er overstået, er også et centralt tema, ikke mindst fordi FynBus fortsat påvirkes af virussen. Strategien er baseret på fire fokusområder: Mobilitet, Flere kunder, Grøn omstilling og Sikker drift.

Sagsfremstilling:

I 2018 vedtog FynBus sin første flerårige strategi under overskriften: "Det skal være nemt at være kunde i FynBus". I løbet af perioden 2018-2020 har FynBus gennemført en række af de planlagte aktiviteter og målsætninger, især har det været målet af få kunderne til at tage Rejsekortet til sig, efter det blev indført i 2017.

2020 blev imidlertid et noget anderledes år end forventet. Fokus blev flyttet fra de strategiske mål. Det var ikke længere relevant at skaffe flere kunder til den kollektive trafik, der blev tværtimod lagt mange kræfter i at håndtere Corona-krisen.

FynBus har også fastlagt rammerne for et fælles udbud af buskørsel i 2024 med grøn omstilling som omdrejningspunkt. Der har været en tæt dialog mellem FynBus, kommunerne og Region Syddanmark i løbet af 2020 og 2021, og der tegner sig et billede af, at Fyn og Langeland kan være tæt på CO2-neutralitet allerede fra august 2024.

Strategien for 2021-2023 indeholder fortsat 3 hoveddele:

- Udvikling og forbedring af den kollektive trafik
- Den kollektive trafik efter Corona
- Grøn omstilling

Målsætningerne for den grønne omstilling på busområdet er fastlagt og der nu en plan, der sikrer en ambitiøs grøn omstilling inden for de givne økonomiske rammer, således at det serviceniveau, som kunderne kender i dag, ikke forringes.

På flexområdet er udviklingen ikke så langt fremme som på busområdet, men der arbejdes med en plan, der over en årrække sikrer den grønne omstilling, også på flexområdet. grønne drivmidler.

Corona har påvirket den kollektive trafik, og det er ikke givet, at man kommer tilbage til det kendte fra før Corona-krisen. Der skal sættes mål for en vækst i passagertallet i fremtiden, dette også set i lyset af behovet for at holde trængslen i trafikken nede. Derfor skal der udvikles nye løsninger, der modsvarer kundernes rejsebehov, hvor hjemmearbejde forventes at komme til at få et større omfang.

Den grønne omstilling og tilpasning til kundernes nye behov skal være med til at sikre, at den kollektive trafik også i fremtiden vil bidrage til at reducere trængsel i byerne samt forbedre klimaet. Visionen fra 2018 lever fortsat: Kollektiv trafik skal ikke fravælges, fordi det er bøvlet og besværligt, men tilvælges, fordi det er nemt og pålideligt – og godt for miljøet.

Strategien indeholder fire indsatsområder. For hvert indsatsområde er der fastlagt en række mål, som fremgår af vedlagte strategioplæg, se bilag 1.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til revideret Strategi 2021-2023.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 1.1 *Strategi 2021-2023*

2. MARKEDSFØRINGSPULJEN 2022

Resumé:

I budget 2022 er der afsat en pulje på kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner. Det er FynBus' bestyrelse, der godkender anvendelsen af disse midler.

Administrationen indstiller, at der frigives en ramme på kr. 600.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre sammenhængende kollektive trafik i Odense, når letbanen kører og bybusnettet er omlagt. Kampagnen er planlagt til afvikling op til og efter indvielsen af letbanen i Odense og kampagneforløbet planlægges i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane, ligesom Svendborgbanen forventes inddraget i dele af kampagneelementerne.

Endvidere indstiller administrationen, at der frigives en ramme på kr. 400.000 til gennemførelse af en kampagne, der skal markedsføre kollektiv trafik som et miljørigtigt alternativ til bilen. Kampagnen planlægges gennemført i samarbejde med Sydtrafik i februar/marts 2022.

Sagsfremstilling:

FynBus gennemfører hvert år en række markedsføringsaktiviteter, der enten har til formål at fastholde eksisterende kunder eller at tiltrække nye kunder.

Bynet-kampagne

I 2022 vil FynBus i samarbejde med Odense Kommune og Odense Letbane gennemføre en kampagne, der skal sikre kendskabet til den sammenhængende kollektive trafik i Odense efter åbningen af letbanen, og som skal sikre en tryk overgang til det nye trafiksystem, når letbanen kører og det nye busnet er implementeret. Svendborgbanen forventes også inddraget i dele af kampagneelementerne.

Kampagnen vil udbrede tre primære budskaber:

- "Nu bliver det let": Den kollektive trafik i Odense bliver bedre, og det bliver lette og mere komfortabelt af rejse i byen.
- Sådan kommer du rundt (Rejseplanen)
- Én billet til det hele og lettest med et rejsekort.

Kampagnens strategiske fokus er på de nuværende kunder. Målgruppen er eksisterende kunder i den kollektive trafik i Odense og opland. Målet er at give kunderne kendskab til det nye trafiksystem og lette overgangen fra det gamle til det nye. Herudover forventes det, at navnlig letbanen vil tiltrække nye kunder, som også vil kunne benytte de øvrige tilbud indenfor den kollektive trafik i Odense og oplandet til Odense.

Der etableres en fælles platform "Rejs i Odense", som vil blive markedsført som en samlet paraply for al rejse i Odense. Her præsenteres det samlede transportsystem, hvad enten rejsen foregår med bybus, regionalbus, letbane eller Svendborgbanen. En særlig tilpasset version af rejseplanen vil allerede inden letbanens åbning kunne give kunderne indblik i, hvordan trafikken hænger sammen, når letbanen åbner, og det nye busnet er implementeret.

Kampagne vil blive understøttet af kampagnesitet "rejsei odense.dk", der giver alle mulighed for at planlægge rejsen og få nem adgang til fx bestilling af rejsekort og/eller andre billettyper.

Det indstilles, at der frigives en ramme på kr. 600.000 inkl. moms til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres i 2022, med start når datoen for åbning af letbanen er offentliggjort. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, webbaseret landingpage mm.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på følgende parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- Kundetilfredsheden blandt kunder i FynBus og Odense Letbane,
- Passagertal

Evaluering af kampagnen vil ske som en del af den samlede evaluering af strategi 2021-2023 under punktet "Nyt bynet i Odense.

Klima-/miljø-kampagne

I 2022 vil FynBus gennemføre en klima-/miljø-kampagne, der skal gøre udvalgte målgrupper i stand til at koble ønsket om at handle klima- og miljørigtigt med at benytte den kollektive trafik. Kampagnen udvikles i samarbejde med trafikskabet Sydtrafik, og kampagnens omkostninger deles ligeligt mellem de to samarbejdspartnere.

Kampagnen har fire overordnede målsætninger:

- At gøre vores eksisterende kunder opmærksomme på, at de gør noget godt for miljøet/klimaet, når de tager bussen.
- At brande trafikskabet som et miljø- og klimavenligt alternativ til bilen.
- At motivere nye kunder til at tage bussen.
- At øge bevidstheden om, at vi alle kan gøre noget.

Kampagnens strategiske fokus er på de nuværende kunder. Målgruppen er primært unge og yngre voksne. Målet er at give kunderne kendskab til deres klimavalg, at brande bussen som det mere klimavenlige valg fremfor bilen og dermed sikre fastholdelse og øget brug af bussen i andre situationer, end fx kun til pendling. Det er forventningen, at de eksisterende kunder, når de er bevidstgjort omkring bussernes klimamæssige effekt, vil fungere som ambassadører for den kollektive trafik og dermed får kampagnen også en effekt i forhold til nye kunder. Af den seneste kundetilfredshedsundersøgelse fremgår det, at anbefalingsvilligheden fra kunderne aldrig har været større end nu. Dette vil forsøgt udnyttet i denne kampagne.

Kampagne understøttes af hjemmesiden fynbuspendlertjek.dk, der giver alle mulighed for at planlægge en rejse og få indblik i såvel pris som miljøbelastning.

Det indstilles, at der frigives en ramme på kr. 400.000 inkl. moms til dækning af omkostningerne ved en kunderettet kampagne, som skal gennemføres fra slutningen af februar og ind i marts 2022, og med et yderligere fremstød i efteråret 2022. Den afsatte ramme skal dække idéudvikling, materialer, annoncering, konkurrence, webbaseret landingpage mm.

Kampagnens effekt vil blive vurderet på følgende parametre:

- Kampagnens synlighed.
- Vækst i antallet af rejsende, der i kundetilfredshedsundersøgelse 2022, erklærer sig enig i at "hensynet til miljøet spiller ind i mit valg af transportmiddel".
- Vækst i antallet af rejsende, som en del af strategimålet om at få kunderne tilbage i bussen.

Evaluering af kampagnen vil ske som en del af den samlede evaluering af strategi 2021-2023 under punktet, udbredelse af viden (om grøn omstilling).

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2022. Med bestyrelsens godkendelse af indstillingerne vedr. de to kampagner vil det resterende beløb udgøre kr. 1,5 millioner.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender anvendelsen af kr. 600.000 til bynet-kampagne.
- godkender anvendelsen af kr. 400.000 til klima-/miljøkampagne.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. FORSLAG TIL TRAFIKPLAN 2022-2025

Resumé:

Forslag til Trafikplan 2022-2025 fremlægges, med henblik på, at den nuværende bestyrelse drøfter oplægget, og overdrager den videre behandling til den nye bestyrelse, der skal godkende det endelige oplæg i 2022.

Tidsplan og proces for Trafikplan 2022-2025 blev godkendt på bestyrelsesmødet den 16. marts 2021.

Sagsfremstilling:

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

Mar. 2021:	Bestyrelsen godkender plan for Trafikplan 2022-2025
Mar. - apr. 2021:	Administrative møder med ejerne
Maj 2021:	Faglige temamøder for administration og politikere
Juni - okt. 2021:	Oplæg til Trafikplan 2022-2025 udarbejdes og drøftes administrativt med ejerne
Nov. 2021:	Bestyrelsen præsenteres for oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. 2022:	Ny bestyrelse godkender endeligt oplæg til Trafikplan 2022-2025
Mar. - maj 2022:	Officiel høring af oplæg til Trafikplan 2022-2025, hvor FynBus gerne deltager i politiske udvalgsmøder
Juni 2022:	Ny bestyrelse godkender Trafikplan 2022-2025

Administrationen har nu udarbejdet et forslag til Trafikplan. Der har, som planlagt, været afholdt temamøder med input fra eksterne samarbejdspartnere og interessenter, samt været afholdt administrative møder med alle kommuner og Region Syddanmark.

Som en del af processen skal den nuværende bestyrelse i efteråret 2021 præsenteres for et oplæg til Trafikplan 2022-2025, inden det overdrages til den nye bestyrelse, der vedtager det endelige oplæg, sender planen i høring og derefter vedtager den endelige Trafikplan 2022-2025.

I vedlagte forslag til trafikplan, bilag 3.1, er der beskrevet fokusområder og de konkrete handlinger FynBus vil se på i planperioden:

Fokusområderne er følgende:

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

Der peges i Trafikplanen på følgende handlinger:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Grønne udbud af buskørsel og flextrafik
- Vinde bilistkunder til kollektiv trafik
- Tilgængelighed – fysiske og psykiske udfordringer
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bussen og cyklen
- Et tidssvarende udbud af billetprodukter
- De rette salgskanaler
- Tættere på kunden

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

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

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender foreløbigt oplæg til Trafikplan 2022-2025 og overdrager til den nye bestyrelse.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 3.1 *Forslag til Trafikplan 2022-2025*

4. EVALUERING AF BILLETPRODUKTER

Resumé:

FynBus har siden 2020 idriftsat en række forsøg med nye kommercielle produkter.

Administrationen fremlægger en evaluering af forsøgene og forslag til at bibeholde en del af de nye kommercielle produkter.

Sagsfremstilling:

FynBus' bestyrelse har i de seneste år besluttet forsøg med en række nye kommercielle produkter, der var planlagt til evaluering ½-1 år efter idriftsættelse. På grund af COVID-19 er nogle af produkterne sat i drift med forsinkelse.

Der laves en samlet evaluering af de kommercielle produkter, der i oversigtsform er beskrevet nedenfor i Tabel 1 med dato for det bestyrelsesmøde, hvor det blev besluttet at idriftsætte produktet, det planlagte idriftsættelsestidspunkt og faktiske idriftsættelsestidspunkt.

Fælles for alle produkter er, at de var planlagt til endelig evaluering i 2021, dog var 3-dages turistbilletten allerede planlagt til evaluering ultimo 2020.

Tabel 1 Oversigt over kommercielle produkter

Produkt	Besluttet på bestyrelsesmøde	Planlagt idriftsættelse	Faktisk idriftsættelse
3-dages turistbillet	20. april 2020	Juni 2020	Juni 2020
Kombinationsbillet Kunst&Bus	1. oktober 2020	Februar 2021	September 2021
Fyn Rundt månedskort for pensionister	11. december 2020, 4. juni 2021 (ny pris og tidsplan)	Januar 2021	Juli 2021
Aftenbillet Odense	11. december 2020	Januar 2021	September 2021
Langeland årskort til pensionister	11. december 2020	Januar 2021	Januar 2021
Ta' en ven med gratis	4. juni 2021	Juli 2021	Juli 2021

Da alle produkter sælges digitalt på mobilapp og webshop, og der ikke sker validering i bussen, har FynBus alene tal for antal solgte produkter, men ingen information om, hvor og hvor ofte produkterne benyttes i busserne.

3-dages turistbillet

Produktet blev som planlagt sat i markedet til sommerferien 2020, og skulle have været evalueret ultimo 2020. Da Corona påvirkede den udenlandske turistsæson i 2020, er også turistsæsonen 2021 taget med i evalueringen.

3-dages turistbilletten tilbydes til 125 kr. pr. person eller 375 kr. for grupper på 4 personer. Billetten tilbydes kun i udvalgte turistperioder.

Produktet blev vurderet til at være budgetneutralt.

Der er i 2021 solgt i alt 440 3-dages turistbilletter, svarende til en samlet indtægt på 55.000 kr. Til sammenligning er i samme periode solgt 8.537 almindelige turistbilletter til 1 dag.

Generelt er antallet af turistbilletter i forhold til 2019 faldet med omkring 50 %. FynBus har dog en forventning om at komme tilbage på niveau med 2019.

Produktet er blev indarbejdet som en del af den markedsføring, der er i forhold til turisterne og medfører kun minimale administrationsomkostninger for FynBus.

Produktet er relativt marginalt, men da det er stort set budgetneutralt og da den potentielle omsætning, endnu ikke er set anbefales det at produktet indtil videre indgår som et fast kommercielt produkt.

Kombinationsbillet Kunst&Bus

FynBus tilbyder i samarbejde med Johannes Larsen Museet, Faaborg Museum og Kunstmuseum Brandts en kombineret billet til bus og museumsentre til i alt 135 kr., hvoraf busdelen dækker 50 kr. Der kan på billetten rejses frit på hele Fyn på gyldighedsdagen.

Forsøget var planlagt til at forløbe i foråret 2021, men blev på grund af COVID-19 udskudt til september 2021.

Produktet har fået god, positiv medieomtale og har betydet et godt samarbejde med kunstmuseerne, der nu også markedsfører bussen på deres hjemmesider.

Der er i september og oktober 2021 solgt i alt 8 kombinationsbilletter.

Samarbejdet med kunstmuseerne har givet FynBus en model for nye fremtidige kombinationsbilletter.

Selve produktet forventes ikke at generere noget markant salg. Til gengæld giver det FynBus adgang til andre salgs- og informationsplatforme, hvilket i sig selv har en værdi for FynBus. Det er derfor anbefalingen, at produktet fastholdes så længe, der er et godt og proaktivt samarbejde med kunstmuseerne.

Fyn Rundt månedskort til pensionister

Pensionister har fra juli 2021 kunnet få et månedskort dækkende alle busruter i FynBus' område til en pris á 250 kr. pr. måned.

Forventningen var, at produktet kunne medføre en indtægtsnedgang på 0,2-0,3 mio. kr. årligt

Der er i perioden juli til og med november solgt 318 månedskort, svarende til gennemsnitligt 64 kort pr. måned. På årsbasis svarer det til en omsætning på ca. 0,2 mio. kr.

Odense Ældreråd udtrykker stor tilfredshed med produktet.

Der var i vurderingen af indtægtstabets anslået, at op mod 190 pendlerkort til pensionister om måneden ville skifte til dette produkt, hvilket dog ikke er tilfældet. Den reelle indtægtsnedgang er således væsentlig lavere end antaget. Produktet anbefales fastholdt og markedsført yderligere overfor pensionister.

Aftenbillet Odense

Fra august 2021 har det været muligt at købe en aftenbillet i Odense til 30 kr., med mulighed for ubegrænset rejse med busserne i Odense Kommune i tidsrummet kl. 18-24.

Der var en forventning om et potentielt indtægtstab på 0,65 mio. kr. årligt, fordelt ligeligt mellem Odense Kommune og Region Syddanmark. Forudsætningen var, at op mod 115.000 rejser på mobilbillet eller kontantbillet i Odense med fordel kunne skifte til dette produkt.

I september og oktober 2021 er solgt i alt 130 billetter, svarende til ca. 65 billetter pr. måned. I forhold til forventningen svarer det til en yderst marginal andel, og det tyder på, at der ikke er et reelt marked for billetten med den nuværende prissætning.

Med det nuværende niveau for salg af aftenbilletten svarer det til en årlig omsætning på ca. 25.000 kr. I forhold til omsætningen i Odense, har produktet stort set ikke genereret rejser, og bør lukkes ned igen, hvis ikke niveauet ændrer sig markant i november og december.

Produktet bør således afvente en endelig afklaring i starten af 2022.

Langeland årskort til pensionister

Efter forespørgsel fra Langeland Kommune blev pensionister på Langeland fra 1. januar 2021 tilbudt et årskort til 365 kr., svarende til 1 kr. om dagen.

Der var en forventning om indtægtstab på 90.000 kr. fordelt med 40.000 kr. til Langeland Kommune og 50.000 kr. til Region Syddanmark. I disse tal lå en forudsætning om, at ca. 200 pensionister ville skifte til årskortet.

Der er til og med september 2021 solgt i alt 78 årskort, svarende til en samlet indtægt på knap 30.000 kr. Langt det største salg har været i 1. kvartal.

Det reelle indtægtstab har således været væsentligt mindre end forventet, men det er stadig vurderingen, at det samlede indtægtstab vil kunne løbe op i 90.000 kr.

Langeland Kommune forventer inden bestyrelsesmødet at have afklaret, om de fortsat ønsker at tilbyde produktet til deres pensionister. I givet fald anbefales det at fastholde årskortet for pensionister på Langeland.

Ta' en ven med gratis

Dette produkt løber til udgangen af 2021 og giver pendlerkorktkunder mulighed for at tage en ven med gratis i weekenden.

Der er i forudsætningerne opgjort et potentielt indtægtstab på 75.000 kr. om måneden.

Der er ingen registreringer af antallet af gratis rejser, men baseret på erfaringer fra kontrolpersonalet vurderes brugen meget begrænset.

Produktet bør ses som et element i loyalitetsprogram for faste kunder og med baggrund i ovennævnte anbefales det at fastholde produktet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at FynBus fastholder nedenstående kommercielle produkter
 - 3-dages turistbillet
 - Kombinationsbillet Kunst&Bus
 - Fyn Rundt månedskort til pensionister
 - Langeland årskort til pensionister
 - Ta' en ven med gratis
- og at aftenbillet i Odense evalueres endeligt i 1. kvartal 2022.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:**5. FORVENTET REGNSKAB 2021 EFTER 9 MÅNEDER****Resumé:**

I henhold til vedtaget årshjul fremlægger administrationen forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 9 mdr. til orientering.

Ejerbidraget på busdriften efter 9 mdr. er i forhold til forventet regnskab efter 6 mdr. steget med 1,3 mio. kr. inkl. COVID-19 kompensation, og ejerbidraget for flextrafik inkl. COVID-19 kompensation er steget 0,3 mio. kr.

FR2021 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.

FR2021 efter 9 mdr. er kommenteret i forhold til budget 2021, og afvigelserne fremgår af tabel 1 vedr. busdriften og tabel 8 vedr. flextrafik.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 9 måneder til orientering.

FR2021 er kommenteret i bilag 5.1 i forhold til budget 2021 og fra regnskabsmaterialet i bilag 5.2

FR2021 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FORVENTET REGNSKAB 2021

Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af Tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Busdrift					
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-148,3	-47,3
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	513,7	-39,2
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	360,1	446,1	-85,9
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-67,1	67,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	369,4	370,6	360,1	378,9	-18,8
Flextur/Plustur					
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,0	-1,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	8,6	3,8
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	5,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	12,9	10,7	2,2
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	3,0	-3,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Covid-19 komp.	17,1	18,0	12,9	13,7	-0,8
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	386,5	450,4	373,0	456,8	-83,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-64,1	64,1
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	373,0	392,6	-19,6

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 392,6 mio. kr. Det er en merudgift på 19,6 mio. kr., svarende til en stigning på 5,3 % i forhold til budgettet for 2021. Den væsentligste årsag skyldes øget entreprenørudgifter pga. udskydelse af nyt Byenet i Odense fra oktober 2021 til februar 2022, samt en stigning i Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 47,3 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes COVID-19 kompensation for 56 mio. kr. vedrørende passagerindtægterne. Se uddybning nedenfor. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 herunder.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	-195,8	-131,7	-195,6	-204,2	8,7
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-109,7	3,5
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-3,4	0,0
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,6	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,6	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,7	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	0,1
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-67,0	5,1
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,4	-0,2

I nedenstående tabel 3 ses udviklingen i passagertallet.

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	14.521	9.472	13.678	9.245	-4.433
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.503	-1.652
Assens	323	203	299	176	-123
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	192	-102
Kerteminde	147	104	157	101	-56
Langeland	276	191	272	180	-92
Middelfart	173	102	154	94	-60
Nordfyn	285	181	271	152	-119
Nyborg	288	190	262	178	-84
Odense	6.423	4.075	6.036	4.132	-1.904
Svendborg	839	569	778	537	-241

Passagertallet falder med 4,4 mio. passagerer i FR2021 som følge af COVID-19.

Entreprenørudgifter

Forventet 2021 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra august 2021 og frem.

Derudover er der for forventet 2021 indarbejdet reduktion i udgifter til drivmidler i 1. kvartal 2021, samt ekstra rengøring hele 2021. Der er ikke indregnet yderligere effekt af eventuelt kommende tiltag i relation til COVID-19, bortset fra rute 44 til SDU i Odense og natbusser i regionen frem til august 2021.

Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 4 herunder.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til forventet 2021

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	487,2	491,7	474,5	502,9	-28,4
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,3	-3,4
Assens	16,4	16,8	16,4	16,8	-0,4
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,4	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	-0,2
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,4	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	-0,4
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,4	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,7	-0,5
Odense	175,3	177,3	166,3	187,4	-21,2
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,3	-0,9

2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 502,9 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 28,4 mio. kr. eller en stigning på 6,0 % i forhold til budgetteret. Der er følgende forklaringer:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2021 bruttoudgifter i alt	474,5
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 3,26% højere	15,0
16.380 flere køreplantimer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt Bynet 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark, Svendborg og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,6
Ny kontrakteffekt Langeland (ændring af drivmiddel)	0,2
Ændring i kørselssammensætning	0,1
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene	-0,9
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,7
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	7,2
Variabel kørsel	-2,1
Direkte henførbare udgifter	0,8
Øvrige udgifter: incitamentskontrakt, bod, rejsegaranti og endestationer	-0,5
COVID-19 kompensation	-10,7
Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt	502,9

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, rejsekortsystemet med mere. Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser.

FynBus ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kr. FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 7,1 mio. kr., som føres på rammestyling/overførsel. Dette skyldes den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 6,7 mio. kr. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyingsprincippet for den ordinære ramme og forventes afdraget i 2024, hvorefter rammen nedskrives i 2025 med 0,8 mio. kr. Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 15,0 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 2019 til forventet 2021

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,8	-0,6
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	16,9	-0,6
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	37,3	0,8
Ordinær ramme	61,6	59,4	64,6	65,0	-0,4
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	0,0
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	-6,7
Rammestyling / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-7,1	7,1
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	81,1	80,6	0,5

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

De aktuelle anlægsprojekter forventes i 2021 at udgør 1,0 mio. kr. og er specificeret herunder:

- Forbedring af Trafikinformation (2021 projekt)

Flexitur og Plustur

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

Tabel 6 herunder viser udviklingen i ejerbidraget fra 2019-21 på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til forventet 2021 i løbende priser

Ejerbidrag Flextur/Plustur (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
FynBus	17,1	11,3	12,9	13,7	-0,8
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,9	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	3,5	-0,6
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,1	0,0
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,9	0,0
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,8	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,1	0,0

Ejerbidraget forventes at udgøre 13,7 mio. kr., hvilket er en merudgift på 0,8 mio. kr., som primært kan henføres til vaccinationskørsel i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn kommune. Udgiften til vaccinationskørsel søger kommunerne selv kompensation for og den indgår derfor ikke i FynBus' forventning til COVID-19 kompensation.

COVID-19 har desuden betydet større krav til planlægning af kørsel herunder bl.a. mere solokørsel, hvilket har øget omkostningerne per tur. Ved fremskrivning af 4. kvartal er anvendt den gennemsnitlige omkostning/tur i 3. kvartal.

Flexkørsel

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 2019-2020:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	106.860	-33.732
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	237.606	-47.483
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	425.681	344.466	-81.214
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	128.328	82.433	-45.895
I alt	507.482	307.834	554.008	426.899	-127.109
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	210.000	-28.000
I alt	742.516	512.940	792.008	636.899	-155.109

*Flextur/plustur udgiftsføres under busdriften. Når Flextur/Plustur medtages i denne tabel, er det udtryk for at Flextur/Plustur 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 20 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 24 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 36 % vedr. Flextur/Plustur i forhold til budgettet.

Faldet i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen siden foråret 2020 har været væsentligt reduceret. Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. – 3. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne vender tilbage i 4. kvartal til nær budgetteret niveau.

Faldet ved Flextur/Plustur skyldes tillige, at de fleste kommuner i februar 2020 indførte nyt telekoncept, hvorfor Budget 2021, der er lagt i sommeren 2020, ikke er helt tilpasset det nye koncept.

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 8.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til forventet regnskab 2021

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-5,5	-0,9
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	63,1	12,1
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	68,8	57,6	11,2
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,3	-0,1
Ejerbidrag	79,7	61,6	89,0	77,9	11,0
Covid-19 kompensation	0,0	14,8	0,0	8,1	-8,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	79,7	76,5	89,0	86,0	3,0

Note: Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Forventet regnskab 2021 efter 2. kvartal viser et ejerbidrag på 86,0 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 3,0 mio. kr. eller ca. 3,3 % i forhold til budgettet. Mindreudgiften kan primært henføres til Faaborg-Midtfyn Kommune. Faaborg-Midtfyn Kommune har i 2021 valgt at placere nye kørselsordninger hos FynBus. Da budget 2021 blev lagt, var priserne for de nye kørselsordninger ikke kendt. De faktiske priser er i gennemsnit lavere end budgetteret og derfor forventes det, at budget 2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til COVID-19 kompensation kan reduceres.

Fællesudgifter

Forventet regnskab efter 3. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 25,4 mio. kr., hvilket svarer til budgettet. På løn forventes en mindre udgift, som opvejes af merudgift til udvikling af CPlan og Flextrafiks andel af FynBus IT-omkostninger.

Budget 2022

I sagsfremstillingen for budget 2022 fra bestyrelsesmødet 14. oktober 2021 var indtægterne ca. 4 mio. kr. for lave i forhold til Bilag 1.1 Notat Forventet regnskab 2021 og budget 2022 hovedtal samt Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022, samt budgetoverslag 2023-2025. Budgettal til brug i 2022 tager altid udgangspunkt i Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022.

Det er tillige de regnskabs- og budgettal, der er gennemgået bilateralt med administrationerne hos ejerne i budgetprocessen. Derfor anser FynBus' administration tallene i Bilag 1.2. Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budget 2022 som det godkendte budget for 2022.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager forventet regnskab 2020 efter 9 mdr. til efterretning
- tager orientering om budget 2022 til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

Bilag:

Bilag 5.1 *Notat, Forventet regnskab 2020, hovedtal*

Bilag 5.2 *Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2020*

6. NY OPTIMERINGSPLATFORM I FLEXDANMARK

Resumé:

Planlægningssystemet i FlexDanmark står over for udskiftning grundet teknisk forældelse. I den forbindelse har FlexDanmark lavet udbud af udvikling af en ny optimeringsplatform (NOP). Bestyrelsen blev på bestyrelsesmødet 22. august 2019 orienteret om processen. Størstedelen af udbuddet er nu afsluttet og forventningerne til de økonomiske konsekvenser er genberegnet. FynBus forventer at implementerer den ny optimeringsplatform primo 2024.

Administrationen fremlægger status.

Sagsfremstilling:

Trafikselskaberne driver, supporterer og udvikler via den fælles forening FlexDanmark et IT-system, Planet, til drift og håndtering af flextrafik, herunder Flextur, handicapkørsel, patientbefordring og lukkede kommunale befordringsordninger. På landsplan blev der i flextrafikken udført 4,7 mio. enkeltture i 2020 med en omsætning på over 1 mia. kr.

Planet er i dag et gammelt, men velfungerende system til håndtering og koordinering af behovstyret kørsel, som understøtter trafikselskaberne i at løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere. Den fremtidige drift er imidlertid udfordret af, at Planet-systemet er tæt på sin teknologiske udløbsdato. På baggrund heraf har FlexDanmark igangsat proces med udskiftning af optimeringsplatformen og har nu afsluttet udbud af kernesystemet og støttesystemer.

Bestyrelsen i FynBus blev den 22. august 2019 præsenteret for forventet budget for den ny optimeringsplatform.

Der er nu indgået kontrakt med Netcompany. Den samlede kontraktsum holder sig inden for det fastsatte budget, dog med en reduktion. FynBus' andel udgør fremover ca. 11,5 mio. kr. pr. år.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

7. PRISERNES BETYDNING FOR VOGNENES OMSÆTNING I FLEXTRAFIKKEN

Resumé:

FynBus har undersøgt sammenhængen mellem vognenes timepris i flextrafikken, og vognenes omsætning for at efterprøve den generelle opfattelse i branchen af, at "det er de billigste vogne, der får flest kørsler".

Administrationen fremlægger undersøgelsens resultater.

Sagsfremstilling:

FynBus har undersøgt sammenhængen mellem vognenes timepris i flextrafikken, og vognenes omsætning.

Analysen blev gennemført for at vurdere timeprisens betydning, og efterprøve den generelle opfattelse der er i branchen af, at "de billigste vogne får tildelt de fleste kørsler".

Når der gennemføres udbud af flexkørsel, skal hver vognmand afgive et tilbud på en timepris. Den tilbudte timepris registreres i planlægningssystemet "Planet", og indgår derefter i beregningen af prisen på en konkret flextur. Andre parametre indgår også, som eksempelvis bilens aktuelle placering i forhold til kørselsopgaven, og bilens størrelse og vogntype. Den generelle opfattelse er, at de billigste tilbud/vogne får flest kørsler, hvilket bl.a. har haft den konsekvens, at vognmanden har kunnet få mere kørsel ved at tilbyde medarbejderne dårlige løn- og ansættelsesvilkår.

Indkøb af kørselsopgaver

De vognmænd som trafikskaberne har kontrakt med, stiller vogne til rådighed for trafikskaberne, enten som:

- **Garantivogne:** Vogne der stilles til rådighed i et kontraktuelt fastsat tidsrum. Garantivogne betales for hele tidsrummet vognen er stillet til rådighed – uanset udnyttelsesgraden af vognen.
- **Variable vogne:** Vogne der stilles til rådighed for trafikskaberne i et tidsrum vognmanden vælger. Vognen kan stilles til rådighed med minutters varsel, eller i en fast rytme. Der er ikke nogen forpligtelse for vognmanden til at stille vognen til rådighed. Variable vogne betales kun for den kørsel, der pålægges vognen.

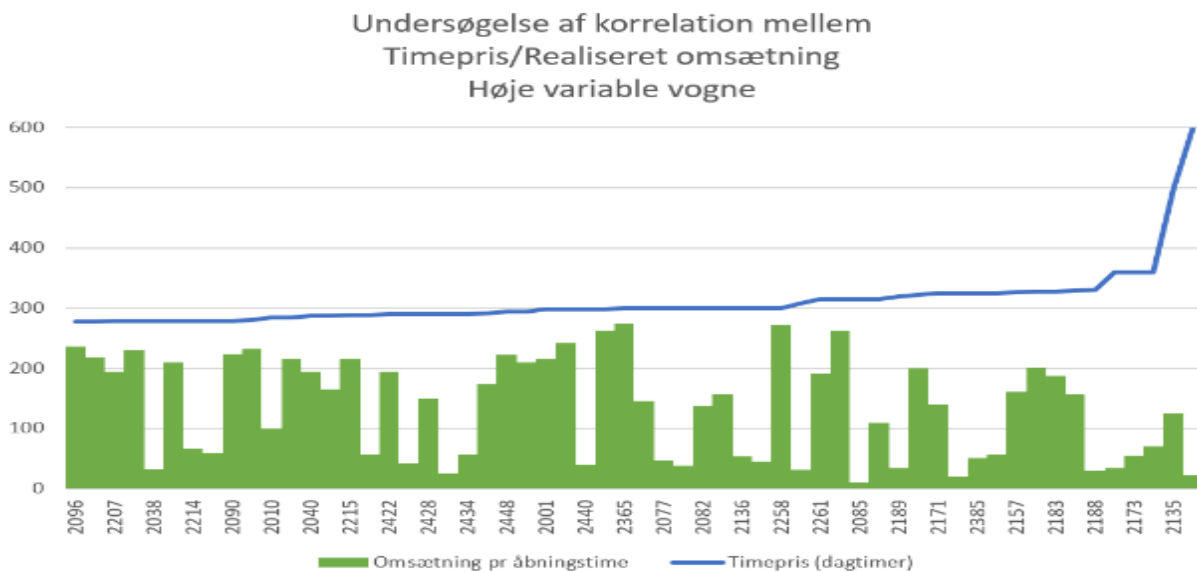
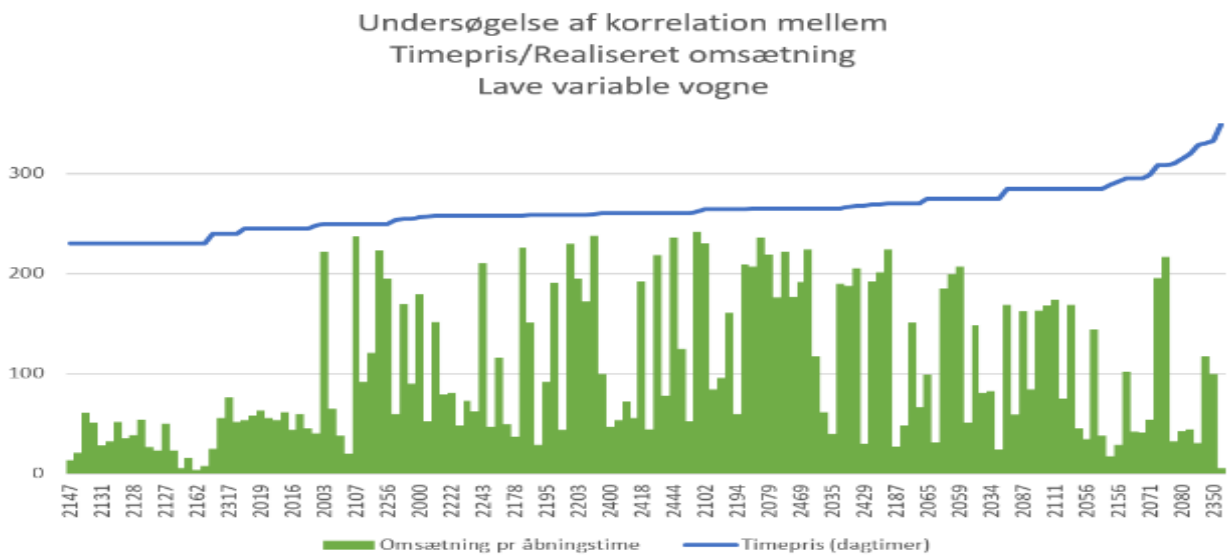
Tildeling af kørsel sker ved en daglig og kontinuerlig "omvendt auktion", hvor kørsel udbydes og tildeles den billigste, kvalificerede vogn, der kan udføre kørslen inden for de givne servicerammer og den angivne åbningstid.

Undersøgelsen

Da planlægningssystemet tildeler kørsel til billigste, kvalificerede vogn, har det været opfattelsen, at den tilbudte timepris for kørsel udgør en væsentlig faktor i antallet af tildelte kørsler til variable vogne.

Det var derfor forventet, at der ville være en systematisk sammenhæng mellem den realiserede omsætning pr. åbningstime og den tilbudte timepris for variabel kørsel.

Nedenfor vises to illustrationer af sammenhængen mellem pris og omsætning for henholdsvis lave og høje variable vogne.



I illustrationerne ovenfor er omsætningen pr. åbningstime (pr. vogn) sorteret efter den tilbudte timepris i stigende orden. De angivne tal på X-aksen er unikke vognløb.

Der er ikke, som ellers forventet, en systematisk sammenhæng mellem omsætning pr. åbningstime og den tilbudte timepris. Hvis der var en sådan sammenhæng, ville omsætningen pr. time (de grønne søjler) stige proportionalt med stigningen i de tilbudte priser.

Det ses, at de lave vogne der har de mindste timepriser, også er de vogne der har den mindste omsætning.

En stor del af de vogne der har en tilbudspris på ca. 250 kr. pr. time, og derover, har en omsætning pr. time der ligger omkring 80% af timeprisen. Det ses dog samtidigt at en stor del af vognene, med samme pris, har en betydeligt lavere omsætning, set i relation til tilbudsprisen.

Det konkluderes på den baggrund, at den tilbudte timepris ikke er det dominerende konkurrenceparameter i forbindelse med variable rammeaftaler, og at det derfor ikke er "de billigste vogne, der får de fleste kørsler".

Konkurrenceparametre

Planlægningssystemet har følgende konkurrenceparametre, der har indflydelse på om en vogn får tildelt den udbudte kørsel:

- Vognens specifikationer (lille vogn, liftvogn, plads til kørestol mv.)
- Pris (timepris)
- Åbningstidens placering på døgnet
- Åbningstidens varighed
- Afstand fra beregnet position til afhentning, og
- Afstand fra aflevering til hjemsted (hjemzone).

Ved gennemgang af konkurrenceparametrene er det umiddelbart afstanden fra det sted, vognen konkret befinder sig, f.eks. på Odense Universitetshospital, til det sted vognen skal hen, der er mest afgørende, og som gør vognen til billigste, kvalificerede vogn.

Den gennemsnitlige beregnede rejsetid er 40 minutter pr tur. Hvis 2 køretøjer har en forskel på 5 minutter i fremkørselstid til afhentning, betyder det, at vognen med længst fremkørselstid skal være mere end 12,5% billigere end den anden vogn for at få tildelt kørslen.

Spredningen mellem de laveste priser og de højeste priser (spredning mellem 1. kvartil og 3. kvartil) for de aktive vognløb er henholdsvis:

- **Lav vogn:** 9,4% og
- **Høj vogn:** 10,4%

Denne prisforskel er en del mindre end de nævnte 12,5%.

Konklusionen er, at tidsforskellen skal være mere end 5 min. før en lavere tilbudspris slår igennem og vognen tildeles kørslen. Med andre ord har den konkrete placering af vognen større vægt end den tilbudte prisforskel, når den billigste vogn er mere end 5 min. fra stedet, hvor vognen skal benyttes.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

8. FYNBUS' BESTYRELSE, FUNKTIONSPERIODEN 2018 – 2021

Resumé:

Den afgående bestyrelse for FynBus har nu siddet i fire år – eller en hel valgperiode – og beskæftiget sig udviklingen af den kollektive buskørsel og flexkørslen, rejseregler, takster, Trafikplan, grøn omstilling og mange andre forhold ved den kollektive trafik på Fyn og Langeland. I sagen beskrives i en række udvalgte korte nedslag de mange beslutninger og drøftelser bestyrelsen har været igennem i perioden 2018 – 2021.

Sagsfremstilling:

2018

Trafikplanen 2018-2021

Udarbejdelse af en Trafikplan for det område et trafikselskab er tilknyttet er en af de opgaver, der specifikt er nævnt i Lov om Trafikselskaber. Trafikplanen beskriver den udvikling, trafikselskabet planlægger for området med hensyn til ruter, afgang, knudepunkter, stoppesteder, samarbejde med kommuner og region vedr. overordnede mål for trafikken på buskørsel og flextrafik. Trafikplanen er et centralt dokument i trafikselskabets arbejde og samarbejde med ejerkredsen. Arbejdet med trafikplan 2014 – 2017 pågik før den nuværende bestyrelse tiltrådte, men er besluttet af den nuværende bestyrelse. På samme måde overdrager den nuværende bestyrelse en påbegyndt Trafikplan 2022 – 2025 til den kommende bestyrelse.

Takstreform med Takst Vest

Takst Vest blev endeligt implementeret i 2018. Med Takst Vest gik trafikselskaberne og togoperatørerne i Jylland og på Fyn sammen om en reform af takstsystemet, der har gjort det lettere for passagerne i den kollektive trafik, fordi der blev sikret ensartethed og gennemskuelighed i taksterne.

Farvel til SMS-billetten efter 10 års tro tjeneste

Som det første trafikselskab i Danmark indførte FynBus i 2009 en sms-billet. Sms-billetten har været en succes men blev overhalet af andre web-baserede løsninger – og ikke mindst Rejsekortet, som FynBus indførte i 2017. Der blev derfor besluttet at udfase SMS-billetten.

Cyklen gratis med regionalbusser, samt bybusserne i Odense og Svendborg efter en forsøgsperiode

Det var længe et ønske at kunne tage cykler med i busserne. Som cyklist opleves muligheden for at tage et stykke af vejen med bussen som en lettelse, bussen kan forlænge cyklens "aktionsradius". En række tekniske udfordringer lykkedes og dermed fik kunderne en ekstra mulighed for mobilitet.

Arbejdsklausulen – etablering af kontrolpanel

FynBus indførte en Arbejdsklausul i 2014 for at sikre Flex-chaufførerne løn og arbejdsforhold, der svarer til landsdækkende overenskomster på området. Efter flere års erfaringer med kontrol af løn- og arbejdsforhold besluttede FynBus sammen med arbejdsmarkedets parter at etablere et Kontrolpanel, således at kontrollen med løn- og arbejdsforhold kan drøftes og evalueres i et fælles forum. Første møde i Kontrolpanelet blev afholdt i 2018.

Tilgængelighed til den kollektive trafik:

De talende busser: Mennesker med funktionsnedsættelser har flere barrierer for at benytte den kollektive trafik end andre. Med synsnedsættelser er det svært at orientere sig på et stoppested eller et knudepunkt, med hensyn til at vide hvor bussen holder og hvilken bus der er tale om. Løsningen var at sørge for, at bussen selv kunne fortælle hvilken rute, den kører og mod hvilken destination. Deraf overskriften "De talende busser".

900 demensvenlige chauffører: Demens er også en barriere for at kunne begå sig i den kollektive trafik. I Samarbejde med Odense kommune og Alzheimerforeningen udviklede FynBus et "Mælkebøttekort", som kan vises til chauffør og kontrollører og på den måde gøre opmærksom på, at lidt ekstra hjælp kan være nødvendigt. At de mange chauffører deltager er et stort bidrag til at mindske barrierer for de demente, og løfter i sig selv fokus på mentale funktionsnedsættelser.

Rejsekort for alle:

FynBus indførte Rejsekortet i januar 2017 efter at have sagt farvel til FynBus' eget elektroniske kort kaldet KVIK-kortet. I overgangsfasen i 2017 vekslede FynBus ca. 90.000 KVIKkort til Rejsekort. I 2018 blev kampagner for at få flere passagerer til at anskaffe sig et rejsekort gennemført med succes. Kampagnen "Rejsekort til alle" gav også resultat, og samlet set var der ved udgangen af 2018 udstedt 125.000 Rejsekort.

2019:

Fri ind- og udstigning – Frit Flow – i busserne

Med Rejsekortets udbredelse og dermed andre roller for chaufførerne giver det mening at lade passagerne benytte andre døre i bussen end fordøren til indstigning. Dermed er ideen om frit flow ud og ind ad alle døre i bussen skabt. Frit Flow understøttes af, at placeringen af Check Ind og Check Ud standere i princippet kan ske ved alle døre. Frit flow betyder også, at indstigning og udstigning kan ske hurtigere, og at tiden brugt ved stoppestedet bliver mindre. Det er positivt for passagererne og for FynBus' ejerkræds, da køretiden generelt bliver kortere.

Tillægget for at køre med Natbussen (50% oven i billetprisen) fjernes i 2019

Billetprisen for at køre med Natbussen har altid været forhøjet 50 % i forhold til dag- og aften timerne. Dette blev afskaffet i 2019. Det syntes ikke rimeligt, at taksterne skulle være anderledes om natten end i de øvrige af døgnets timer.

Temadag om elbusser

Den 9. august 2019 afholdt FynBus en Temadag med spørgsmålet: Skal de fynske busser køre på el i fremtiden? Deltagere var politikere og embedsmænd fra kommuner og region samt interessenter fra busbranchen. Anledningen var – ud over den grønne transport el-busser repræsenterer – at sondere interessen for at kommuner og region kunne gå sammen i fælles udbud og grøn omstilling af busflåden.

FynBus' Klimastrategi:

Bestyrelsen besluttede december 2019, i forlængelse af temadagen om elbusser, at FynBus skal udarbejde en Klimastrategi som sikrer, at den kollektive trafik – og herunder visiteret flexkørsel – har mindst muligt klimaaftryk ift. det lokale miljø og det globale klima.

Kontrolpanel og arbejdsklausul

Efter beslutningen om etablering af et kontrolpanel i 2018 med repræsentanter for arbejdsmarkedets parter er der i 2019 gennemført kontrol af 25 vognmænd og 10 underleverandører mht. flexchaufførernes løn- og arbejdsvilkår. 13 gennemførte kontrolforløb viste blandt andet, at der blandt arbejdsgivere med overenskomst ikke var tilfælde af dårligere forhold end beskrevet i en landsdækkende overenskomst. De afsluttede kontroller blandt vognmænd uden overenskomst resulterede bl.a. i bedre arbejdsforhold for chauffører, som fx har fået nye ansættelsesbeviser, korrekt udbetalt og efterbetalt løn og pension.

Studerende fra bil til bus

I 2018 gennemførtes et stort projekt "Studerende fra bil til bus" som havde til formål at lære de unge og deres opfattelse af transport og kollektiv trafik at kende, deres transportvaner, adfærd mm. og på den baggrund udvikle kampagner og andre måder at tiltrække de unge som kunder i den kollektive trafik frem for at købe en bil. En varieret tilgang i 2019 med konkurrencer, opsøgende besøg på uddannelsesinstitutioner, møde med de unge i deres miljø mm. skabte stor opmærksomhed. Projektet var i stand til at italesætte 'transport' som noget man kan forholde sig til og vælge aktivt, hvilken form for transport man kan vælge – ikke mindst den grønne kollektive trafik og trængsel på vejene. På den baggrund var det muligt at medvirke til en kultur, så de unge påvirkes til at holde fast i den kollektive transport efter deres uddannelsesforløb.

Pendlercheck

Hvad koster det egentligt at køre i bil til mit uddannelsessted eller mit arbejde? Er der muligheder i den kollektive trafik jeg overser, som faktisk er billigere? Det er nemt som bilist at 'glemme' hvad de faktiske omkostninger er ved at køre i bil – og der er mange myter om, at der ikke er en bus der passer til mit behov, det tager meget længere tid end med min bil og at busserne i øvrigt altid er forsinkede! Projektet Pendlercheck skabte overblik over hvor meget man kan spare ved bustransport i stedet for en bil – og hvilken tidsforskel der er på en given rute. Myterne kan aflives, både hvad prisforskel, tidsforskel og rettidighed angår.

Passagertilfredshed både i busserne og i flexbilerne!

I de årlige målinger af kundetilfredshed for buspassagerer og flex-passagerer viste det sig i 2019, at den generelle kundetilfredshed var meget høj i både busser og flexbiler. Tallene viste ikke mindst, at tilfredsheden også blandt rejsekort-kunder er høj.

Bæredygtig transport på skoleskemaet

FynBus mener, at det skal være nemt at bruge den kollektive trafik. Det blev i 2019 omsat til et undervisningsrum på FynBus.dk, hvor uddannelsesinstitutioner kan tage den kollektive trafik med ind i undervisningen i fag som dansk, samfundsfag, innovation og teknologi.

Bæredygtig transport – FN's Verdensmål

FynBus har i samarbejde med UngOdense, Cyklisternes By og Odense Letbane gennemført et projekt, hvor 17 unge uddannelsessøgende arbejdede med virksomheders udfordringer – og samtidig gav løsningsforslag til, hvordan transporten i Odense kan gøres bæredygtig. 10 heldagsaktioner blev gennemført med henblik på FN's verdensmål.

Flere passagerer i busserne

Efter indførelsen af Rejsekort på Fyn og Langeland i 2017 er der gennemført regelmæssige kampagner med henblik på at få flere passagerer i busserne. Det overordnede mål er at 150.000 fynboer skal have et rejsekort i 2020. Ultimo 2018 var der 125.000 fynske rejsekortkunder og ultimo 2019 var 134.000 fynboer/langelændere rejsekortkunder! Indsatsen fortsætter i 2020 og 2021.

Fælles Fynsk udbud

Arbejdet med et fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling påbegyndes, og der sigtes mod muligheden for et fælles udbud af buskørsel fra 2023-2024, Et fælles udbud kan samtidigt omfatte omstilling til grøn energi.

2020:

FynBus' Klimastrategi:

Bestyrelsen besluttede december 2019, at FynBus skal udarbejde en Klimastrategi. I 2020 blev det besluttet, at FynBus sammen med kommuner og region skal arbejde med etablering af et fælles fynsk udbud af grøn buskørsel med mest miljø for pengene som principgrundlag. I 2020 har Region Syddanmark og alle de fynske kommuner og Langeland indgået klimasamarbejdsaftaler med regeringen eller Transportministeriet mhp. at

opnå 0-emission (dvs. el eller brint) eller CO2-neutrale (dvs. biogas, biodiesel) busser ifm. alle nye udbud af bybusser, lokalruter, regionalruter og kommunale busser fra 2021.

Grønt regnskab:

Som supplement til det traditionelle økonomiske regnskab har FynBus besluttet at udarbejde et grønt regnskab. Først for den kollektive buskørsel og dernæst for flexkørslen. Fra 2020 og frem vil der foreligge tal for forbrug og udledninger fordelt på ejerkommuner og region.

Busbanden fra Morud

FynBus fejrer sammen med Morud det længst varende samarbejde med lokale bus-entusiaster, foreløbigt 7 år. der har fastholdt og udbygget kundegrundlaget i deres egen by.

Uddannelsessøgende i busserne

Fynske uddannelsessøgende deltog i en konkurrence, hvor de med video skulle give et bud på hvordan man får flere studerende og uddannelsessøgende til at benytte bussen i stedet for bilen. For FynBus gav det indblik i en række reklamefilm, som kan bruges i arbejdet med de uddannelsessøgende.

Corona-nedlukning

11. marts 2020 blev store dele af samfundet nedlukket for at mindske spredningen af Covid-19. Den kollektive trafik måtte i samme øjeblik reagere med begrænsninger og indskrænkninger i antallet af passagerer i busserne, afstandskrav, synlig rengøring, afskærmning ift. chaufføren, stop for natbusser mm. gældende for både busser og flextrafik. Passagertallet faldt til omkring 20 % af normalen, og der blev fra centralt hold etableret ordninger med statslig understøttelse af den kollektive trafik, så entreprenører, chauffører og andre kunne blive betalt som vanligt.

Stigende snyde-procenter efter nedlukning

FynBus' kontrollørkorps måtte efter den delvise åbning i sommeren 2020 konstatere, at snydeprocenten på 10 % i gennemsnit var højere end tidligere set i FynBus. Det blev besluttet at sætte kontrolafgiften op til 1.250 kr. Da der samtidig var en forholdsvis stor del af billet snydere, der ikke ville vise ID overfor kontrollørerne, var det i alt for mange tilfælde nødvendigt at få politiets hjælp til identifikation. Derfor indførtes også særligt gebyr på ekstra 750 kr. for at gøre det nødvendigt at tilkalde politiet.

Kunderne i Corona-perioden

FynBus gennemførte i 2020 en kundeundersøgelse for at få større indblik i passagerernes tanker om buskørsel i en Corona-periode. Målet var at få kunder tilbage til busserne samt fastholde kunder. Langt de fleste kunder stoler på, at FynBus håndterer sikkerheden bedst muligt, og følger de retningslinjer der udstikkes. Synlig rengøring af busserne er et vigtigt element for kundernes tryghed. FynBus fik også flere bud på hvordan kunderne føler sig trygge og derfor fortsat vil benytte den kollektive trafik.

150.000 fynske Rejsekortkunder

Tilfredsheden med busserne – og ikke mindst Rejsekortet, er stor på Fyn og Langeland: ved udgangen af 2020 er målet på 150.000 rejsekort på Fyn og Langeland nået, hvilket er en vigtig milepæl ift. Rejsekortets udbredelse på Fyn.

Elbusser i Odense Kommune

I forbindelse med aftalen om forlængelse af kontrakten om buskørsel i Odense Kommune, blev der indsat 20 elbusser i kørslen i 2021.

Elektriske ramper

Med indsættelsen af elbusserne i Odense er der elektriske ramper i ca. halvdelen af bybusserne i Odense samt i alle regionalbusser. Elektriske ramper rulles ud på resten af Fyn og Langeland efterhånden som busserne fornyes i forbindelse med nye kontrakt med entreprenørerne. Dermed er en stor barriere fjernet, således at kørestolsbrugere kan komme med bussen uden hjælp.

Arbejdsklausulen

Januar 2020 gjorde FynBus status på arbejdet med Arbejdsklausulen, som forpligter FynBus' samarbejdspartnere til at tilbyde deres ansatte ifm. flexkørslen løn- og arbejdsvilkår svarende til landsdækkende overenskomster på området. Resultatet var bl.a., at de vognmænd, der er medlem af en arbejdsgiverforening, har overenskomst – og de der ikke har overenskomst, er alle blevet kontrolleret. Efterfølgende er det blevet konstateret, at organisationsprocenten blandt vognmændene er steget og at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår på de enkelte vognmænd, herunder, at pension indbetales til et pensionsselskab.

Gratis weekendkørsel i Svendborg

Svendborg Kommune besluttede, at bybusserne i Svendborg by pr. 28. november 2020 og frem skal være gratis lørdag og søndag. Målet er at hjælpe det lokale erhvervsliv ved at gøre det nemmere at køre ind til bymidten.

FynBus' bestyrelse blev udvidet fra 9 til 11 medlemmer

Som følge af en lovændring blev det muligt at indfri et længe næret ønske om, at alle de fynske kommuner og Langeland kan være repræsenteret i FynBus' bestyrelse. Dette blev muligt som følge af en ændring af lov om trafikskaber i 2019. I marts 2020 faldt det formelle endeligt på plads, og dermed kan alle ni kommuner i FynBus' repræsentantskab være medlem af bestyrelsen.

2021:

189.000 rejsekort på Fyn

Med udgangen af november 2021 er antallet af rejsekort hos kunder på Fyn og Langeland nu 189.000. Målet for 2020 på 150.000 rejsekortkunder er dermed overgået med længder.

FynBus' Strategi 2021 – 2023 og Trafikplan 2022 - 2025

Bestyrelsen vedtog strategien for FynBus 2021 – 2023 i januar måned. Strategien lægger fortsat vægt på, at det skal være nemt for kunderne at benytte den kollektive trafik, hvad enten det er busserne eller flex-kørslen. Den grønne omstilling på Fyn og Langeland er ligeledes en vigtig opgave, og fremtræder med det stærke fokus som det vigtigste enkeltinitiativ sammen med udarbejdelse af en Trafikplan for 2022 – 2025. Trafikplanen lægger i sig selv rammer for FynBus' indsats den næste fire år. Bestyrelsen godkender oplæg til Trafikplan på sit sidste møde i december og overgiver hermed den nye bestyrelse 2022 – 2025 den endelige godkendelse af Trafikplanen.

Reklamer på og i busser

I januar vedtog bestyrelsen et regelsæt for reklamer på og i busserne, efter flere mulige modeller for reklamer havde været i høring hos Region Syddanmark og kommunerne. Regelsættet beskriver bl.a. at reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, og være udformet med behørig social ansvarsfølelse, og at det er entreprenørens opgave at sikre sig, at reklamerne på og i busserne er lovlige og opfylder de beskrevne retningslinjer i regelsættet.

Status for forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører.

I januar blev der givet en status på forsøget med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører, og i marts forelå en evaluering af forsøget. I forsøgsperioden valgte 84 chauffører at deltage i undersøgelsen.

Forsøget viste, at der var en del usikkerhed blandt chaufførerne omkring deres overenskomstforhold, men også at chaufførerne kun i begrænset omfang gav udtryk for kritik af deres løn- og ansættelsesforhold. Det blev besluttet at fortsætte forsøget i resten af 2021.

Elbusser på regionale ruter

Transportministeren gav tilsagn om projektmidler til forsøg med regionale el-busser på 3,977 mio.kr. Projektet vil understøtte tre elbusser, som i første del af forsøget vil køre en regional rute på Nordfyn. Forsøget skal blandt andet give ny viden om hvordan elbusser og batteri-teknologien klarer sig på længere ruter. Projektet er igangsat oktober 2021 og løber til ultimo 2026.

Ansættelse af to ekstra kontrollører

Det forøgede fokus på kontrol – på baggrund af stigende snydeprocent – medfører, at der er brug for flere kontrollører. Også i 2021 er antallet steget, nu med to ekstra kontrollører.

Beslutning om rammen for fælles udbud af buskørsel med grøn omstilling

Rammerne for fællesudbud af buskørsel og grøn omstilling godkendes i marts måned. Efter fremlæggelse for de politiske udvalg i kommunerne, opdeles udbuddet i to pakker, med henholdsvis el som drivmiddel og med funktionskrav om mest miljø- og klimaeffekt for pengene. Pakkeopdelingen godkendes endeligt i september måned. Med en beslutning om rammerne for udbuddet fortsætter processen med den grønne omstilling for buskørslen frem mod kontraktstart i 2024.

Initiativer med henblik på flere passagerer i busserne

Med en 'WinBack'-kampagne sættes der ind for at vinde tabte kunder tilbage til den kollektive trafik efter Corona. Kodeordet er 'tryghed' som skal ses i sammenhæng med opfattet smitterisiko i den kollektive trafik, både busser og flexbiler. Kundeundersøgelser har vist, at passagerne generelt er trygge ved FynBus' måde at håndtere risikoen.

Forskellige tiltag besluttet, som gør det nemmere for kunderne:

- Tilbud til faste kunder: "Ta' en ven med gratis"
- Gratis kørsel for børn under 16 år i Assens Kommune
- Spærretid for cykler i busserne er fjernet
- Udvidelse af rejsegaranti, som nu også omfatter de elektriske ramper i busserne, hvis de ikke virker.

Grøn omstilling på Flex-området:

Med en drøftelse af grøn omstilling på Flexområdet påbegyndtes arbejdet frem mod en handleplan. Udgangspunktet for en kommende handlingsplan er at følge regeringens ambition om en 70% reduktion af CO2-udledningen i 2030. Der samarbejdes med Sydtrafik, Midttrafik og Dansk Persontransport i arbejdet frem mod den grønne omstilling.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

9. MEDDELELSER

- Whistleblowerordning
- Coronapas
- Kundetilfredshed – Flextrafik
- Driftssituationen – Flextrafik

10. EVENTUEL

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