

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSESMØDE

4. juni 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202101-34557

### 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 - *afbud*  
Leif Rothe Rasmussen, Assens - *afbud*  
Anders W. Berthelsen, Odense - *afbud*

### Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen

## INDHOLD

Sager til beslutning: .....	3
1. FynBus' Årsberetning 2020 .....	3
2. Revision af takst og tidsplan – "Fyn rundt" månedskort til pensionister .....	4
3. Tilbud til faste kunder – "Ta' en ven med gratis" .....	5
Sager til drøftelse:.....	7
4. Grøn omstilling på flexområdet.....	7
Sager til orientering:.....	12
5. Budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 mdr.....	12
6. Status på kapacitet i busserne .....	21
7. Meddelelser .....	24
8. Eventuelt.....	24

## SAGER TIL BESLUTNING:

### 1. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2020

#### **Resumé:**

*FynBus' Årsberetning 2020 fremlægges til godkendelse.*

#### **Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger årsberetning for 2020. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2020.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender FynBus' Årsberetning 2020.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet, idet oversigt over ejerbidrag samt selvfinansieringsraden tilføjes årsberetningen.*

#### **Bilag:**

Bilag 1.1 FynBus' Årsberetning 2020

## 2. REVISION AF TAKST OG TIDSPLAN – ”FYN RUNDT” MÅNEDSKORT TIL PENSIONISTER

### Resumé:

*”Fyn rundt” månedskortet til pensionister er som følge af nedlukning grundet COVID-19 ikke sat i markedet endnu. Der er derfor foreslået en revideret tidsplan, ligesom også prisen for produktet foreslås nedjusteret fra 300 kr. til 250 kr. som konsekvens af den generelle nedjustering af taksterne for pendlerkort til pensionister i januar 2021.*

### Sagsfremstilling:

Bestyrelsen godkendte på mødet 11. december 2020 et forsøg på 6 måneder med ”Fyn rundt” månedskort til pensionister, startende fra takstskiftet pr. 17. januar 2021. Prisen for månedskortet blev placeret mellem prisen for 2 zoners pendlerkort til pensionister (238 kr. pr. måned i 2020) og et 3 zoners pendlerkort til pensionister (320 kr. pr. måned i 2020), og blev sat til 300 kr.

På grund af nedlukningen som følge af COVID-19 er produktet endnu ikke introduceret for kunderne, men det forventes at kunne ske fra 1. juli 2021, hvorefter forsøgsperioden vil løbe til udgangen af december 2021.

Der var i prissætning af produktet ikke taget højde for den forestående nedjustering af taksterne for pendlerkort til pensionister med virkning fra takstskiftet i 2021, hvor prisen for pendlerkort blev nedjusteret til følgende:

- 2 zoners pendlerkort til pensionister: 238 kr. pr. måned
- 3 zoners pendlerkort til pensionister: 283 kr. pr. måned

Det vurderes fortsat vigtigt, at kortet prismæssigt ligger mellem priserne for pendlerkort til 2 og 3 zoner, og FynBus vil derfor foreslå, at prisen ændres fra 300 kr. til 250 kr. i forsøgsperioden.

I forhold til de økonomiske forudsætninger vurderes ændringen at have marginal betydning. Forsøgsperioden vil således fortsat kunne afklare, om produktet vil kunne genere flere rejser, og om indtægtsprovenuet vil kunne fastholdes eller forøges.

Produktet tilbydes på FynBus’ mobil app og webshop.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender prisændringen og den reviderede tidsplan for ”Fyn rundt” månedskort til pensionister.

### Vedtagelse:

*Godkendt som indstillet.*

### 3. TILBUD TIL FASTE KUNDER – ”TA’ EN VEN MED GRATIS”

#### Resumé:

*I bestræbelserne på at få kunderne tilbage i bussen efter COVID-19 har FynBus udfærdiget et oplæg til et tilbud til de faste pendlerkunder om at ”Ta’ en ven med gratis” i weekender, hvor der typisk er god plads i busserne. Det skal bidrage til at aktivere ambassadøreffekten hos de nuværende kunder samt introducere nye kunder til bussen.*

*Et forsøg i tre måneder i 2021 vil på den korte bane potentielt medføre en mindre indtægt på 225.000 kr., men det vil samtidigt kunne skabe en væsentlig markedsføringsmæssig værdi.*

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund

FynBus har i en årrække haft nedgang i antallet af passagerer, og der er behov for at tænke i nye tiltag og at anvende nye metoder for at få flere kunder til at benytte bussen. For nye kunder, der aldrig eller kun i et begrænset omfang har taget bussen før, kan det være en barriere i sig selv at skulle sætte sig ind i, hvor bussen kører, hvordan man bruger bussen, hvilken billet man skal vælge, og hvordan man køber den. Derfor kan det hurtigt blive den nemme løsning – at gøre, som man plejer og vælge bilen. Nogle vil måske mene, at bussen kun er for de ”indviede”.

For at hjælpe nye kunder på vej ind i bussen kan eksisterende kunder blive FynBus’ ambassadører. Det kan være deres ven/veninde, ægtefælle, mor/far, bedsteforældre eller nabo, der tages med på tur i bussen.

##### Idéen

Konceptet ”Ta’ en ven gratis med” kendes allerede fra andre brancher. Blandt andet tilbyder forlystelsesparker, biografer og fitnesscentre, at deres faste og loyale kunder én gang om året eller på udvalgte dage kan ”Ta’ en ven gratis med”.

Virksomhedens kunder er de bedste ambassadører, og det gælder formentligt også i busverdenen. Der er mange måder at aktivere ambassadøreffekten, og en af dem kan være at tilbyde FynBus’ faste kunder med pendlerkort og ungdomskort at tage en ven gratis med på busturen i weekenden, hvor der generelt er god kapacitet til rådighed.

##### Formål og effekt

Formålet med tiltaget er:

- At introducere nye kunder til bussen gennem FynBus’ eksisterende kunder
- At få nye kunder til at vælge bussen frem for bilen
- At øge trygheden hos nye kunder og give dem en god førstegangsoplevelse med bussen

Målsætning og effekten for tiltaget er:

- Kundetilvækst i form af nye kunder introduceret til bussen
- Øget antal af fritidsrejser i fx weekenden, hvor der i forvejen er plads i bussen
- Merværdi til pendlerkort-kunderne
- Øget kundeloyalitet

### Økonomi

Ved at kunderne kan tage en ven med gratis, er der risiko for et indtægtstab. Det kan være svært at vurdere hvor stort et indtægtstab, det vil medføre i de tre måneder – og især at sammenligne det med den værdi, som det kan give for eksisterende pendlerkort-kunder, samt at vurdere antallet af nye betalende kunder i bussen efterfølgende.

Med en forudsætning om at ca. 10% af rejsende på pendlerkort i weekenden følges med en betalende ven, vil indtægtstabet pr. måned være ca. 75.000 kr. baseret på 2019-tal. Hvis der regnes med en gennemsnitspris for en rejse på ca. 17 kr., skal der ca. 4.400 nye rejser til pr. måned for at finansiere indtægtstabet. Det vil sige passagertallet samlet set skal stige med 0,3 %.

### Forsøgsperiode og evaluering

Konceptet afprøves som et forsøg i en tre måneders periode, der igangsættes snarest. Såfremt det er muligt, opstartes forsøget fra 1. juli 2021, hvor man i forsøgsperioden kan tage en ven gratis med i alle weekender. Den økonomiske risiko forventes samlet set at være et indtægtstab på ca. 225.000 kr.

Ved at sammenligne brugen af pendlerprodukter og de betalende kunder med måling af passagerer via passagertællesystemet i busserne, kan effekten af forsøget måles. Derudover kan FynBus' kundeambassadører og kontrollører være ekstra synlige i busserne i udvalgte weekender i perioden for yderligere at kvalificere effekten ved for eksempel i udvalgte weekender at tale med kunderne og høre, hvad de synes om tilbuddet.

Tiltaget tænkes markedsført uden større omkostninger for FynBus, der højest beløber sig på 10.000 kr., og dækkes af markedsføringsbudgettet. Markedsføringstiltagene omfatter blandt andet:

- Nyhed på hjemmesiden samt pressemeddelelse
- Facebookopslag der kan deles, og hvor man kan tage den person, man gerne vil have med – ”hvem vil du ta' med på busturen, og hvor skal I hen”?
- Information på skærmene i bussen
- Postkort/flyers til uddeling i busserne og i kundecenteret

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender projekt ”Ta' en ven gratis med” i en tre måneders forsøgsperiode, og
- forelægges evaluering af projektet på bestyrelsesmødet i december 2021.

### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet, idet forsøgsperioden strækker sig over fire måneder, fra juli til oktober 2021.*

## SAGER TIL DRØFTELSE:

### 4. GRØN OMSTILLING PÅ FLEXOMRÅDET

#### Resumé:

*FynBus har på busområdet iværksat en grøn omstilling. På flexområdet skal der udarbejdes en handlingsplan for grøn omstilling.*

*Administrationen fremlægger oplæg til drøftelse om grøn omstilling på flexområdet.*

#### Sagsfremstilling:

##### Baggrund

FynBus har iværksat en grøn omstilling på busområdet, som sigter mod at opfylde de aftaler som Region Syddanmark, Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg, Odense og Svendborg kommuner har indgået med Transportministeren.

Aftalerne indebærer at:

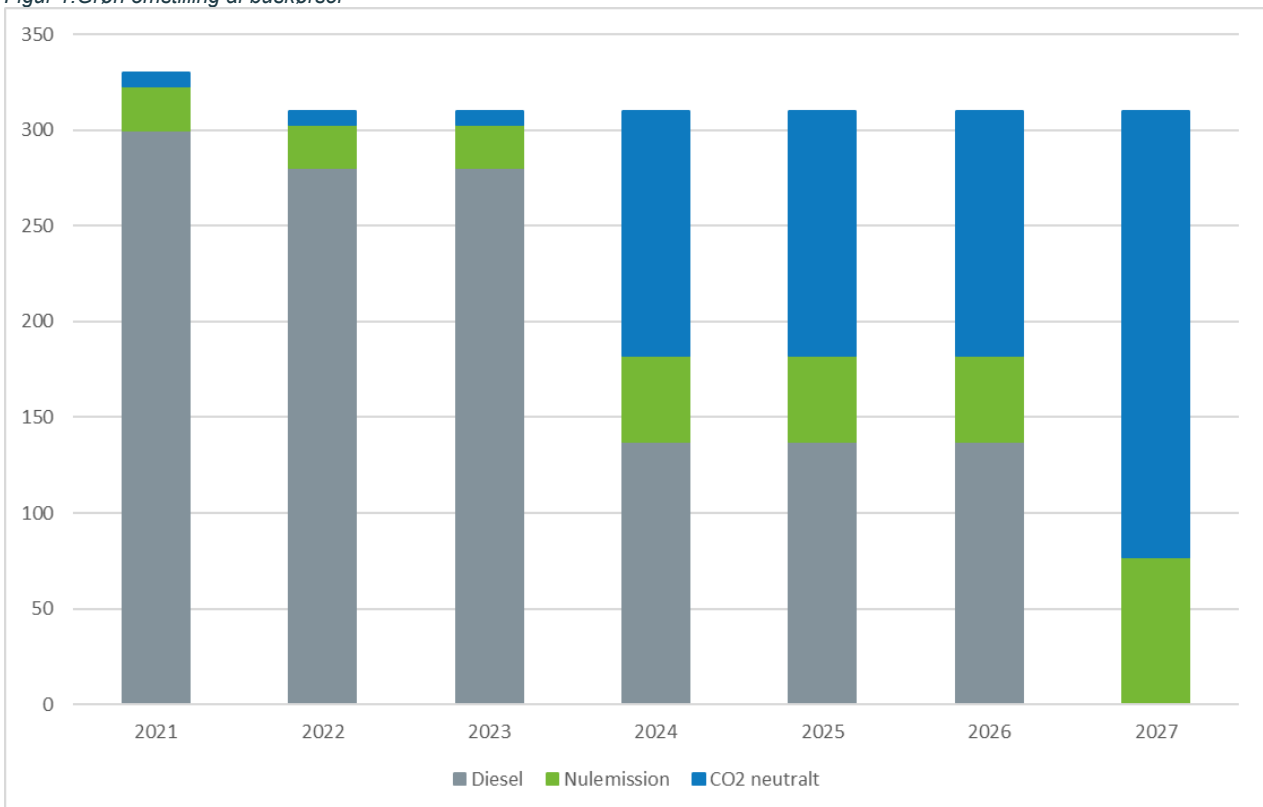
- alle nye bybusser fremover skal være emissionsfri, hvilket i praksis, i den første årrække, betyder el-busser.
- alle nye regionalbusser og fælleskommunale busser skal være CO<sub>2</sub>-neutrale fra 2021.
- alle busser på lokalruter skal være CO<sub>2</sub>-neutrale fra 2021.

Aftalen forventes realiseret som følger:

- De ca. 110 regionale busser og fælleskommunale busser vil som minimum være CO<sub>2</sub> neutrale i forbindelse med en ny kontrakt fra december 2026. Indtil da vil der være forsøg med 3 el-busser, og der vil blive anvendt biodiesel inden for en ramme på 4 mio. kr.
- De ca. 150 busser på de lokale ruter vil få nye kontrakter fra august 2024. Busserne vil som minimum være CO<sub>2</sub>-neutrale.
- Størstedelen af de ca. 20 busser i Svendborg Kommune vil fra august 2024 være el-busser.
- Alle bybusser i Odense vil fra 2027 være el-busser. Indtil da vil der være 20 el-busser, 18 hybridbusser og 14 dieselbusser.

I figur 1 herunder ses udvikling i den grønne omstilling på busområdet.

Figur 1: Grøn omstilling af buskørsel



Note: 2022: Reduktion af Odense Bybusser grundet letbanen.

2024: 45 nulemissions busser. Ikke alle kommuner har truffet beslutning om drivmiddel fra 2024.

2027: Busserne på de regionale ruter vil som minimum være CO<sub>2</sub>-neutrale, og indgår derfor i den blå søjle.

### Flexområdet

På flexområdet er der endnu ikke udarbejdet en handlingsplan, men udgangspunktet for en kommende handlingsplan er at følge regeringens ambition om en 70% reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i 2030.

FynBus sætter et forberedende arbejde i gang sammen med Sydtrafik og Midttrafik og i samarbejde med brancheforeningen Dansk Persontransport.

Det primære regelgrundlag er for øjeblikket Clean Vehicle Directive (CVD) som fastlægger at følgende krav til flextrafik:

- Indtil udgangen af 2025 skal minimum 37,4% af biler udleder maksimalt 50g CO<sub>2</sub> pr. km.
- Fra 1. januar 2026 og til udgangen af 2030 skal minimum 37,4% af biler udlede 0g CO<sub>2</sub> pr. km.
- En del af bilerne er ikke omfattet af direktivet. Det gælder M1 køretøjer indrettet til kørestolstransport, dvs. liftbiler.

### Den teknologiske udvikling

Bil-teknologien er under hastig udvikling, og der udbydes stadig flere hybrid- og el-biler i markedet. Samtidig består flåden af flexbiler, med meget få undtagelser, i øjeblikket af dieselmotorer. Disse biler skal udfases over en årrække for at kunne leve op til de krav, der stilles i CVD. Det må også forventes, at der kommer nærmere retningslinjer fra de danske myndigheder.



### *Diesel-biler*

Diesebilerne er inddelt i energiklasser, hvor der stilles krav til rækkevidden, målt i km/liter. De nuværende krav har haft virkning siden 31.12 2020, således at bilerne som minimum skal opfylde følgende krav:

- Biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, registreret før 1. januar 2021: Energiklasse A+, og
- Biler, der anvendes til erhvervsmæssig persontransport, registreret 1. januar 2021 eller senere: Energiklasse A++.

De diesebiler, der opfylder kravene, vil fortsat udlede så meget CO<sub>2</sub>, at de ikke kan opfylde kravet i CVD, gældende fra 2025, hvor udledningen fra en "ren bil" højst må være 50 g CO<sub>2</sub> pr. km.

I det omfang diesebiler skal være en del af flåden frem til 2030, kan en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i praksis kun opnås ved anvendelse af bio-diesel.

### *Batteridrevne el-biler (emissionfrie)*

Det vurderes for nuværende, at der fortsat vil være udfordringer med en effektiv drift baseret på el-biler, dog afhængigt af vogntype.

Situationen i øjeblikket vurderes således:

Store liftbiler (vogntyperne 5, 6 & 7), som udgør ca. 25 % af flåden:

- Rækkevidde er for kort (ca. 115-230 km)
- Tophastighed er for lav (80-100 km/t)
- Det vil tage op til 5 timer at lade bilen op til 80% batterikapacitet

Små liftbiler (vogntype 4), som udgør ca. 10% af flåden:

- Rækkevidde er for kort, og svarer til de store liftbiler (ca. 150-250 km)
- Tophastigheden er tilstrækkelig (130 km/t)
- Ladetiden er tilfredsstillende. Det vil tage ca. 30 minutter at lade bilen op til 80% batterikapacitet

Små vogne (vogntype 2), som udgør ca. 65% af flåden:

- De små biler, svarende til personbiler af typen sedan og stationcar har en tilstrækkelig tophastighed og rækkevidde
- Disse parametre testes i nuværende kontraktperiode med 2 forsøgsbiler, der er stationeret i Middelfart. Det vurderes allerede nu, at der skal tages særlige hensyn til disse biler i den daglige planlægning. Hvis dette bliver generelt gældende for el-biler i en periode, vil flextrafikken samlet set blive dyrere.

### *Ladeinfrastruktur*

På nuværende tidspunkt er ladeinfrastrukturen ikke tilstrækkelig til at understøtte en omstilling til batteridrevne el-biler, da der allerede er ved at opstå knaphed på ladepunkter i forhold til privatbilismen. En tvunget omstilling af den kommercielle transport til batteridrevne el-biler vil bidrage yderligere til knapheden, da kommercielle køretøjer generelt vil have behov for at lade oftere, og dermed vil optage en større del af ladestanderne.

Ladeinfrastrukturen i Danmark er under udbygning. Udbygningen understøttes dels af en pulje, der giver tilskud til oprettelse af ladestander enkeltvist, samt af en direkte statslig infrastrukturplan for lynladekapacitet. Hvorvidt initiativerne er tilstrækkelige til at understøtte en storstilet omlægning, er endnu ikke klarlagt, så der bør også overvejes alternative biltyper til at understøtte grøn omstilling på flexområdet.

### *Hybrid-biler (lavemission)*

Hybridbiler kan inddeles i:

- Mildhybrider, der akkumulerer bremsekraft til el og anvender den akkumulerede strøm til at nedbringe brændstofforbruget ved acceleration. Mildhybrider bruger generelt 10-20% mindre brændstof til at gennemgå test under WLTP-normen end sammenlignelige konventionelle biler. WLTP-normen er den brændstofnorm, der anvendes, når biler testes i EU.
- Plug-in Hybrider, der oplades og anvender el som hoveddrivmiddel til dele af kørslen – typisk kørsel ved lav hastighed – og til samme formål som ved mildhybrider. Plug-in hybrider bruger generelt 50-70% mindre brændstof til at gennemgå test under WLTP-normen end sammenlignelige konventionelle biler.

Selv om praktisk anvendelse viser, at hybridbilerne er mindre brændstofeffektive end det der er angivet i normen, er disse køretøjer stadig mere brændstofeffektive end konventionelle biler, og kan dermed bidrage til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen.

Der er pt. et stort udvalg af plug-in hybridbiler til privat brug, men kun få kommercielle køretøjer. Det forventes dog, at udbuddet af plug-in hybrider i kassevogns- og minibussegmentet vil øges væsentligt, da det er lettere og billigere at fabrikere et brugbart lavemissions-køretøj af denne type, end det er at udvikle og producere en brugbar emissionsfri variant.

### *Brint-biler (emissionsfrie)*

Brintteknologien er på nuværende tidspunkt ikke et indsatsområde for bilproducenter. Det er udelukkende Honda og Toyota, der satser på et marked for brintkøretøjer.

Der er blandt producenter og transportanalytikere en generel forventning om, at brint kan blive den dominerende emissionsfrie teknologi for kommercielle køretøjer, da teknologien understøtter lang rækkevidde og hurtig optankning af drivmiddel.

### Plan for grøn omstilling på flexområdet

Trafikselskaberne Sydtrafik, Midttrafik og FynBus er fælles om at udbyde flexkørslen, primært på grund af den siddende patienttransport for Region Syddanmark og Region Midtjylland.

De nuværende 2-årige kontrakter udløber i februar 2023.

Trafikselskaberne påbegynder i august 2021 forberedelse af udbuddet af de kontrakter, der skal træde i kraft 1. marts 2023. Udbuddet skal offentliggøres i maj 2022.

FynBus har kontakt til brancheforeningen Dansk Persontransport, med henblik på at involvere vognmændene i den grønne omstilling, så overgangen bedst muligt tager hensyn til:

- Virksomhedsøkonomi
- Driftsikkerhed
- Samfundsøkonomi
- Miljøkrav

Nogle af de nøglespørgsmål der skal belyses er:

- Hvornår skal branchen overgå til biler, der lever op til nye krav?
- Hvordan sikres den bedst mulige udnyttelse af eksisterende materiel, inden det udfases?
- Hvilke kontraktlige virkemidler kan bedst understøtte grøn omstilling, herunder overvejelser om forskellige kontraktlængder, funktionskrav og bonusmodeller?
- Hvilke indfasningsmodeller kan bedst understøtte balancegangen mellem de 4 hensyn: virksomhedsøkonomi, driftssikkerhed, samfundsøkonomi og miljøpåvirkning?

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter sagen.

**Vedtagelse:**

*Sagen drøftet.*

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 5. BUDGETFORSLAG 2022 OG FORVENTET REGNSKAB 2021 EFTER 4 MDR.

#### Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2021 (FR2021) efter 4 måneder, budgetforslag 2022 (BF2022) og budgetoverslag for 2023 - 2025 til orientering.

BF2021 er udarbejdet i august 2020 og viser en situation uden COVID-19. FR2021 giver et estimat af COVID-19 konsekvenserne i 2021 for kollektiv trafik og Flextrafik. I BF2022 er COVID-19 konsekvenser udeladt.

Indtægterne i FR2021 er 68,6 mio. kr. under budget og skyldes passagerfrafaldet pga. COVID-19.

Udgifterne til rutekørsel i FR2021 er 35,0 mio. kr. større end budget. Det skyldes hovedsageligt at Trafikselskabernes indeks er 2,72 % højere end på budgettidspunktet. Derudover kommer 15.800 flere køreplantimer end budgetteret, primært pga. udskydelse af nyt Bynet i Odense. Der er merudgifter til ekstrarengøring på 11,8 mio. kr.

Fællesudgifterne i FR2021 er 8,4 mio. kr. højere end budget. Merforbruget vedrører investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane på 6,7 mio. kr., samt udskudte aktiviteter fra 2020 pga. COVID-19. Merforbruget afholdes via den ordinære ramme.

Ejerbidrag til telekørsel forventes at være 2,5 mio. kr. lavere end budget og skyldes lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

Flextrafik (visiteret kørsel) forventer i FR2021 et mindreforbrug på 11,6 mio. kr. hvilket hovedsageligt skyldes et lavere aktivitetsniveau pga. COVID-19.

#### Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 måneder. til orientering.

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

Forventet regnskab 2021 (FR2021) er kommenteret i bilag 4.1 i forhold til budget 2021 (B2021). Budgetforslag 2022 (BF2022) er kommenteret i forhold til forventet regnskab 2021 (FR2021), samt kendte ændringer. Kommenteringen sker ud fra regnskabsmaterialet i bilag 4.2.

Budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

FR 2021 indeholder forventninger om fuld COVID-19 kompensation i hele 2021, da aftalen med regeringen har følgende ordlyd: "Regeringen, KL og Danske Regioner er enige om, at der ikke indføres serviceforringelser i det kommunale og regionale kollektive trafikniveau i 2021 set i forhold til før COVID-19."

Den samlede kompensation for 2021 forventes at udgør 71,2 mio. kr. fordelt på busdrift og flextrafik med henholdsvis 79,8 mio. kr. og -8,6 mio. kr.

Aftalen for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. er blevet udmøntet til Trafikselskaberne og FynBus' andel udgør 21,0 mio. kr., hvilket betyder, at i henhold til FR2021, er der usikkerhed om at få kompensation op til de 71,2 mio. kr. FynBus fortsætter på nuværende tidspunkt driften ud fra forudsætningen om fuld kompensation for 2021.

## FORVENTET REGNSKAB 2021 OG BUDGETFORSLAG 2022

### 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 budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>Busdrift</b>							
Indtægter	-195,8	-131,7	-195,6	-126,9	-186,9	-68,6	60,0
Kørselsudgifter	487,2	491,7	474,5	509,6	481,2	-35,0	28,3
Fællesudgifter *	78,0	79,0	81,1	81,1	81,2	0,0	0,0
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>369,4</b>	<b>439,0</b>	<b>360,1</b>	<b>463,8</b>	<b>375,5</b>	<b>-103,7</b>	<b>88,3</b>
Covid-19 kompensation	0,0	68,4	0,0	-81,1	0,0	81,1	-81,1
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>369,4</b>	<b>370,6</b>	<b>360,1</b>	<b>382,7</b>	<b>375,5</b>	<b>-22,6</b>	<b>7,2</b>
<b>Telekørsel</b>							
Indtægter	-2,6	-2,6	-4,7	-3,1	-4,3	-1,5	1,2
Kørselsudgifter	14,2	7,4	12,4	9,5	11,4	2,9	-1,9
Fællesudgifter	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	-0,7
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>17,1</b>	<b>11,3</b>	<b>12,9</b>	<b>10,4</b>	<b>11,8</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,4</b>
Covid-19 kompensation	0,0	6,7	0,0	1,3	0,0	-1,3	1,3
<b>Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.</b>	<b>17,1</b>	<b>18,0</b>	<b>12,9</b>	<b>11,7</b>	<b>11,8</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,1</b>
<b>Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.</b>	<b>386,5</b>	<b>450,4</b>	<b>373,0</b>	<b>474,2</b>	<b>387,3</b>	<b>-101,2</b>	<b>86,9</b>
Covid-19 kompensation i alt	0,0	-61,7	0,0	-79,8	0,0	79,8	-79,8
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>386,5</b>	<b>388,6</b>	<b>373,0</b>	<b>394,4</b>	<b>387,3</b>	<b>-21,4</b>	<b>7,1</b>

### 2021:

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2021 at udgøre 393,9 mio. kr. Det er en merudgift på 20,9 mio. kr., svarende til en stigning på 5,6 % 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.

B2021 er udarbejdet i august 2020, hvor en kompensationsaftale for 2021 endnu ikke var vedtaget og hvor omfanget af konsekvenserne fra COVID-19 stadig var uvisse. For indtægter og passagerer er B2021 udarbejdet med henblik på at vise en situation uden COVID-19. Merudgifter til ekstrarengøring, værnemidler mv. er ikke indeholdt i B2021.

### 2022:

I BF2022 forventes ejerbidraget at udgøre 386,8 mio. kr. svarende til en mindre-udgift på 7,1 mio. kr. i forhold til FR2021. Der er i BF2022 ikke indarbejdet COVID-19 relaterede udgifter eller kompensation.

I november 2020 indgik regeringen, KL og Danske regioner en kompensationsaftale for 2021 med en ramme på 362 mio. kr. I april 2021 estimeres det samlede tab at udgøre 1.260 mio. kr. for hele 2021. KL og Danske regioner forhandler i skrivende stund med regeringen om at få udvidet kompensationsaftalen til at dække hele 2021.

BF2022 er udarbejdet med de samme COVID-19 forudsætninger som B2021, hvilket betyder at udgifter til ekstrarengøring, manglende indtægter mv. ikke er indeholdt. Det er endnu uvist, om der kommer en kompensationsaftale for 2022. Der er pr. ultimo april indmeldt til Trafikselskaberne i Danmark, at FynBus forventer mindreindtægter på 18,7 mio. kroner og udgifter til ekstrarengøring på 11,5 mio. kroner. I alt 30, 2

mio. kr. vedrørende busdriften. Såfremt der ikke indgås en aftale om COVID-19 kompensation for 2022, kan det have betydning for ejerbidraget.

De vigtigste faktorer for både FR2021 og BF2022 er beskrevet i de følgende afsnit herunder.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

#### 2021:

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, forventes passagerindtægterne i 2021 at falde med 68,6 mio. kr. i forhold til budgettet. Der forventes COVID-19 kompensation for 69,6 mio. kr. Af tabel 2, som er inkl. COVID-19 kompensation, ses en merindtægt på 1,0 mio. kr. som kan henføres til udskydelse af Odense Bynet, samt gratiskørsel i Assens og Svendborg.

#### 2022:

BF2022 baseres på en fremskrivning fra situationen primo 2020, hvor COVID-19 ikke eksisterede. Desuden er der indregnet takstændring fra 2020 til 2021. Der forventes ingen takstændring fra 2021 til 2022. Dette medfører en forventet merindtægt på 60,0 mio. kr. i 2022 set i forhold til FR2021 jf. tabel 1.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	-195,8	-131,7	-195,6	-196,5	-186,9	1,0	-9,6
Region Syddanmark	-105,6	-73,2	-106,2	-106,9	-104,5	0,7	-2,4
Assens	-3,4	-2,8	-3,4	-1,5	-1,5	-1,8	-0,1
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-2,7	-3,3	-3,3	-3,2	0,0	0,0
Kerteminde	-1,5	-1,1	-1,5	-1,5	-1,5	0,0	0,0
Langeland	-1,7	-1,4	-1,7	-1,7	-1,7	0,0	0,0
Middelfart	-2,5	-1,7	-2,5	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Nordfyn	-2,7	-2,0	-2,6	-2,6	-2,6	0,0	0,0
Nyborg	-3,0	-2,1	-3,0	-3,0	-3,0	0,0	0,0
Odense	-62,4	-38,3	-61,9	-64,3	-56,9	2,4	-7,4
Svendborg	-9,6	-6,3	-9,6	-9,2	-9,6	-0,3	0,3

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	14.521	9.472	13.678	8.695	13.225	-4.983	4.530
Region Syddanmark	5.452	3.641	5.155	3.260	5.000	-1.895	1.740
Assens	323	203	299	166	299	-133	133
Faaborg - Midtfyn	315	216	294	166	294	-128	128
Kerteminde	147	104	157	91	157	-66	66
Langeland	276	191	272	162	272	-110	110
Middelfart	173	102	154	88	154	-66	66
Nordfyn	285	181	271	149	271	-122	122
Nyborg	288	190	262	156	262	-106	106
Odense	6.423	4.075	6.036	3.968	5.738	-2.068	1.770
Svendborg	839	569	778	489	778	-289	289

Passagertallet forventes at falde med ca. 5,0 mio. passagerer i forhold til B2021, som følge af COVID-19. Det forventes ultimo 2021 at 85% af kunderne er tilbage i bussen igen. I BF2022 forventes det at passagertallet ultimo 2022 vil være på 95% af R2019.

#### Entreprenørudgifter

FR2021 og BF2022 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra maj 2021 og frem. Ændringerne er primært i Faaborg-Midtfyn, Langeland og Odense kommuner. I Langeland Kommune starter nyt udbud op fra august 2021, de forventede ændringer i priser er indregnet. I Odense er der indsat el busser fra ultimo april 2021.

Derudover er der for forventet FR2021 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 natbusser i regionen frem til september 2021.

I FR2021 forventes omkostningsindekset fra Trafikselskaberne i Danmark (TID) at være 2,72 % højere end budgetteret. I BF2022 er der indregnet en stigning på 2,1 % i forhold til forventet 2021 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 2019 til budgetoverslag 2022

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
<b>FynBus</b>	487,2	491,7	474,5	498,2	481,2	-23,7	17,0
Region Syddanmark	188,2	190,9	189,0	192,1	198,3	-3,2	-6,2
Assens	16,4	16,8	16,4	16,7	17,2	-0,3	-0,5
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,8	23,7	24,2	25,0	-0,5	-0,7
Kerteminde	6,8	6,5	6,4	6,6	6,7	-0,2	-0,1
Langeland	7,0	6,4	6,1	6,3	6,7	-0,2	-0,4
Middelfart	11,6	11,5	11,2	11,5	11,8	-0,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,4	14,0	14,3	14,7	-0,3	-0,4
Nyborg	14,3	14,5	14,2	14,6	15,0	-0,4	-0,4
Odense	175,3	177,3	166,3	183,7	157,2	-17,5	26,5
Svendborg	30,0	29,6	27,4	28,2	28,9	-0,8	-0,7

#### 2021:

Entreprenørudgifterne forventes i 2021 at udgøre 498,2 mio. kr., hvilket svarer til en merudgift på 23,7 mio. kr. eller en stigning på 5,0 % i forhold til budgetteret.

Der er følgende forklaringer:

<b>Udvikling:</b>	<b>Mio. kr.</b>
<b>Budget 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>474,5</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,72% højere	12,6
Flere køreplantimer, 15.800 timer. Primær stigning i Odense pga. udskydelse af nyt Bynet 2021. Herudover mindre stigninger i Region Syddanmark og Nyborg, samt fald i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn	13,3
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	2,0
Reduktion i udgifter til drivmidler i henhold til aftale med vognmændene.	-0,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	3,5
Merudgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19	8,3
Variabel kørsel	-2,4
Direkte henførbare udgifter	-1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale, bod, rejsegaranti m.m.	-0,2
COVID-19 kompensation	-11,4
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>

2022:

BF2022 viser et fald i entreprenørudgifterne på 17,0 mio. kr. i forhold til forventet 2021.

Forklaringerne er følgende:

<b>Udvikling:</b>	<b>Mio. kr.</b>
<b>Forventet regnskab 2021 bruttoudgifter i alt</b>	<b>498,2</b>
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 2,1% højere	9,6
Færre køreplantimer, 49080 timer og Odense Bynet 2022	-33,3
Odense: Elbusser og ikke realiseret besparelser	1,8
Merudgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-3,5
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. COVID-19 i 2022	-8,3
Ingen reduktion i udgifter til drivmidler i 2021	0,9
Nyt udbud Langeland, timeprisændring, planlagte ændringer m.m.	0,2
Variabel kørsel	2,8
Direkte henførbare udgifter	1,2
Øvrige udgifter: incitamentsaftale, bod, rejsegaranti m.m.	0,2
COVID-19 kompensation	11,4
<b>Budgetforslag 2022 bruttoudgifter i alt</b>	<b>481,2</b>

Der er usikkerhed til den forventede besparelse ved nyt Bynet i Odense Kommune, da der stadig er enkelte faktorer, som endnu ikke er afklaret. Blandt andet udestår den endelig køreplan.

#### Fællesudgifter

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

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

Se samlede fællesudgifter i tabel 5 nedenfor.



Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,2	10,7	10,5	-0,5	0,2
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	16,2	17,5	17,3	-1,3	0,2
Administrative udgifter	36,5	34,2	38,1	38,1	38,1	0,1	0,0
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,6</b>	<b>59,4</b>	<b>64,6</b>	<b>66,3</b>	<b>65,9</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,4</b>
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,0	15,3	0,0	-0,3
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	0,0	6,7	0,0	-6,7	6,7
Rammestyring / Overførsel	0,5	4,2	0,0	-8,4	0,0	8,4	-8,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,5	1,5	0,0	0,0	1,5
<b>I alt</b>	<b>78,0</b>	<b>79,0</b>	<b>81,1</b>	<b>81,1</b>	<b>81,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

#### 2021:

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2021 64,6 mio. kr.

FynBus forventer i 2021 et merforbrug på 8,4 mio. kr., som føres på rammestyring/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 rammestyringsprincippet for den ordinære ramme og forventes afdraget i 2024, hvorefter rammen nedskrives i 2025 med 0,8 mio. kr.

En konsekvens af COVID-19 er, at der er udskudte aktiviteter fra 2020 for ca. 1,6 mio. kr., som dækker over IT-projekter, uddannelse mv.

Udgifterne til Rejsekort & Rejseplan A/S er budgetteret til 15,0 mio. kr. og forventes at være på niveau med budgettet. Rejsekort & Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder, og der arbejdes løbende med effektiviseringer.

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

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

- FynBusbestilling i Fremtiden 0,5 mio. kr. (2019 projekt)
- Forbedring af Trafikinformation 1,0 mio. kr. (2021 projekt)

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

#### 2022:

FynBus ramme for de ordinære fællesudgifter pris og løn-reguleres og udgør i BF2022 65,9 mio. kr.

Der er ikke ansøgt om anlægsprojekter i 2020, hvorfor udgiften hertil er 0.

#### Telekørsel/Flexetur og Plustur

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

#### 2021:

Ejerbidraget forventes at udgøre 11,7 mio. kr. inkl. COVID-19 kompensation, hvilket er en mindre-udgift på 1,2 mio. kr. Mindreforbruget kan tilskrives lavere fællesudgifter.

Forventningen til 2021 tager udgangspunkt i foreløbige regnskabstal for 1. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal, for at være fuldt tilbage til budgetteret niveau i 4. kvartal.

#### 2022:

Ejerbidraget i 2022 forventes at udgøre 11,8 mio. kr., som er på niveau med FR2021.

Budgetforslaget tager udgangspunkt i kommunernes indmelding af forventet kørsel i 2022.

De fleste kommuner har valgt at fastholde B2021, mens Faaborg-Midtfyn og Middelfart kommuner har nedjusteret deres forventninger.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	BF 2022	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
FynBus	17,1	11,3	12,9	11,7	11,8	1,2	-0,1
Region Syddanmark	0,7	0,8	0,9	0,8	0,9	0,1	0,0
Assens	3,2	1,8	1,9	1,6	1,9	0,3	-0,3
Faaborg - Midtfyn	5,1	3,3	3,0	2,9	2,4	0,0	0,5
Kerteminde	1,5	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Middelfart	1,2	0,9	1,9	1,7	1,4	0,2	0,3
Nordfyn	3,4	2,0	2,5	2,2	2,5	0,3	-0,3
Nyborg	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0
Svendborg	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	0,1	-0,1

#### Flextrafik

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

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2019 – 2022.

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Antal personture	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - R 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Handicapkørsel	142.027	90.066	140.592	108.312	142.876	-32.280	34.564
Anden kørsel	226.473	144.253	285.088	235.796	278.478	-49.292	42.682
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>368.500</b>	<b>234.319</b>	<b>425.681</b>	<b>344.108</b>	<b>421.354</b>	<b>-81.573</b>	<b>77.246</b>
Telekørsel*	138.982	73.515	128.328	85.738	117.728	-42.589	31.989
<b>I alt</b>	<b>507.482</b>	<b>307.834</b>	<b>554.008</b>	<b>429.846</b>	<b>539.082</b>	<b>-124.162</b>	<b>109.236</b>
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	238.000	235.000	238.000	-3.000	3.000
<b>I alt</b>	<b>742.516</b>	<b>512.940</b>	<b>792.008</b>	<b>664.846</b>	<b>777.082</b>	<b>-127.162</b>	<b>112.236</b>

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

Samlet set er der et fald på 16 % i antal personture i forhold til budgettet, som fordeler sig med et fald på 32 % vedr. handicapkørsel, fald på 17 % vedr. anden kørsel og fald på 33 % vedr. telekørsel 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. kvartal 2021 tillagt en forventning om, at kunderne gradvist vender tilbage i 2. og 3. kvartal for at være tilbage til budgetteret niveau i 4. kvartal.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - R 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Indtægter	-5,7	-4,7	-6,4	-4,9	-6,3	-1,5	-1,4
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	75,2	61,6	75,3	13,5	13,7
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,8</b>	<b>42,7</b>	<b>68,8</b>	<b>56,7</b>	<b>69,0</b>	<b>12,0</b>	<b>12,2</b>
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>77,4</b>	<b>88,7</b>	<b>11,6</b>	<b>11,3</b>
Covid-19 kompensation				8,6		-8,6	-8,6
<b>Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.</b>	<b>79,7</b>	<b>61,6</b>	<b>89,0</b>	<b>85,9</b>	<b>88,7</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>

2021:

FR2021 efter 1. kvartal viser et ejerbidrag på 85,9 mio. kr. Dette svarer til en mindreudgift på 3,0 mio. kr. eller ca. 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 B2021 blev lagt, var priserne for de nye kørselsordninger ikke kendt. De faktiske priser er lavere end budgetteret, og derfor forventes det, at B2021 kan korrigeres, så kommunens bidrag til COVID-19 kompensation kan reduceres.

2022:

Ejerbidraget forventes at stige i 2022 i forhold til FR2021. BF2022 er fremskrevet med udgangspunkt i kommunernes indmeldinger om forventet aktivitetsniveau. De fleste kommuner har valgt at fastholde budget 2021, hvorfor BF2022 ligger på niveau med B2021.

## Fællesudgifter

### 2021:

Forventet regnskab efter 1. kvartal 2021 for fællesudgifterne viser 24,6 mio. kr., hvilket er en mindre udgift på ca. 2,9 %, som primært ses på løn og i mindre grad FlexDanmark.

### 2022:

Fællesudgifterne forventes i 2022 at udgøre 24,4 mio. kr. Der er en mindre besparelse i forholdt til FR2021, som skyldes finansiering af udgifter til NOP udskydes til implementeringen af NOP, samt at der ikke gennemføres kundeundersøgelse i 2022.

Tablet 9: Oversigt fællesudgifter for tele- og flexområdet for perioden regnskab 2019 til budgetforslag 2022

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	B 2021	FR 2021	B2021	Afvigelse B 2021 - FR 2021	Afvigelse FR2021- BF2022
Fællesudgifter. Telekørsel	5,5	6,5	5,2	4,0	4,7	1,2	0,7
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,2	20,6	19,7	-0,4	-0,9
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>24,5</b>	<b>25,4</b>	<b>25,4</b>	<b>24,6</b>	<b>24,4</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,2</b>

## Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager budgetforslag 2022 og forventet regnskab 2021 efter 4 mdr. til efterretning.

## Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

## Bilag:

Bilag 5.1

Notat, Forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022, hovedtal

Bilag 5.2

Regnskabstal vedr. forventet regnskab 2021 og budgetforslag 2022, samt budgetoverslag 2023 – 2025

## 6. STATUS PÅ KAPACITET I BUSSENE

### Resumé:

Fra 21. maj 2021 var alle elever tilbage i folkeskolen. Det samme gælder for studerende på erhvervs-, ungdoms- og voksenuddannelserne, mens fremmødet på de videregående uddannelser var 50%.

Administrationen orienterer om den aktuelle situation med en kapacitetsgrænse på 70% i busserne, om hvilke muligheder der er for eventuel udvidelse af kapaciteten og hvordan det sikres, at kapacitetsgrænserne ikke overskrides.

### Sagsfremstilling:

4. maj 2021 indgik regeringen aftale om, at alle børn og unge skulle hurtigt tilbage i skolerne, ligesom der blev åbnet for konferencer, spillesteder, teatre, biografteater mv. Fra 21. maj 2021 var alle elever tilbage i folkeskolen. Det samme gælder for studerende på erhvervs-, ungdoms- og voksenuddannelserne. Studerende på de videregående uddannelser var tilbage med 50% fremmøde.

Med genåbningen for skoleelever og studerende kunne et stigende antal kunder forventes, at vende tilbage til busserne.

I tabel 1 fremgår bussernes normale kapacitet samt nuværende kapacitetsgrænser gældende fra 6. april 2021.

Tabel 10: Kapacitetsgrænser i busserne

Busmodel	Normal kapacitet – antal passagerer	Kapacitetsgrænse pr. 6. april 2021 – antal passagerer
De små citybusser (Odense)	19	14
12-meter bus	73	45
Lokalbus	73	40
13 - 13,7 meter bus	89	50
U-ruterne	69	50
Ledbus	124	65

### Den aktuelle situation

Fra genåbningen af samfundet i efteråret 2020 har FynBus erfaret, at der er enkelte ruter, hvor der er en større risiko for, at FynBus kan komme til at opleve udfordringer med kapaciteten.

Dette gælder bl.a. buskørslen i Odense, efter indsættelse af de sidste 10 af i alt 20 nye el-busser i maj 2021. Indsættelsen af de sidste el-busser betyder et lille fald i kapaciteten, da el-busserne er 12-meter busser og erstatter 13 - 13,7-meter dieselbusser. Med de nuværende kapacitetsgrænser betyder det, at kapaciteten falder med 5 passagerer pr. bus.

Der findes en del ekstra busser i de forskellige kontrakter, som kan tages i anvendelse efterhånden, som det skulle blive nødvendigt.

### Mulighed for indsættelse af turistbusser

FynBus har undersøgt markedet for turistbusser. På nuværende tidspunkt vil det være muligt, at indgå aftaler om, at turistbusser skal udføre opgaver for FynBus, da de fleste turistbusser pt. ikke er i anvendelse pga. COVID-19.

Den gennemsnitlige timepris for en turistbus er 650 kr. ekskl. moms.

Hvis FynBus vælger at anvende turistbusser, vil de blive indsat på skole- eller uddannelseslinjer, hvor der er mindst mulig billettering, og flest faste kunder med skolekort m.m.

### Dialog med uddannelsesinstitutionerne

FynBus kontaktede i løbet af uge 19 alle uddannelsesinstitutioner, og bad dem oplyse, hvor mange elever de forventede ville mødes fysisk fra den 21. maj 2021. Årsagen hertil var, at det ikke var sikkert, at alle elever/studerende skulle deltage i undervisningen på uddannelsesinstitutionerne fra den 21. maj, selvom det igen var tilladt med fysisk fremmøde.

Alle uddannelsesinstitutioner meldte tilbage til FynBus, så FynBus havde det bedst mulige grundlag for at vurdere, om der er tilstrækkeligt kapacitet i busserne med den nuværende kapacitetsgrænse på 70%.

### Vurdering af kapacitet

FynBus vurderer løbende om bussernes kapacitet er ved at blive nået og en arbejdsgruppe mødes hver anden dag for at tage en status på, hvordan det går med kapaciteten i busserne og handle på det, hvis det bliver nødvendigt.

Der bruges følgende informationskilder:

- Input fra kommuner
- Telefonopkald fra kunder
- Input fra kunder via mail / Facebook
- Indmeldinger fra chauffører / entreprenører
- Data fra passagertællesystemet
- Input fra FynBus medarbejdere, der har deres gang i busserne (kontrollører og kundeambassadører)

### Kommunikation

Op til 21. maj 2021 orienterede FynBus kunderne om, at de trygt kunne tage bussen, fordi busdriften overvåges og der er mulighed for at indsætte ekstrabusser, hvis der bliver behov for det. FynBus opfordrer også kunderne til at rejse udenfor myldretiden, hvis de har mulighed for det.

FynBus har desuden fået produceret en animationsfilm, der fortæller kunderne hvordan passagertællesystemerne i busserne fungerer, og hvordan der vil blive reageret, hvis bussens maksimale kapacitet er ved at blive nået.

FynBus kommunikerer til sine kunder via FynBus.dk, Facebook, Instagram, via informationskærmen i busserne og ved trafikale knudepunkter.

For at understøtte kommunikationsindsatsen udsendte FynBus fredag i uge 21 et kundenyhedsbrev, der sætter fokus på temaerne tryghed, kapacitetsovervågning og Ungdomskort.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 7. MEDDELELSER

- Henvendelser vedr. flextrafik
- Henvendelse vedr. Hjallesø Station
- Rejseplanen – ny funktion
- Biodiesel

## 8. EVENTUELT



---

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