

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

5. maj 2021 kl. 10.00

FynBus

J.nr.: 202101-34556

Deltagere:

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

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
Kunde- og Kommunikationschef Martin Bødker Krogh
Regnskabsleder Trine Schou Jensen

– deltager ved behandling af pkt. 1

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Årsregnskab 2020.....	3
2. Ansøgning til markedsføringspuljen 2021 vedr. WinBack	12
3. Gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune	14
4. Forsøg med Landsdækkende fleksibelt pendlerprodukt	16
5. Evaluering af spørgerunde ifm. vognkontroller	19
Sager til drøftelse:.....	24
Sager til orientering:.....	25
6. Resultat af kommunal høring vedr. rammeudbud af stoppestedsudstyr	25
7. DSB Rejsepas 2021	28
8. Meddelelser	29
9. Eventuelt	29

SAGER TIL BESLUTNING:**1. ÅRSREGNSKAB 2020****Resumé:**

År 2020 blev præget af COVID-19-konsekvenser. En aftale mellem Regeringen, Danske Regioner, KL og trafikskaberne betyder, at FynBus samlet modtager en kompensation på 46,9 mio. kr. Aftalen er en nettoaftale, hvor besparelser vedr. COVID-19 modregnes kompensationen, der ydes til tabte indtægter og Corona-relaterede merudgifter. De 46,9 mio. kr. fordeler sig med 61,7 mio. kr. til busdriften og -14,8 mio. kr. i flextrafik. Indtægterne inkl. kompensation er 11,7 mio. kr. mindre end budgettet, hvilket primært skyldes foreløbig aftale vedr. Ungdomskort og Skolekort (Bus & Tog-samarbejdet) for 2018 og 2019.

Udgifterne inkl. kompensation til rutekørsel er 13,6 mio. kr. mindre end budget. Dette skyldes hovedsageligt, at Trafikskaberne i Danmarks omkostningsindeks er 1,16 % lavere end budget. Der har været færre udgifter til variabel kørsel, incitamentsaftaler, nyt udbud i Svendborg og markedsføringspuljen. Der er realiseret ca. 1.000 færre køreplantimer end budgettet.

Fællesudgifterne er 4,2 mio. kr. lavere end budget. Mindreforbruget skyldes, at den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane er udskudt til 2021. Derudover er udgifter til uddannelse, IT-projekter mv. udskudt til 2021 som en konsekvens af COVID-19.

Udgifterne til Rejsekort A/S er på niveau med budgettet og udgør 14,5 mio. kr. Heraf er der anvendt 1,1 mio. kr. til genoprettelse af FynBus' negative egenkapital.

Ejerbidrag til telekørsel inkl. Corona-kompensation er 3,3 mio. kr. lavere end budgettet. Forskellen kan henføres til implementeringen af det nye telekørselskoncept, som er holdt ude af Corona-kompensationen.

Årsregnskab 2020 for den visiterede kørsel, Flextrafik, viser et merforbrug på 1,0 mio. kr. og kan henføres til mindreudgifter vedr. fællesudgifter, som modsvares af øget kørselsudgifter bl.a. pga. nyt udbud i Assens Kommune.

Administrationen fremlægger årsregnskab 2020 til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger årsregnskab for 2020. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45, og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2020 i bilag 1.1.

Kommenteringen tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Egenkapital.

Der er ikke efter regnskabet afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 15 er vedlagt i bilag 1.4.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

”Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen.

Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3.

Revisionens formål, planlægning og udførelse er uændret i forhold til tidligere. Vi henviser til vores beretning nr. 14 af 27. april 2020.

Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold:

”Vi henleder opmærksomheden på, at FynBus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte årsbudget for 2020 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2020. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision”

REGNSKAB 2020

Hovedtal bus- og telekørsel

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

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Busdrift					
Indtægter	-203,8	-195,8	-203,6	-131,7	-71,8
Kørselsudgifter	497,0	487,2	497,2	491,7	5,4
Fællesudgifter *	74,7	78,0	80,7	79,0	1,6
Ejerbidrag busdrift	367,8	369,4	374,3	439,0	-64,8
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-68,4	68,4
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	367,8	369,4	374,3	370,6	3,7
Telekørsel					
Indtægter	-2,8	-2,6	-2,9	-2,6	-0,4
Kørselsudgifter	17,5	14,2	17,4	7,4	10,0
Fællesudgifter	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Ejerbidrag telekørsel	20,7	17,1	21,3	11,3	10,0
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	6,7	-6,7
Ejerbidrag telekørsel incl. Covid-19 komp.	20,7	17,1	21,3	18,0	3,3
Ejerbidrag i alt excl Covid-19 komp.	388,5	386,5	395,6	450,4	-54,8
Covid-19 kompensation i alt	0,0	0,0	0,0	-61,7	61,7
Ejerbidrag i alt	388,5	386,5	395,6	388,6	6,9

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, forventes i 2020 at udgøre 388,6 mio. kr. inkl. COVID-19-kompensation. Det er en mindreudgift på 6,9 mio. kr. svarende til et fald på 1,8 % i forhold til budgettet for 2020. Der forventes kompensation på 61,7 mio. kr. vedr. busdrift og telekørsel i 2020 i henhold til den aftale, der er indgået mellem KL, Danske Regioner og Regeringen.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 ovenfor, viser regnskab 2020 en mindreindtægt på 71,8 mio. kr. vedr. passagerindtægterne fra busdriften. Mindreindtægten kan i al væsentlighed henføres til COVID-19 som følge af et fald i passagertallet.

Mindreindtægten fra passagerindtægter kompenseres i regnskab 2020 fuldt ud af Staten. Dog kompenseres der ikke for indtægter vedr. tidligere regnskabsår, hvorfor der samlet set ikke hjemtages kompensation for mindreindtægt på 11,7 mio. kr. i regnskab 2020 (se også tabel 2 herunder).

Mindreindtægterne vedr. tidligere regnskabsår, som er indregnet i regnskab 2020, vedrører primært foreløbig aftale vedr. Ungdomskort og Skolekort (Bus & Tog-samarbejdet) for 2018 og 2019.

Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til regnskab 2020 fremgår af tabel 2 nedenfor:

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2018 til 2020

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	-203,8	-195,8	-203,6	-191,9	-12
Region Syddanmark	-111,3	-105,6	-110,7	-105,1	-6
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,4	0
Faaborg - Midtfyn	-3,6	-3,4	-3,5	-3,3	0
Kerteminde	-1,6	-1,5	-1,6	-1,4	0
Langeland	-1,6	-1,7	-1,7	-1,6	0
Middelfart	-2,6	-2,5	-2,6	-2,4	0
Nordfyn	-2,7	-2,7	-2,7	-2,6	0
Nyborg	-3,0	-3,0	-3,1	-2,9	0
Odense	-64,7	-62,4	-64,8	-60,1	-5
Svendborg	-9,4	-9,6	-9,6	-8,9	-1

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling:

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2018 til 2020

Passagerer (1.000)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	14.829	14.521	14.513	9.472	-5.041
Region Syddanmark	5.589	5.452	5.484	3.641	-1.843
Assens	339	323	320	203	-117
Faaborg - Midtfyn	345	315	316	216	-100
Kerteminde	148	147	147	104	-43
Langeland	276	276	280	191	-89
Middelfart	171	173	177	102	-75
Nordfyn	304	285	285	181	-104
Nyborg	297	288	285	190	-95
Odense	6.519	6.423	6.371	4.075	-2.296
Svendborg	841	839	848	569	-279

Passagertallet falder med 5,0 mio. passager i regnskab 2020 i forhold til budget 2020 som følge af COVID-19.

Entreprenørudgifter

Bruttoudgifterne til kollektiv trafik inkl. kompensation er, jf. tabel 4 nedenfor, 13,6 mio. kr. mindre end budget. Dette skyldes hovedsageligt, at Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks er 1,16 % lavere end budget. Der har været færre udgifter til variabel kørsel, incitamentsaftaler, nyt udbud i Svendborg og målstyret markedsføring. Der er realiseret ca. 1.000 færre køreplantimer end budgetteret, hvilket primært skyldes Assens, Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense Kommune. Dette modsvares hovedsageligt af Faaborg-Midtfyn Kommune, som har flere køreplantimer på grund af kortere skoledage fra august 2020.

Desuden er der flere køreplantimer i Region Syddanmark, hvilket skyldes, at kørslen tidligere er udført under variabel kørsel.

For perioden medio marts til medio april 2020 er der indregnet en reduktion af udgifter til drivmidler baseret på aftale med vognmænd i forhold til ruter, der ikke er kørt i COVID-19-perioden i foråret 2020. I Region Syddanmark er der for natbusserne foretaget en tilsvarende reduktion i efteråret 2020.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere:

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2018 til 2020

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

Afvigelsen på bruttoudgifterne i 2020 udgør en mindredgift på 13,6 mio. kr. i forhold til budget, svarende til 2,5 %. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kr.
Budget 2020 bruttoudgifter i alt	497,2
Trafikselskaberne i Danmarks omkostningsindeks 1,16 % lavere	-5,5
Færre køreplantimer, 1069 timer. Primært fald i Kerteminde, Langeland, Middelfart og Odense, stigning i Faaborg-Midtfyn	-0,8
Mindredgift til busser pga. 1 bus mindre i Region Syddanmarks kontrakt	-0,5
Ændring i timepris og andre afvigelser	0,1
Reduktion i udgifter til drivmidler i marts og april vedr. ikke udført kørsel under COVID-19-nedlukningen, jf. aftale med vognmændene	-1,4
Nyt udbud af bybusserne i Svendborg	-1,0
Merudgift til ekstra rengøring af busserne, knudepunkter samt beskyttelse til chauffører pga. COVID-19	7,7
Incitamentsaftaler, bod. mv.	-1,1
Variabel kørsel	-1,4
Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	-1,6
COVID-19-kompensation, som reducerer COVID-19-relaterede merudgifter	-8,1
Regnskab 2020 bruttoudgifter i alt	483,6

Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken Region Syddanmark eller de enkelte ejerkommuner, og som opkræves efter en fordelingsnøgle vedtaget af repræsentantskabet. Fællesudgifterne omfatter primært administration og udgifter til billetsystemer.

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

FynBus' ramme til de ordinære fællesudgifter udgør i 2020 63,7 mio. kr. Der har i 2020 været anvendt 59,4 mio. kr. af rammen, hvilket giver et mindreforbrug på 4,3 mio. kr., som føres på rammestyring/overførsel. Mindreforbruget kan bl.a. henføres til, at den planlagte investering i rejsekortudstyr til Odense Letbane, som forventes at udgør ca. 7,3 mio. kr., er udskudt til 2021. Merudgiften til investering i rejsekortudstyr skal dækkes af rammestyringsprincippet for den ordinære ramme. Derudover er udgifter til uddannelse, IT-projekter mv. udskudt til 2021 som en konsekvens af COVID-19.

Udgifterne til Rejsekort Rejseplan A/S udgør 14,5 mio. kr. og er på niveau med budgettet. Rejsekort Rejseplan A/S er et samarbejde mellem de danske trafikvirksomheder.

De samlede fællesudgifter fremgår af tabel 5 nedenfor:

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Driftsrelaterede udgifter	8,5	10,1	11,4	11,2	-0,3
Salgsrelaterede udgifter	16,1	15,0	15,5	14,0	-1,5
Administrative udgifter	38,4	36,5	36,7	34,2	-2,6
Investering Odense Letbane	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Ordinær ramme	63,1	61,6	63,7	59,4	-4,2
Covid-19 kompensation	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Ordinær ramme incl. Covid-19 kompensation	63,1	61,6	63,7	59,3	-4,4
Udgifter Rejsekort	13,5	14,5	14,5	14,5	0,0
Rammestyring / Overførsel	-2,2	0,5	0,0	4,2	4,2
Anlægsudgifter	0,3	1,3	2,5	0,9	-1,6
I alt	74,7	78,0	80,7	78,9	-1,8

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

FynBus er nu på rejsekortet, og med udgangen af 2017 ophørte anlægsrammen. Uafsluttede projekter blev videreført med mulighed for at ansøge om nye projekter.

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

De aktuelle anlægsprojekter udgør 0,9 mio. kr. og er specificeret herunder:

- 0,4 mio. kr. Forbedring af Trafikinformation (2018-projekt), samlet projektsum 2,3 mio. kr., heraf 1,3 mio. kr. finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kr. kommer fra projektet "Opgradering af terminaler på OBC" (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kr. i 2018, 1,6 mio. kr. i 2019, og restbeløb er overført til 2020.
- 0,5 mio. kr. Forbedring af Trafikinformation (2019-projekt), 0,3 mio. kr. ud af 1,0 mio. kr. er anvendt i 2019, mens restbeløb er overført til 2020. De resterende 0,2 mio. kr. anvendes ikke.

De 1,0 mio. kr. til Forbedring af Trafikinformation (2020-projekt) anvendes ikke, og derfor er der i Budget 2021 på bestyrelsesmødet den 5. november ansøgt om 1,0 mio. kr. til afslutning af projektet.

Telekørsel / Flextur og Plustur

Primo februar 2020 blev der indført nyt telekørselskoncept, hvor teletaxa, telecity og telependler blev erstattet af Flextur og Plustur.

Ejerbidraget for telekørsel inkl. COVID-19-kompensation udgør 18,0 mio. kr., hvilket er en mindreudgift på 3,3 mio. kr., svarende til et fald på 15,5 %. Mindreforbruget kan i væsentlig grad tilskrives det nye telekørselskoncept, som blev opstartet i februar 2020. Det nye telekørselskoncept er vedtaget i efteråret 2019, efter bestyrelsen godkendte budget 2020. Der vil blive modregnet i COVID-19-kompensationen i henhold til nettoaftalen med Regeringen.

Efterspørgslen har været reduceret væsentligt siden medio marts 2020 som følge af COVID-19. Tillige har de fleste kommuner i februar 2020 indført Flextur og Plustur i henhold til det nye telekørselskoncept.

Udviklingen på ejerniveau fremgår af tabel 6 nedenfor. Det faktiske aktivitetsniveau ses i tabel 10 i bilag 1.1.

Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2018 til 2020

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
FynBus	20,7	17,1	21,3	18,0	-3,3
Region Syddanmark	1,0	0,7	1,2	1,2	0,0
Assens	5,1	3,2	3,7	3,6	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,7	5,1	5,8	4,6	-1,1
Kerteminde	1,6	1,5	1,6	1,5	-0,1
Langeland	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Middelfart	1,1	1,2	1,3	1,1	-0,2
Nordfyn	4,9	3,4	5,0	3,7	-1,3
Nyborg	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0
Odense	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0
Svendborg	1,5	1,2	1,9	1,5	-0,4

Flextrafik

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

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2018-2020:

Tabel 7: Antal personture i perioden regnskab 2018 til 2020

Antal personture	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Handicapkørsel	135.526	142.027	148.045	92.834	-55.211
Anden kørsel	294.801	226.473	202.867	141.485	-61.382
Handicap- og anden kørsel	430.327	368.500	350.912	234.319	-116.593
Telekørsel*	163.462	138.982	164.240	73.515	-90.725
I alt	593.789	507.482	515.152	307.834	-207.318
Siddende patientbefordring	234.518	235.034	240.000	205.106	-34.894
I alt	828.307	742.516	755.152	512.940	-242.212

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

Samlet set er der i 2020 et fald på 32 % i antal personture i forhold til budgettet. Dette fordeler sig med et fald på 37 % vedr. handicapkørsel, et fald på 30 % vedr. anden kørsel samt et fald på 55 % vedr. telekørsel i forhold til budgettet.

Det store fald i personture skyldes især COVID-19, hvor kørslen pr. medio marts 2020 har været væsentligt reduceret.

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

Hovedtallene for flexkørsel fremgår af tabel 8 herunder:

Tabel 8: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser) Incl. Covid-19 kompensation	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Indtægter	-7,5	-5,7	-5,8	-4,7	-1,1
Entrepreneurudgifter	77,3	66,5	62,2	47,5	14,8
Flex udgifter, netto	69,7	60,8	56,4	42,7	13,7
Fællesudgifter	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Ejerbidrag	88,8	79,7	75,4	61,6	13,8
Covid-19 kompensation				14,8	-14,8
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp.	88,8	79,7	75,4	76,5	-1,0

Regnskab 2020 viser et ejerbidrag inkl. COVID-19-kompensation på 76,5 mio. kr. Dette svarer til en merudgift på 1,0 mio. kr. eller ca. 13 % i forhold til budgettet. Indbyrdes ejerne imellem er der afvigelser, og de største afvigelser kommenteres nedenfor.

Merudgiften i Assens Kommune skyldes, at der er indgået ny aftale om specialscolekørsel med start august 2020 til en højere pris, som ikke var kendt på budgettidspunktet.

Mindreudgiften i Nordfyns Kommune skyldes et mindreforbrug på fællesudgifter. FynBus blev i 2020 tilkendt en bod på 1 mio. kr., som er fordelt mellem ejerne efter antal ture i Planet. Da Nordfyns Kommune har størstedelen af deres ture i Cplan, er kommunens andel af boden beskeden.

Merudgiften for Region Syddanmark skyldes en større andel af fællesudgiften. Regionens andel af udgifterne til FlexDanmark er steget samtidig med, at regionens andel af førortaltale bod udgør 0,4 mio. kr.

Den samlede COVID-19-kompensation i form af sparet kørsel udgør -14,8 mio. kr. Denne vil blive modregnet i kompensationen vedr. busdriften i henhold til nettoaftalen med Regeringen.

Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifterne fordelt mellem flextrafik og telekørsel fremgår af tabel 9 nedenfor:

Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for perioden regnskab 2018 til 2020

Mio. kroner (årets priser)	R 2018	R 2019	B 2020	R 2020	Afvigelse B 2020 - R 2020
Fællesudgifter, Telekørsel	6,0	5,5	6,8	6,5	0,3
Fællesudgifter, flexområdet	19,0	18,9	19,1	18,9	0,1
Fællesudgifter, i alt	25,0	24,5	25,8	25,4	0,4

Regnskab 2020 for fællesudgifterne viser 18,9 mio. kr. Klagenævn for Udbud tilkendte i maj 2020 Midttrafik, Sydtrafik og FynBus en økonomisk sanktion på 3 mio. kr. for at slække på mindstekravet i udbudsbetingelserne. FynBus' andel på 1 mio. kr. indgår i fællesudgiften og er fordelt mellem ejerne i forhold til antal personture bestilt i Planet i perioden fra marts 2019 til februar 2020. Fællesudgifter fratrukket sanktionen viser et mindreforbrug på 1,1 mio. kr., som primært skyldes nedjusterede forventninger til bidrag til FlexDanmark og lønudgifter. Den økonomiske sanktion fra Klagenævn for Udbud på 7 mio. kr. er ikke indarbejdet i tallene, da sagen endnu er uafklaret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender det fremlagte årsregnskab for 2020.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

- Bilag 1.1 *Regnskab 2020, hovedtal*
- Bilag 1.2 *Talmateriale årsregnskab 2020*
- Bilag 1.3 *Notat, Årsregnskab ejerfordelt 2020 (udsendes direkte til forvaltningerne)*
- Bilag 1.4 *Revisionsberetning nr. 15*
- Bilag 1.5 *Eksternt regnskab 2020*
- Bilag 1.6 *Finansiering 2020*
- Bilag 1.7 *Direktørens rejse- og repræsentationsopgørelse 2020*

2. ANSØGNING TIL MARKEDSFØRINGSKAMPAGNER 2021 VEDR. WINBACK

Resumé:

I 2021 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. Det indstilles, at der godkendes en ramme på kr. 400.000 til gennemførelse af indsatser i 2. og 3. kvartal af 2021, der skal have til formål at få kunderne sikkert tilbage i den kollektive trafik i kølvandet på COVID-19, der har medført store passagertab. Der blev bevilget en ramme på kr. 500.000 til lignende formål i 2020. Af denne ramme blev kun kr. 154.000 udnyttet på grund af udviklingen i COVID-19-situationen.

Sagsfremstilling:

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

Administrationen planlægger at gennemføre en række kampagnetiltag, så snart det vurderes forsvarligt at lade kunderne vende tilbage til den kollektive trafik. Kampagneindsatserne har til formål at genskabe kundernes tillid til den kollektive trafik som et sikkert og trygt valg, når man skal transportere sig fra A til B – og dermed sikre, at kunderne vender tilbage til den kollektive busstrafik på Fyn og Langeland. Udover at signalere tryghed i den kollektive trafik skal indsatsen tillige minde kunderne om kollektiv trafiks mange gode tilbud, herunder Ungdomskort og Rejsekort, ligesom FynBus vil være klar til at markedsføre de nye kommercielle produkter, som bestyrelsen har vedtaget, men som på grund af COVID-19 endnu ikke er udbredt.

Nedenfor anføres de konkrete planlagte tiltag.

"Tryghed på rejsen"

Her er fokuspunkterne tryghed, restriktioner og budskabet "Vi er her stadig". Historierne, der skal kommunikeres, handler om rengøring og kapacitetsstyring i busserne kombineret med "vælg rigtigt-kampagne" med fokus på det rigtige billetprodukt og Rejseplanen som den sikre rejseplanlægger. Kanalerne vil være egne kanaler, sociale medier, flyers og ambassadørtilstedeværelse, radioreklame samt nyhedsbrev direkte til kunderne.

"Busserne er tilbage i fuld drift"

Her er fokuspunkterne igen tryghed, restriktioner og synlighed med budskabet "Velkommen tilbage, vi har savnet jer". Her markedsføres konkrete produkter, herunder Ungdomskort og Rejsekort, tillige med natbusser og andre særlige busruter, der har været indstillet på grund af COVID-19. Også her er kanalerne egne kanaler samt tilkøbte kanaler i form af målrettet digital annoncering og radio.

"Nye produkter og muligheder"

Her er fokuspunkterne FynBus' egne nye tilbud til kunderne, herunder "Aftenbillet Odense" og "Fyn rundt", samt markedsføringen af det nye landsdækkende fleksible pendleprodukt, Pendler20, som distribueres via DSB, men som kan benyttes overalt i Danmark. Igen er kanalerne egne og eksisterende kanaler samt tilkøbte relevante kanaler.

Det er uklart, hvornår indsatserne præcis kan igangsættes, da dette afhænger af den nationale genåbningsplan. Der er dog en forventning om, at de første tiltag kan iværksættes i indeværende kvartal.

Når der ansøges om en økonomisk ramme, og der ikke foreligger et konkret budget, skyldes det, at de konkrete aktiviteter endnu ikke er fastlagt. Dette skyldes primært, at der fortsat er usikkerhed om, hvor bredt den kollektive trafik kan markedsføres ift. smittesituationen. Hvis der fx fortsat i en periode køres med pladsrestriktioner i den kollektive trafik, skal markedsføringen tilpasses dette vilkår.

Indsatsens effekt vil blive vurderet på to parametre:

- Kampagnens synlighed, og
- vækst i antallet af rejsende under og efter kampagneperiode.

Evaluering af kampagnerne forelægges bestyrelsen som en del af afrapportering af strategiindsatsen "Flere kunder" mål 1.

Økonomi

Der er afsat en ramme på i alt kr. 2,5 millioner til ekstraordinær markedsføring og kampagner i 2021. Der er endnu ikke disponeret over penge i puljen. Med bestyrelsens godkendelse af nærværende ansøgning vil det resterende beløb udgøre kr. 2,1 millioner.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender ansøgning om kr. 400.000 til kampagneindsatser i 2. og 3. kvartal 2021, der har til formål at skaffe kunderne tilbage i busserne i kølvandet på COVID-19.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

3. GRATIS LOKALRUTER FOR BØRN UNDER 16 ÅR I ASSENS KOMMUNE

Resumé:

Udvalg for Miljø, Teknik og Plan i Assens Kommune har på mødet den 30. marts 2021 besluttet at indføre gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune.

Beslutningskompetencen for fastsættelse af takster inden for kollektiv trafik er i henhold til lov om trafiksselskaber placeret hos FynBus' bestyrelse.

En beslutning om gratis buskørsel i lokalruterne for børn under 16 år i Assens Kommune forelægges derfor FynBus' bestyrelse til godkendelse.

Sagsfremstilling:

Det primære formål for de 21 lokalruter i Assens Kommune er at betjene folkeskoler og 10. klassecenteret i Glamsbjerg.

En opgørelse af billettering på lokalruterne i Assens Kommune i november 2019 viser, at 79 % af kunderne benytter Skolekort, og 19 % benytter Ungdomskort. Samlet set er 98 % af passagererne i lokalruterne i Assens Kommune således børn og unge, som benytter lokalruterne i forbindelse med deres skolegang og uddannelse. Sammensætningen af indtægter i Assens Kommune kan ses i tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Indtægter for lokalruter i Assens Kommune ekskl. fælles kommunal rute 268¹

Indtægter, i 1.000 kr.	Regnskab 2019
Rejsekort Classic og enkeltbilletter	82
Periodekort, ekskl. skolekort og ungdomskort	26
Ungdomskort	515
Skolekort	1.928
I alt	2.552

De fleste børn under 16 år benytter Skolekort, som kommunen selv finansierer. En lille gruppe børn benytter Rejsekort, i et omfang svarende til ca. kr. 13.000 baseret på Regnskab 2019. Der vil således være et meget begrænset indtægststab ved at indføre gratis kørsel for børn under 16 år på lokalruterne i Assens Kommune.

Ved opgørelse af billettering i de regionale ruter i Assens Kommune samt den fælles kommunale/regionale rute 268 ses henholdsvis ca. 25 % Skolekort i de regionale ruter og ca. 5 % i den fælles kommunale/regionale rute. Hvis der er kørselsberettigede elever, der anvender ruterne, skal Assens Kommune fortsat udstede Skolekort til disse elever. Indtægterne på de regionale ruter tilfalder Region Syddanmark, mens indtægten på den fælles kommunale/regionale rute fordeles mellem Region Syddanmark og Assens Kommune. Det er de samme principper, som er gældende i dag.

Alternativt kan Assens Kommune stille lokalruter til rådighed for de elever med et kørselsbehov.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender gratis lokalruter for børn under 16 år i Assens Kommune fra august 2021.

¹ I Regnskab 2019 er indtægter fra den fælles kommunalrute 268 på ca. samlet kr. 878.000 indeholdt.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 3.1 *Referat fra møde i Udvalg for Miljø, Teknik og Plan i Assens Kommune*

Bilag 3.2 *Gratis buskørsel i lokalruterne i Assens Kommune*

4. FORSØG MED LANDSDÆKKENDE FLEKSIBELT PENDLERPRODUKT

Resumé:

Analyser viser, at kunderne i den kollektive transport efterspørger mere fleksibilitet – især i pendlerprodukterne. Behovet var kendt før COVID-19 og er nu markant forstærket blandt andet pga. hjemmearbejde.

Trafikselskaberne i Danmark har derfor udarbejdet koncept til et nyt produkt, Pendler20, der prismæssigt ligger mellem Rejsekort Classic og et pendlerprodukt, og som dermed er attraktivt for pendlere, der blot rejser 2-3 dage om ugen.

Pendler20 vil blive testet i en forsøgsperiode på 16 måneder for at afklare, om det fremadrettet skal være et standardprodukt hos trafikselskaberne.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Analyser viser, at kunderne i den kollektive transport efterspørger mere fleksibilitet – især i pendlerprodukterne. Behovet var kendt før COVID-19 og er nu markant forstærket blandt andet pga. hjemmearbejde.

I forsommeren 2020 testede DSB fire fleksible pendlerkoncepter. Alle koncepterne blev vurderet meget højt af kunderne, hvilket tyder på et reelt behov for produktudvikling i markedet.

I sensommeren 2020 har firmaerne Wilke og Epinion foretaget yderligere analyse på de langsigtede effekter af COVID-19 i den kollektive transport. Begge analyser bekræfter projektets berettigelse og anbefaler, at trafikselskaberne imødekommer kunders behov i den forandrede hverdag ved at kigge på mere fleksibilitet i pendlerproduktet.

På baggrund af beslutning i DOTs bestyrelse samt i Direktørgruppen i Takst Vest er der udarbejdet konceptoplæg til et sådant nyt produkt.

Nedenstående beskriver alene de forhold, der har betydning for FynBus og Takst Vest. Forhold vedrørende DOT og Øst-Vest trafikken over Storebælt er ikke nærmere beskrevet.

Det nye produkt – Pendler20

Med det nye billetprodukt kan kunden købe 20 rejsedage til en bestemt strækning/antal zoner ligesom på pendlerkort. Hertil kan kunderne selv vælge, hvornår rejsedagene skal bruges – dog indenfor en periode på 60 dage. Produktet vil blive markedsført under navnet "Pendler20".

Produktet har gyldighed til tog, bus, metro, lokalbane og letbane.

Målgruppen er kunder, der rejser mellem 13 og 31 dage pr. måned. I Takst Vest er der opnået enighed omkring priserne, hvor dagsprisen vil være den nuværende dagspris for et pendlerprodukt med følgende procentvise tillæg (baseret på 20 rejsedage pr. måned på et pendlerkort):

- 2 zoner: +25 %
- 3-10 zoner: +33 %
- 11-26 zoner: +40 %
- 27+ zoner: +50 %

De konkrete priser for en rejsedag med Pendler20 sammenlignet med Pendlerkort er for rejser på 2-10 zoner vist i tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Priser for Pendlerkort og Pendler20

Antal zoner	Pendlerkort 30 dage Pris, voksen (kr.)	Pendler20 Pris, voksen (kr.)	Pendler20 Dagspris, voksen (kr.)
2	384	480	24
3	516	680	34
4	690	920	46
5	864	1.140	57
6	1.020	1.360	68
7	1.170	1.560	78
8	1.350	1.800	90
9	1.500	2.000	100
10	1.650	2.200	110

Med baggrund i denne prissætning illustrerer nedenstående tabel 2, hvornår Rejsedage-produktet er det billigste alternativ set i forhold til Pendlerkortet samt Rejskorttaksten for busrejser:

Tabel 2: Hvornår er Pendler20 billigere end Pendlerkort og Rejskort bus?

Målgruppe overblik - Rejsedage ift. Pendlerkort og Rejskort bus (ved 10-33 rejser)

Zoneafstand/antal rejser	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
2 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	
3 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
4 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
5 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
6 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
7 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
8 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
9 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
10 zoner	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
11 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
12 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
13 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
14 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
15 zoner	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej

Produktet vil i første omgang bliver sat til salg på følgende platforme:

- DOTs app
- Midttrafiks app
- DSBs app

FynBus-kunder vil derfor kunne købe produktet via DSBs app, hvilket i dag også er muligt for pendlerprodukter. Fordelingen af indtægterne fra salg af produktet vil være baseret på den samme fordeling som for pendlerprodukter.

Konsekvenser for indtægtsprovenu

Provenumæssigt vil der være flere bevægelser. Der vil ske overflytning til det nye produkt fra Pendlerkort og Rejskort, men det forventes tillige, at der kan tiltrækkes nye kunder.

Parterne i Takst Vest har estimeret et "worst case"-provenutab på baggrund af 2019-passagertal og -indtægter. I Takst Vest vurderes et samlet potentielt provenutab på knap 13 mio. kr. årligt, hvoraf FynBus står for ca. 1,0 mio. kr.

Selskab	Provenu fra nye kunder	Tab ved migrering til Rejsedage/fleksibelt pendlerprodukt	Samlet provenutab	Antal Rejsedage/fleksibelt pendlerprodukt
NT	572.556	-1.159.009	-586.453	12.922
Midttrafik	2.959.002	-6.231.668	-3.272.667	26.943
Sydtrafik	673.451	-1.254.697	-581.246	22.833
Fynbus	876.682	-1.872.430	-995.749	23.815
DSB	4.546.290	-9.959.401	-5.413.111	46.727
Arriva	1.488.817	-3.423.417	-1.934.600	23.046
Total:	11.116.798	-23.900.622	-12.783.826	156.286

Tidsplan

Den endelig lanceringsdato tager således hensyn til følgende to hovedforudsætninger:

1. Den tekniske udviklingstid i diverse apps, og
2. Udviklingen i COVID-19, herunder Ministeriets holdning til, hvornår trafiksselskaberne kan gå i markedet med et nyt tiltag af denne karakter.

Det vurderes aktuelt, at DSB vil kunne være teknisk klar med produktet i deres app i løbet af maj måned 2021.

Det er aftalt, at lanceringen af nyt rejsedagsprodukt sker som et pilotprojekt på 16 måneder, således at der er 12 måneders data at evaluere på, 1 måned til at evaluere og 3 måneder til evt. varsling af kunder, såfremt produktet skal udgå.

I pilotfasen er produktet et kommercielt produkt. Hvis produktet godkendes som et blivende produkt, skal dette indgå som et standardprodukt på lige fod med enkeltbilletter, Rejsekort og de nuværende pendlerkort.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forsøg med Landsdækkende fleksibelt pendlerprodukt "Pendler20" samt prissætningen heraf.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

5. EVALUERING AF SPØRGERUNDE IFM. VOGNKONTROLLER

Resumé:

Forsøget med spørgsmål vedr. ansættelsesforhold til flextrafik-chaufførerne i forbindelse med vognkontrol begyndte den 1. oktober 2020. Forsøget evalueres nu efter et halvt års varighed.

Forsøget viser overordnet, at chaufførerne i meget begrænset omfang giver udtryk for kritik af deres løn- og ansættelsesforhold, og kun et mindre antal chauffører ønsker, at FynBus følger op. Resultaterne viser dog også, at der er usikkerhed blandt chaufførerne omkring overenskomstforhold, og det kan udledes, at nogle chauffører oplyser at modtage for lidt i timeløn, samt at andre i gennemsnit arbejder mere end 48 timer pr. uge.

Det indstilles, at forsøget fortsætter året ud. Dette for at opnå større deltagelse i kontrollen, førend det besluttet, hvorvidt kontrollen skal gøres permanent.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. juni 2020 blev det besluttet at igangsætte forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontroller.

Forsøget begyndte den 1. oktober 2020. Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

Idet forsøget nu har været i gang i et halvt år, gennemføres en evaluering af forsøget og resultaterne heraf. Evalueringen og resultaterne fremgår af notatet i bilag 5.1.

I perioden fra den 1. oktober 2020 til og med den 31. marts 2021 er der foretaget 314 vognkontroller.

Ud af de 314 vognkontroller var 91 af chaufførerne i et ansættelsesforhold. De øvrige adspurgte var selvstændige vognmænd. Af de 91 chauffører i ansættelsesforhold ønskede 84 at deltage i kontrollen. Disse blev stillet spørgsmålene, som fremgår af notatets bilag 1.

De 84 deltagende chauffører er ansat hos 16 forskellige vognmænd. 70 % af chaufførerne ønskede at være anonyme. Ved anonymitet forstås, at chaufføren ikke oplyser sit navn i forbindelse med kontrollen, men blot svarer på spørgsmålene, eller at chaufføren ikke ønsker, at vognmanden skal inddrages i sagen.

Spørgerammen omfattede spørgsmål omkring:

- Overenskomstforhold
- Arbejdstid
- Ferie
- Løn
- Pension

Forsøget har vist, at størstedelen af de deltagende chauffører (86 %) intet har at udsætte på deres løn- og ansættelsesvilkår.

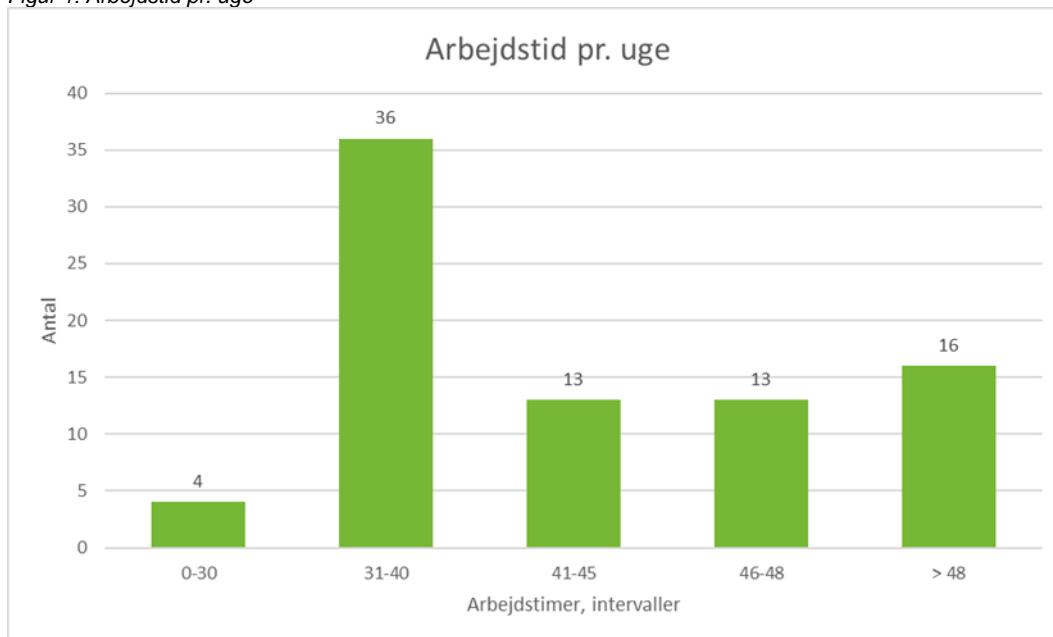
Overenskomstforhold

Forsøget med spørgsmål i forbindelse med vognkontrol har vist, at der blandt de deltagende chauffører generelt var usikkerhed om overenskomst. 56 chauffører (67 %) vidste, at deres ansættelse var omfattet af en overenskomst, men 25 af disse chauffører (45 %) var ikke klar over hvilken overenskomst, deres ansættelse var omfattet af. Enkelte chauffører oplyste en faglig organisation, som ikke har overenskomst på området.

Arbejdstid pr. uge

Til spørgsmålet om hvor mange timer, der i gennemsnit arbejdes, har 82 chauffører valgt at svare. I figur 1 nedenfor fremgår det, at 16 chauffører (20 %) har angivet, at de har en ugentlig arbejdstid over 48 timer.

Figur 1: Arbejdstid pr. uge



Af chaufførernes besvarelser kan det ikke vurderes, hvorvidt der er tale om en overtrædelse af arbejdstidsdirektivet, idet det ikke er oplyst over hvor lang en periode, chaufførerne har arbejdet mere end 48 timer pr. uge.

Ferie

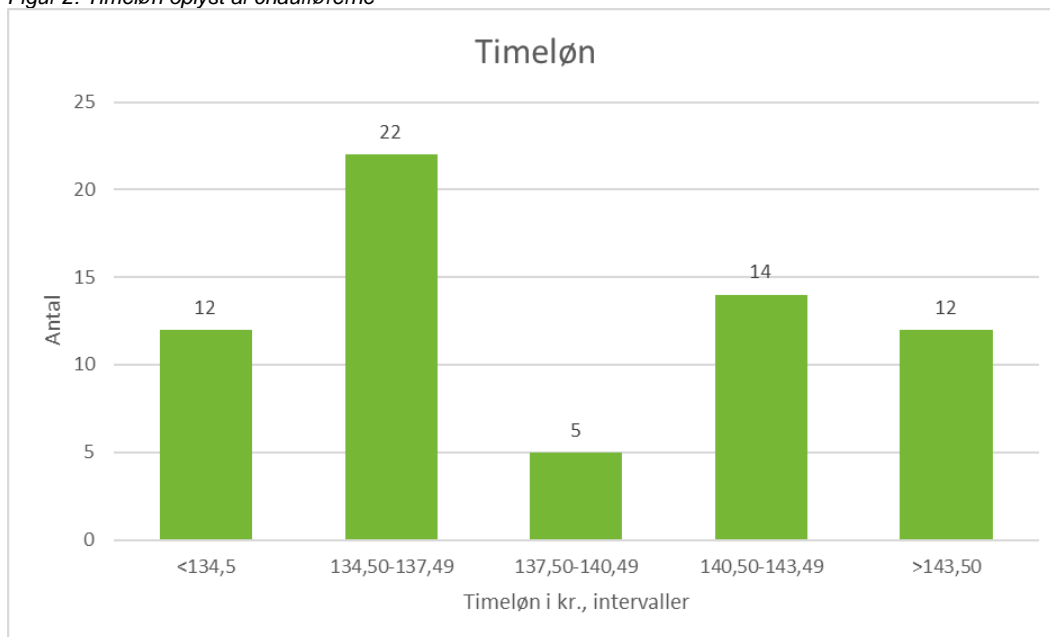
77 ud af 84 chauffører (92 %) har oplyst, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort. 4 chauffører ved det ikke, og 3 har ikke svaret. Størstedelen af chaufførerne, der bekræfter, at de optjener ret til ferie med løn eller får feriekort, oplyser desuden, at det fremgår af deres lønseddel.

Timeløn

66 af de 84 chauffører (79 %), der har svaret, mener, at de får den timeløn, de er berettiget til. 11 ved det ikke, 4 har ikke svaret, og 3 mener ikke, at de får den timeløn, de er berettiget til.

65 chauffører har oplyst deres timeløn, hvilket fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Timeløn oplyst af chaufførerne



Note: Chaufførerne har i kontrollen angivet det eksakte beløb, de modtager pr time, men til brug for den grafiske fremstilling i figuren er timelønningerne inddelt i intervaller.

12 chauffører har oplyst, at de modtager en timeløn, der er mindre end 134,50 kr., som er den laveste timeløn, en chauffør må modtage, hvor vognmanden overholder FynBus' arbejdsklausul. De 12 chauffører er ansat hos 6 forskellige vognmænd, hvoraf 4 chauffører er ansat hos én vognmand, 3 chauffører hos en anden vognmand, 2 chauffører hos en tredje vognmand, og de resterende 3 chauffører hos hver sin vognmand. I forbindelse med kontrollerne er det ikke konstateret, at timelønningen har været forkert. Påtalepunkterne har været:

- Manglende gennemskuelighed for så vidt angår time- og lønsedler
- Manglende indbetaling til pension
- Manglende udarbejdelse af timesedler
- Fejl/mangler i ansættelsesbevis
- Manglende regulering af løn/pensionssats pr. 1. marts 2020

Den chauffør, som har oplyst den laveste timeløn på 97,50 kr., har i kontrollen angivet, at han ikke ved, om han får den timeløn, han er berettiget til. Samtidigt har han ikke noget at udsætte på sine løn- eller ansættelsesforhold og har i øvrigt valgt at være anonym i undersøgelsen. Det er derfor ikke muligt at undersøge den konkrete sag nærmere.

Pension og opfølgning

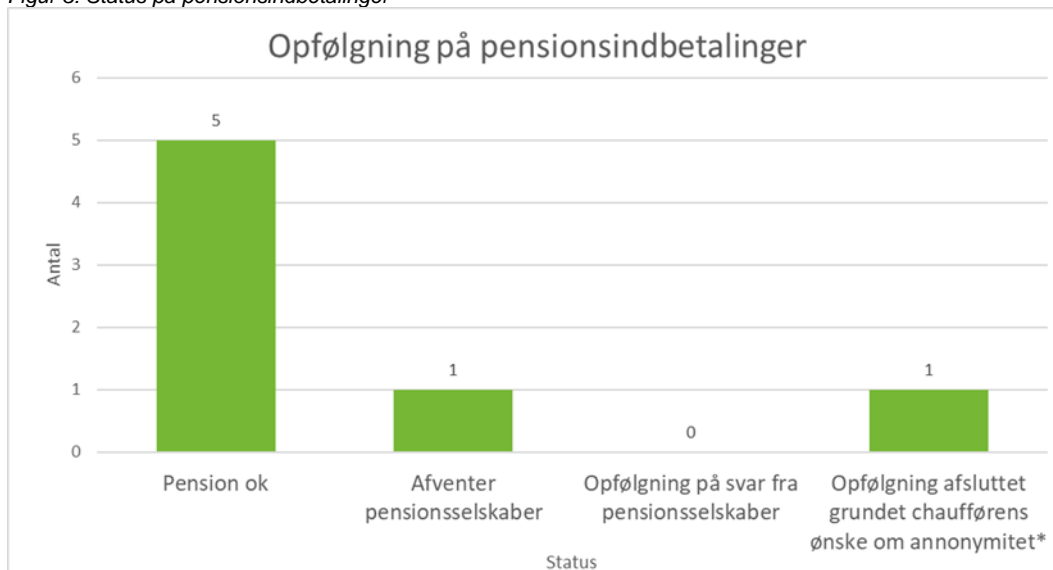
Til spørgsmålet omkring pension har 73 ud af 84 svaret (87 %), at de får den pension, som de er berettiget til. 1 har svaret nej, 7 ved det ikke, og 3 har valgt ikke at svare.

Chaufførerne bliver også spurgt til, om indbetalingen til deres pensionselskab stemmer overens med den pension, der er oplyst på deres lønseddel. Det har 51 af 84 chauffører (61 %) svaret ja til, mens 29 ikke ved det, og 4 har valgt ikke at svare.

11 chauffører har ønsket en opfølgning på deres løn- og ansættelsesvilkår. Af de 11 har 8 ønsket, at FynBus skal undersøge, om der er blevet indbetalt pension til deres pensionskasse.

FynBus har forespurgt om pensionsoplysninger i både TopDanmark, Alm. Brand og Velliv. Status på henvendelser til samt tilbagemeldingerne fra forsikrings-/pensionsselskaber fremgår af figur 3 nedenfor:

Figur 3: Status på pensionsindbetalinger



Tilbagemeldingerne er sendt videre til de respektive chauffører.

En chauffør, som har ønsket, at FynBus kontakter pensionsselskabet, har først deltaget i kontrollen ultimo marts 2021. Pensionsselskabet kontaktes i løbet af april 2021 og fremgår derfor ikke af figur 3 ovenfor.

Tre chauffører ønskede opfølgning på andet end pension (aftentillæg og arbejdstid). Disse chauffører ønskede ved kontrollen at være anonyme i forhold til vognmanden. Forholdene vil derfor indgå i en senere kontrol af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

Proces for anvendelse af oplysningerne

Oplysningerne, der er indsamlet i forsøget med kontrol af ansættelsesforhold i forbindelse med vognkontrol, anvendes ikke alene til at se på konkrete sager, hvor chaufførerne ønsker det.

Oplysningerne anvendes tillige i de kommende kontroller af vognmændene, når overholdelsen af FynBus' arbejdsklausul kontrolleres. Oplysningerne ses også i sammenhæng med resultatet af tidligere kontroller.

På baggrund af de gennemførte kontroller udarbejdes en liste med opmærksomhedspunkter, således at disse bliver medtaget i kontrollen af vognmandens overholdelse af arbejdsklausulen.

Konklusion på forsøget

Evalueringen af forsøget med en spørgerunde som led i kontrollen med flex-chaufførernes ansættelsesforhold viser, at der overordnet er tilfredshed blandt chaufførerne med løn- og ansættelsesvilkår. Kun en mindre andel af chaufførerne har noget at udsætte på deres løn- eller ansættelsesvilkår.

Chaufførerne svarer efter bedste evne, men validiteten af svarene afhænger for eksempel af, hvorvidt chaufførerne læser og forstår deres lønsedler korrekt. Manglende forståelse for eksempelvis lønsedlen og dennes indhold vil kunne give forkerte og/eller misvisende svar.

Kontrollen har vist, at en del chauffører er i tvivl om hvilken overenskomst, de er omfattet af, ligesom det for mange er uvist, om pensionsindbetalingen stemmer overens med det, som fremgår af deres lønseddel.

Alligevel var det kun et mindre antal chauffører, der ønskede, at FynBus skulle følge op på, om pensionsindbetalingen var korrekt.

I forsøgsperioden har 84 chauffører deltaget i kontrollen. Forsøget indstilles derfor til at fortsætte året ud. Dette for at opnå, at flere chauffører deltager i forsøget. Herefter foretages en ny evaluering med henblik på at vurdere, hvorvidt kontrollen skal være et permanent supplement til den eksisterende kontrol af overholdelsen af FynBus' arbejdsklausul.

Nærværende evaluering viser, at der er behov for at tilpasse spørgerammen. Blandt andet har spørgsmål om løn ikke omfattet provisionsløn, hvilket bør indgå i fremtidige spørgsmål til chaufførerne. Generelt skal det overvejes, om nogle spørgsmål skal tilrettes, således at det bliver tydeligere hvad, der spørges til. Yderligere skal der tilføjes et spørgsmål om, hvor længe chaufføren har været ansat.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender, at forsøget med spørgsmål vedr. løn- og ansættelsesforhold til flextrafik-chaufførerne i forbindelse med vognkontrol fortsætter resten af 2021.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet.

Bilag:

Bilag 5.1 *Notat, Forsøg med kontrol af Flextrafik-chaufførers ansættelsesforhold*

SAGER TIL DRØFTELSE:

Intet.

SAGER TIL ORIENTERING:

6. RESULTAT AF KOMMUNAL HØRING VEDR. RAMMEUDBUD AF STOPPESTEDSUDSTYR

Resumé:

På bestyrelsesmødet den 11. december 2020 godkendte bestyrelsen, at FynBus skulle undersøge, om kommunerne ønsker at deltage i en fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr. Kommunernes svarfrist er nu udløbet, og der gives en status på svarene, hvor hovedkonklusionen er, at kommunerne samlet set ikke er klar til en rammeaftale på området.

FynBus har til et konkret projekt i Region Syddanmark behov for sammen med kommunerne at indkøbe stoppestedsudstyr, og sagen indeholder derfor tillige en beskrivelse af dette.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 11. december 2020 godkendte bestyrelsen, at FynBus skulle undersøge, om kommunerne ønsker at deltage i en fælles rammeaftale for stoppestedsudstyr. Kommunerne blev bedt om at tage stilling til følgende:

"FynBus anmoder ejerkommuners kommunale politiske udvalg om senest 1. april 2021 at tage stilling til følgende:

- ønsker kommunen at være en del af et fælles udbud af stoppestedsudstyr?
- er kommunen i givet fald klar til at forpligte sig til at indkøbe stoppestedsudstyr for op til 125.000 kr. pr. år fra ultimo 2021 og 4 år frem, i alt op til 500.000 kr. i perioden?

Ved tilsagn fra mere end 3 kommuner vil den årlige forpligtelse blive lavere. Ved tilsagn fra færre end 3 kommuner udarbejdes der ikke en fælles rammeaftale."

Af tabel 1 nedenfor fremgår oversigt over kommunernes beslutninger:

Tabel 10: Status på kommunernes indstilling til rammeaftale for stoppestedsudstyr

Kommune	FynBus' vurdering af svaret	Kommunernes beslutning
Assens	Nej	MTP behandlede punktet i går på deres møde, og har besluttet ikke at deltage i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr, men er positive overfor en ensretning af hvilket udstyr der bør være til stede ved de enkelte fynske stoppesteder.
Faaborg-Midtfyn	Betinget ja	Teknik- Og Miljøudvalget beslutter at; <ol style="list-style-type: none"> 1. Deltage i det fælles udbud af stoppestedsudstyr såfremt minimum 5 kommuner deltager 2. At kommunen forpligter sig på at købe stoppestedsudstyr for minimum 300.000 kr. over en 4-årig periode 3. Kommunen tilslutter sig aftalen med start primo 2022 4. At kommunens forpligtelse til køb af stoppestedudstyr ikke må forhindre evt. udbud af reklamefinansieret buslæskærme 5. At kommunen overdrager kompetencen til at godkende det endelige udbud til FynBus
Kerteminde	Ja	Miljø-, natur- og teknikudvalget godkender tilsagn til Fynbus om indgåelse af en rammeaftale til forskønnelse af busstoppesteder.

Langeland	Nej	Langeland Kommune deltager ikke i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr, men er positive overfor en ensretning af, hvilket udstyr der bør være til stede ved de enkelte fynske stoppesteder
Middelfart	Betinget ja	Middelfart Kommune kan tilslutte sig et ensartet design og udtryk for trafikskabets område, men at Middelfart Kommune, inden der kan ske tilslutning til en rammeaftale ønsker, at der foreligger en beskrivelse af funktionskrav og design samt opgørelse over behovet for udskiftning af udstyr over en årrække.
Nordfyns	Betinget ja	Udvalget beslutter, at en fælleskommunal rammeaftale om indkøb af ens stoppestedsudstyr ikke tiltrædes før det er sikret, <ul style="list-style-type: none"> • at alle nyindkøb stemmer overens med Nordfyns Kommunes designmanual • der skal være opbakning fra alle ejerkommuner for at sikre et fælles udtryk
Nyborg	Nej	Nyborg Kommune deltager ikke i rammeaftalen vedrørende indkøb af stoppestedsudstyr.
Odense	Nej	Odense Kommune ønsker ikke at deltage i en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr på nuværende tidspunkt. Dette skyldes, at Odense Kommune generelt har gode faciliteter på de stoppesteder i Odense, hvor det er fysisk muligt at have udstyr stående. Derudover har kommunen en igangværende aftale med AFA JCDecaux vedrørende byudstyr. Desuden har Odense Kommune selv gennemført et udbud af kommunale læskærme, der blot er få år gammelt.
Svendborg	Nej	Teknik- og Erhvervsudvalget beslutter, at Svendborg Kommune ikke deltager i et fælles udbud af stoppestedsudstyr.

Konklusionen på kommunernes beslutninger er:

- 1 kommune siger klart ja til at deltage i en fælles rammeaftale.
- 3 kommuner giver et betinget ja, hvor betingelserne er forskellige.
- 5 kommuner siger nej tak, hvor begrundelserne er forskellige.

Flere kommuner påpeger, at forpligtelsen til en årlig udgift til indkøb af stoppestedsudstyr for 50.000-125.000 kr. pr. år i 4 år enten bruger en stor del af eller overskrider den ramme, der er afsat til stoppestederne i kommunen.

Mobilitetspulje-projekt

FynBus har i 2019 ansøgt Region Syddanmarks Mobilitetspulje og fået godkendt et knudepunktsprojekt med et samlet budget på 2 mio. kr., der indebærer opgradering af udvalgte knudepunkter med regionale busser. Følgende gør sig gældende for det videre arbejde med dette projekt:

- Kommunerne skal i egenskab af vejmyndighed involveres i og godkende forslag til opgraderinger
- Udstyr skal enten tilbudsindhentes, udbydes, eller en eksisterende aftale benyttes på grund af indkøbets størrelse
- Indkøb og montering finansieres af projektet, men fremtidig vedligeholdelse påhviler vejmyndigheden
- Kundernes tilfredshed med opgraderinger skal måles i projektet

FynBus har ladet projektet afvente kommunernes afgørelse i forhold til et fælles rammeudbud af stoppestedsudstyr. Nu hvor kommunerne samlet set har afvist oplægget til en sådan aftale, vil FynBus i samråd med Region Syddanmark tage stilling til:

- Hvor mange knudepunkter og hvor meget udstyr, der skal være fokus på i projektet
- Hvordan udstyret skal indkøbes

Idet der ikke er grundlag for at arbejde videre med en bred rammeaftale for stoppestedsudstyr, vil FynBus i knudepunktsprojektet arbejde videre med en mere begrænset tilgang. Erfaringer vil efterfølgende blive delt med alle ejerkommuner. Samtidigt undersøges det, hvorvidt det er muligt at udvikle en fælles designmanual.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

7. DSB REJSEPAS 2021

Resumé:

På baggrund af erfaringerne med DSB Rejsepas i sommeren 2020 planlægger DSB igen i sommeren 2021 at sælge 50.000 rejsepas. I forbindelse med ønsket om DSB Rejsepas i sommeren 2021 skal der fastlægges en indtægtsdeling, hvor FynBus umiddelbart vurderer, at et eventuelt samlet provenutab vil være marginalt.

Sagsfremstilling:

I sommeren 2020 solgte DSB 50.000 rejsepas på få dage, hvilket var en stor salgssucces. Til sommer planlægger DSB igen at sælge 50.000 rejsepas. Denne gang bliver prisen 499 kr. for et rejsepas til voksne. I sommeren 2020 var prisen 299 kr. for et rejsepas. I 2020 var rejsepasset subsidieret med statslige midler.

I sommeren 2020 gav rejsepasset rejsehjemmel til tog, S-tog, busser, letbane og Metro i Danmark. DSB ønsker, at det samme bliver tilfældet i 2021. I denne forbindelse skal der fastlægges en indtægtsdeling.

DSB forventer et salg på 50.000 rejsepas med en gennemsnitspris lidt under 499 kr., idet børn kan købe rejsepas til halv pris. Dette giver et samlet provenu på ca. 24 mio. kr.

DSB har udarbejdet et forslag til indtægtsdeling baseret på erfaringerne fra 2020 og fordelingen af rejser med Rejsekort, se tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: DSB's forslag til indtægtsdeling

Selskab	Rejsepas	Migrering	Procent fordeling	Forventet provenu
DSB inkl S-tog	77,39%		72,19%	17.324.434
Metroselskabet	2,58%	0,55%	3,13%	750.721
Movia	5,84%	1,24%	7,08%	1.698.553
BAT	0,09%	0,02%	0,10%	25.056
Fynbus	1,52%	0,32%	1,84%	441.947
Sydtrafik	1,83%	0,39%	2,22%	533.040
Midttrafik	4,75%	1,01%	5,76%	1.381.859
NT	3,08%	0,65%	3,73%	895.341
ARRIVA	2,78%	1,02%	3,80%	913.049
Ærø	0,05%		0,05%	12.000
Fanø	0,05%		0,05%	12.000
Samsø	0,05%		0,05%	12.000

Indtægtsdelingen foreslået i tabel 1 bevirker, at FynBus modtager ca. 440.000 kr. fra rejsepasset. Det er svært at vurdere omfanget af produktglidning og det heraf afledte provenutab. Samlet set vurderer FynBus umiddelbart, at et eventuelt samlet provenutab vil være marginalt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning.

8. MEDDELELSER

- Nye mål for rettidighed på busområdet
- Opdateret rapport om drivmidler
- TiD – møde med KL og Danske Regioner om COVID-kompensation
- Status på Trafikplan 2022-2025
- Status på retssag – flextrafik
- Nye kontrollører ansat
- Rapport fra Institut for Menneskerettigheder

9. EVENTUELT

Godkendt elektronisk

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Bo Libergren

Bestyrelsesmedlem
Flemming Madsen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Albert Pedersen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Leif Rothe Rasmussen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen