

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

17. november 2022 kl. 16.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn - *afbud*
Næstformand Kim Johansen, Region Syddanmark
Jim Staffensen, Assens
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Anne Fiber, Kerteminde
René Larsen, Langeland - *afbud*
Regitze Tilma, Middelfart
Ole Tyrsted Jørgensen, Nyborg
Claus Skjoldborg Larsen, Odense
Lars Erik Hornemann, Region Syddanmark
Jesper Kiel, Svendborg

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Plan- og Markedschef Jan Gudmann Hansen
Leder af økonomi og analyse Julia Egebæk - *afbud*

INDHOLD

INDHOLD	2
Sager til beslutning:	3
1. Budget 2023 og budgetoverslagsår 2024-2026	3
2. Mødeplan 2023	10
3. Fortsat udbygning af digital trafikinformation	11
4. Flexbus-koncept	12
5. Lukket punkt	19
Sager til drøftelse:.....	19
Sager til orientering:.....	20
6. Status for Masterplan for kollektiv trafik.....	20
7. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	21
8. Udviklingen i passagertal og indtægter	23
9. Kundetilfredshedsundersøgelse 2022	26
10. Brown-out	27
11. Meddelelser	30
12. Eventuelt	30

SAGER TIL BESLUTNING:**1. BUDGET 2023 OG BUDGETOVERSLAGSÅR 2024-2026****Resumé:**

Administrationen fremlægger budget 2023. til godkendelse.

I budget 2023 forventes ejerbudraget at udgøre 459,3 mio. kr. svarende til en mindreudgift på 10,5 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022 (efter 2. kvartal). Mindreudgiften skyldes primært færre entreprenørudgifter på 13 mio. kr. Samtidigt budgetteres der også med færre passagerindtægter på 1,4 mio. kr. som primært skyldes at der ikke er Corona-kompensation i 2023.

Færre entreprenørudgifter skyldes at Nyt Bynet i Odense har helårseffekt i 2023. Kørselsomfanget er derfor reduceret. Samtidigt forventes kompensation for høje brændstofudgifter fra staten på 7,6 mio. kr.

FynBus' ramme for ordinære fællesudgifter for buskørsel udgør i budget 2023 67,6 mio. kroner. Der budgetteres med et mindre forbrug på ca. 0,8 mio. kr. for fællesudgifterne i forhold til rammen. Mindre forbruget overføres til rammestyring.

Budgettet for ejerbudraget for flextrafik udgør i 2023 97 mio. kr., hvilket er en stigning i forhold til forventet regnskab 2022 på ca. 4 mio. kr., som skyldes øget entreprenørudgifter, som følge af nye kontrakter, på ca. 7 mio. kr., flere indtægter på ca. 1,5 mio. kr. samt forventet kompensation vedr. stigende omkostninger på ca. 1,3 mio. kr.

Fællesudgifterne for flextrafik budgetteres til ca. 28 mio. kr. i 2023. Hvilket er på niveau med forventet regnskab 2022.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremlægger budget 2023.

Budget for kørselsomfanget for de enkelte kommuner, er godkendt af kommunerne inden det fremlægges bestyrelsen. Budgetforslaget for Odense Kommune er dog ikke endeligt vedtaget på grund af budgetmæssig usikkerhed i forbindelse med indførelsen af et nyt bynet pr. august 2022. Det endelige budget for Odense Kommune vil indgå i forklaringerne til forventet regnskab 2023 efter 1 kvartal.

Budget for den regionale buskørsel, vedtages af bestyrelsen i henhold til rammestyringsaftalen med Region Syddanmark.

FynBus' bestyrelse fastlægger fællesudgifter for FynBus.

Budget 2023 er kommenteret i bilag 1.1, i forhold til forventet regnskab 2022 efter 2. kvartal.

Budget 2023 er opdelt på busdrift, flextrafik og tjenestemænd.

Budgettet for 2023 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2022, tillagt kendte ændringer for 2023 og prisreguleringer.

Hovedtal bus- og flextur/plustur

Hovedtallene for bus- og flextur/plustur fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Busdrift							
Indtægter	-195,8	-131,7	-150,0	-188,4	-154,8	-171,6	16,7
Covid-19 kompensation		-60,2	-55,3	0,0	-18,1		-18,1
Indtægter, inkl. kompensation	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-173,0	-171,6	-1,4
Kørselsudgifter	487,2	491,7	511,5	476,2	550,1	544,6	5,5
Covid-19 kompensation/stigende omkostninger		-8,2	-11,1	0,0	-0,1	-7,6	7,4
Kørselsudgifter, inkl. kompensation	487,2	483,5	500,4	476,2	550,0	537,0	12,9
Fællesudgifter	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	83,4	-0,8
Ejerbidrag busdrift	369,4	439,0	442,1	373,5	477,9	456,4	21,5
Midler fra staten, i alt - Covid-19 komp./stig. omk.	0,0	-68,4	-66,4	0,0	-18,2	-7,6	-10,7
Ejerbidrag incl. Midler fra staten	369,4	370,6	375,6	373,5	459,7	448,9	10,8
Flextur/Plustur							
Indtægter	-2,6	-2,6	-2,8	-4,0	-3,3	-4,0	0,7
Kørselsudgifter	14,2	7,4	8,6	10,8	9,2	10,4	-1,1
Fællesudgifter	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Ejerbidrag Flextur/Plustur	17,1	11,3	10,6	11,0	10,0	10,4	-0,4
Ejerbidrag i alt	386,5	388,6	389,4	384,5	469,8	459,3	10,5

I ovenstående tabel er forventede kompensationer fra staten til dækning af stigende omkostninger indeholdt.

I budget 2023 forventes ejerbidraget at udgøre 459,3 mio. kr. svarende til en mindredgift på ca. 10 mio. kr. i forhold til forventet regnskab 2022 (efter 2. kvartal).

De væsentlige årsager er:

- færre entreprenørudgifter på ca. 13 mio. kr. som skyldes at Nyt Bynet i Odense får helårseffekt, samt forventet kompensation fra staten på 7,6 mio. kr.
- færre passagerindtægter på ca. 1,5 mio. kr., da der ikke forventes statslig Covid kompensation i 2023. Dog forventes flere passagerindtægter i 2023 end i 2022, og derfor bliver afvigelsen mellem 2023 og 2022 minimal.

Passagerindtægter og passagerudvikling

Budget 2023 tager udgangspunkt i indtægtsniveauet fra forventet regnskab 2022 efter første halvår.

Det forventes at indtægtsniveauet i Odense Kommune vil udgøre 85% af niveauet i 2019. Indtægtsniveauet i Region Syddanmark forventes at udgøre 90% af niveauet i 2019, ligesom de øvrige kommuner set under ét også forventes at ligge på 90% af niveauet i 2019.

I nedenstående tabel ses passagerindtægter fordelt på ejere.

Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2019 til B2023, inkl. Statslig kompensation

Indtægter (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	-195,8	-191,9	-205,4	-188,4	-172,9	-171,6	-1,4
Region Syddanmark	-105,6	-105,1	-110,2	-105,4	-99,3	-98,0	-1,3
Assens	-3,4	-3,4	-3,4	-3,3	-1,1	-1,7	0,6
Faaborg - Midtfyn	-3,4	-3,3	-3,3	-3,1	-2,9	-4,1	1,2
Kerteminde	-1,5	-1,4	-1,6	-1,5	-1,3	-1,6	0,2
Langeland	-1,7	-1,6	-1,7	-1,7	-1,7	-1,8	0,1
Middelfart	-2,5	-2,4	-2,6	-2,4	-2,3	-2,4	0,1
Nordfyn	-2,7	-2,6	-2,7	-2,6	-2,3	-2,4	0,2
Nyborg	-3,0	-2,9	-3,1	-2,9	-2,9	-3,5	0,6
Odense	-62,4	-60,1	-67,4	-56,5	-51,1	-47,5	-3,5
Svendborg	-9,6	-8,9	-9,4	-9,2	-8,1	-8,6	0,5

Jf. aftale mellem Region Syddanmark og 5 kommuner (Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nyborg og Odense) er der på udvalgte regionale ruter indregnet mindreindtægter til Region Syddanmark som følge af tilpasninger på udvalgte afgang. Modsat er der for de 5 kommuner indregnet merindtægter som følge af deres tilkøb på en del af de berørte ruter og afgang.

Endelig er der for Assens Kommune og Svendborg Kommune indregnet mindreindtægter som følge af indførelsen af henholdsvis gratis kørsel for unge under 16 år, samt gratis kørsel i Svendborgs bybusser i weekender.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling

Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2019 til B2023

Passagerer (1.000)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	14.521	9.472	8.938	13.641	11.021	11.810	789
Region Syddanmark	5.452	3.641	3.422	5.452	4.451	4.672	221
Assens	323	203	163	299	221	321	100
Faaborg - Midtfyn	315	216	193	294	241	326	85
Kerteminde	147	104	97	157	129	136	7
Langeland	276	191	171	272	215	248	33
Middelfart	173	102	90	154	129	155	26
Nordfyn	285	181	148	271	215	256	41
Nyborg	288	190	175	262	216	281	65
Odense	6.423	4.075	3.948	5.702	4.576	4.660	84
Svendborg	839	569	531	778	628	755	127

Entreprenørudgifter

Budget 2023 er estimeret på baggrund af den nuværende køreplan fra august 2022. I estimatet er indarbejdet allerede kendte ændringer af kørselsudgifter fra september 2022 og frem. Ændringerne vedrører primært Odense, hvor det Nyt Bynet med opstart ultimo juli 2022 er indregnet, samt de regionale tilpasninger på rute 110-11, 130-32 og rute 920, samt kommunale tilkøb på disse ruter.

Tabel 4 herunder viser tallene for alle ejere.

Table 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B2023

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser) Kompensation	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	487,2	483,6	500,4	476,2	550,1	537,0	13,1
Region Syddanmark	188,2	187,2	192,2	199,3	217,7	209,7	7,9
Assens	16,4	16,6	16,8	17,1	18,9	20,5	-1,7
Faaborg - Midtfyn	23,3	23,2	24,4	25,0	27,4	29,8	-2,4
Kerteminde	6,8	6,5	6,6	6,7	7,4	7,7	-0,3
Langeland	7,0	6,4	6,4	6,8	7,7	7,9	-0,2
Middelfart	11,6	11,4	11,5	11,8	12,9	13,3	-0,3
Nordfyn	14,3	14,1	14,4	15,2	16,5	17,1	-0,6
Nyborg	14,3	14,3	14,7	15,0	16,5	18,0	-1,5
Odense	175,3	174,7	184,8	150,2	193,3	180,0	13,3
Svendborg	30,0	29,2	28,5	29,1	31,8	33,0	-1,2

Budget 2023 viser et fald i entreprenørudgifterne på 13,1 mio. kroner i forhold til forventet 2022. Forklaringerne er følgende:

Udvikling:	Mio. kroner
Forventet regnskab 2022 bruttoudgifter i alt	550,1
Trafiksekskaberne i Danmarks dieselomkostningsindeks 5,9% højere	26,4
Trafiksekskaberne i Danmarks el-omkostningsindeks 4,2% højere, hvilket har betydning i Odense	2,7
Trafiksekskaberne i Danmarks HVO-omkostningsindeks 6,3% højere, hvilket har betydning på Langeland	0,3
Færre køreplantimer, ca. 25968 timer, heraf årseffekt af Odense Bynet 2022, samt tilpasninger i den regionale kørsel	-22,5
Odense: reduktion husleje, færre busser og ændret prissammensætning	-3,6
Ingen udgift til ekstrarengøring af knudepunkter	-2,3
Ingen udgift til ekstra rengøring af busserne pga. Covid-19 i 2022	-2,2
Ændring i kørselssammensætning ekskl. Odense	-0,4
Variabel kørsel	-0,7
Direkte henførbare udgifter	-3,8
Øvrige udgifter: incitament, bod, rejsegaranti, m.m.	0,6
Statslig kompensation	-7,6
Budget 2023 bruttoudgifter i alt	537,0

Regionale busruter

På bestyrelsesmødet den 14. oktober 2022 vedtog bestyrelsen en plan for genopretning af den regionale busøkonomi.

Planen indebærer at der gennemføres besparelser i 2023, som aftalt, og at der i løbet af 2023 udarbejdes en Masterplan for kollektiv trafik. Samtidig følges udviklingen i passagertal og inflation, med henblik på at vurdere om der skal gennemføres yderligere besparelser i 2024. Regionsrådet har fastlagt at trafiksekskabernes gæld i 2026 ikke må overstige 20 mio. kr.

I nedenstående tabel ses B2023 med overslagsårene.

Der er lagt en yderligere besparelse ind på 6 mio. kr. fra og med 2024.

Tabellen viser at den aktuelle økonomi indebærer at der opbygges en gæld i 2023 og 2024, og at driftsbalance først opnås i 2025. det betyder at gælden vil ligge på et fortsat højt niveau, med mindre der sker et fald i udgifterne, primært brændstofpriser, eller at det øgede prisniveau kompenseres fuldt ud af Regionen.

Passagertallet forventes i 2023 og 2024 at ligge på 90% af 2019. Herefter er der indregnet en årlig vækst. Det skal bemærkes at passagertallet i september 2022 ligger på ca. 95%. På den baggrund er der tale om en forsigtig vurdering af det fremtidige passagertal. Det vil imidlertid fortsat være omkostningsudviklingen der er afgørende for om der kan opnås balance.

Tablet 5: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2019 til B2023

Region Syddanmark Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	BO2024	BO2025	BO2026	Afvigelse FR 2022- B 2023
Rutekørsel										
Indtægter	-105,6	-73,2	-81,4	-105,4	-89,6	-98,0	-98,0	-99,0	-99,9	8,4
Kørselsudgifter	188,2	190,9	196,4	199,3	217,7	212,7	212,7	199,2	199,2	5,0
Fællesudgifter	35,5	35,9	37,5	39,4	37,4	37,4	37,0	37,0	37,0	0,0
Ejerbidrag rutekørsel	118,1	153,7	152,5	133,3	165,6	152,1	151,7	137,2	136,3	13,5
Midler fra staten	0,0	-35,7	-33,0	0,0	-9,8	-2,9				-6,8
Tilpasning af de regionale ruter							-6,0	-6,0	-6,0	
Ejerbidrag rutekørsel incl. Midler fra stat	118,1	118,0	119,4	133,3	155,8	149,1	145,7	131,2	130,3	6,6
Flextur/Plustur										0,0
Indtægter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0
Kørselsudgifter	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	-0,1
Fællesudgifter	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0
Ejerbidrag Flextur/Plustur incl. Midler fra stat	0,7	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	-0,1
Ejerbidrag i alt	118,9	154,5	153,2	134,2	166,3	153,0	152,6	138,1	137,2	13,3
Ejerbidrag i alt incl. Midler fra staten	118,9	119,2	120,3	134,2	156,6	150,1	146,6	132,1	131,2	6,5
Regionens tilskud	121,8	108,8	117,3	120,0	139,9	131,5	131,5	131,5	131,5	8,4
Årets likviditetsoverskud	2,9	-10,4	-3,0	-14,2	-16,7	-18,6	-15,1	-0,6	0,3	-1,9
Akkumuleret likviditetsoverskud	5,6	-4,8	-7,9	-21,9	-24,5	-43,1	-58,2	-58,8	-58,4	-18,6

Fællesudgifter

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

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

FynBus ramme for ordinære fællesudgifter p/l-reguleres og udgør i budget 2023 67,6 mio. kroner.

Der budgetteres med et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. på fællesudgifter i forhold til rammen. Mindreforbruget overføres til rammestyling.

Tabel 6: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Driftsrelaterede udgifter	10,1	11,2	10,3	11,3	11,9	12,0	-0,1
Salgsrelaterede udgifter	15,0	14,0	17,0	17,0	19,0	16,5	2,5
Administrative udgifter	36,5	34,2	36,7	37,7	36,7	38,3	-1,6
Ordinær ramme	61,6	63,7	64,6	65,9	65,9	67,6	-1,6
Resultat		4,3	0,5	0,0	-1,6	0,8	
Udgifter Rejsekort	14,5	14,5	15,0	15,3	14,8	15,7	-0,9
Investering Odense Letbane	0,0	0,1	5,0	0,0	1,4	0,0	1,4
Rammestyring / Overførsel	0,5	4,2	-4,5	0,0	-2,6	0,8	-3,4
Anlægsudgifter	1,3	0,9	1,0	4,5	1,5	1,0	0,5
I alt	78,0	79,0	80,6	85,7	82,7	84,3	-1,6

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 mio. kroner og er specificeret herunder:

- Digital Trafikinformation, 0,5 mio. kr. (2021 projekt)
- Nyt økonomisystem, 0,5 mio. kr.

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

I nedenstående tabel 7 ses udviklingen på ejerniveau.

Tabel 7: Samlede telekørselsudgifter i perioden regnskab 2019 til B2023

Fællesudgifter, ejerfordelt (mio kr. i årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
FynBus	76,1	73,9	84,1	81,2	83,7	82,4	1,3
Region Syddanmark	34,7	33,8	39,0	37,6	37,9	37,0	0,9
Assens	1,8	1,7	1,9	1,7	1,9	1,9	0,0
Faaborg - Midtfyn	2,6	2,4	2,5	2,6	2,8	2,8	-0,1
Kerteminde	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,0
Langeland	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	0,0
Middelfart	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0
Nordfyn	1,7	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	-0,1
Nyborg	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	0,0
Odense	25,7	24,8	28,8	27,5	29,0	28,2	0,7
Svendborg	4,5	4,4	4,9	4,8	4,9	5,0	-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 8 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2019 – 2022.

Tabel 8: Antal personture i perioden regnskab 2019 til B2023

Antal personture	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Handicapkørsel	142.027	92.834	103.885	140.645	119.241	140.174	20.933
Anden kørsel	226.473	141.485	230.667	295.945	276.224	272.430	-3.794
Handicap- og anden kørsel	368.500	234.319	334.552	436.590	395.465	412.604	17.139
Flextur/Plustur*	138.982	73.515	79.318	110.715	88.634	98.034	9.400
I alt	507.482	307.834	413.870	547.304	484.099	510.638	26.539
Siddende patientbefordring	235.034	205.106	205.255	238.000	205.000	215.000	10.000
I alt	742.516	512.940	619.125	785.304	689.099	725.638	36.539

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

Budget 2023 er baseret på indmeldinger fra kommunerne, hvor de fleste kommuner har valgt at fastholde niveauet fra budget 2022. Det budgetteres med ca. 725.000 personture i 2023.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 9 herunder.

Tabel 9: Hovedtal Flexkørsel for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Indtægter	-5,7	-4,7	-5,7	-6,2	-6,6	-8,1	1,5
Entreprenørudgifter	66,5	47,5	61,3	74,6	75,3	82,2	-7,0
Flex udgifter, netto	60,8	42,7	55,6	68,4	68,7	74,2	-5,5
Fællesudgifter	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Ejerbidrag incl. Covid-19 komp./stigende omkost.	79,7	76,5	86,2	89,0	93,0	97,0	-4,0

Budgettet for ejerbidraget i 2023 er 97 mio. kr., hvilket er en stigning i forhold til forventet regnskab for 2022 på ca. 4 mio. kr., som skyldes øget entreprenørudgifter, som følge af nye kontrakter, på ca. 7 mio. kr., flere indtægter på ca. 1,5 mio. kr. samt forventet kompensation vedr. stigende omkostninger på ca. 1,3 mio. kr.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne budgetteres i 2023 at udgøre ca. 28 mio. kr. Merudgiften i forhold til forventet regnskab 2022 skyldes helårseffekt af flere ressourcer til NOP, kundeundersøgelse i 2023 samt p/l regulering.

Tabel 10: Oversigt fællesudgifter for flextur/plustur og flexområdet for perioden regnskab 2019 til B2023

Mio. kroner (årets priser)	R 2019	R 2020	R 2021	B 2022	FR 2022	B 2023	Afvigelse FR 2022 - B 2023
Fællesudgifter, Flextur/Plustur	5,5	6,5	4,9	4,2	4,2	4,1	0,1
Fællesudgifter, flexområdet	18,9	18,9	20,5	20,6	24,3	24,1	0,1
Fællesudgifter, i alt	24,5	25,4	25,4	24,8	28,4	28,2	0,2

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2023 og budgetoverslagsårene 2024-2026

Vedtagelse:

Godkendt, idet budget for flextrafik forventes større end det fastsatte budget for 2023 og der dermed forventes en budgetrevision. Det undersøges om der er sket ændringer i budgetgrundlaget, i forhold til det materiale som kommunerne har indarbejdet i deres budget 2023.

Bilag:

Bilag 1.1 Budget 2023, hovedtal

Bilag 1.2 Talmateriale for B2023 og overslagsårene 2024-2026

2. MØDEPLAN 2023

Resumé:

Bestyrelsen beslutter mødedatoer for 2023. Administrationen foreslår, at der planlægges med 7 ordinære møder og 4 reservationer til ekstraordinære møder, samt en studietur i 2023.

Sagsfremstilling:

Der er udarbejdet et forslag til mødekalender for 2023. Det foreslås, at der reserveres datoer til 7 ordinære bestyrelsesmøder samt 4 reservationer mhp. ekstraordinære møder, som bestyrelsen ad hoc kan beslutte at afholde. Endvidere foreslås en studietur for bestyrelsen.

Forslaget er udarbejdet på baggrund af de foreliggende mødeplaner på Region Syddanmark og kommunernes hjemmesider samt korrespondance med Region Syddanmark og kommunerne.

En udarbejdet oversigt over relevante møder i kommunerne, Region Syddanmark, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner mv. udleveres til mødet.

Forslag til mødeplan for 2023, herunder både ordinære møder samt reservationer mhp. ekstraordinære møder:

Ordinært møde	fredag den 27. januar
Reservation	fredag den 24. februar
Ordinært møde	fredag den 24. marts *
Ordinært møde	torsdag den 4. maj
Reservation	tirsdag den 16. maj
Ordinært møde	fredag den 23. juni
Reservation	fredag den 25. august
Ordinært møde	fredag den 8. september
Reservation	fredag den 13. oktober
Ordinært møde	fredag den 17. november
Ordinært møde	fredag den 15. december

* Studietur foreslås afholdt torsdag – fredag den 23. – 24. marts.

Alternativt foreslås studietur afholdt onsdag den 31. maj – fredag den 2. juni. Det bemærkes, at der afholdes Byrådsmøde i Assens Kommune den 31. maj.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender forslag til ordinære og reservede mødedatoer, samt
- drøfter og beslutter tidspunkt for afholdelse af studietur for bestyrelsen 2023.

Vedtagelse:

Godkendt, idet reservationen den 16. maj 2023 slettes.

Studieturen fastsættes til torsdag den 23. marts – lørdag den 25. marts 2023.

3. FORTSAT UDBYGNING AF DIGITAL TRAFIKINFORMATION**Resumé:**

Der er i 2022 afsat en anlægsramme på 1 mio. kr. i FynBus til udbygning af den digitale trafikinformation. Hertil kommer at Odense Kommune i 2022 har afsat 3 mio. kr. til opsætning af 20 digitale skærme. På grund af voldsomme forsinkelser i leverancen, forventes opsætningen af skærmene først at være afsluttet med udgangen af 1. halvår 2023.

Det fremtidige behov for udskiftning af centralt opsatte skærme på stationer/større knudepunkter og opsætning af yderligere Count Down skærme drevet på solceller, anslås at kunne ske inden for en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. for 2023. Herefter der vil være ca. 110 digitale skærme og 50 Count Down skærme i hele FynBus' område.

Sagsfremstilling:

I budget 2022 er afsat en anlægsramme på 1 mio. kr. til udbygning af digital trafikinformation. En årlig ramme som har været fast i budgettet siden 2018 til samme formål.

Odense Kommune har herudover ønsket indkøb af digital trafikinformation for yderligere 3 mio. kr. i 2022 under samme indkøbsaftale. Disse midler gør det muligt at opsætte yderligere 20 digitale trafikinformationsskærme fordelt rundt i Odense.

FynBus har disponeret ovennævnte beløb og allerede i februar 2022 afgivet bestilling på udstyr. På grund af krigen i Ukraine og de generelle leveranceudfordringer, har FynBus indtil nu kun fået leveret og etableret ganske få skærme af den samlede bestilling. De resterende skærme forventes først leveret og etableret i foråret 2023.

Hidtil har fokus for anvendelse af anlægsrammen været på opsætning af større fysiske skærme på 49 og 55 tommer, hvortil der kræves tilslutning til elnettet. Det har medført følgeomkostninger for kommunerne til strøm. I 2022 er der gjort succesfulde forsøg med mindre solcelledrevne Count Down skærme, som stort set er uden følgeomkostninger for kommunerne. Endvidere har der været fokus på at afprøve eftermonteret oplæsningsfunktion for især blinde- og svagtsende på skærmene på OBC. Denne funktion er først blevet etableret i oktober 2022 og endnu ikke evalueret.

Senest til foråret 2023 vil midlerne fra FynBus' anlægsramme i 2022 betyde følgende:

- Etablering af yderligere 3 store fysiske infostandere i Svendborg Vest, Munkebo og Gislev
- Udskiftning af 2 defekte skærme på OBC
- Eftermontering af text-to-speak på de digitale infoskærme på OBC
- Etablering af ca. 30 Count Down skærme fordelt omkring på Fyn udenfor Odense.

FynBus har vurderet det fremtidige behov for udbygningen af den digitale trafikinformation, og har udpeget yderligere ca. 20 lokationer på Fyn til montering af Count Down skærme. Dette sammenholdt med et behov for udskiftning af enkelte ældre skærme, og udbygning af text-to-speak-løsninger for synshandicappede, medfører et budgetbehov i 2023 på 0,5 mio. kr.

I budget 2023 er derfor indarbejdet anlægsmidler til digital trafikinformation på 0,5 mio. kr.

Herefter forventer FynBus et begrænset behov for yderligere udbygning af den digitale trafikinformation, dog således at der kan være behov for at udvide de store fysiske skærme med handicapvenlige text-to-speak løsninger.

Med ovennævnte installation af skærme, vil der ved udgangen af 2023 være opsat ca. 110 af de store fysiske skærme og ca. 50 Count Down skærme.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- i budget 2023 afsætter anlægsramme på 0,5 mio. kr. til yderligere udbygning af digital trafikinformation.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

4. FLEXBUS-KONCEPT

Resumé:

Sagen redegør for de nuværende flex- og telebusmodeller, og indstiller til beslutning, at "Telerute" som har været anvendt i en årrække, ændrer navn til "Flexbus". Samtidig foreslås nogle mindre ændringer i forhold til "telerute". Begrebet "Flexbus" anvendes også i andre trafikselskaber. Fremover vil trafikselskaberne således anvende tre former for behovsbestemt kollektiv trafik: "Plustur", "Flextur" og "Flexbus"

Formålet med flexbus-konceptet, er at give de bedst mulige forudsætninger for fremtidige tilpasninger af den kollektive trafik på Fyn og Langeland.

Administrationen foreslår at Flexbus, som telerute i dag, betjener på udvalgte afgange med faste afgangstidspunkter, og at der på afgangene bliver mulighed for "vinkestrækninger". Endelig lægges op til, at Flexbusser både kan bestilles telefonisk og selvbetjent, via Rejseplanen.

Sagsfremstilling:

FynBus tilbyder 3 modeller for kollektiv trafik baseret på flextrafikken:

- Flextur

- Plustur
- Telebus

Flextur og Plustur tilbydes i alle kommuner undtaget Odense.

Telebus tilbydes på strækningerne:

- Bøjden - Faaborg
- Spødsbjerg - Rudkøbing
- Rosengårdscentret- Svindinge (aftenkørsel på rute 161-162).

I Odense tilbydes et telebus-lignende tilbud på strækningerne:

- Kirkendrup/Søhus - Tarup Center
- Landbrugsvej
- Torpegården - Dalumcentret
- Paarup-Tarup Center
- Sanderum - Dalum Center/OUH

I alle tre modeller køres turen kun hvis der er kunder, der har bestilt. Modellerne er beskrevet på FynBus' hjemmeside og kan kort beskrives således:

Flextur:

"Med Flextur kan du køre fra dør til dør - også til nabokommunen. Alle kan køre med Flextur, og vi planlægger turen, så der kommer flest muligt med. Du kan derfor opleve, at bilen kører en omvej. Bilen kører så tæt på din dør som muligt på det oplyste tidspunkt - den må dog komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det aftalte tidspunkt. Har du aftalt et tidspunkt, du senest skal være fremme, sørger chaufføren for, at du er fremme senest på dette tidspunkt".

"Hvis du bestiller din tur online, skal du betale med betalingskort. Bestiller du via telefon, skal du betale kontant til chaufføren".

Plustur:

"Hvad er Plustur? Med Plustur bliver du kørt til eller fra et knudepunkt, hvor der er bus- eller togforbindelse. Bilen kommer så tæt som muligt på det oplyste tidspunkt – den må dog komme op til 15 minutter senere end det aftalte tidspunkt. Vi planlægger Plusturen, så du kan nå at skifte. Hvordan bestiller jeg Plustur? Hvis du søger en rejse fra adresse til adresse på Rejseplanen, kan Rejseplanen foreslå en Plustur på en del af rejsen. Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen. Første gang du bestiller, skal du bruge NemID og betalingskort. Du kan bestille din Plustur helt op til 14 dage før, men altid senest 2 timer før du vil afsted."

Telebus:

"Du kan køre fra Bøjden Færgehavn til Faaborg Rutebilstation, eller fra Faaborg Rutebilstation til Bøjden Færgehavn på bestemte afgang. Du kan se tiderne inde i folderen".

De tre nuværende tilbud kan sammenfattes således:

	Plustur	Flextur	Telerute
Priser	25 kr. pr. tur, pendlerkort, ungdomskort og tilslutningsrejser til tog.	Startafgift 32 kr., inkl. 4 km, herefter 8 kr. pr. km. Kan variere fra kommune til kommune,	Som Plustur. 25 kr. pr. tur, eller pendlerkort, ungdomskort og tilslutnings rejser til tog

Befordring	Fra selvvalgt afgangspunkt til et busstoppested.	Frit valg af afgang- og ankomststed.	Forbinder udvalgt sted, eksempelvis færge, med udvalgte stoppesteder
Bestilling online via Rejseplanen	Ja	Ja	Nej
Bestillingsfrist	2 timer	2 timer	2 timer

Se bilag 1, 2 og 3 for en udførlig beskrivelse.

Besluttede reduktioner i kørslen

I forbindelse med udarbejdelse af "Masterplan for kollektiv trafik" foreslås det, at den eksisterende telebus-model kan anvendes som en mulig erstatning for nogle af de regionale busafgange, som nedlægges pr. februar 2023.

De besluttede reduktioner i kørslen ses i Tabel 1.

Tabel 1 – Oversigt over ruter, afgange og nedlagte afgange

Rute	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	26	31
Rute 111	23	31
Rute 130-32	43	40
Rute 920	34	28
I alt	126	130
Rute	Nedlagte afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	7	17
Rute 111	7	7
Rute 130-32	8	22
Rute 920	7	16
I alt	29	62
Rute	Nedlagte afgange pr. dag. Februar 2023, pct Hverdage	Afgange pr. dag i hver retning, februar 2023 Lørdag og søndag
Rute 110	21%	35%
Rute 111	23%	18%
Rute 130-32	16%	35%
Rute 920	17%	36%
I alt	19%	32%
Rute	Antal passagerer på bevarede afgange Hverdage	Antal passagerer på bevarede afgange Lørdag og søndag
Rute 110	90%	74%

Rute 111	89%	89%
Rute 130-32	92%	76%
Rute 920	96%	77%

På hverdage fjernes ca. hver femte afgang, og i weekenden fjernes ca. hver tredje afgang.

På hverdag vil ca. 90% af de nuværende passagerer beholde deres afgang. I weekenden vil ca. 75% af de nuværende passagerer beholde deres afgang.

Udvidelse af telerute (fremover betegnet som "Flexbus")

Det foreslås at den nuværende model for Telebus tages i anvendes, i det omfang de ovennævnte fjernede afgange i køreplanen skal erstattes af en Flexbus. Inden der tages endelig stilling i de berørte kommuner og Region Syddanmark skal der foretages en nærmere vurdering af, hvor mange passagerer der vurderes at ville benytte tilbuddet om Flexbus, og hvor meget det vil koste at producere disse ture.

Der skal endvidere tages stilling til hvordan tilbuddet skal se ud fra en kundesynsvinkel.

Følgende forhold skal beskrives nærmere:

1. Tilbud til kunderne
2. Juridiske og kontraktlige forudsætninger
3. Passagergrundlag
4. Økonomiske konsekvenser

Tilbud til kunderne

Antal afgange og afgangstidspunkter

Det foreslås at Flexbus kun kører ad samme rute som bussen, og betjener de samme stoppesteder som fremgår af køreplanen. Man kan således ikke køre "fra dør til dør", idet de fladedækkende løsninger forudsættes fortsat at være Flextur og Plustur.

Det foreslås at tilbuddet om flexbus består af faste afgangstidspunkter, som eksempelvis vist i nedenstående udsnit fra køreplanen for rute 161-162

Svendborg - Ørbæk - Odense

Rutent.	Svendborg Børnegård A	Erhvervsskolen	Stokkebækskolen, Gudme	Gudbjerg	Svindinge	Ørbæk Kro	Stationsvej / Ørbæk	Herrsted	Lundsbyvej	Røffsted Kirke	Brkum	Fraugde / Ørbækvej	Odense Congress Center	Blåka / Ørbækvej	Rosengårdcentret	SDE / Munkebjergvej	Munkebjerg Plads	Hans Møllers Gæde	ØBC Nord Plads I	
161							04.55	05.00	05.04											
162	05.38	05.41	05.57	06.00	06.08	06.15	06.16	06.21	06.26	06.31	06.36	06.40	06.46	06.48	06.50	06.54	06.57	07.03	07.08	
161							06.38	06.43	06.47	06.52	06.57	07.01	07.07	07.09	07.11	07.16	07.20	07.26	07.32	
162							06.55	07.00	07.05	07.10	07.15	07.19	07.25	07.27	07.29	07.34	07.38	07.49	07.56	
161	06.33	06.37	06.54	06.58	07.05	07.13	07.14	07.19	07.24	07.29	07.34	07.38	07.45	07.47	07.49	07.54	07.57	08.05	08.11	
162	08.09	08.13	08.30	08.34	08.41	08.48	08.49	08.54	08.59	09.04	09.09	09.12	09.17	09.19	09.21	09.26	09.30	09.35	09.41	
161	09.09	09.13	09.30	09.34	09.41	09.48	09.49	09.54	09.59	10.04	10.09	10.12	10.17	10.19	10.21	10.26	10.30	10.35	10.41	
162							10.49	10.54	10.59	11.04	11.09	11.12	11.17	11.19	11.21	11.26	11.29	11.35	11.41	
161	10.39	10.43	11.00	11.04	11.11	11.18	11.19	11.24	11.29	11.34	11.39	11.42	11.47	11.49	11.51	11.56	12.00	12.05	12.11	
162							12.19	12.24	12.28	12.33	12.38	12.41	12.46	12.48	12.50	12.55	12.59	13.05	13.11	
161	12.38	12.43	12.59	13.03	13.10	13.17	13.18	13.23	13.27	13.32	13.37	13.40	13.45	13.47	13.49	13.54	13.58	14.05	14.11	
162							13.46	13.51	13.55	14.00	14.05	14.09	14.14	14.16	14.18	14.23	14.27	14.35	14.41	
161							14.16	14.22	14.26	14.31	14.36	14.40	14.45	14.47	14.49	14.53	14.57	15.05	15.11	
162	14.06	14.10	14.27	14.31	14.38	14.45	14.46	14.51	14.56	15.01	15.06	15.09	15.15	15.17	15.19	15.24	15.28	15.35	15.41	
161	14.36	14.40	14.57	15.01	15.08	15.15	15.16	15.21	15.26	15.31	15.36	15.39	15.45	15.47	15.49	15.54	15.58	16.05	16.11	
162							15.51	15.56	16.00	16.05	16.10	16.14	16.19	16.21	16.23	16.28	16.32	16.40	16.46	
161	16.12	16.16	16.32	16.36	16.43	16.50	16.51	16.56	17.00	17.04	17.09	17.11	17.16	17.18	17.20	17.25	17.28	17.36	17.41	
162							17.12	17.16	17.32	17.36	17.43	17.50	17.51	17.56	18.00	18.04	18.09	18.11	18.16	
○							18.30												19.15	
○							19.30												20.15	
○							20.00												20.45	
○							20.30												21.15	
○							21.00												21.45	
○							21.30												22.15	

Telerute - turen skal bestilles på forhånd. Du kan køre til/fra de fleste stoppesteder mellem Svindinge og Rosengårdcentret - tider oplyses ved bestilling. Find mere information på side 12-13.

Alternativt kan i stedet tilbydes afgangstidspunkter, som kunden selv bestemmer, hvilket dog vil øge serviceniveauet betydeligt, i forhold til de nuværende busafgange.

Stopmønster

Det foreslås at alle stoppesteder på strækningen betjenes, både som afgangssted og ankomststed. Det vil sige at kunden skal bestille turen med afgang fra et punkt, der fremgår af køreplanen.

På en del ruter er der såkaldte "vinkestrækninger", hvilket betyder at man kan stige på og af mellem stoppestederne, hvis trafikforholdene tillader det. Det vil være vanskeligt at planlægge at kunden stiger på en flexbus uden for de angivne stoppesteder, men det vil til gengæld være muligt at sætte kunden af på et selvvalgt sted mellem to stoppesteder.

Bestillingsfrist og serviceintervaller

Den nuværende telebus-løsning forudsætter at kunden bestiller turen senest 2 timer før ønsket afgangstidspunkt. Se nedenstående eksempel fra køreplanen for rute 161-162.

2:



Ring til bestillingscentralen på 63112255 (tast 1) og bestil din tur. Gør opmærksom på, at det er TELERUTEN du benytter.

Du skal ringe senest 2 timer før, du vil rejse. Du kan ringe hverdage mellem kl. 7 og 19 samt weekend/helligdage mellem kl. 8 og 18

For kunden vil 1 times bestillingsfrist være mere fleksibel. På den anden side må det forventes at de fleste ture er kendt af kunden i god tid i forvejen, og en frist på 2 timer er derfor ikke urimelig.

Det foreslås at der foretages en beregning af det økonomiske tab, i form af manglende koordination med andre ture, hvis bestillingsfristen sættes ned til 1. time.

Der anvendes serviceintervaller, hvorved der menes det tidspunkt bilen tidligst og senest må ankomme til kundens afgangspunkt.

Det fremgår at nedenstående eksempel fra køreplanen for rute 161-162, at kunden skal være parat senest 5 minutter før aftalt tidspunkt, og også skal forvente af bilen kan ankomme op til 15 minutter senere. Det vurderes ikke af det anvendte serviceinterval kan ændres på grund af behov for optimering og koordinering af kørslen. Intervallet har ingen betydning for om kunden bliver afleveret på det aftalte tidspunkt.

4:



Du vil blive afhentet ved aftalte stoppested på det aftalte tidspunkt (bilen må komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det planlagte tidspunkt).

Chaufføren sørger for, at du kan være fremme på det bestilte tidspunkt.

Online bestilling via Rejseplanen

Trafikselskaberne drøfter muligheden for at forenkle begreberne for kunderne, som kan have svært ved at forstå forskellen mellem Flextur, Plustur, Telerute og evt. Flexbus. Derfor er det målet at Flexbus skal kunne søges via Rejseplanen.

I Rejseplanen kan man i dag søge busture kombineret med Plustur eller Flextur, som kan være relevante inden for det pågældende tidsrum.

Hvis Flexbus kan vises på samme måde i Rejseplanen, skal kunden ikke tage stilling til andet end afgangssted, ankomststed og vælge det tidspunkt og den pris som passer bedst til kundens ønsker.

FynBus er i øjeblikket ved at undersøge muligheden for at Flexbus kan indgå i Rejseplanen på lige fod med Flextur og Plustur.

Det er muligt at løsningen først vil være på plads i løbet af 2023. Hvis Flexbus introduceres sammen med den nye buskøreplan i februar 2023, vil det være nødvendigt i begyndelsen at anvende telefonisk bestilling. Det vil

indebære af Flexafdelingen skal tilføres ressourcer i en overgangsperiode, skal være på vagt indtil 1-2 timer før sidste Flexbus-afgang. De tilførte ressourcer afholdes inden for den nuværende økonomiske ramme.

Kundens betaling

Det foreslås af betaling for Flexbus sker efter samme retningslinjer, og med de samme typer rejsehjemmel som gælder for de busafgange som Flexbus erstatter.

Begrænsninger

Service- og førerhunde medtages - andre hunde skal være i taske eller anden "beholder" under transporten. D.v.s. at større hunde ikke kan medtages, som i bussen.

Juridiske og kontraktlige forudsætninger

Flexbus eksisterer allerede i dag, som telerute, og kan gennemføres inden for rammerne af de flexkontrakter, der gælder i perioden 1. marts 2023 til 1. marts 2025.

Passagergrundlag

Der skal gennemføres en analyse af antallet af passagerer på de vigtigste strækninger, fordelt på tidsrum og ugedage (hverdag og weekend). Passagertallet skal anvendes til at vurdere hvor stor et omfang Flexbus tænkes at have.

Økonomiske konsekvenser

På baggrund af de valgte nedlagte afgange beregnes:

1. Bruttobesparelser i buskontrakten ved at nedlægge afgange.
2. Tabte passagerindtægter.
3. Nettobesparelse = økonomisk råderum.
4. Antallet af afgange med flexbus beregnes ud fra antallet af passager pr. nedlagt afgang, og en nærmere analyse af hvor mange passagerer, der vil vælge en Flexbus (baseret på tidligere analyser i FynBus og erfaringer fra andre trafikkselskaber).
5. Der laves en samlet business case til beslutning om omfanget af Flexbus.

Tilbud om Flexbus skal godkendes af den enkelte kommune, med udgangspunkt i det beskrevne koncept.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter

- At der kan indføres Flexbus, som nærmere beskrevet.
- Flexbus betjener udvalgte afgange, med fast afgangstidspunkt.
- Der indføres "vinkestrækninger" til afsætning af passagerer.
- Der indføres telefonisk bestilling indtil Flexbus kan bestilles digitalt via Rejseplanen.

Vedtagelse:

Bestyrelsen vedtog, at muligheden for flexbus udsættes til behandling ifm Masterplanen.

5. LUKKET PUNKT – KONSTITUERING AF DIREKTØR

Resumé:

Formandskabet for FynBus' bestyrelse indstiller, at Flex- og Kontraktchef Ingrid Dissing konstitueres som direktør for FynBus indtil der er ansat ny direktør.

Sagsfremstilling:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen har ønsket at fratræde sin stilling ved udgangen af november 2022. Der pågår en rekrutteringsproces med henblik på at ansætte en ny direktør.

Rekrutteringsprocessen er endnu ikke afsluttet, og stillingen genopslås efter afholdelse af 1. samtalerunde, med henblik på at udvide ansøgerfeltet.

Et genopslag betyder, at den oprindelige tidsplan ikke holdes, og der vil opstå en længere periode uden en direktør.

Det indstilles derfor, at nuværende Flex og Kontraktchef Ingrid Dissing konstitueres i stillingen som direktør for FynBus, indtil der er fundet en ny direktør. Konstitueringen sker med virkning fra 1. december 2022. Øvrige vilkår for konstitueringen aftales.

Indstilling:

Formandskabet indstiller, at bestyrelsen

- Konstituerer Kontrakt- og flexchef Ingrid Dissing konstitueres i stillingen som direktør for FynBus med virkning fra 1. december 2022.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

SAGER TIL DRØFTELSE:

Ingen

SAGER TIL ORIENTERING:

6. STATUS FOR MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK

Resumé:

Med baggrund Mobilitetsplan 2022-2025 og den aktuelle økonomiske situation, er det besluttet at der skal udarbejdes en Masterplan for kollektiv trafik på Fyn og Langeland. Der gives en status på arbejdet med Masterplanen.

Arbejdet omfatter en række aktiviteter, blandt andet opbygning af en datamodel til brug for arbejdet med tilpasninger, analyse af rutenet i sammenhæng med lokalruter og flexbus-løsninger, nedsættelse af en tværgående projektgruppe med deltagelse af alle ejerne som kan understøtte styregruppen, samt en overordnet tidsplan fra nu og frem til endelig implementering af Masterplanen.

Sagsfremstilling:

På mødet 24. august 2022 blev bestyrelsen orienteret om det planlagte arbejde med masterplan for kollektiv trafik i kølvandet på vedtagelsen af mobilitetsplanen den 24. juni 2022.

Masterplanen skal dels sikre fokus på de udviklingstiltag, der fremgår af mobilitetsplanen og dels sikre at den godkendte plan for tilpasning af den regionale busøkonomi, der blev godkendt af bestyrelsen på mødet 14. oktober 2022, implementeres. Samtidig vurderes om det er nødvendigt at gennemføre yderligere tiltag, til implementering senest primo 2024.

Arbejdet med masterplanen er organiseret med en styregruppe bestående af de tekniske direktører i kommunerne og regionen. Til at understøtte styregruppen etableres en tværgående projektgruppe med deltagelse af alle ejere.

Styregruppens arbejde tager udgangspunkt i det kommissorium som er præsenteret for bestyrelsen på mødet i august. På næste styregruppemøde vil det nuværende kommissorium blive drøftet med henblik på at få godkendt et endeligt kommissorium på bestyrelsens møde i december 2022.

Internt har FynBus organiseret arbejdet med følgende aktiviteter:

- Dataleverance, kvalitetssikringen af data og metoder.
- Beskrivelse af flexbus-koncept, og beregning af økonomiske konsekvenser og nøgletal.
- Analyse af det regionale rutenet, i sammenhæng med lokalruter og Flexbus-løsninger.
- Sekretariat i forhold til bestyrelse og kommunernes tekniske udvalg.
- Kommunikation om projektet.

FynBus er aktuelt i gang med at opbygge en datamodel, der kan sikre hurtige og effektive analyser af forskellige scenarier. Denne forventes klar i december 2022, hvorefter FynBus i starten af 2023 vil indkalde til en fælles workshop, hvor der præsenteres og drøftes tiltag, der skal beskrives og vurderes nærmere.

Workshoppen fungerer således som kickoff til efterfølgende bilaterale møder på administrativt plan med ejerne, hvor der vil være mere specifik fokus på de lokale forhold. Som grundlag for møderne vil FynBus udarbejde en delrapport for hver ejer.

Ovennævnte munder ud i at bestyrelsen i foråret sender et endeligt oplæg til masterplan i politisk høring med henblik på endelig vedtagelse senest august 2023. FynBus vil udarbejde basismateriale som kommunerne kan bruge i sagsbehandlingen, og vil stille sig til rådighed hvis kommunerne i øvrigt måtte have behov for det i forbindelse med deres politiske behandling.

Det skal endeligt afklares i hvilket omfang der skal ske høring af borgere og organisationer som fx tilgængelighedsrådet.

Som en del af kommunikationen og eventuel høring af masterplanen vil FynBus som ved Bynet 2021+ i Odense gøre brug af en specialudgave af rejseplanen, som viser en rejseplan efter en eventuel tilpasning har fundet sted.

En overordnet tidsplan ser derfor således ud:

- November 2022: Styregruppemøde
- December 2022: Status til bestyrelse og endelig godkendelse af kommissorium
- Januar 2023: Fælles temamøde
- Februar-marts 2023: Bilaterale møder
- April 2023: Bestyrelsen godkender endeligt oplæg til masterplan
- Maj-Juni 2023: Politisk behandling af masterplan hos ejerne
- August 2023: Endelig masterplan godkendes i bestyrelsen
- Januar 2024: Masterplan implementeres

Bestyrelsen vil løbende blive orienteret om status for processen og de analyser, der foretages.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning, idet det præciseres at der til temamødet i januar 2023 vil blive inviteret fra både det politiske og det administrative niveau.

7. UDVIKLING I OMKOSTNINGSINDEKSET FOR KONTRAKTER VEDR. BUS- OG FLEKKØRSEL

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindeksene som påvirker entreprenøromkostningerne. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16 mio. kr. i 2021, samlet for buskørsel.

På bestyrelsesmødet den 31. marts 2022 og den 29. april blev det oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, og at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. november 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 40 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 3,4 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Sagsfremstilling:

Alle FynBus' kontrakter vedr. bus- og flexkørsel indeksreguleres. Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, som påvirker entreprenøromkostningerne væsentligt. I 2021 var omkostningsindekset for kontrakter vedr. buskørsel 3,4 % højere end budgetteret og medførte en merudgift på ca. 16 mio. kr. i 2021 samlet for buskørsel.

Med henblik på at synliggøre den ekstraordinære meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommunerne og regionen, forelignes de estimerede meromkostninger for 2022 til orientering.

Den økonomiske meromkostning er forelagt kommunerne og regionen.

Kontrakter vedr. buskørsel omkostningsreguleres ved hver månedlig afregning. På nuværende tidspunkt anvendes et dieselomkostningsindekset, el-omkostningsindekset, samt HVO-omkostningsindekset. Kontrakter vedr. flexkørsel reguleres årligt efter kontraktens første år, enten pr. marts eller pr. august.

I forhold til det vedtagne budget 2022, baseret på indekset i juli 2021, har det stigende omkostningsindeks betydet, at forventninger til omkostninger til buskørsel øges med ca. 40 mio. kr., og på flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. november 2022, er gældende i hele 2022.

På bestyrelsesmødet den 5. april 2022 blev den ekstraordinære regulering af prisindekset som følge af stigende dieselpriser for kontrakter vedr. flexkørsel vedtaget. For maj, juni, juli, august, september, oktober og november har det ekstraordinære dieseltillæg været henholdsvis 2,21 %, 2,04 %, 3,12 %, 5,5 %, 4,4 %, 2,7 % og 2,8 %.

Hvis omkostningsindeksene stabiliseres på nuværende niveau, vil der være en tilsvarende meromkostning i 2023 for så vidt angår kontrakterne vedr. buskørsel. De fleste kontrakter vedr. flexkørsel udløber 28. februar 2023, hvorefter de vil blive genudbudt.

I nedenstående tabel 1 ses fordelingen for kommunerne og regionen.

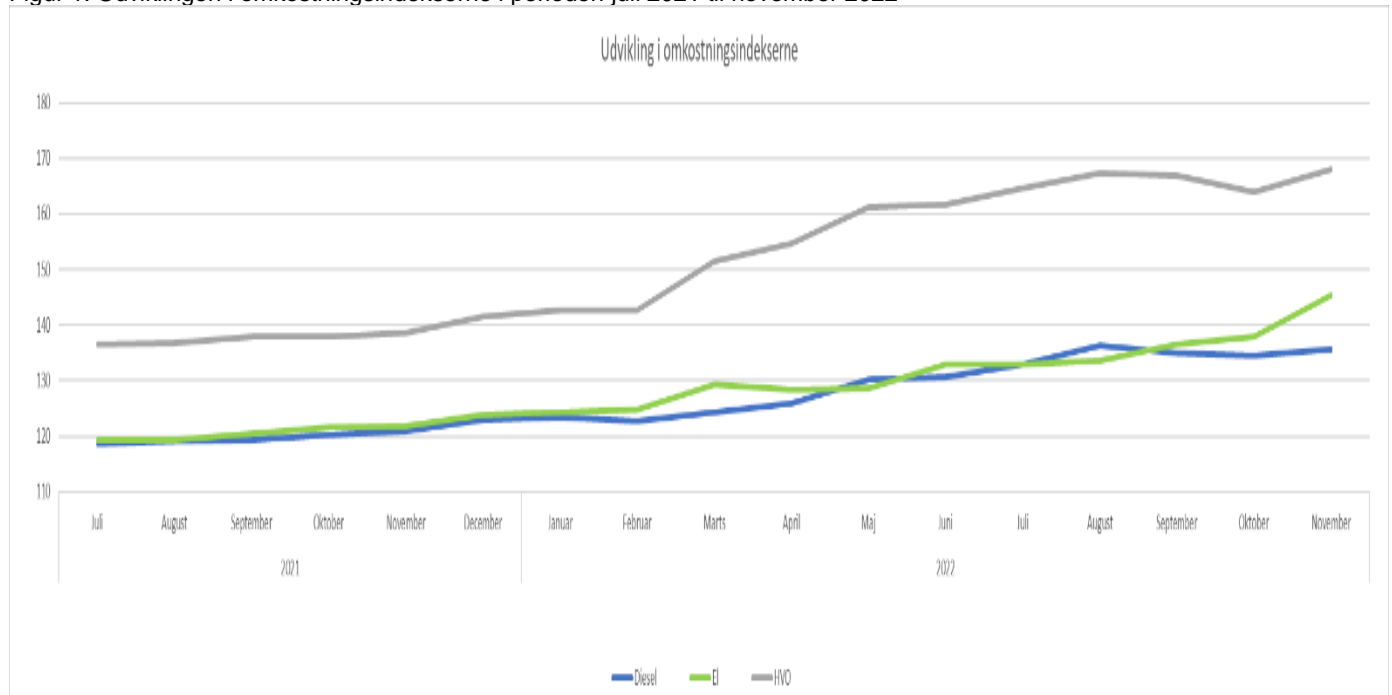
Tabel 1: Estimeret meromkostning fordelt på kommunerne og Region Syddanmark

Estimeret meromkostninger ved stigende omkostningsindekser for 2022 i forhold til budget 2022	Buskørsel	Flextrafik	I alt	Ekstraordinært dieseltillæg	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.450.000	560.000	2.010.000	280.000	2.290.000
Faaborg-Midtfyn	2.120.000	1.270.000	3.390.000	570.000	3.960.000
Kerteminde	580.000	400.000	980.000	140.000	1.120.000
Langeland	830.000	160.000	990.000	60.000	1.050.000
Middelfart	1.010.000	230.000	1.240.000	80.000	1.320.000
Nordfyn	1.290.000	770.000	2.060.000	400.000	2.460.000
Nyborg	1.280.000	200.000	1.480.000	70.000	1.550.000
Odense	12.830.000	740.000	13.570.000	250.000	13.820.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	16.560.000	60.000	16.620.000	20.000	16.640.000
Svendborg	2.490.000	260.000	2.750.000	90.000	2.840.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
I alt	40.440.000	4.680.000	45.120.000	1.970.000	47.090.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.380.000	4.730.000

I nedenstående figur 1 ses udviklingen for de tre indeks fra juli 2021 til november 2022. Der ses en stigende tendens for omkostningsindekset for diesel- og el fra 2. halvår 2021.

HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens, dog falder indekset i oktober men stiger igen i november. El-omkostningsindekset har fra februar været stigende men også i periode stabiliseret sig på et højere niveau, men stiger igen med november. Dieselomkostningsindeks har fra marts været stigende, men har siden september lagt på niveau.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden juli 2021 til november 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

8. UDVIKLINGEN I PASSAGERTAL OG INDTÆGTER

Resumé:

De seneste år har passagertallet været påvirket af Corona og de tilhørende restriktioner. 2022 startede med en nedlukning og Corona-restriktioner i januar og februar som påvirkede passagertallet og indtægterne for buskørsel.

Dog kom en del af passagerne tilbage i løbet af februar og marts, men mod slutningen af 2. kvartal var passagerindekset på 80 %, som ikke var den forventede udvikling. Hen over sommeren er der sket en positiv fremgang af passagerindekset, således at pr. september er passagerindekset 87 % i forhold til 2019.

Det er især de regionale ruter der er sket en fremgang hen over sommeren, som har påvirket det samlede passagertal. Dog ses en mindre nedgang for de regionale ruter i september.

På bestyrelsesmødet den 16. september og den 14. oktober 2022 fremlagde administrationen forventningerne til passagertal og indtægter i 2022.

Administrationen aflægger en status på passagerer og indtægter for 2022.

Sagsfremstilling:

Forventning til 2022 er at Odense bybusser ligger på 80 % af 2019 i december, de regionale ruter ligger på 85 % af 2019 i december og de øvrige lokalruter og bybusser ligger på 80 % af 2019 i december.

Status

Passagertallet pr september for Odense bybusser er 76 %, de regionale ruter 94 % og de øvrige ruter 92 %.

Odense Bybusser er gået fra 72 % i august, men de regionale ruter og de øvrige ruter er falder fra henholdsvis 96 % og 99 % i august.

Det samlede passagertal for januar-september 2022 blev 8,3 mio., hvilket er 78 % i forhold til 2019.

Det største passagerfald fra 2019 til 2022 målt på antal passagerer ses i Odense med -1.305.000 heraf skyldes -313.000 nedlæggelsen af 40 gruppen. Hvis der korrigeres for 40-gruppen vil passagertabet i Odense være ca. 1 mio. og svarende til indeks 78 %.

Det 2. største fald ses på de regionale ruter med -643.000.

Tabel 1 - Samlet passagertal 2019-2022.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Assens	323	235	160	-75	68,2%
Faaborg-Midtfyn	315	230	192	-38	83,3%
Kerteminde	147	106	101	-5	95,1%
Langeland	276	201	161	-41	79,7%
Middelfart	173	126	104	-22	82,6%
Nordfyn	285	208	163	-45	78,3%
Nyborg	288	209	175	-34	83,7%
Odense	6.423	4.691	3.386	-1.305	72,2%
RSD	5.452	4.025	3.383	-643	84,0%
Svendborg	839	620	495	-125	79,8%
Hovedtotal	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

I bilag 7.2 sammenlignes udviklingen de første 8 måneder af 2022 med samme periode i 2019, fordelt på produkttyper.

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen på produktniveau fra 2019 til 2022.

Tabel 2 nedenfor viser udviklingen på produktniveau fra 2019 til 2022.

Tabel 2 - Oversigt over passagerudviklingen på produktniveau.

1.000	2019	Jan-sep		Ændring 2019-2022	
		2019	2022	Antal	Indeks
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.566	1.175	992	-183	84,4%
Rejsekort Classic	3.748	2.764	2.262	-502	81,8%
Skolekort	1.152	836	641	-195	76,7%
Ungdomskort	1.931	1.369	949	-420	69,3%
Pendlerkort	2.861	2.112	1.590	-522	75,3%
Bus&Tog m.v.	3.262	2.395	1.883	-511	78,7%
I alt	14.521	10.651	8.318	-2.333	78,1%

Januar-september 2022 viser en tilbagegang siden 2019 for alle produkter. Tilbagegangen er størst for ungdomskort med -30,7 %. Det er en del af den generelle udvikling, hvor de uddannelsessøgende ikke længere opfatter ungdomskort, som et attraktivt produkt.

Udover passagerfaldet har perioden 2019 – 2022 været præget af, at kunderne skifter fra personlige kort i form af pendlerkort og ungdomskort i retning af mobilbilletter og Rejsekort Classic.

Der ses også en udvikling fra enkeltbilletter solgt i bussen til mobilbillet og webshoppen, således at mobilbillet og webshoppen udgør den største andel af enkeltbilletter.

Indtægter

Udviklingen i indtægterne har samme forløb som udviklingen i passagerallet, jf. tabel 3. Dog adskiller juli sig, hvilket skyldes Ungdomskort og skolekort, som er væsentlige højere end 2019. Forklaringen er imidlertid periodiseringer af indtægterne som udlignes med august-opgørelsen.

Indekset for september er 78 %, hvilket er lavere end indekset for passagerer som er 79 %, forklaringen hertil kan muligvis skyldes UngOdense samt PendlerOdense. Disse produkter bliver evalueret i efteråret 2022.

Tabel 3: Indtægter for FynBus i forhold til 2019

2019	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	3.288.574	3.006.522	3.050.306	3.005.123	3.051.258	3.266.195	2.984.267	3.508.530	3.026.723	28.187.499
Rejsekort Classic	4.982.398	4.771.911	5.350.353	4.958.571	5.235.865	4.874.988	4.000.229	5.089.883	5.218.158	44.482.356
Skolekort	148.232	97.761	88.158	1.376.871	2.889.490	2.361.096	48.298	1.375.275	441.884	8.827.065
Ungdomskort	5.305.345	4.969.390	4.400.418	4.921.448	5.132.757	1.352.690	1.671.799	6.265.903	4.829.263	38.849.013
Pendlerkort	534.697	1.684.180	1.190.795	1.110.850	890.369	1.507.521	1.028.952	717.490	1.063.847	9.728.700
Bus&Tog m.v.	2.223.609	2.147.921	2.263.518	2.182.543	2.240.018	2.156.180	2.012.395	2.221.768	2.231.480	19.679.433
I alt	16.482.854	16.677.685	16.343.549	17.555.408	19.439.756	15.518.670	11.745.940	19.178.850	16.811.354	149.754.067
2022	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	1.656.851	2.394.880	2.432.553	2.542.835	2.462.487	3.273.730	2.814.437	3.135.188	2.984.623	23.697.584
Rejsekort Classic	3.713.835	4.186.504	5.123.204	4.748.444	4.935.707	4.557.752	4.239.460	5.004.578	4.250.600	40.760.084
Skolekort	107.847	80.043	41.954	580.875	1.845.799	1.824.739	93.947	1.463.967	402.141	6.441.312
Ungdomskort	4.874.484	3.662.159	3.847.934	3.529.149	3.409.365	974.815	1.535.361	4.240.832	3.475.124	29.549.222
Pendlerkort	1.001.769	871.949	678.169	1.390.854	780.730	861.905	599.365	222.231	422.494	6.829.466
Bus&Tog m.v.	1.173.617	1.182.055	1.222.560	1.241.777	1.254.290	877.751	894.445	865.259	864.614	9.576.369
I alt	12.528.403	12.377.590	13.346.374	14.033.933	14.688.379	12.370.694	10.177.014	14.932.054	12.399.597	116.854.037
Ændring 2019-22 i %	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	jan-sep
Enkeltbillet inkl. Mobil	-49,6%	-20,3%	-20,3%	-15,4%	-19,3%	1,4%	-4,7%	-10,6%	-1,4%	-15,9%
Rejsekort Classic	-25,5%	-12,3%	-4,2%	-4,2%	-5,7%	-6,0%	12,3%	-1,7%	-18,5%	-8,4%
Skolekort	-27,2%	-18,1%	-52,4%	-57,8%	-36,1%	-22,0%	96,4%	6,4%	-9,0%	-27,0%
Ungdomskort	-8,1%	-26,3%	-12,6%	-28,3%	-33,6%	-28,6%	48,0%	-32,3%	-28,0%	-23,9%
Pendlerkort	83,4%	-49,4%	-44,5%	23,5%	-14,6%	-27,5%	-22,5%	-69,0%	-60,3%	-29,8%
Bus&Tog m.v.	-30,9%	-28,8%	-28,8%	-26,6%	-27,0%	-39,5%	-37,9%	-61,1%	-61,3%	-51,3%
I alt	-21,9%	-23,8%	-16,1%	-18,1%	-22,6%	-15,6%	1,8%	-22,1%	-26,2%	-22,0%

Det samlede indtægtstab for perioden fra januar til september er på ca. 33 mio. kr. i forhold til 2019 excl. Covid-kompensation.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

Bilag:

Bilag 8.1: Passagerudvikling, september 2022

Bilag 8.2: Forventning til passagerer og indtægter for 2022

9. KUNDETILFREDSHEDSUNDERSØGELSE 2022**Resumé:**

Analyseinstituttet Epinion har på vegne af FynBus gennemført den årlige kundetilfredshedsundersøgelse blandt kunderne i hhv. bybussystemerne i Odense og Svendborg, i Odense Letbane og i de fynske regionalbusser. Dataindsamlingen er foregået i perioden fra den 12. september til den 4. oktober via personlige interviews foretaget på tablet eller ved brug af QR-link, som gav adgang til spørgeskemaet via mobiltelefon. Der er i alt givet 1.096 svar.

Undersøgelsen belyser overordnet tilfredshed, loyalitet og image, ligesom den spørger ind til en række øvrige parametre, og tegner et repræsentativt billede af kundetilfredsheden blandt FynBus' eksisterende kunder.

Der har i mange år været målt meget høj tilfredshed blandt FynBus' kunder.

Sagsfremstilling:

Overordnet set er kundetilfredsheden stadig høj, selvom man i årets samlede undersøgelse ser et fald på en række parametre.

Således falder den samlede tilfredshed og vurderingen af FynBus' image, mens loyaliteten stiger svagt. Rapportens samlede resultat kan deles op i bus- og letbanebetjeningen i Odense, bus-betjeningen i Svendborg by og den regionale bus-betjening. Dykker man ned i de tre del-systemer ser man at det er blandt kunderne i Odense at den mindre utilfredshed er størst og mest markant.

Analysefirmaet Epinion skriver i sin opsamlende kommentar til FynBus:

"Helt overordnet ligger kundetilfredsheden på et højt niveau, og folk er glade for at rejse med FynBus.

Vi kan dog samtidig se en negativ udvikling sammenlignet med samme kvartal sidste år, Q3 2021. Den negative udvikling er størst for Odense bybusser, og det er vores oplevelse den især er forankret i det nye rutenet. Både i de åbne kommentarer og fra vores interviewere, kan vi forstå at folk skal vænne sig til det nye rutenet (både de nye ruter, men også de ruter som er nedlagt). Det er vores oplevelse fra andre lignende undersøgelser, at hvis folk er utilfredse med ét parameter (i dette tilfælde rutenettet), påvirker det holdningen til alle parametre.

Vi kan derfor se et generelt fald ved bybusserne (20 ud af 24 parametre falder), selvom det er vores oplevelse, at det er båret af rutenettet, og ikke er en generel utilfredshed.”

Om undersøgelsens resultater

Alle undersøgelsens resultater indplaceres på en skala fra 1-100, hvor værdier mellem 65 og 74 fortolkes som "gode", mens alle værdier på 75 og derover fortolkes som "meget gode". Alle FynBus overordnede resultater i undersøgelsen ligger på værdier omkring 74-75, hvilket af administrationen vurderes som tilfredsstillende.

Nu skal undersøgelsens delresultater omsættes til handlinger, der giver endnu større kundetilfredshed. Særligt for Odense, hvor forandringer med letbane og nyt rutenet for busserne, har påvirket tilfredsheden mest, er det oplagt at overveje hvilke indsatser, der kan bane vejen for at borgerne her lærer det nye bynet bedre at kende, og fremadrettet benytter det som det naturlige valg, når der rejses i Odense.

På mødet fremlægger administrationen hovedpointerne fra undersøgelsens resultater.

Rapport vedr. årets kundetilfredshedsundersøgelse vedlægges som bilag.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

Bilag:

Bilag 9.1 - FynBus kundetilfredshed 2022

10. BROWN-OUT

Resumé:

Som følge af krigen i Ukraine og generel forsyningssikkerhed i øvrigt, har FynBus arbejdet med et scenarie for et planlagt strømnedbrug i 2 timer, og i den forbindelse analyseret hvordan driften vil blive påvirket, samt opstillet et nødberedskab for håndtering.

I et scenarie med et sådan strømudfald, vil konsekvenserne for kunder, entreprenører og personale være minimalt, så længe udfaldet er geografisk isoleret og dermed ikke gælder hele landet samtidig.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med krigen i Ukraine og de heraf følgende konsekvenser i hele Europa med hensyn til forsyningssikkerhed, kriseberedskab og angreb på essentielle samfundsstrukturer, er det kritisk at sikre energiforsyningen til samfundet som helhed, herunder særligt til kritisk infrastruktur.

Manglen på energikilder kan tvinge målrettede besparelser og/eller delvise nedlukninger af dele af strukturen igennem. Dette kan indebære planlagte afbrydelser i elforsyningen i et givent tidsrum, i et givent område -et såkaldt Brown out.

Derfor har administrationen analyseret og udarbejdet et beredskab til at håndtere et scenarie, hvor der sker en varslet nedlukning strømforsyningen til FynBus i en periode på 2 timer.

Der er set på de områder FynBus skal være særligt opmærksom på

- a. IT-systemer og -strukturer
- b. Drift af Flextrafikken
- c. Bus og Odense Letbane, samt service i forbindelse hermed
- d. Kontakten til kunder og entreprenører

Der er ikke for nuværende rettet henvendelse fra Trafikstyrelsen, Beredskabsstyrelsen eller andre organer, men administrationen er opmærksom på at andre selskaber er i gang med at udarbejde lignende planer.

a.FynBus' IT-systemer og -strukturer

IT-området i FynBus dækker i hovedtræk over IT-arkitektur, hosting og arbejdsstationer, og telefoni. Det vil være adgang til data gennem servere, individuelle arbejdsstationer og telefoni, som potentielt kan påvirkes ved et planlagt strømnedbrud.

Ud fra en vurdering af forretningskritiske systemer, er FynBus' applikationer, systemprogrammer og data placeret i en kombination af interne servere, hos eksterne hosting-leverandører og cloud-servere.

Interne servere, telefoni og arbejdsstationer:

I tilfælde af et planlagt strømnedbrud på FynBus' interne netværk, har FynBus et veldimensioneret og serviceret nødstrømsanlæg, som betyder, at interne netværk kan holdes kørende på nødstrøm i 125 minutter. I den periode, vil der være fuld afgang til interne servere, og dermed til at arbejde i applikationer og med data som ligger på serverne.

Perioden på 125 minutter, giver samtidig it-afdelingen mulighed for at forberede en kontrolleret nedlukning af interne servere, så der er sikkerhed for at data ikke bliver korrupte, hvis det skulle hænde at strømmen ikke er vender tilbage efter 2 timer. Det betyder at serverne kan startes op igen, når strømmen vender tilbage uden det påvirker data.

Nødstrømsanlægget betyder desuden at kablede netværk i huset på Tolderlundsvej, er fuldt funktionsdygtigt, hvorfor FynBus' teams-telefoni også vil være funktionsdygtigt, så længe der er nødstrøm.

Hvis strømnedbruddet varer længere end 125 minutter, vil teams-telefoni stadig kunne bruges til at modtage og besvare opkald, så længe medarbejderne har strøm på mobiltelefoner eller bærbare Pc'er.

FynBus' trådløse nedværk kører ikke på nødstrømsanlægget, hvorfor det ikke vil fungere i strømafbrydelsesperioden. Det betyder at arbejdsstationer vil ikke have forbindelse til noget strøm, så når strømmen er brugt, er der ikke længere adgang.

Eksterne servere og cloud-servere:

Som led i strategien om at sikre forretningskritiske systemer og data, har FynBus diversificeret vores servere, så servere ligger eksternt hos en række eksterne hostingudbydere. Da der forudsættes et planlagt nedbrud som finder sted i FynBus, vil adgangen til eksterne servere, og dermed programmer, applikationer og data, være fuldt til stede, så længe vores arbejdsstationer har strøm.

I vores analyse er CPlan, som styrer flextrafikken det vigtigste tilbageværende system, som vil blive påvirket, hvorfor IT og flextrafik sammen er i gang med at få det lagt ud til en ekstern hostingudbyder. Det forventes at være eksekveret i den allernærmeste fremtid.

b. Drift af Flextrafik

Flextrafikken planlægges med udgangspunkt i det enkelte trafikskabs kontakt med borgerne i eget område, dog kan telefoner omdirigeres til FlexDanmark i Aalborg, ligesom FlexDanmark modtager opkald fra fx FynBus' område, når FynBus lukker for opkald kl. 19.

Forudsat, at en varslet nedlukning ikke sker samtidig i FynBus' område og Nordjylland, vil der ikke opstå problemer med at modtage og besvare opkald, og når CPlan hostes eksternt, vil der heller ikke være problemer med at planlægge og eksekvere kørsel for kunderne.

Herudover er der et driftsfællesskab mellem FynBus, Sydtrafik og Midttrafik, som betyder at håndteringen af flextrafik overføres til et af de øvrige trafikskaber i tilfælde af nedbrud hos et selskab. Dog lukker FynBus' bestilling 2 timer senere end i Sydtrafik og Midttrafik, men når der er planlagte nedlukninger, kan det aftales løst med de øvrige skaber.

Det vurderes således, at alle funktioner kan opretholdes, enten i FynBus, i FlexDK eller gennem samarbejde med de øvrige nævnte 2 trafikskaber.

c. Bus og Odense Letbane, samt service i forbindelse hermed

Hvis strømafbrydelsen sker om dagen, kan såvel diesel-busser som el-busser køre og fungere på normal vis, herunder billettering, passagertællesystem, skærmvisninger og anden info i bussen.

Hvis afbrydelsen sker om natten/efter køreplanstop, kan hverken diesel-busser eller el-busser overføre data vedrørende billetter og kort til FynBus' servere under nedlukning, men disse kan overføres efter nedlukningen. Det samme gør sig gældende for opladning af busser, hvor opladningen kan se, når strømmen vender tilbage.

I det omfang der lukkes ned for strømmen til Odense letbane, vil den selvsagt ikke kunne køre, eller fungere mht. kunderettede systemer som billetprodukter, informationstavler mm.

d. Kontakten til kunder og entreprenører

Rejsekort/Rejseplan er den væsentligste motor, når kunder skal bestille rejser og søge information, og så længe Rejsekort-Rejseplan fungerer, vil der kunne foretages kunderettet information, søgning og salg.

Det samme gør sig gældende for FynBus' egen hjemmeside og de services som kunder kan benytte her. Da hjemmesiden er hostet eksternt, og hosting-udbyderen har redundans på deres servere, vil et tidsbegrænset strømudfald hos FynBus og/eller leverandøren ikke ramme kunder

Kontakten mellem FynBus og entreprenører vurderes ikke at blive påvirket af et planlagt strømudfald.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Orienteringen taget til efterretning

11. MEDDELELSER

- *Udbud af garantikørsel – FG8*
- *Status på kontrol af trappemaskiner*
- *Udbud af buskørsel med emissionsfrie busser i Svendborg, Middelfart og Nyborg Kommune offentliggøres 18. november 2023.*

12. EVENTUELT

Bestyrelsesmedlem
Jim Staffensen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Anne Fiber

Bestyrelsesmedlem
René Larsen

Bestyrelsesmedlem
Regitze Tilma

Bestyrelsesmedlem
Morten Andersen

Bestyrelsesmedlem
Ole Tyrsted Jørgensen

Bestyrelsesmedlem
Claus Skjoldborg Larsen

Bestyrelsesmedlem
Kim Johansen

Bestyrelsesmedlem
Lars Erik Hornemann

Bestyrelsesmedlem
Jesper Kiel

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen