

REFERAT

FYNBUS BESTYRELSESMØDE

24. august 2022 kl. 16.00

J.nr.: 202201-38755

Deltagere:

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

Administration:

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing
Kunde- og Kommunikationschef Martin B. Krogh
Leder af Økonomi og Analyse Julia Egebæk

INDHOLD

Sager til beslutning:	3
1. Udmøntning af takstændring 2023 samt takster for Handicap-kørsel 2023	3
2. Frit flow	9
3. nedsættelse af ansættelsesudvalg i forbindelse med ansættelse af ny direktør	13
Sager til orientering:.....	14
4. Masterplan for kollektiv trafik	14
5. FynBus tilknytning til solsikkeprogrammet.....	16
6. uheld og håndtering af uheld i flextrafik.....	17
7. Udvikling i omkostningsindekset for kontrakter vedr. bus- og flexkørsel.....	20
8. Kundetilfredshed.....	22
9. Meddelelser	23
10. Eventuelt	23

SAGER TIL BESLUTNING:

1. UDMØNTNING AF TAKSTÆNDRING 2023 SAMT TAKSTER FOR HANDICAP-KØRSEL 2023

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2023 for buskørsel og for kørselsordningen for svært bevægelseshæmmede, hvor der er indarbejdet en samlet takststigning på 4,9 % for buskørsel og 5,4 % for Handicap-kørsel.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster i januar måned. Næste gang er 15. januar 2023.

Takstudmøntningen skal ske inden for Statens udmeldte takststigningsloft. Der er i 2023 et takststigningsloft på 4,9 %. I forslag til budget 2023 er indarbejdet fuld udnyttelse af takststigningsloftet, der for busdriften medfører en forøgelse af indtægtsprovenuet på 6,1 mio.kr.

Der er efter aftale med togoperatørerne og trafikelskaberne i Jylland udarbejdet et fælles forslag til takster på pendlerkort (voksne og børn). NT, Sydtrafik, FynBus og togoperatørerne har allerede fælles takster med virkning fra marts 2018.

Det er fortsat det enkelte trafikelskab og togoperatørerne, som fastsætter prisen for enkeltbilletter samt den første rejse på Rejsekort Classic i henholdsvis bus og tog.

Bindinger

Takst Vest parterne er underlagt en række bindinger ved fastlæggelsen af takster:

- Et fast prisforhold på maksimum 38 rejser mellem rejsekortsprisen på højeste rabattrin og pendlerkortsprisen for alle zoneafstande, så det kan betale sig at anskaffe et månedskort, hvis man rejser ofte. Aktuelt ligger break even under 34 rejser månedligt.
- Bustaksterne for enkeltbilletter skal være lig med eller billigere end togtaksterne på de samme zoneafstande.
- Rejsekort må ikke være dyrere end prisen for enkeltbillet.
- Pensionistrabatten fastsættes til minimum 25 % for pendlerkort.

Herudover er intentionen for parterne i Takst Vest, at alle parter over tid får ens priser for pendlerkort. Her er det kun Midttrafik, der nu har lavere zonepriser end de øvrige trafikelskaber.

Handlemulighederne indenfor disse rammer er således meget begrænsede.

En væsentlig handlemulighed er i hvilket omfang man ønsker at udnytte takststigningsloftet. Administrationen har udarbejdet forslag til 3 scenarier for udmøntning af takststigningen på busområdet:

- Scenarie 1 med Fuld udnyttelse af takststigningsloftet (4,9 %)
- Scenarie 2 med delvis udnyttelse af takststigningsloftet (3,9 %)
- Scenarie 3 med lille udnyttelse af takststigningsloftet (1,4 %)

Når taksterne hæves, vil der være kunder, der falder fra, derfor er der i alle scenarier indregnet såkaldt priselasticitet.

Fuld udnyttelse af takststigningsloftet medfører et øget indtægtsprovenu på 6,1 mio. kr. pr. år

For alle scenarier er der et fælles oplæg til pendler takster som vist i tabel 1. Oplægget medfører en gennemsnitlig takststigning for pendlerkort på 2,6 %. I forhold til takststigningsloftet vægter stigningen 1,4 % af de 4,9 %.

Det betyder, at taksterne på enkeltbillet, Rejsekort Classic og pendlerkort generelt må hæves med 4,9 %, at Pendlerkort takster hæves med 2,6 %, og at stigningen i pendlerkort takster lægger beslag på 1,4 % af den maksimale stigning. Alle tal i tabeller er procentvise ændringer i takster, og giver ikke et tilsvarende merprovenu i kroner.

Tabel 1: Ændring i takststigningsprocenter i 3 scenarier, 2022

Scenarie	1	2	3
	Stigning på 2-6 kr.	Stigning på 2-6 kr.	Uændret
Enkeltbillet	7,5%	7,5%	0,0%
Rejsekort Classic:			
1-2 ændres med	8,0%	4,8%	0,0%
3-5 Ændres med	8,0%	5,0%	0,0%
6-14 ændres med	8,0%	5,0%	0,0%
I alt	8,0%	4,8%	0,0%
Pendlerkort jf. fælles udkast i Takst Vest	2,6%	2,6%	2,6%
Udnyttelse af takstloft 2023	4,9%	3,9%	1,4%

FynBus træffer selv beslutning om, hvorledes takstnedsættelsen for pensionister udmøntes. Ved FynBus er pensionistrabat på enkeltbilletter og pensionistrabatten på Rejsekort fælles med de øvrige selskaber.

Pensionistrabatten på pendlerkort foreslås uændret på 45 %, da FynBus i lighed med de øvrige trafikselskaber modtager statsligt tilskud til nedsættelse af pensionistrabat. Børn kan købe pendlerkort til 50% af voksentakst.

Tabel 2: Forslag til fælles pendlertakster

Pendlerkort - Voksen					
Antal zoner	Takst			Takststigning	
	2020	2021/22	2023	Kr.	%
1-2	384	384	390	6	1,6%
3	516	516	540	24	4,7%
4	690	690	720	30	4,3%
5	864	864	900	36	4,2%
6	1.020	1.020	1.050	30	2,9%
7	1.170	1.170	1.200	30	2,6%
8	1.350	1.350	1.350	-	0,0%
9	1.500	1.500	1.500	-	0,0%
10	1.650	1.650	1.650	-	0,0%
11	1.830	1.830	1.830	-	0,0%
12	2.010	2.010	2.040	30	1,5%
13	2.160	2.160	2.190	30	1,4%
14	2.340	2.340	2.400	60	2,6%
Gennemsnit (inkl. ungdomskort)					2,6%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter					1,4%

Scenarie 1: Fuld udnyttelse af takststigningsloftet

Dette scenarie tager udgangspunkt i fuld udnyttelse af takststigningsloftet som indarbejdet i budgettet. Administrationen anbefaler Scenarie 1, for at sikre flest mulige indtægter.

Enkeltbilletter

I tabel 2 er vist forslag til nye enkeltbillettakster i scenarie 1. For især de kortere rejser medfører det yderligere tilpasning til togtaksterne. For rejser på 1-6 zoner vil taksterne være på niveau med togtaksterne og kan derfor ikke hæves yderligere. I gennemsnit medfører det takststigning på 7,5 %, idet de rejserne op til 3 zoner vægter meget tungt. Da enkeltbilletter udgør en fortsat faldende andel af omsætningen på Fyn, svarer det vægtet til 1,0 % af takststigningsloftet på 4,9 %.

Som nævnt indledningsvist er der bindinger, der gør at FynBus' enkeltbilletprisen ikke må overstige enkeltprisen hos DSB/Arriva.

Børn kan købe enkeltbilletter til 50% af voksentakst/pensionisttakst.

Tabel 3: Forslag til enkeltbillettakster i scenarie 1

Enkeltbillet - Voksen, pensionist								
Antal zoner	Togtakst		Takst - FynBus			Takststigning		
	2022	Forventet 2023*	2020	2021/22	2023	Kr.	%	
1-2	24	26	24	24	26	2	8,3%	
3	36	36	34	34	36	2	5,9%	
4	46	46	44	44	46	2	4,5%	
5	54	54	52	52	54	2	3,8%	
6	63	64	62	62	64	2	3,2%	
7	77	77	74	74	76	2	2,7%	
8	86	86	82	82	86	4	4,9%	
9	100	100	94	94	98	4	4,3%	
10	115	115	102	102	108	6	5,9%	
11	122	122	112	112	118	6	5,4%	
12	137	137	122	122	128	6	4,9%	
13	151	151	132	132	138	6	4,5%	
14	163	163	142	142	148	6	4,2%	
Gennemsnit								7,5%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter								1,0%

Rejsekort

Da mulighederne for at udnytte takststigningsloftet er udnyttet maksimalt for pendlerkort og enkeltbilletter, kan en fuld udnyttelse af takststigningsloftet alene ske ved hæve taksterne på rejsekort som beskrevet i tabel 4. Takstændringen medfører en gennemsnitlig takststigning på rejsekort på 8,0 %, nogenlunde jævnt fordelt for alle zoner.

For rejser på 2-4 zoner vil rejser på trin 0 med FynBus bliver marginalt dyrere end rejser med tog på Fyn. Samlet set bidrager stigningen på rejsekortrejser vægtet med til 2,5 % af takststigningsloftet på 4,9 %.

Børn kan rejse på rejsekort til 50% af voksentakst.

Rabatsatserne på rabattrin 1, 2 og 3 er fastsat i Takst Vest og forbliver i forhold til trin 0 uændrede, og er følgende:

Tabel 4: Rabatter fordelt på rabattrin for barn, voksen og pensionist

Rabattrin	Antal rejser	Rejsekort personligt		Rejsekort Flex + anonymt
		Voksen+barn	Pensionist	Voksen+barn
		%	%	%
0	0-3	0%	25%	0%
1	4-15	10%	25%	5%
2	16-33	25%	25%	15%
3	34+	40%	40%	25%

Tabel 5: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0, ved fuld udnyttelse af takststigningsloftet

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Antal zoner	Tog Classic - Vest		Takst - FynBus			Takststigning	
	2022	Forventet 2023*	2020	2021/22	2023	Kr.	%
1-2	23,00	23,00	18,20	18,80	20,30	1,50	8,0%
3	30,00	30,00	27,00	28,20	30,50	2,30	8,2%
4	40,00	40,00	36,00	37,60	40,60	3,00	8,0%
5	49,00	49,00	45,00	47,00	50,80	3,80	8,1%
6	61,00	61,00	54,00	56,40	60,90	4,50	8,0%
7	74,00	74,00	63,00	65,80	71,10	5,30	8,1%
8	83,00	83,00	72,00	75,20	81,20	6,00	8,0%
9	97,00	97,00	81,00	84,60	91,40	6,80	8,0%
10	111,00	111,00	90,00	94,00	101,50	7,50	8,0%
11	118,00	118,00	99,00	103,40	111,70	8,30	8,0%
12	132,00	132,00	108,00	112,80	121,80	9,00	8,0%
13	146,00	146,00	117,00	122,20	132,00	9,80	8,0%
14	158,00	158,00	126,00	131,60	142,10	10,50	8,0%
Gennemsnit							8,0%
Vægtet takststigning i forhold til alle produkter							2,5%

Scenarie 2 – delvis udnyttelse af takststigningsloftet

Forslag til rabatter og takster på pendlerkort og enkeltbilletter vil være som i scenarie 1.

Såfremt der er ønske om lavere gennemsnitlig takststigning på rejsekort, viser tabel 4 et forslag til det. Takstændringen medfører en gennemsnitlig takststigning på rejsekort på 4,8 %, nogenlunde jævnt fordelt for alle. Rejser på 1-2 zoner vægtet meget tungt på rejsekort.

FynBus vil med disse priser fortsat ligge under alle togtakster på rejsekort. Samlet set bidrager stigningen på rejsekortrejser vægtet med 1,5 %.

Delvis udnyttelse af takststigningsloftet som i scenarie 2 medfører et indtægtsprovenu på 5,1 mio. kr. pr. år.

Den uforbrugte andel af takststigningsloftet svarende til 1 %, kan overføres og udnyttes inden for de kommende 2 år.

Tabel 6: Forslag til Rejsekorttakster voksen, trin 0, ved delvis udnyttelse af takststigningsloftet

Rejsekort - Voksen (trin 0)							
Antal zoner	Tog Classic - Vest		Takst - FynBus			Takststigning	
	2022	Forventet 2023*	2020	2021/22	2023	Kr.	%
1-2	23,00	23,00	18,20	18,80	19,70	0,90	4,8%
3	30,00	30,00	27,00	28,20	29,60	1,40	5,0%
4	40,00	40,00	36,00	37,60	39,50	1,90	5,1%
5	49,00	49,00	45,00	47,00	49,40	2,40	5,1%
6	61,00	61,00	54,00	56,40	59,20	2,80	5,0%
7	74,00	74,00	63,00	65,80	69,10	3,30	5,0%
8	83,00	83,00	72,00	75,20	79,00	3,80	5,1%
9	97,00	97,00	81,00	84,60	88,80	4,20	5,0%
10	111,00	111,00	90,00	94,00	98,70	4,70	5,0%
11	118,00	118,00	99,00	103,40	108,60	5,20	5,0%
12	132,00	132,00	108,00	112,80	118,40	5,60	5,0%
13	146,00	146,00	117,00	122,20	128,30	6,10	5,0%
14	158,00	158,00	126,00	131,60	138,20	6,60	5,0%
Gennemsnit							4,8%
Vægtet takststigning							1,5%

Scenarie 3 – lille udnyttelse af takststigningsloftet

Scenarie 3 beskriver situationen, hvor FynBus alene tilpasser sig pendlerpriserne, men lader øvrige takster være uændrede.

Lille udnyttelse af takststigningsloftet som i scenarie 3 medfører et indtægtsprovenu på 1,7 mio. kr. pr. år. Det vil ligeledes betyde at der er opsparet takststigningsloft svarende til 3,5 %, der kan udnyttes inden for de kommende 2 år.

Takster på Handicap-kørsel 2023

Taksterne på Handicap-kørsel er ikke reguleret af takststigningsloftet, men må jf. Lov om Trafikselskaber ikke ligge væsentligt over niveauet for øvrig transport, der varetages af FynBus.

Seneste regulering af taksten for handicapkørsel var 1. februar 2020, hvorfor det foreslås at regulere priser med gennemsnitligt 5,4%, gældende fra 1. marts 2023:

Tabel 7: Takstændring med nuværende prisstruktur

	Basis (inkl 10 km)	Pr km (11-max)	Maxbeløb
Nuværende pris	40,00 kr.	4,00 kr.	150,00 kr.
Fremtidig pris	42,00 kr.	4,25 kr.	160,00 kr.

Tabel 8: Gennemsnitlig prisstigning fordelt på afstande og andele

Fordeling af kørsel		Pris- stigning
Afstand	Andel	
0-10 km	70%	5,0%
11-38 km	25%	6,3%
>38 km	5%	6,7%
Effektiv prisstigning		5,4%

I FynBus' dækningsområde svarer den længste distance der kan køres til 14 zoner. Taksten for en 14-zoners pensionistbillet til bus er 148 kr. og 163 kr. til tog.

En maksimaltakst på 150 kr. vil derfor sikre, at prisen for en rejse ikke bliver væsentligt højere end for anden kollektiv trafik.

Takstændringen for Handicap-kørsel, vil give et merprovenu på 0,3 mio.kr. i 2023.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender,

- At takstudmøntningen for buskørsel sker med udgangspunkt i fuld udnyttelse af takststigningsloftet på 4,9 %
- at taksterne for buskørslen ændres som beskrevet i scenarie 1
- at takstændringerne for buskørsel træder i kraft 15. januar 2023
- at takster på Handicap-kørsel reguleres som beskrevet og træder i kraft fra 1. marts 2023

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

2. FRIT FLOW

Resumé:

Frit flow blev indført fra 2019 og giver hurtigere transport, samt en kundefremvenlig ind- og udstigning i busserne. Den fleksibilitet det giver, har imidlertid også øget andelen af passagerer der forsøger at rejse uden gyldig hjemmel, hvorfor der er indsat flere kontrollører. Bestyrelsen beslutter om Frit Flow skal fortsætte.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen besluttede i juni 2018 at indføre Frit Flow i Odense Kommunes og Region Syddanmarks busser. Ordningen blev implementeret fra januar 2019.

Med Frit Flow går kunderne ud og ind ad alle døre. Rejsekortudstyret i busser muliggør, at kunderne kan tjekke ind og ud ved alle døre, og derved mindskes den tid det tager at billettere, hvorefter der opnås en tidsbesparelse på ruterne, specielt i myldretiden

Det var målsætningen at indføre Frit Flow på alle relevante buslinjer, og derfor er der også indført Frit Flow i bybusserne i Svendborg, Nyborg og Middelfart.

Efter indførelse af Frit Flow i busserne steg snydeprocenten, dvs. den andel af passagerne der ikke har gyldig rejsehjemmel ved kontrol, og FynBus ansatte derfor i november 2019 to ekstra kontrollører. Før indførelsen af Frit Flow var snydeprocenten ca. 0,5%. Erfaringer fra andre steder, eksempelvis Aarhus og Malmø viser at en "naturlig" snydeprocent, hvor der er fri ind- og udstigning, ligger på ca. 2-2,5%. FynBus erfarede netop dette niveau, i tiden efter indførelsen af Frit Flow.

I forbindelse med første nedlukning i 2020, som følge af COVID-19 pandemien, steg snydeprocenten til 10,3 % samlet for hele Fyn, herunder 12,6 % for Odense og 6 % for resten af Fyn samt Langeland.

I begyndelsen af 2021 lå snydeprocenten på 5–6 %, og bestyrelsen besluttede i marts 2021, at der skulle ansættes yderligere to kontrollører med henblik på at reducere snydeprocenten yderligere. De to kontrollører tiltrådte i maj 2021. Snydeprocenten har siden da været for nedadgående, og er i dag på 3%.

Betydningen af frit flow

Ud over de økonomiske effekter for FynBus, har frit flow andre konsekvenser, der kan indgå i overvejelserne.

Frit flow giver:

- En bedre kundeoplevelse
- Hurtigere Ruter
- Færre konfrontationer og mindre administration for buschaufførerne
- En bedre sammenhæng mellem vilkårene i forskellige kollektive transportmidler -bus, letbane og tog
- Bedre muligheder for en høj hygiejnstandard under epidemier som Covid-19

Som negativ sideeffekt betyder frit flow, at:

- Flere forsøger at rejse uden rejsehjemmel på bekostning af det store flertal der betaler
- Der er behov for øget kontrol og mærkbare kontrolafgifter, for at dæmme op for snyd.

Spørgsmålet er derfor, om der er tilstrækkeligt økonomisk rationale til at afvikle, eller justere, i frit flow for de mange passagerer, for at undgå et mindretal snyder. Og samtidig om det giver mening, hvis det skal være fleksibelt at skifte mellem kollektive transportmidler.

Tidligere beregninger af de økonomiske effekter af afskaffelse af frit flow

Bestyrelsen drøftede i september 2021 Frit Flow, herunder de økonomiske konsekvenser af en eventuel afskaffelse af Frit Flow.

I den tidligere drøftelsessag indgik en økonomisk årseffekt af at afskaffe Frit Flow:

De daværende beregninger viste, at FynBus ved afskaffelse af frit flow kunne forvente en samlet merudgift på 3,8 mio. kr., da øgede driftsudgifter som følge af øget køretid, samt faldet i kontrolafgifter, ikke kompenseres fuldt ud af en indtægtsstigning, som følge af mindre snyd, samt den udgift der kan spares ved at der en behov for de færre kontrollører. Bestyrelsessagen er vedlagt som bilag 2.1.

Nye beregninger for effekter af afskaffelse af frit flow:

For at belyse de forventede økonomiske effekter ved at afskaffe frit flow, under de nuværende omstændigheder, har administrationen foretaget en genberegning, med de forudsætninger der gælder i dag og sammenlignet dem med de oprindelige:

Tabel 1: Beregnet effekt af at afskaffe frit flow, 2022

	Indført frit flow 2018	Afskaffe frit flow Beregning 2022
Ændring i billetindtægter (antal passagerer)	1.857.525 kr.	-600.000 kr.
Ændring i kontrolafgifter	1.344.000 kr.	-3.230.000 kr.
Ændrede billetindtægter fra snydere	-703.080 kr.	3.000.000 kr.
Ændring i lønudgifter til kontrol	-696.620 kr.	700.000 kr.
Ændring i driftsudgifter (kpt)	5.365.800 kr.	-3.339.630 kr.
Årseffekt	7.167.625 kr.	-3.469.630 kr.

I Tabel 1 betyder negativt fortegn, at der er tale om et økonomisk tab for FynBus. Der er en vis usikkerhed i beregningerne, men det anslås at der kun vil være et samlet økonomisk tab på ca. 3,5 mio. kr., hvis køretiden øges, som følge af mere trængsel i myldretiden, idet tab af indtægter og kontrolafgifter stor set opvejes af øgede billetindtægter og reducerede udgifter til kontrol.

I beregningen indgår følgende faktorer:

- Tabet i billetindtægter vurderes til ca. -0,6 mio.kr. på grund af et faldende passagertal på ca. 40.000 på årsbasis, svarende til 1%, da det antages at nogle kunder fravælger den kollektive trafik som følge af øget trængsel i myldretiden.
- Tabet i indtægter fra kontrolafgifter vurderes at være ca. -3,2 mio.kr. med udgangspunkt i at 3% i dag får udstedt en kontrolafgift, og at det vil falde til 0,5%. Der er regnet med de nye kontrolafgifter for 2023 på 1.000 kr. I dag udskrives 5.100 kontrolafgifter, hvoraf 60% betales umiddelbart, mens yderligere 16% inddrives via Gældsstyrelsen.
- Afskaffelsen af frit flow, forventes at føre til øgede billetindtægter på ca. 3 mio.kr, fra svarende til 200.000 påstigere, der tidligere snød, men nu må betale for at køre med bus.
- De ekstra 2 kontrollører der blev tilført ved indførelsen af frit flow, trækkes ud igen, fordi der ikke længere er samme behov for kontrolindsatser.
- Endelig blev der i 2018 regnet med et fald i køretiden på 4%, mens der i beregningen for 2022 regnes med en øget køretid på 3%, og dermed medføre øgede driftsudgifter på ca. -3.3 mio.kr

Hvis frit flow afskaffes, anbefales det at der ikke indlægges mere køretid, da den ventetid der opstår ved at nogle afgangene forsinkes med op til 2 minutter, kun vil have en marginal indflydelse på den samlede rettighed.

Frit Flow kan derfor bevares eller afskaffes uden at det har en nævneværdig betydning for den samlede økonomi.

Øvrige handlemuligheder

Som alternativ til at afskaffe frit flow, er der nogle andre muligheder for at lade chaufførerne deltage i billetkontrollen. Det drejer sig om:

- Åbning af udelukkende fordøren i udvalgte tidsrum
- Versionering af Frit Flow
- Skiltning ved ankomsten til stoppested "Benyt fordøren"
- Der vil i det følgende blive redegjort for de forskellige handlemuligheder og givet en vurdering af hvert enkelt alternativ.

Åbning af udelukkende fordøren i udvalgte tidsrum

Det vil være en mulighed at udelukkende åbne fordøren inden for udvalgte tidsrum på den regionale kontrakt. Det vil sige at der kun er frit flow i myldretiden. Dermed kan chaufføren kontrollere rejsehjemmel uden for myldretiden.

Det vil være muligt at anvende samme løsning i bybusserne i hhv. Nyborg, Svendborg og Middelfart. For Odense er muligheden ikke forenelig med Odense Letbanes model.

Et sådan tiltag vurderes ikke at have stor effekt på billetindtægter, da kontrollen netop gennemføres hvor der ikke er mange passagerer, ligesom de der ikke har tænkt sig at betale hurtigt vil finde ud af hvornår de kan rejse uden at blive kontrolleret.

Versionering af frit flow

Det er mulighed at lave en versionering af Frit Flow således, at alle døre åbnes ved de store stoppesteder, men kun fordøren åbnes ved de små stoppesteder.

Herved ledes en del af kunderne forbi chaufføren, der kan kontrollere rejsehjemmel, mens der fortsat vil være Frit Flow ved stoppesteder, hvor der stiger mange passagerer på, og der dermed ikke skal bruges mere tid på ruten. Tiltaget vil reducere andelen af snydere, men kun i noget omfang.

For Odense er muligheden ikke forenelig med Odense Letbanes model.

Den samlede effekt for billetindtægter og snydeprocent vurderes at blive minimal, idet den alene omfatter et mindre udsnit af det samlede passagerantal, og ikke kan forenes med Odense Letbanes model.

Skiltning ved ankomsten til stoppested "Benyt fordøren"

Skiltning ved ankomst til et stoppested, hvor det fremgår at passagererne skal benytte fordøren, vil primært have effekt, hvis chaufføren samtidig vælger kun at åbne fordøren. Det kan have en præventiv effekt, men hvis chaufføren også skal kontrollere rejsehjemmel, vil det føre til øget rejsetid og dermed øgede driftsudgifter.

For Odense er muligheden ikke forenelig med Odense Letbanes model.

Samlet vurdering

Samlet set vurderer administrationen at der ikke vil være en væsentlig økonomisk fordel ved at afskaffe Frit Flow.

Frit flow ligestiller busserne med letbanen og toget, i forhold til fri ind- og udstigning, men der er, som vist, også nogle muligheder for at begrænse snyd ved, i nogle situationer kun at tillade indstigning ved fordørene. FynBus vil derfor anbefale at disse muligheder tages i brug, hvis antallet af snydere ligger over det ønskede niveau, i stedet for at afskaffe frit flow helt.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender at Frit Flow fastholdes, og at indstigning ad midterdørene i visse situationer kan begrænses.

Vedtagelse:

Godkendt som indstillet

Bilag 2.1: Frit Flow, Bestyrelsesmøde 2. september 2021

3. NEDSÆTTELSE AF ANSÆTTELSESUDVALG I FORBINDELSE MED ANSÆTTELSE AF NY DIREKTØR**Resumé:**

Med henblik på ansættelse af ny direktør i FynBus, skal der nedsættes et ansættelsesudvalg.

Sagsfremstilling:

FynBus' direktør har besluttet at gå på pension og der skal ansættes en ny direktør.

Efter vedtægten for FynBus, § 22 stk. 3, ansætter og afskediger bestyrelsen direktøren.

Der skal nedsættes et ansættelsesudvalg bestående af repræsentanter for bestyrelsen og fire medarbejderrepræsentanter.

Rekrutteringsprocessen er igangsat med valg af eksterne konsulentbureauer til varetagelse af search, interview, opslag, m.m.

Der er indhentet tilbud fra 3 konsulentbureauer. Beslutning om valg af bureau foretages på mødet.

Rekrutteringsprocessen tilrettelægges, så en ny direktør kan starte den 1. januar 2023 eller snarest derefter.

Forventet tidsplan for rekruttering vil være:

24. august: Bestyrelsesrepræsentanter til ansættelsesudvalget vælges på bestyrelsesmødet

Uge 35 –38: Bureau foretager interviews, udarbejder baggrundsmateriale mv., udarbejdelse af stillingsopslag mv.

Uge 39: Stillingen slås op i minimum 3 uger og der foretages search mm. ad forskellige kanaler.

Bureau foretager udvælgelsesproces, test mv. mhp. fremlæggelse for ansættelsesudvalget.

Uge 44-45: To samtaler mellem ansættelsesudvalg og 3-4 kandidater.

Uge 46: Der indgås aftale med den valgte kandidat.

Det indstilles, at bestyrelsen udpeger bestyrelsesrepræsentanter til deltagelse i ansættelsesudvalget.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Udpeger bestyrelsesrepræsentanter til ansættelsesudvalget

Vedtagelse:

Bestyrelsen udpegede Morten Andersen, Kim Johansen, Claus Skjoldborg Larsen, Anne Fiber og Jim Staffensen. Derudover deltager 4 medarbejderrepræsentanter fra FynBus.

Bestyrelsen valgte desuden Mercury Urval som konsulent.

SAGER TIL ORIENTERING:**4. MASTERPLAN FOR KOLLEKTIV TRAFIK****Resumé:**

I forlængelse af vedtagelsen af Mobilitetsplan 2022-2025 og den økonomiske situation for især den regionale kørsel, nedsættes en fælles styregruppe med deltagelse af direktører fra alle kommuner, Region Syddanmark og FynBus til udarbejdelse af fælles masterplan. Formålet er at parterne i fællesskab udarbejder oplæg til implementering af elementer i Mobilitetsplanen, herunder målsætninger, prioriteringer og finansiering.

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen vedtog på mødet 24. juni 2022 Mobilitetsplan 2022-2025, og bestyrelsen forelægges senere oplæg til handlingsmål, og plan for implementering af mobilitetsplanens handlinger.

Der har i en årrække været ubalance i den regionale busøkonomi, hvilket gennem årene er løst af blandt andet ekstraordinære regionale tilskud til busdriften. Den kollektive bustrafik, herunder de regionale ruter, har været stærkt påvirket af et betydeligt fald i passagertallet, forstærket af et yderligere fald på grund af Corona-pandemien og senest ramt af voldsomt stigende dieselpriiser.

Der foreligger en aftale mellem Region Syddanmark og 5 kommuner om, på kort sigt, at rette op på den regionale ruteøkonomi. Denne aftale indebærer en reduktion i kørslen på rutegrupperne 110-111, 130-132 og 920 pr. februar 2023.

Situationen er imidlertid blevet yderligere forværret af at økonomiaftalerne mellem Staten, kommunerne og regionerne ikke indeholder tilstrækkelig Corona-kompensation i 2022, hvorved FynBus samlet set kommer til at mangle 18 mio. kr. i Coronakompensation, hvis ikke Staten tilfører flere midler i forbindelse med midtvejsforhandlinger i september.

Dette medvirker til, at den oprindelige aftale med Region Syddanmark og de 5 kommuner med reduktionen i kørslen ikke er nok til at dække underskuddet på den regionale ramme. Derfor er der behov for en langsigtet teknisk og økonomisk plan.

FynBus har derfor lavet oplæg til en proces for en Masterplan, hvor Region Syddanmark og kommunerne i FynBus i fællesskab laver oplæg til implementering af elementer i Mobilitetsplanen, herunder målsætninger, prioriteringer og finansiering.

I forhold til Mobilitetsplanens handlinger vil fokus være på følgende:

- Udvikling, forenkling og effektivisering af det regionale busnet
- Udvidet samarbejde om stoppesteder og knudepunkter
- Forsøg med samkørsel som del af kollektiv trafik
- Samspillet mellem bussen og cyklen

Der er nedsat en styregruppe bestående af de tekniske direktører og med FynBus' direktør som formand. Oplæg til kommissorium for styregruppen er vedlagt sagen og indeholder følgende forslag til tidsplan for arbejdet:

Juni 2022	Beslutning om nedsættelse af styregruppe til udarbejdelse af masterplan
August 2022	Styregruppemøde, godkendelse af kommissorium og tidsplan, nedsættelse projektgruppe
September 2022	Styregruppemøde, første oplæg til modeller
Oktober 2022	Styregruppemøde, andet oplæg til modeller samt finansiering
November 2022	Styregruppemøde, godkendelse af fælles oplæg til Masterplan til FynBus' bestyrelse
December 2022	FynBus' bestyrelse godkender fælles oplæg til masterplan og udsender til godkendelse i kommuner og region
Marts 2023	Kommuner og region godkender fælles masterplan
April 2023	FynBus' bestyrelse godkender endelig masterplan
Maj-August 2023	FynBus klargør Masterplan
December 2023	Implementering af masterplan

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

Bilag:

Bilag 4.1 Forslag til kommissorium med bilag

5. FYNBUS TILKNYTNING TIL SOLSIKKEPROGRAMMET

Resumé:

Som led i det fortsatte arbejde med tilgængelighed, tilslutter FynBus sig i august 2022 solsikkeprogrammet, der har til formål at kunne give kunder med usynlige handicap en bedre og mere tryk rejseoplevelse.

Sagsfremstilling:

FynBus arbejder løbende med at gøre den offentlige transport på Fyn mere tilgængelig for alle kundetyper, herunder mennesker med et fysisk handicap såsom bevægelseshæmmede, synshæmmede, hørehæmmede og demensramte. Ift. sidstnævnte indgik FynBus i 2018 blandt andet et samarbejde med Alzheimerforeningen og Odense Kommune, som indebar, at alle chauffører og ansatte med kundekontakt har fået certificeret viden om sygdommen med det formål, at blive bedre rustet til at hjælpe mennesker med demens som gerne vil benytte sig af den offentlige transport, men i nogle situationer kan have brug for lidt ekstra hjælp.

FynBus har i nogle år haft samarbejde med Odense Kommune om det såkaldte mælkebøttekort som demensramte har mulighed for diskret at fremvise til chauffører eller kontrollører i situationer med behov for ekstra opmærksomhed.

Men flere mennesker har et usynligt handicap, som f.eks. psykiske sygdomme, autisme, hjerneskade, ADHD, angst eller PTSD. Et usynligt handicap, der kan gøre hverdagen lidt mere krævende. Det kan være stressende at være i ukendte omgivelser, og hvis man samtidig har svært ved at bede om hjælp, kan det være svært for omgivelserne at vide, at personen har brug for lidt ekstra hensyn som f.eks. tålmodig, tid og forståelse. Solsikkeprogrammet og Solsikkeprodukterne er udviklet til hjælp i disse situationer.

Om solsikkeprogrammet og solsikkeprodukterne

Solsikkeprogrammet og Solsikkeprodukterne er ejet af Hidden Disabilities Sunflower Scheme Limited, der har base i Storbritannien. Solsikkeprogrammet blev skabt tilbage i 2016, hvor Gatwick Lufthavn i London ønskede at kunne give passagerer med usynlige handicap en bedre og mere tryk rejseoplevelse. Med en Solsikkesnor om halsen, blev der mulighed for, med andre ord, at signalere til personalet i lufthavnen, at man kan have brug for mere hjælp, tålmodighed eller tid undervejs i lufthavnen.

Solsikkesnoren blev en succes og er senere hen blevet udbredt til mange andre lufthavne og andre brancher. Solsikkeprogrammet rummer således nu større danske lufthavne, forlystelsesparker, biblioteker, og virksomheder som Lalandia, Lego House, Tivoli og Givskud Zoo og senest har flere af trafikelskaberne i Danmark dvs. Movia, Midttrafik og Arriva Tog også tilsluttet sig programmet.

Baggrund for FynBus' tilslutning til solsikkeprogrammet

Sydtrafik har planer om at tilslutte sig solsikkeprogrammet i løbet af august 2022 og Odense Kommune har oplyst, at der er afsat engangsmidler til, at Odense Kommune kan blive den første solsikke-kommune i Danmark, og derfor giver det også mening at FynBus tilslutter sig programmet.

Sådan kommer FynBus med

For at komme med i Solsikkeprogrammet kræver det at FynBus:

1. registreres på hjemmesiden www.solsikkeprogrammet.dk
2. køber for 5.000 kr. Solsikkeprodukter, fx Solsikkesnoren til uddeling
3. Træner medarbejdere, herunder chauffører med Solsikkeprogrammets 3 videoer

Det kræver derfor en forholdsvis lille indsats fra FynBus. Tilslutning af Solsikkeprogrammet forventes at ske i August 2022 så der kan ske en koordineret informationsindsats herom med Sydtrafik.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

6. UHELD OG HÅNDBTERING AF UHELD I FLEXTRAFIK**Resumé:**

Som følge af en ulykke med en flextrafik kunde, som er omtalt i pressen, har FynBus, dels undersøgt hyppigheden af uheld, ulykker og klager i forbindelse med flextransport, dels taget en række initiativer for at forebygge nye ulykker. I sagen redegøres herfor.

Sagsfremstilling:

Den 4. juli 2022 blev en af Flextrafiks kunder udsat for en ulykke, da han skulle hjælpes op af en trappe i forbindelse med en tur. Hans kørestol gled løs fra trappemaskinen, som er en maskine, der hjælper kørestole op og ned ad trapper, og han væltede bagover og slog sig.

FynBus var umiddelbart efter ulykken i kontakt med vognmanden, hvilket er i overensstemmelse med den fastlagt procedure i lignende situationer.

Chaufføren var rutineret, men forsøgte at fastspænde en kørestol, som ikke var egnet til formålet, til trappemaskinen.

Historien blev efterfølgende omtalt i Fyens Stiftstidende og Fyns Amtsavis den 22. juli 2022, 27. juli 2022 samt i Fyens Stiftstidendes leder den 28. juli 2022.

Krav til vognmænd

Kørslen med Flextrafik udføres af private vognmænd, der via kontrakten er forpligtet til at sikre at krav, der stilles til chauffører, uddannelse af chauffører, biler m.m. effektueres

Der stilles krav om, at chaufføren bl.a. skal have:

- Førerbevis - grundlæggende uddannelse i personbefordring
- BAB-bevis (Befordring af bevægelseshæmmede) - hvis chaufføren skal arbejde med arbejde med befordring af bevægelseshæmmede. Kurset omfatter kørerteknik, førstehjælp, fastspænding af kørestole og brug af trappemaskiner.

Vognmanden er forpligtet til at sikre at chaufførerne har de korrekte beviser, at beviserne opdateres hvert 5. år samt at chaufførerne er i stand til at betjene fx en trappemaskine korrekt.

Der stilles i kontrakten krav til trappemaskiners funktion og vognmanden er forpligtet til, at sikre at trappemaskiner lever op til de stillede krav, og er synet.

Ved manglende sikring af de stillede krav kan der udstedes bod til vognmanden.

Klager og kundehenvendelser

FynBus har i perioden januar 2020 til juli 2022 modtaget og behandlet i alt 176 skriftlige kundeklager vedr. flextrafik. Dertil kommer uheldsindberetninger direkte fra vognmændene. De fleste kvalitetssvigt løses telefonisk i den konkrete situation. Der er i perioden ikke set en stigning i antallet af skriftlige klager.

Samlet set har Flextrafik i perioden januar 2020 til juli 2022 registreret i alt 58 episoder, der er registreret som uheld. Af disse er der 5 episoder, hvor der er anvendt trappemaskine. I den samme periode er der gennemført ca. 1,5 mio. ture. Af disse udgør ture med trappemaskiner ca. 0,5%.

Tabel 1 – Uheld i perioden 2020 – juli 2022

Uheld i perioden 2020 – juli 2022	Antal
Trappemaskiner m. personskade	3
Trappemaskiner uden personskade	2
Chaufførfejl m. personskade	4
Bilskade	12
Bilskade m. personskade	6
Tilskadekomst til og fra bil	25
Falder ud af kørestol	1
Andet	5
TOTAL	58

Der har været 5 uheld med trappemaskiner, heraf 3 med personskade.

Opfølgning

FynBus har i mail af 29. juli 2022 til bestyrelsen, Bilag 6.1, redegjort for hvordan der vil blive fulgt op på sagen.

Det fremgår at *"FynBus kan konstatere at et stigende antal erfarne chauffører mangler den lovpligtige opfølgning på BAB-beviset. FynBus vil på den baggrund rette en fornyet henvendelse til alle vognmænd, og indskærpe at det er vognmandens ansvar, at chauffører har det krævede uddannelsesniveau, og at efteruddannelsen skal kontrolleres af vognmanden, og igangsættes i god tid inden forældelsesfristen.*

FynBus vil i denne forbindelse, i dialog med branchen, udarbejde en vejledning i introduktion af nye medarbejdere, da den stigende personaleomsætning betyder, at en større del af vognmandens serviceydelse leveres af medarbejdere uden erfaring.

FynBus vil iværksætte en undersøgelse af, hvordan kørsler der involverer trappemaskiner afvikles, herunder, hvor ofte det sker, at en kunde ikke har en kørestol, der egner sig formålet? Hvordan håndteres disse situationer? Hvor ofte sker det, at situationen afhjælpes ved, at kunden får en anden kørestol, eller kan problemet løses forsvarligt på anden måde? Hvad skal der til, hos den enkelte vognmand, for at sikre at chaufføren er rustet til at betjene trappemaskiner korrekt, og i stand til at løse de problemer der eventuelt opstår?"

FynBus har i uge 31 gennemført kontrol af 61 liftbiler med trappemaskiner og har konstateret et større antal mangler.

Oversigt over de konstaterede mangler fremgå af Tabel 2 nedenfor.

Tabel 2 – Oversigt over mangler hvor mange biler indgår i statistikken?

Kontrolleret	Antal mangler
Defekt transportstol	11
Trappemaskine ikke synet	9
Defekt trappemaskine	6
Ikke opdateret BAB-bevis	2
Chauffør ikke instrueret i brug af trappemaskine	23
Chauffør usikker i brug af trappemaskine	7

Der er efterfølgende udstedt bod til de vognmænd, hvor der blev konstateret mangler ved kontrollen. Alle vogne er indkaldt til genkontrol. Der er desuden udsendt mail til samtlige vognmænd, der har liftbiler med trappemaskiner, hvor det er indskærpet, at vognmændene har ansvar for såvel chaufførernes uddannelse og brugen af trappemaskiner som ansvaret for at trappemaskinerne er synet og er i en stand så de forsvarligt og lovligt kan anvendes til formålet.

På baggrund af den allerede gennemførte kontrol og resultatet af denne gennemfører FynBus fra uge 34, 2022 yderligere en kontrolkampagne af trappemaskine-udstyr og betjeningen af udstyret. Formålet med kampagnen er at til sikre, at udstyr, uddannelse og færdigheder er tilstrækkelige til at gennemføre forflytninger med trappemaskiner på forsvarlig vis.

Transporterhvervets Uddannelser (TUR), der ejes af arbejdsgiverforeninger og fagforbund har ansvaret for at udarbejde uddannelsesmateriale til brug for bl.a. befording af bevægelseshæmmede, fx BAB-kurserne. Uddannelserne laves i samarbejde med bl.a. trafiksekskaberne.

Parterne har udarbejdet et 2 dages tillægskursus til BAB-kurserne, der vil omfatte brugen af trappemaskiner. Kurset forventes at være tilgængeligt primo 2023. På den baggrund og kombineret med indskærpelse af krav til vognmændene i forhold til chaufførernes uddannelse, m.m., vurderes det ikke nødvendigt at udarbejde fælles vejledning i brug for nyansatte.

Det er ikke som oplyst i mail til bestyrelsen den 29. juli 2022 muligt at opgøre, hvor ofte det forekommer, at der anvendes en ikke-egnet kørestol i forbindelse med brug af trappemaskine, da det meget sjældent sker, at chaufføren henvender sig vedr. en konkret sag. De få forekommende uheld og de få klager eller påtaler af chaufførernes praksis antyder dog, at problemet ikke er udbredt. Dette kombineret med mere uddannelse samt indskærpelse af vognmændenes ansvar ift uddannelse af chaufførerne skaber forventninger om, at problemet meget sjældent vil forekomme fremover.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

Bilag: Bilag 6.1

Mail af 29. juli til FynBus' bestyrelse

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

Resumé:

Det seneste år er der set en stigning i omkostningsindekserne, 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 der oplyst, at der fortsat var stigning i omkostningsindekserne, samt at udviklingen løbende vil blive forelagt bestyrelsen.

Ved seneste omkostningsindeks pr. august 2022 estimeres en meromkostning på buskørsel på ca. 41,2 mio. og flextrafik på ca. 8 mio. kr. inkl. siddende patientbefordring.

Ekstraordinært dieseltillæg til flextrafik er estimeret til ca. 2,6 mio. kr. inkl. siddende patientfordring.

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 ekstraordinært meromkostning til buskørsel og flextrafik i forbindelse med budgetopfølgning og budgetlægning i kommunerne og regionen, foreligges de estimerede meromkostninger for 2022 til orientering.

Den økonomiske meromkostning er forelagte 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. 41,2 mio. kr. og ved flextrafik (inkl. siddende patientbefordring) med ca. 8 mio. kr., hvis det nuværende indeks pr. august 2022, vil være gældende i hele 2022.

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

Hvis omkostningsindekserne stabiliseres på nuværende niveau, vil der være 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	Dieseltillæg på gen. 2,5 % pr md fra maj til december	I alt, stigende omkostningsindeks og dieseltillæg
Assens	1.530.000	560.000	2.090.000	220.000	2.310.000
Faaborg-Midtfyn	2.240.000	1.270.000	3.510.000	440.000	3.950.000
Kerteminde	620.000	400.000	1.020.000	110.000	1.130.000
Langeland	820.000	160.000	980.000	50.000	1.030.000
Middelfart	1.070.000	230.000	1.300.000	60.000	1.360.000
Nordfyn	1.360.000	770.000	2.130.000	310.000	2.440.000
Nyborg	1.350.000	200.000	1.550.000	50.000	1.600.000
Odense	12.150.000	740.000	12.890.000	190.000	13.080.000
RSD (uden siddende patientbefordring)	17.410.000	60.000	17.470.000	20.000	17.490.000
Svendborg	2.620.000	260.000	2.880.000	70.000	2.950.000
Ærø	0	30.000	30.000	10.000	40.000
Siddende patientbefordring (RSD)		3.350.000	3.350.000	1.060.000	4.410.000
I alt	41.170.000	8.030.000	49.200.000	2.590.000	51.790.000

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

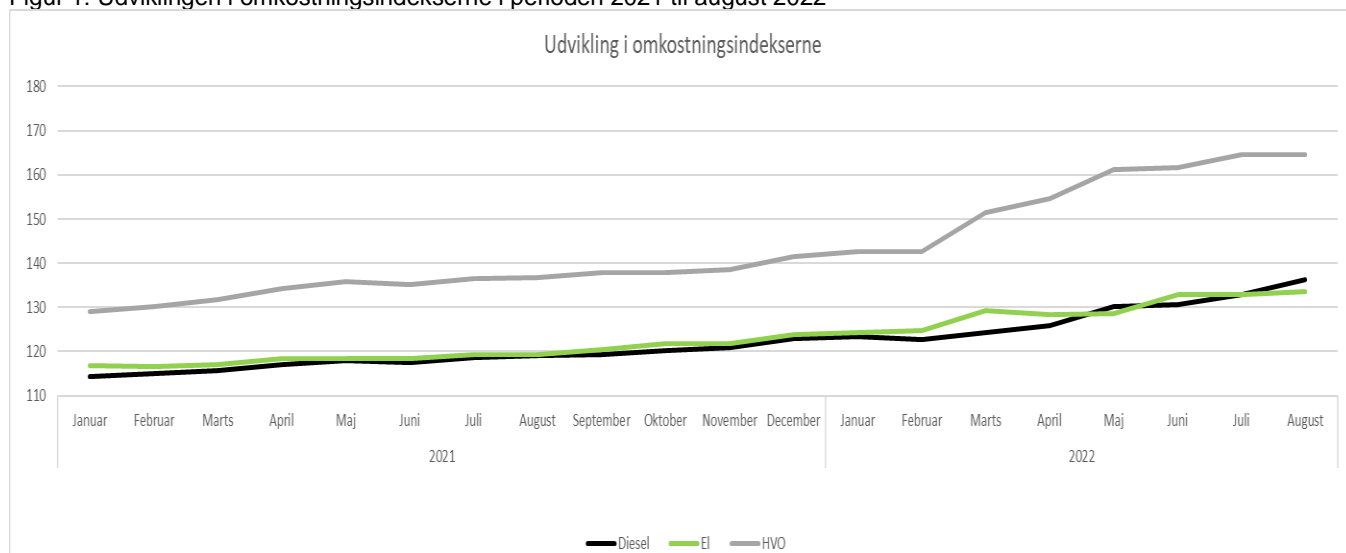
HVO omkostningsindekset har været svingende, men har fra 1. kvartal 2022 haft en væsentlig stigende tendens.

El-omkostningsindekset har fra marts 2022 til maj 2022 stabiliseret sig, men steg igen juni-indeks. Juli og august er på niveau med juni

Diesel-omkostningsindeks har fra maj været stigende.

Udviklingen følges nøje.

Figur 1: Udviklingen i omkostningsindekserne i perioden 2021 til august 2022



Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

8. KUNDETILFREDSHED**Resumé:**

FynBus gennemfører en gang om året en stor kundetilfredshedsundersøgelse, der indbefatter interviews med over 1.000 kunder i bybussystemerne i Odense og Svendborg, samt i de regionale busser. Undersøgelsen gennemføres typisk i september måned. Herudover gennemfører FynBus tre mindre kvartalsundersøgelser for hhv. de regionale busser og bybusserne i Odense, som opfølgning på indgåede incitamentsaftaler, hvor der også følges op på de centrale spørgsmål indenfor tilfredshed, loyalitet og image. Disse undersøgelser indbefatter interviews med i alt cirka 500 kunder, og plejer at give et pålideligt fingerpeg om tendenser i kundetilfredsheden frem mod den årlige kundetilfredshedsundersøgelse.

FynBus har netop modtaget resultatet fra en af de mindre undersøgelser, der blev gennemført blandt kunderne i juni måned.

Undersøgelserne gennemføres alle som interviewundersøgelse af et professionelt analyseinstitut, i dette tilfælde analyseinstituttet Epinion.

Sagsfremstilling:

Overordnet set ses ikke de store forandringer i kundetilfredsheden, hvis man sammenholder undersøgelsens resultater med den forrige undersøgelse fra 1. kvartal 2022.

Alle resultater indplaceres på en skala fra 1-100, hvor resultater fra 70-80 point betegnes som "gode" og hvor resultater fra 80-100 betegnes som "meget gode". Overordnet set befinder alle resultater i kategorierne tilfredshed, loyalitet og image sig på skalaen mellem 70 og 80 for både regionalbusser og bybusserne i Odense, hvor den i øvrigt har befundet sig i mange år.

I denne undersøgelse ses svagt faldende resultater for både regionalbusser og bybusserne i Odense, men ifølge analyseinstituttet befinder undersøgelsens resultat sig "på samme høje niveau som sidste måling".

Overordnet set vurderer administrationen resultatet som tilfredsstillende og imødeser nu resultatet af årets officielle kundetilfredshedsundersøgelse, som gennemføres i september, og hvis resultat forventes af foreligge i slutningen af oktober.

Resultatet af begge de aktuelle undersøgelser vedlægges som bilag.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Taget til efterretning

Bilag:

Bilag 8.1 *Incitamentsmåling, regionalbusser, Q2 2022*

Bilag 8.2 *Incitamentsmåling, bybusser Odense, Q2 2022*

9. MEDDELELSER

- Forsøg med Pendler20
- Studietur for bestyrelsen
- Erstatningskrav
- Passagerudviklingen
- Status fællesudbud
- Aktuel status på rettidigheden

10. EVENTUEL T

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