

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden for møde**

**Torsdag, den 21. november 2013 kl. 16.00-18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Økonomichef Benny H. Hansen

Planchef Søren Junker

## DAGSORDEN

Sager til beslutning: .....	3
1. Udkast til trafikplan 2014-2017.....	3
2. Trafikselskabernes varetagelse af kommunale kørselsordninger .....	4
3. Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark.....	5
Sager til drøftelse: .....	7
Sager til orientering:.....	7
4. FynBus' 9-måneders regnskab 2013.....	7
5. Redegørelse vedrørende teletaxi .....	12
6. Meddelelser .....	13
7. Eventuelt.....	13

## Sager til beslutning:

### I. Udkast til trafikplan 2014-2017

**Resumé:**

FynBus fremsender udkast til ny Trafikplan for 2014-2017. Trafikplanen tager udgangspunkt i en række temaer, der skal sikre opnåelse af det strategiske mål om flere passagerer på 2,5 % om året, samt i de ændringer togtrafikken vil blive præget af. Endelig tages udgangspunkt i de ændringer i bytrafikken i Odense frem mod etablering af letbanen i 2020. Trafikplanen er forberedt i tæt samarbejde med kommuner og region.

Det foreliggende udkast redigeres frem mod endeligt udgave til beslutning i bestyrelsen den 13. januar 2014.

**Sagsfremstilling:**

FynBus fremlægger her foreløbigt udkast til Trafikplan 2014-2017 mhp. formandsmødet 11. november 2013. Udkastet fremsendes i endelig udgave til bestyrelsesmødet den 21. november 2013.

FynBus' første trafikplan for perioden 2010-13 blev udarbejdet på baggrund af de ændringer i de regionale og de kommunale trafiksystemer der skete efter strukturreformen der trådte i kraft i 2007. En af strukturreformens konsekvenser på Fyn var en sammenlægning af 31 mindre kommuner til 10 større.

Baggrunden for trafikplanen var indførelsen af Region Syddanmarks regionale principper i sommeren 2010, der ændrede forudsætningerne for den tidligere amtskommunale planlægning af bustrafikken. Trafikplan fra 2009 blev derfor en konkret beskrivelse af, hvordan bustrafikken på Fyn skulle re-designes.

Region Syddanmark definerede, at betjeningen skulle følge de store trafikstrømme, hvor der er et godt underlag for kollektiv trafik. I konsekvens heraf blev betjeningen i de tyndere befolkede områder og bybusbyerne i endnu større omfang kommunale opgaver.

Indførelsen af Region Syddanmarks principper skete parallelt med en nødvendig tilpasning af det regionalt finansierede servicetilbud, så nettoøkonomien blev bragt i balance. Det medførte en reduktion i antallet af regionalt finansierede køreplantimer på ca. 35 %.

Indførelse af de regionale principper og de følgende ændringer medførte, at kommunerne fandt det nødvendigt at supplere den regionalt betalte kørsel med fælleskommunale ruter, der også betjener flere kommuner, som den regionale trafik. Desuden blev der også internt i kommunerne indsat kørsel til erstatning for den regionalt finansierede kørsel, der blev nedlagt.

Trafikplanen for 2014-17 tager udgangspunkt i en række overordnede temaer, som skal danne grundlag for at opnå den ønskede passagervækst på 2,5 % om året frem til 2030. Afsnittet om rammeforudsætninger beskriver, at trafikplanen er skrevet med udgangspunkt i de ændringer der planlægges for togtrafikken på kort og lidt længere sigt. Desuden vil bymidteomdannelsen i Odense ændre på både bybus- og regionaltrafikken frem til letbanen forventes at køre i 2020.

Folkeskolereformen og reformerne af ungdomsuddannelserne vil også påvirke den kollektive trafik i planperioden, og selv om lovgivning endnu ikke er færdig, giver plan et bud på mulighederne for den kollektive trafik.

Trafikplanen er desuden blevet til på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort, for eksempel forsøgsprojekterne omkring kundefokuseret samarbejde med entreprenører, trafikinformation og mobility management.

Herudover har workshops i strategigruppen, sammensat af ejerkredsens fagchefer og FynBus' ledelse, dannet grundlag for planen.

Trafikplanen sendes til høring i kommuner og region i perioden 27. november til 6. januar

Det endelige udkast til Trafikplan 2014 – 2017 fremlægges til godkendelse for bestyrelsen den 13. januar 2014.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Godkender, at administrationen fremsender trafikplanen til høring i perioden 27. november 2013 – 6. januar 2014.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 1.1

Udkast af 14. november 2013 til Trafikplan 2014-2017.

## **2. Samarbejde om varetagelse af kommunale kørselsordninger**

#### **Resumé:**

*Det forventes, at der nedsættes en arbejdsgruppe, der skal vurdere mulighederne for en omkostningseffektiv drift af de kommunale kørselsordninger, kombineret med at der fortsat er grundlag for at taxabranchen kan drive liberalt erhverv i lokalområderne.*

#### **Sagsfremstilling:**

Forholdene i taxabranchen har i 2012 og 2013 flere gange været drøftet i bestyrelsen. Drøftelserne har bl.a. taget udgangspunkt i overdragelse af administrationen af de kommunale kørselsordninger til trafikselskaberne, påvirkningen af taxabranschens vilkår, taxabranschens reaktioner på overdragelsen m.m.

Administrationen har afholdt møde med ATAX (Arbejdsgiverforening for taxibranchen), hvor bl.a. situationen vedr. kontrol af udstedte bevillinger blev drøftet. Der er enighed om, at der ønskes ordnede forhold for taxibranchen og at det er en nødvendighed at aktørerne taler sammen. Direktøren for ATAX gav desuden sit tilsagn om, at branchen gerne vil deltage i et fælles udredningsarbejde om taxabranschens vilkår efter kommunalreformen i 2007.



FynBus bestyrelse har tidligere støttet, at der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter for taxibranchen og kommunerne.

Arbejdsgruppen vil få til formål at beskrive den aktuelle situation og vurdere hvordan trafikelskaberne i fremtiden bedst muligt tilrettelægger udbud. Arbejdsgruppen skal videre fremkomme med forslag til hvordan kommunerne sikres en omkostningseffektiv drift af kommunale kørselsopgaver samtidig med at branchen sikres mulighed for at drive liberalt taxierhverv.

Arbejdsgruppen foreslås sammensat således:

Carsten Hyldborg Jensen, direktør, FynBus  
Kommunaldirektør  
Kommunal repræsentant med erfaring med taxibevinger  
Repræsentanter for Taxaerhvervet  
Flexchef Helle Nielsen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing, sekretær for arbejdsgruppen

Der er udarbejdet forslag til brev til kommunaldirektørkredsen vedrørende valg af kommunaldirektør til arbejdsgruppen.

Administrationen vil på bestyrelsesmødet give en nærmere redegørelse.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- kommunaldirektørkredsen på Fyn anmodes om, at udpege 2 medlemmer til arbejdsgruppen, 1 kommunaldirektør og 1 kommunal repræsentant med erfaring med taxibevinger
- ATAX anmodes om, at udpege 2 medlemmer til arbejdsgruppen.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 2.1 Forslag til brev til kommunaldirektørkredsen.

### **3. Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark**

#### **Resumé:**

*Hermed foreligger et forslag til en fælles vision for den kollektive trafiks primære aktører i Syddanmark (kommunerne, regionen, FynBus og Sydtrafik).*

*Visionen tegner en ønsket retning. Det er derfor vigtigt, at visionen afspejler de ønsker, der er på langt sigt – uden hensyn til de nuværende, konkrete rammer. Visionen omsættes til et anvendeligt, dagligt styringsredskab gennem målsætninger og Key Performance Indicators (KPI).*

*Betingelser for kollektiv trafikdrift er under forandring (fx Timemodellens gennemførelse, udbredelse af behovsstyret trafik). Den kollektive trafik fungerer desuden under en stigende grad af mar-*

kedsorientering, hvilket indebærer et stigende fokus på de økonomisk givtige ruter. Også lovgivningen er under forandring. Tilsammen tegner der sig et billede af et stadigt tydeligere behov for en fælles vision for kommuner, region, FynBus og Sydtrafik.

### Sagsfremstilling:

Udkast til Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark er vedlagt som bilag 3.1.

Visionen tager sit udgangspunkt i den nationale målsætning, som den er udtrykt i "Det grønne trafikforlig" fra januar 2009:

**"Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken".**

Ifølge Transportministeriets debatoplæg "En jernbane i vækst" fra september 2009 betyder det (side9):

*"Det er et ambitiøst mål, at den kollektive trafik - og især togtrafikken – skal opsuge størstedelen af trafikvæksten, da biltrafikken i dag er 5-6 gange større end den kollektive trafik. Målet forudsætter, at togtrafikens omfang gennem de næste 20 år som minimum fordobles fra 6,5 mia. personkm i dag til 13 mia. personkm i 2030. Det er heri forudsat, at bustrafikken formår at tage ca. 1/4 af den samlede vækst i den kollektive trafik nemlig fra 3,0 til 4,5 mia. personkm."*

Altså – bustrafikken forudsættes at øge med 50 % over 20 år (2010 til 2030). (De 50 % for bussernes vedkommende svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 2,5 % - gennemsnit for alle ruter/trafikselskaber og over alle årene.)

### Grundlæggende rammer for kollektiv trafik

Der er en række forudsætninger for den kollektive trafik, som bør tages i betragtning, når en vision formuleres. Nogle af de vigtigste er:

### Lovgivning

I foråret 2013 fremlagde regeringen en evaluering af Lov om Trafikselskaber, som nu indgår i regeringens lovkatalog. Heri indgår et forslag om, at "kommuner, region og trafikselskabet skal i fællesskab udarbejde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger:

- De overordnede principper for rutenettet
- En ansvarsfordeling af, hvem der har ansvaret for ruterne
- Et flerårigt budget
- Trafikplanen skal have sammenhæng med den statslige trafikplan og sikre sammenhæng mellem de forskellige transportformer. "

En vigtig del af udgangspunktet for at kunne nå til enighed om et fælles strategisk grundlag, er en enighed om, hvad parterne i store træk ønsker af den kollektive trafik – eller en fælles vision.

### Ambitioner og realisme

I visionen bør der tænkes på det lange sigt. De økonomiske rammer, som i disse år uomtvisteligt er en dæmpende faktor på høje ambitioner, kan over en lang periode ændre sig i mere positiv retning. Det er derfor vigtigt, at visionen afspejler de ønsker, der er på langt

sigt – uden specielt hensyn til de snærende rammer, der karakteriserer dagens situation.

Visionen skal være ledsaget af aktuelle, realistisk målsætninger, der løbende tilpasses de foreliggende rammer. Som bilag til visionen er opstillet succeskriterier, som anses som et godt udgangspunkt for at formulere mål og KPI-ere.

Der foreslås etableret et Syddansk kollektiv Trafik Forum, som bl.a. skal have til opgave løbende at formulere målsætninger/KPI-ere.

#### Øget fokus på økonomi og markedsorientering

Udviklingen i den kollektive trafik – især bustrafikken – over de seneste 5-10 år er blevet karakteriseret som ”*Fra forvaltning til forretning*”. Det giver sig udtryk på to måder: fokus er i stadig højere grad på at køre de busruter, hvor der er et passagerpotentiale (frem for at sikre busbetjening i alle ”hjørner” af oplandet) og der er i trafikselskabernes praksis kommet en langt højere grad af markedsorientering, fx gennem kundetilfredshedsundersøgelser. Især spørgsmålet om balancen mellem betjeningen i (by)områder, hvor der er et stort potentiale, og de (tyndtbefolkede) områder, hvor det er svært at skabe en tilfredsstillende økonomi i den kollektive trafik, er det nødvendigt at have en fælles holdning til.

#### Videre proces:

1. Visionen forelægges bestyrelserne i FynBus og Sydtrafik til godkendelse
2. Herefter udsendes visionen af FynBus og Sydtrafik til ejerkredsene (regionen samt de enkelte kommuner) til politisk høring. Under hensyn til de nyvalgte byråd sættes høringsfristen til udgangen af første kvartal.
3. Karakteren af høringssvarene må afgøre, om visionen herefter kan besluttes endeligt – eller en yderligere drøftelse viser sig nødvendig.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Det forelagte udkast til vision for den kollektive trafik i Syddanmark

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 3.1 Fælles vision for den kollektive trafik i Syddanmark

#### **Sager til drøftelse:**

Intet.

#### **Sager til orientering:**

### **4. FynBus' 9-måneders regnskab 2013**

**Resumé:**

FynBus' 9 måneders regnskab for 2013 viser et forventet ejerbidrag for 2013 på 343,4 mio. kr. eller 3,7 mio. kr. mindre end budgetteret. I 2013 forventes passagertallet at udgøre 18,2 mio. passagerer, hvilket er en stigning i forhold til 2012 på 0,7 mio. passagerer eller 4,2 %. Målet for passagertallet er en stigning på 2,4 % pr. år jf. FynBus' strategi. Passagertallet medfører en forventet merindtægt på 7,2 mio. kr. for 2013. For bruttoudgifterne til busdrift forventes en merudgift på 3,7 mio. kr. i 2013, hovedsageligt grundet aktivitetsstigninger og dubleringskørsel. Fællesudgifterne forventes at udgøre 63,2 mio. kroner svarende til en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

Bruttoudgifterne til Flextrafik udgør 50,9 mio. kroner for 2013, hvilket er en mindreudgift på 3,9 mio. kroner eller 7,1 %. Mindreudgiften dækker over ændret kørselsomfang. Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 154 kroner i 2012 til 148 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 3,9 %. Fællesudgifterne i Flextrafik udviser en merudgift på 7,6 mio. kroner. Merudgiften kan i al væsentlighed henføres til øgede lønudgifter som følge af det forøgede aktivitetsomfang samt ekstraordinære udgifter på 2,2 mio. kroner, som afholdes af Odense Kommune i forbindelse med overflytning af anden kørsel til FynBus.

Fællesudgifterne (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur stiger fra 38 kroner i 2012 til 38,9 kroner i 2013. Årsagen til stigningen er begrundet i aktivitetsstigningen, som har medført øgede IT-udgifter til vedligeholdelse og udvikling, samt tilpasning på personalesiden i 2013. For 2014 forventes udgiften fortsat at ville udgøre 28 kroner som budgetlagt.

**Sagsfremstilling:**

FynBus aflægger regnskab for de første 9 måneder i 2013.

I nedenstående gennemgang af hovedtallene for busdriften inkl. fællesudgifter og flextrafik er det forventede resultat for 2013 efter de første 9 måneder sammenholdt med budgettet for 2013.

Kommentarer og tal er uddybet i vedlagte notat, bilag 4.1. Internt regnskab for 9 måneder 2013 foreligger i vedlagte bilag 4.2.

**Busdriften**

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 343,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 3,7 mio. kroner.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-227,5	-225,5	-232,7	7,2
Bruttoudgifter	495,8	508,7	512,9	-4,2
<b>Busdrift netto</b>	<b>268,3</b>	<b>283,2</b>	<b>280,2</b>	<b>3,0</b>
Opkrævede Fællesudgifter	61,5	63,8	63,2	0,7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til Region Syddanmark samt Assens, Odense og Svendborg kommuner. Region Syddanmark og Svendborg Kommune kan begge forvente mindreudgifter på henholdsvis 4,1 og 2,8 mio. kroner. Assens og Odense Kommuner kan forvente merudgifter på henholdsvis 1,9 og 1,7 mio. kroner.

I tabel 2 nedenfor er årets forventede tilskud fordelt på ejere.

Tabel 2: Årets tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	92,1	98,7	94,6	4,1
Assens	13,8	15,3	17,2	-1,9
Faaborg-Midtfyn	16,0	16,9	17,2	-0,2
Kerteminde	7,0	6,9	7,6	-0,6
Langeland	5,7	6,0	5,2	0,7
Middelfart	8,5	9,2	9,1	0,1
Nordfyn	12,5	14,5	13,9	0,6
Nyborg	13,9	14,3	14,3	0,0
Odense	128,0	130,2	131,9	-1,7
Svendborg	27,2	29,6	26,8	2,8
Ærø	5,1	5,3	5,5	-0,2
<b>I alt</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

#### Passagerudvikling og -indtægter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for de regionale ruter, bybusserne i Odense, bybusserne i Svendborg og de fælles kommunale ruter.

I 2013 forventes 18,2 mio. passagerer at rejse med FynBus. Det er 0,7 mio. eller 4,2 % flere passagerer end i 2012.

De regionale ruter og bybusserne i Odense forventes at overgå forventningerne, idet der forventes stigninger på henholdsvis 7,1 og 6,1 % i forhold til 2012.

Bybusserne i Svendborg og de fælles kommunale ruter forventes ikke at leve op til strategien. I Svendborg forventes der passagertab på 12,1 % i forlængelse af den nye trafikplan i efteråret 2012 og i de fælles kommunale ruter forventes en begrænset tilvækst på 0,1 % i forhold til 2012, som bl.a. kan forklares med skolekonflikt i april og reduceret kørselsomfang.

For de øvrige kommunale ruter forventes et passagertab på 2,4 %, som kan henføres til skolekonflikten i april.

Passagerindtægterne forventes at udgøre 232,7 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 7,2 mio. kroner. Merindtægten kan henføres til de fortsat høje forventninger til passagerudviklingen.

Kørselsomfang og bruttoudgifter

Antallet af køreplantimer forventes at blive 612,053. Det er 1.436 timer eller 0,2 % mere end budgetteret.

Bruttoudgifterne til busdriften udgør 512,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 4,2 mio. kroner eller 0,8 %. Merudgifterne skyldes hovedsagelig:

- 4,5 mio. kroner i merudgifter til kontraktkørsel.
- 1,4 mio. kroner i merudgift til dubleringskørsel, Afgivelsen kan væsentligst henføres til en merudgift på 3,3 mio. kroner i bybusserne i Odense som følge af den positive passagerudvikling, og en mindreudgift i de regionale ruter på 1,3 mio. kroner.
- -2,2 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet den udbetalte bonus ikke forventes at udnytte den afsatte ramme.
- 0,2 mio. kroner i merudgift til telekørsel.

Fællesudgifter

For 2013 udgør de budgetterede acontobetalingen til fællesudgifterne 63,8 mio. kroner.

De består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 61,7 mio. kroner og et anlægsbudget på 2,2 mio. kroner.

Anlægsbudgettet forventes udnyttet med 1,5 mio. kroner.

Den endelige betaling til fællesudgifterne forventes på den baggrund at blive 63,2 mio. kroner eller en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

**Flextrafik**

Ejerkredsens udgifter til Flextrafik udgør 68,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 3,7 mio. kroner eller 5,9 %.

Hovedtal for Flextrafik fremgår af tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-6,4	-6,4	-6,4	0,0
Entreprenørudgifter	48,5	54,8	50,9	3,9
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>42,1</b>	<b>48,4</b>	<b>44,5</b>	<b>3,9</b>
Fællesudgifter	24,3	16,5	24,4	-7,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettoudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Merudgiften på 3,7 mio. kroner dækker over, at nogle ejere må forvente merudgifter og andre ejere må forvente mindreudgifter.

Ejerbetalingen for 2013 er i nedenstående tabel 4 fordelt på ejerkredsen.

Tabel 4: Ejerbetaling for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	9,0	9,5	8,5	1,0
Assens	9,2	9,1	9,9	-0,8
Faaborg- Midtfyn	5,1	5,1	5,4	-0,3
Kerteminde	2,6	2,4	2,2	0,2
Langeland	3,0	2,8	3,2	-0,3
Middelfart	6,6	12,0	10,2	1,8
Nordfyn	3,3	3,3	5,0	-1,7
Nyborg	12,9	11,7	15,9	-4,2
Odense	6,5	6,3	5,5	0,8
Svendborg	0,3	0,3	0,4	-0,1
Ærø	8,0	2,3	2,4	-0,1
<b>I alt</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Tabel 3 viser, at entreprenørudgifterne til Flextrafik udgør 50,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 3,9 mio. kroner eller 7,1 %. Pr. 1.marts 2013 er der gennemført nyt udbud med stort set samme prisniveau i løbende priser som det tidligere udbud.

Kørselsudgiften pr. persontur er samlet set faldet fra 154 kroner i 2012 til 148 kroner i 2013. Det svarer til en reduktion på 3,9 %.

Fællesudgifterne i Flextrafik udgør 24,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 7,6 mio. kroner. Merudgiften kan i al væsentlighed henføres til øgede lønudgifter som følge af det øgede aktivitetsomfang samt ekstraordinære udgifter på 2,2 mio. kroner, som afholdes af Odense Kommune i forbindelse med overflytning af anden kørsel til FynBus.

Fællesudgifterne (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur stiger fra 38 kroner i 2012 til 38,9 kroner i 2013. Årsagen til stigningen er begrundet i aktivitetsstigningen, som har betydet øgede IT-udgifter til vedligeholdelse og udvikling, samt tilpasning på personale-siden i 2013. For 2014 forventes udgiften at ville udgøre 28 kroner som budgetlagt.

#### Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

#### Vedtagelse:

**Bilag:**

Bilag 4.1

Notat 9 måneders regnskab 2013.

Bilag 4.2

FynBus' 9 måneders regnskab 2013.

**5. Revideret oplæg til nyt telekørselskoncept****Resumé:**

Bestyrelsen godkendte på møde den 24. oktober forslag om fælles koncept for teletaxi og visiteret kørsel på Fyn. Samtidig ønskede bestyrelsen forslag til en løsning, således at brug af teletaxi ikke kan finde sted, hvis der samtidig kører en (lokal)bus på strækningen.

Administrationen beskriver her løsningsforslag, proces for indførelse af konceptet, ny selvbetjeningsløsning og udvikling af bestillingsmulighed via Rejseplanen, hvor telekørslen kun kan bestilles hhv. før og efter en regional kørsel/togtransport når der ikke er et bustilbud og/eller en lokal bus.

**Sagsfremstilling:**Baggrund

Bestyrelsen besluttede den 23. maj 2013 at sende forslag om fælles koncept for telekørsel i høring blandt ejerkommunerne med høringsfrist den 16. september 2013.

Der indkom høringssvar fra 8 kommuner. Kommunerne fandt generelt forslaget positivt, med bemærkninger om, at nærmere beregninger af de økonomiske forudsætninger var nødvendigt. Høringssvarene samt beregninger på de økonomiske konsekvenser er behandlet på bestyrelsesmøde den 24. oktober 2013.

Bestyrelsen vedtog forslaget om fælles koncept for telekørsel og indstillede, at administrationen i Fyn Bus skulle udarbejde oplæg til bestyrelsesmødet den 21. november med henblik på at undgå, at der benyttes teletaxi, når der er mulighed for at benytte bus. Prisen blev fastsat til 25 kr. for et takstområde med mulighed for at køre gratis på periodekort.

Status

Indførelse af det fælles koncept for telekørsel sker successivt i takt med beslutningerne i kommunerne og i takt med, at evt. eksisterende kontrakter udløber.

Pris og betalingsstruktur

Der indføres en prisstruktur med betaling på

25 kr. for 1 zone

40 kr. for 2 zoner

50 kr. for 3 zoner

Der indføres gratiskørsel for borgere med gyldige personlige periodekort. For kørsel med periodekort indføres skærpet stikprøvekontrol, der gennemføres internt i FynBus med opslag i databasen (TMS) for buskort.

I løbet af 1. kvartal 2014 indføres 1. etape af en selvbetjeningsløsning med mulighed for forudbetaling med Dankort. En forudbetalt ordning forventes at have en effekt på antallet af forgæves ture. For kunder der ikke kan/vil anvende en selvbetjeningsordning opretholdes en mulighed for nuværende ordning med telefonisk bestilling og egenbetaling kontant ved opstart af kørslen.



### Telekørsel i sammenhæng med buskørsel

Som et led i den systemmæssige udvikling og med de behandlede økonomiske perspektiver anbefales implementeringen gennemført efter følgende proces:

1. Nyt koncept iværksættes uden begrænsninger og udviklingen følges tæt.
2. Det kan efter behov indføres lokale geografiske og/eller tidsmæssige afgrænsninger for hvor en telekørsel kan anvendes. Disse afgrænsninger anbefales dog begrænset mest muligt dels af hensyn de manuelle arbejdsgange dette vil medføre, samt eventuelle begrænsninger for gennemførelse af selvbetjeningsløsningerne.
3. Der kan opsættes restriktioner på relevante ruter/zoner, dog med samme begrænsninger og manuelle rutiner som under punkt 1.

Ved indførelse af konceptet for "den samlede rejse" hvor telekørslen tilbydes og bestilles via Rejseplanen som en selvbetjent ordning indføres den ønskede restriktion. Telekørslen vil via Rejseplanen kun fremgå som et tilbud, der kan bestilles før eller efter en regional kørsel/togtransport når der **ikke** er et bustilbud. Hvis der via Rejseplanen kan tilbydes en lokalbus vil der ikke være mulighed for at bestille en telekørsel. Implementeringen af "den samlede rejse" forventes gennemført successivt fra slutningen af 2014 til endelig implementering af alle elementer i projektet i løbet af 2015.

### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

### **Vedtagelse:**

## **6. Meddelelser**

- Stormberedskab og hændelsesforløb mandag den 28. oktober 2013.
- Uddannelsesruters betydning for de ordinære regionale ruter.

## **7. Eventuelt**

---

Formand  
Torben Andersen

---

Næstformand  
Lasse Krull

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Kristian Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kasper Westh

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Peter Ellegaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Peter Jordhøj

---

Bestyrelsesmedlem  
William Jensen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

## Bilag 2.1

Kommunaldirektørkredsen på Fyn

Direktør  
E-mail: ch@fynbus.dk  
Telefon direkte: 6311 2201  
Journalnummer: 201310-9412

22. november 2013

### Udvikling i taxibranchen på Fyn

FynBus har i løbet af 2012 og 2013 helt eller delvist fået overdraget administrationen af kommunale kørselsordninger fra kommunerne på Fyn, Langeland og Ærø.

Udbud af de kommunale kørselsordninger sker i samarbejde med Midttrafik og Sydtrafik, hvilket sikrer stort volumen og konkurrencedygtige priser.

Taxivognmænd på Fyn mener dog, at det i stigende grad er urentabelt at køre taxi i de tyndt befolkede områder, hvor de har svært ved at leve op til serviceforpligtelsen.

Årsagerne er angiveligt mange, herunder at de store fælles udbud betyder stigende lokal konkurrence, hvor også vognmænd fra andre kommuner eller regioner deltager og efterfølgende kan få andel i kørslen. Tidligere fik de lokale vognmænd i højere grad lokale kommunale opgaver.

Flere vogne får garanteret kørsel, hvilken skulle lægge bunden for en basisomsætning, der gør det muligt at leve op til serviceforpligtelsen. Mange af disse tilladelser går imidlertid til vogne med OST-tilladelse (offentlig servicetrafik). Disse vogne har ikke bevilling til at køre som almindelig hyrevogn på et frit marked og er dermed ikke omfattet af serviceforpligtelsen.

De fynske kommuner ønsker på den ene side, at sikre en bedre styring og koordinering gennem fælles udbud og driftsafvikling på tværs af kommunegrænserne. På den anden side er det afgørende, at der fortsat er mulighed for at drive taxiforretning i lokalområdet.

FynBus har løbende været i dialog med taxibranchen om hvordan udbud af kørsel bedst muligt sikrer en sammenhæng mellem kommunernes krav og ønsker og sammensætningen af vognparken i taxibranchen.

FynBus har tillige gennem flere tiltag forsøgt at udvikle området:

- En stor del af de lokale kollektive trafik er overflyttet fra busser til taxa. Teletaxa vil efter FynBus' opfattelse komme til at danne rygraden i den lokale kollektive trafik, fordi det er mere omkostningseffektivt samtidig med at serviceniveauet for den enkelte kunde er betydeligt højere.
- En stigende andel af de køretøjer, der gennem udbud får kontrakt med FynBus er såkaldte garantivogne, det vil sige biler på 1 eller 2-årige kontrakter, som er garanteret en fast daglig omsætning.
- Garantiaftalen er ikke knyttet til en bestemt bil, det vil sige at bestillingskontorer kan fordele garantiaftalen på flere biler, hvilken giver mulighed for en bedre daglig planlægning.

Med henblik på at sikre bedst mulig samklang mellem kommunernes ønsker og behov og taxibranchens fremtidige udvikling, foreslår FynBus' bestyrelse, at der nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter for taxibranchen og kommunerne.

Arbejdsgruppen har til formål at beskrive den aktuelle situation og vurdere hvordan trafik-selskaberne i fremtiden bedst muligt tilrettelægger udbud.

De fynske kommuner forventes fremover i vid udstrækning, at benytte FynBus til udbud og koordinering af kommunale kørselsopgaver. Arbejdsgruppen skal derfor fremkomme med forslag til hvordan kommunerne sikres en omkostningseffektiv drift af kommunale kørselsopgaver samtidig med at branchen sikres mulighed for at drive liberalt taxierhverv.

Arbejdsgruppen foreslås sammensat således:

Carsten Hyldborg Jensen, direktør, FynBus  
Kommunaldirektør  
Kommunal repræsentant med erfaring med taxibevinger  
Repræsentanter for Taxaerhvervet  
Kundechef Helle Nielsen  
Sekretariatschef Ingrid Dissing, Sekretær for arbejdsgruppen

FynBus skal på den baggrund anmode Kommunaldirektørkredsen på Fyn om, at udpege 2 medlemmer, 1 kommunaldirektør og 1 kommunal repræsentant med erfaring med taxibevinger, til at deltage i arbejdsgruppen.

Tilbage melding bedes sendt til sekretariatschef Ingrid Dissing, via mail [idi@fynbus.dk](mailto:idi@fynbus.dk) eller tlf. 63112213 senest den 8. januar 2014.

Venlig hilsen

Carsten Hyldborg  
Direktør

**FÆLLES VISION FOR DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I SYDDANMARK**

for kommunerne, regionen, FynBus og Sydtrafik

**DEN SYDDANSKE VISION FOR KOLLEKTIV TRAFIK**

Den kollektive trafik i Syddanmark

- A. skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer
- B. skal være omkostningseffektiv
- C. skal til enhver tid naturligt indgå i borgerens valg af transportform
- D. skal samlet set øges og samtidig udgøre en stigende andel af den samlede persontrafik. Målet er en årlig vækst i passagerantallet, der understøtter den nationale målsætning om 50 % vækst indtil 2030
- E. skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning i hele regionen
- F. skal have et faldende miljøaftryk
- G. skal være referencestandard – dvs. blive vurderet blandt de bedste til at måle sig op mod i andre tilsvarende trafiksystemer i og uden for Danmark

**VIGTIGE GREB FOR AT NÅ VISIONEN****Betjeningsprincipper**

1. *En højfrekvent og sammenhængende togbetjening, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive trafikbetjening*
2. Der skal mellem byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et højfrekvent regionalt bussystem, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:
  - a. Erhvervspendlere: Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer.
  - b. Uddannelsessøgende: Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal være højfrekvente og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller også store krav til uddannelsesinstitutionerne.
  - c. Togpendlere: I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter alle IC- og Lyntogsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervspendling mellem de større byer.
3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget i relevante retninger

## Bilag 3.1

4. I de tyndt befolkede områder skal der være et velfungerende kollektivt trafiktilbud, som understøtter bosætningen uden for de større byer i kraft af gode korrespondancer til de større byers arbejdsplads- og serviceudbud. Dette trafiktilbud udgør en modvægt til den stigende urbanisering. Tilbuddet skal gennem en optimal kombination mellem behovsstyret trafik og rutedrift betjene forskellige målgrupper:
  - a. erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer.
  - b. ærinde- og fritidsrejser.

### Samarbejde

1. De tre aktører, kommuner, region og trafikselskaber skal gennem et tæt, forpligtende samarbejde optimere og effektivisere den samlede drift og samtidig løbende udvikle den kollektive trafik
  - a. Der foreslås etableret et syddansk Kollektiv Trafik Forum (*skitse til kommissorium vedlagt*).
2. Der bør være et særligt fokus på i videst muligt omfang at trække bilister over i den kollektive trafik – altså at udnytte ”bilist-potentialet”
3. Der bør også være et fælles fokus på stabilitet i rutenettet, fx gennem et ”basisnet”, som der er enighed om at holde uden for kortsigtede ”økonomiske tilpasninger”

### De tre aktørers roller i samarbejdet

Det er bestillerens rolle

- at sætte mål for den kollektive trafikbetjening, fx
  - at fastlægge balancen mellem betjening af forskellige områdetyper (fx by-land)
  - at afveje den indbyrdes balance mellem hvilke tilbud, forskellige kundesegmenter skal have
  - at fastlægge overordnede betjeningsprincipper (fx selvfinansieringsgrad, omfang af aften- og weekendkørsel, natbusser)
- indbyrdes (mellem kommuner og region) at præcisere ansvaret for forskellige rutetyper og betjeningssystemer

Det er trafikselskabernes rolle

- at have en relevant kompetencepulje, der gør det indlysende gunstigt for kommuner og region at benytte sig af trafikselskabernes tilbud, fx
  - inspirere bestillerne til at overveje, om man har det bedst mulige rutenet/betjening
  - udvikle nye produkter
- at udfylde og optimere inden for målene, fx
  - at søge den højst mulige kundetilfredshed
  - at have fokus på kommunikationen/dialogen med brugerne
  - at der opnås optimal sammenhæng mellem tog- og bustrafikken. Hvilket er afhængigt af en ordentlig dialog med togoperatørerne
  - at det indbyrdes samarbejde (mellem trafikselskaberne) fungerer godt
  - at sikre, at den kollektive trafik sker på den bedst opnåelige bæredygtige måde
  - at sikre en løbende effektivisering af såvel drift som organisering
  - at opbygge et godt datagrundlag

Derudover er det en fælles opgave

- at skabe den bedst mulige sammenhæng i budget- og planlægningsprocesserne
- at den konkrete ruteplanlægning bygger på grundige analyser af behov, herunder pendlings- og passagerstrømme.

## **SUCCESKRITERIER**

### **Udgangspunkt for mål/KPI**

Med visionen skal vi gerne nå følgende:

At hurtige og sikre rejser binder Syddanmark effektivt sammen, så det bliver en moderne og attraktiv region der kan tiltrække og fastholde talenter inden for uddannelse og arbejdskraft.

At kollektiv trafik understøtter en differentieret bosætning inden for regionen og dermed muliggør, at der fortsat vil være liv i de tyndt befolkede områder i 2030. Kollektiv trafik skal være med til at modvirke fraflytning af unge, fald i befolkningstallet og tab af arbejdspladser.

At det bliver sundere at bo i byerne ved at reducere væksten i biltrafikken, eller endnu bedre at holde biltrafikken på det niveau, den har i dag.

At de større byer spares for store investeringer i fremkommelighed.

At transporttiderne reduceres væsentligt for især de daglige pendlere

At trafikselskaberne i en koordineret proces skaber en velfungerende trafik hen over Lillebælt

## **Bilag 3.1**



**Bilag 1.1  
Udkast  
Trafikplan  
2014-2017**

<b>1. Rammeforudsætninger</b>	1.1 Byer og boliger	<b>Byudvikling:</b> Byomdannelse i Odense C Byudvikling i Odense i øvrigt Lokalisering af uddannelser og arbejdspladser Sammenhængende trafiksystem ved Lillebælt
	1.2 Uddannelse og skoler	<b>Reformer og kvalitetsudvikling:</b> Folkeskolereform og heldagsskole Syddanskuddannelsesaftale.dk Gymnasier og erhvervsskoler Betjeningsmæssige netværk
	1.3 Tog og færgebetjening	<b>Det sammenhængende trafiksystem:</b> Ærøfærgerne, Spodsbjerg og Bøjden Regionaltog på Vestfyn Station i Langeskov, stationer på Svendborgbanen Strategisk analyse for tog i Østjylland
	1.4 Økonomi	<b>Konsekvenser af vækstsmål:</b> Odense Kommune Region Syddanmark Svendborg Kommune Øvrige kommuner
<b>2. Potentiale og markedsandel</b>	2.1 Skolerejser	<b>Kommenteret kortlægning:</b> Skolekort Elever fordelt på afdelinger Elever fordelt på ruter Øvrig brug af ruter
	2.2 Indkøbs- og fritidsrejser	<b>Kommenteret kortlægning:</b> Borgere udenfor arbejdsmarkedet Bilrådighed Alderssammensætning Rejsemønstre: KVIKkort og periodekort udenfor pendlingstidsrum
	2.3 Uddannelsespendling	<b>Kommenteret kortlægning:</b> Pendling på distriksniveau Studerende på ruteniveau Hypercardkunder, markedsandel på ruteniveau Rejsemønstre: Hypercard i pendlingstidsrum
	2.4 Erhvervspendling	<b>Kommenteret kortlægning:</b> Pendling på distriksniveau Bilrådighed Periodekortkunder, markedsandel på ruteniveau Rejsemønstre: Periodekort i pendlingstidsrum
	2.5 Kundepræferencer	<b>Eksisterende analyser generaliseres:</b> Værdikædeanalyse Kundesegmenter Kunde profiler fra kundedatabase Rejsemønstre: Rejsehyppighed, længde, tidsrum mm.

<b>3. Infrastruktur</b>	3.1 Tracéer	<b>Kortlægning:</b> Odense, Trafik 2013-15 Referencebusnet Svendborg, Nybog og Middelfart Øvrige hovedbyer
	3.2 Stoppesteder og knudepunkter	<b>Kategorier:</b> Turpunkt og vinkeområder Enkle stoppesteder Superstop og knudepunkt
	3.3 Terminaler	Odense Svendborg, Nyborg og Middelfart Bogense, Otterup, Kerteminde, Rudkøbing Ringe, Faaborg, Assens
	3.4 Fremkommelighed	<b>Busprioritering:</b> Dynamisk signalprioritering Fysisk signalprioritering Busveje, Odense trafik 2016-20
	3.5 Trafikinformation på stoppesteder	<b>Printet:</b> QR-koder, Afgangstavler Oversigtskort og vejledninger <b>Digital:</b> Produktkatalog og forretningsmodel
<b>4. Rute- og telekørsel</b>	4.1 Markedsbaserede ruter	<b>Kortlægning og beskrivelse:</b> Ruteforløb Stopmønster Frekvens Driftsomfang Busser Kørselsomfang og økonomi
	4.2 Uddannelsesruter	<b>Kortlægning og beskrivelse:</b> Ruteforløb og netværk Stopmønster Driftsomfang Busser Kørselsomfang og økonomi
	4.3 Skoleruter	<b>Kortlægning og beskrivelse:</b> Ruteforløb og skoledistrikter Driftsomfang Busser og minibusser Kørselsomfang og økonomi
	4.4 Teletaxi	<b>Kortlægning og beskrivelse:</b> Telekørsel-basis Telekørsel-pendler Telekørsel-aktivitet Valgfri virkemidler Økonomi

5. Trafikinformation	5.1 Designlinie	<b>Ruter, farver og navne</b> Trykte kort: Rutekort Knudepunktskort Digitale kort: Fynske stoppesteder Fynsk livemap
	5.2 Før rejsen	<b>Køreplaner:</b> Trykte til hvilke ruter Trykte til hvilke rejsemål Trykte til teletaxi Print selv til hvilke ruter Digitale på hjemmesiden Digitale via smartphone <b>På baggrund af statistik:</b> Præcision på hjemmeside Kapacitet på hjemmeside Korrespondanceoverholdelse på hjemmeside
	5.3 Under rejsen	<b>Realtid:</b> Skærme på rejsemål og terminaler Digitale på stoppesteder Skærme i busser <b>Driftsforstyrrelser:</b> Hjemmeside Korrespondancesikring Smartphone og HIM Busalarm og HIM <b>Statisk skiltning:</b> Oversigtskort og vejvisning på rejsemål
6. Inddragelse	6.1 Borgere	Hjemmesiden er altid åben Facebook Mails
	6.2 Kunder	Hjemmesiden er altid åben Facebook Mails
	6.3 Entreprenører og vognmænd	Temamøder
	6.4 Chauffører	Chaufførpanel Vores FynBus Temamøder Efteruddannelse
	6.5 Alliancepartnere og store rejsemål	Ungdomsuddannelser SDU Odense Universitets Hospital Odense Kommune

<b>7. Billettering</b>	7.1 Billetsystem	<b>Beskrivelse:</b> Overgangsoverordninger LDE og Rejsekort Lokale produkter Salgssystem Markedsføring
	7.2 Takster	<b>Beskrivelse:</b> Takstharmonisering Tidsplan
<b>8. Flextrafik</b>	8.1 Arbejdsdeling mellem trafikelskab og kommuner	<b>Beskrivelse:</b> Kørselstyper Styringsværktøjer Serviceniveau Kvalitetsopfølgning
	8.2 Kørselskoordinering og integration	<b>Beskrivelse:</b> Integreret planlægning af åbne og visiterede ordninger Udvikling af udbud
<b>9. Køretøjer</b>	9.1 Busser	<b>Beskrivelse:</b> Komfort, kapacitet og sikkerhed Drivmidler og miljø Flows og billettering Driftstidsrum
	9.2 Minibusser og taxaer	<b>Beskrivelse:</b> Komfort og kapacitet Fleksibilitet Produktionsopimering, integration med rutekørsel Driftstidsrum

## 00. Forord

Dette er den anden trafikplan i FynBus' levetid.

Målet med trafikplanen er at udmønte konkrete planer, der skal indfri den retning der afstikkes i "Den syddanske vision for kollektiv trafik", som Region Syddanmark og trafikelskaberne har udarbejdet i fællesskab (visionen forelægges de trafikelskabernes bestyrelse i november):

### Den kollektive trafik i Syddanmark

- A. skal være enkel, sammenhængende og konkurrencedygtig med andre transportformer
- B. skal være omkostningseffektiv
- C. skal til enhver tid naturligt indgå i borgerens valg af transportform
- D. skal samlet set øges og samtidig udgøre en stigende andel af den samlede persontrafik
- E. skal bidrage til befolkningens tilgængelighed mellem bopæl og skole, uddannelse, arbejde, service og fritidsaktiviteter og dermed understøtte bosætning i hele regionen
- F. skal have et faldende miljøaftryk
- G. skal være referencestandard – dvs. blive vurderet blandt de bedste til at måle sig op mod i andre tilsvarende trafiksystemer i og uden for Danmark

Visionen er tæt koblet til nationalt mål om, at passagertallet i bustrafikken skal vokse med 50 % i perioden fra 2010-2030, svarende til en vækst på 2,5 % om året i gennemsnit.

I processen med visionen er der også udarbejdet konkrete betjeningsprincipper :

1. *En højfrekvent og sammenhængende togbetjening, der sammenbinder de største byer og udvalgte rejsemål, er en forudsætning for den syddanske kollektive trafikbetjening*
2. Der skal mellem byer og udvalgte rejsemål med en høj rejseaktivitet være et højfrekvent regionalt bussystem, der – hvor der ikke kører tog – løser den samme opgave som lokaltoget. Dette system skal være differentieret mod tre forskellige målgrupper:
  - a. Erhvervspendlere: Det skal reelt være muligt at benytte bussen til de største arbejdspladskoncentrationer i hver af de største byer.
  - b. Uddannelsessøgende: Der skal være et rutenet, der direkte betjener alle uddannelsesinstitutioner inden for ungdoms- og videregående uddannelser. Ruterne skal være højfrekvente, og velkoordinerede med uddannelsesinstitutionernes planlægning. Dette stiller også store krav til uddannelsesinstitutionerne.
  - c. Togpendlere: I myldretiden skal der være et højfrekvent busnet, der understøtter alle IC- og Lyntogsafgange i hver retning, således at ventetiden reduceres til et minimum, og toget derved kan benyttes til erhvervspendling mellem de større byer.
3. I alle de største byer skal der være et højfrekvent bybussystem, der muliggør, at man kan leve livet i byerne uden brug af bil. Bybusserne skal sikre korrespondance med toget i relevante retninger
4. I de tyndt befolkede områder skal der være et velfungerende kollektivt trafiktilbud, som understøtter bosætningen uden for de større byer i kraft af gode korrespondancer til de større

byers arbejdsplads- og serviceudbud. Dette trafiktilbud udgør en modvægt til den stigende urbanisering. Tilbuddet skal ved hjælp af behovsstyret trafik betjene forskellige målgrupper:

- a. erhvervs- og uddannelsespendlere skal have hurtig og sammenhængende transport frem til regionale hurtigbusser, lokale jernbanestationer og udvalgte arbejdspladskoncentrationer.
- b. ærinde- og fritidsrejser.

Trafikplanen beskriver de tiltag FynBus allerede er i gang med, på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort i den forløbne periode.

Desuden tager planen stilling til konsekvenserne af forestående udfordringer omkring togbetjening, infrastruktur, uddannelsesreformer med mere.

## 0. Indledning

FynBus første trafikplan for perioden 2010-13 blev udarbejdet på baggrund af de ændringer i de regionale og de kommunale trafiksystemer der skete efter strukturreformen der trådte i kraft i 2007.

En af strukturreformens konsekvenser på Fyn var en sammenlægning af 32 mindre kommuner til 10 større.

Baggrunden for trafikplanen var indførelsen af Region Syddanmarks regionale principper i sommeren 2010, der ændrede forudsætningerne for den tidligere amtskommunale planlægning af bustrafikken. Trafikplan fra 2009 blev derfor en konkret beskrivelse af, hvordan bustrafikken på Fyn skulle re-designes.

Region Syddanmark definerede, at betjeningen skulle følge de store trafikstrømme, hvor der er et godt underlag for kollektiv trafik. I konsekvens heraf blev betjeningen i de tyndere befolkede områder og bybusbyerne i endnu større omfang kommunale opgaver. I Odense og Svendborg dog i en integreret arbejdsdeling mellem regionale ruter og bybus ruter, så busserne supplerer hinanden.

Indførelsen af Region Syddanmarks principper skete parallelt med en nødvendig tilpasning af det regionalt finansierede servicetilbud, så nettoøkonomien blev bragt i balance. Det medførte en reduktion i antallet af regionalt finansierede køreplantimer på ca. 35 %.

Indførelse af de regionale principper og den store nedskæring medførte, at kommunerne fandt det nødvendigt at supplere den regionalt betalte kørsel med fælleskommunale ruter, der også betjener flere kommuner, som den regionale trafik.

Desuden blev der også internt i kommunerne indsat kørsel til erstatning for den regionalt finansierede kørsel, der blev nedlagt.

Trafikplanen for 2014-17 tager udgangspunkt i en række overordnede temaer, som skal danne grundlag for at opnå den ønskede passagervækst på 2,5 % om året frem til 2030.

Afsnittet om rammeforudsætninger beskriver, at trafikplanen er skrevet med udgangspunkt i de ændringer der planlægges for togtrafikken på kort og lidt længere sigt.

Desuden vil bymidteomdannelsen i Odense ændre på både bybus- og regionaltrafikken frem til letbanen forventes at køre i 2020.

Folkeskolereformen og reformerne af ungdomsuddannelserne vil også påvirke den kollektive trafik i planperioden, og selv om lovgivning endnu ikke er færdig, giver plan et bud på mulighederne for den kollektive trafik.

Trafikplanen er desuden blevet til på baggrund af de erfaringer FynBus har gjort, for eksempel forsøgsprojekterne omkring kundefokuseret samarbejde med entreprenører, trafikinformation og mobility management.

Herudover har workshops i strategigruppen, sammensat af ejerkredsens fagchefer og FynBus' ledelse, dannet grundlag for planen.

## Serviceniveau

Målt i antallet af køreplantimer, det vil sige de timer kunderne kan stå på bussen, har udviklingen i serviceniveauet været som vist i tabel 1.

Tabel 1, udvikling i køreplantimer 2010-13

## Køreplantimer FynBus - fordelt efter ejer

- regnskabsførte køreplantimer

	2010	2011	2012	Budget 2013	Ændring 2010-2013
Region Syddanmark	318.972	248.309	248.797	248.700	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>78%</b>	<b>78%</b>	<b>78%</b>	<b>-70.272</b>
Assens	17.650	16.266	17.235	18.094	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>92%</b>	<b>98%</b>	<b>103%</b>	<b>444</b>
Faaborg-Midtfyn	22.839	23.279	25.390	26.401	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>102%</b>	<b>111%</b>	<b>116%</b>	<b>3.562</b>
Kerteminde	11.056	11.639	11.170	10.560	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>105%</b>	<b>101%</b>	<b>96%</b>	<b>-496</b>
Langeland	6.840	10.144	9.831	9.784	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>148%</b>	<b>144%</b>	<b>143%</b>	<b>2.944</b>
Middelfart	16.462	14.786	13.846	14.340	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>90%</b>	<b>84%</b>	<b>87%</b>	<b>-2.122</b>
Nordfyn	15.156	16.696	16.968	17.582	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>110%</b>	<b>112%</b>	<b>116%</b>	<b>2.426</b>
Nyborg	19.153	20.569	21.256	21.246	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>107%</b>	<b>111%</b>	<b>111%</b>	<b>2.093</b>
Odense	214.946	210.723	195.576	195.040	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>98%</b>	<b>91%</b>	<b>91%</b>	<b>-19.906</b>
Svendborg	43.766	44.796	43.906	41.781	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>102%</b>	<b>100%</b>	<b>95%</b>	<b>-1.985</b>
Ærø	9.125	6.697	6.665	7.089	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>73%</b>	<b>73%</b>	<b>78%</b>	<b>-2.036</b>
<b>FynBus total</b>	<b>695.965</b>	<b>623.904</b>	<b>610.787</b>	<b>610.617</b>	
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>90%</b>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>-85.348</b>

Reduktionen af køreplantimer i Region Syddanmarks kørsel med virkning fra august 2010 samt servicebussernes lukning i Odense betyder, at antallet af køreplantimer er faldet 12 % i trafikplanperioden. I Assens, Kerteminde, Svendborg og Ærø kommuner skyldes faldet, at lokalruterne løbende er tilpasset den aktuelle efterspørgsel, og der er blevet indført telekørsel i stedet for rutekørsel.

Stigningen i Langeland skyldes, at kommunen har valgt at videreføre kørsel som Region Syddanmark ikke længere finansierer efter 2010, og at alle de ældste elever blevet samlet på Ørstedsskolen.



Faaborg-Midtfyn og Nyborg kommuner har lavet de største fynske ændringer i skolestrukturen, og stigningen i køreplantimetallet bekræfter, at skolelukninger medfører øget transport. Herudover deltager kommunerne også i fælleskommunale ruter, der har overtaget tidligere regionalt finansieret kørsel.

I Nordfyns kommune er der sket mindre ændringer i skolestrukturen, men stigningen i antallet af køreplantimer skyldes overvejende, at kommunen har videreført tidligere regional kørsel både i fælleskommunalt samarbejde og lokalt.

## Udvikling i passagertal

Reduktionen i antallet af køreplantimer har i første omgang betydet i fald i passagertallet. For at imødegå dette, og vende udviklingen til en vækst i passagertallet har FynBus siden 2010 haft en strategi for flere passagerer baseret på sikker drift samt fokus på kunder og bedre service.

Fra 2010 til 2013 er antallet af rejser steget med 1.5 mio. rejser, svarende til knap 9 %. Det vil sige, at konsekvenserne af de store nedskæringer i Region Syddanmarks og Odense Kommunes kørsel er overvundet.

Tabel 2, udvikling i rejser 2010-13

## Rejser i FynBus - fordelt efter ejer

- regnskabsførte rejser

	2010	2011	2012	Forventet 2013	Ændring 2010-2013
Region Syddanmark	6.671.596	6.084.000	6.647.000	7.067.000	395.404
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>91%</b>	<b>100%</b>	<b>106%</b>	
Assens	263.425	321.000	337.000	366.000	102.575
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>122%</b>	<b>128%</b>	<b>139%</b>	
Faaborg-MidtFyn	246.342	330.000	416.000	370.000	123.658
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>134%</b>	<b>169%</b>	<b>150%</b>	
Kerteminde	146.059	186.000	211.000	199.000	52.941
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>127%</b>	<b>144%</b>	<b>136%</b>	
Langeland	223.738	271.000	274.000	278.000	54.262
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>121%</b>	<b>122%</b>	<b>124%</b>	
Middelfart	163.624	149.000	163.000	179.000	15.376
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>91%</b>	<b>100%</b>	<b>109%</b>	
Nordfyn	399.652	444.000	452.000	415.000	15.348
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>111%</b>	<b>113%</b>	<b>104%</b>	
Nyborg	251.843	319.000	352.000	366.000	114.157
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>127%</b>	<b>140%</b>	<b>145%</b>	
Odense	7.222.000	7.185.000	7.459.000	7.919.000	697.000
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>99%</b>	<b>103%</b>	<b>110%</b>	
Svendborg	892.435	920.000	919.000	784.000	-108.435
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>103%</b>	<b>103%</b>	<b>88%</b>	
Ærø*	247.962	241.000	241.000	241.000	-6.962
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>97%</b>	<b>97%</b>	<b>97%</b>	
<b>FynBus total</b>	<b>16.728.676</b>	<b>16.450.000</b>	<b>17.471.000</b>	<b>18.184.000</b>	<b>1.455.324</b>
<b>Ændring i %</b>	<b>100%</b>	<b>98%</b>	<b>104%</b>	<b>109%</b>	

\* Tal for Ærø er baseret på opregnede tællinger, da der er gratiskørsel

Tabel 2 viser vækst fra 2010 til 2013. Fra 2011 til 2013 er den samlede vækst på 11 % og for de regionale ruter 16 %.

I de mindre kommuner hænger væksten tæt sammen med skolelukninger, der har givet flere elever i busserne. Udviklingen ses tydeligst i Nyborg og Faaborg-Midtfyn kommuner, der også har lavet de største ændringer i skolestrukturen.

De store trafiksystemer som Region Syddanmark og Odense Kommune har haft markant fremgang. I den regionale kørsel er udviklingen hjulpet på vej af Hypercardet. I Odense har KVIKKort og "Odense rundt for en 10'er" bidraget væsentligt.

## Rutestruktur

Størstedelen af FynBus ruter betjener målrettet grundskoler og ungdomsuddannelser. Som det fremgår af tabel 3 herunder udgør de målrettede ruter 121 af de 157 ruter i FynBus område.

Tabel 3, ruter i FynBus område efter formål

Rutekørsel											
Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaborg-Mdtfyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune	Ærø Kommune	Fælles kommunale ruter
110-111	21-22	230	1	401	260	381	271	481	912-913	790	121
130-132	31-32	240	2	402	265	382	272	482	590		122
140-141	40-42	250	680	361	266	383	273	483	591		161-162
151-152	51-52	200	681	363	267	384	274	484	621		885
190-191	61	201	682	371	268	385	551	485	622		
911	71-72	210	688	372	430	386	552	489	623		
920	81-83	211	709	373	431	387	553	490			
930-932	91-92	212	711	374	432	501	554	491			
268	10	215	712	405	433	502	555	492			
810	11	216	713	541	470	503	556				
811	28-29	220	714	542	471	504	557				
812		221	715	825	472	505	560				
813		222			691	506	561				
825-826		223			692	507	562				
912-913		280			693	610	563				
925		281			751	611	564				
935					752	612	565				
945					753	613	566				
						614	567				
						615					
						616					
						617					
						618					
						619					
						731					
						732					
						733					
23 ruter (grupper) understøtter ærinde-, fritids og pendlingsformål											
10 ruter betjener målrettet ungdomsuddannelser											
20 ruter betjener målrettet grundskoler, 10. klassecentre og gymnasier											
91 ruter betjener målrettet grundskoler											
5 ruter betjener lokale ærinde- og fritidsformål											

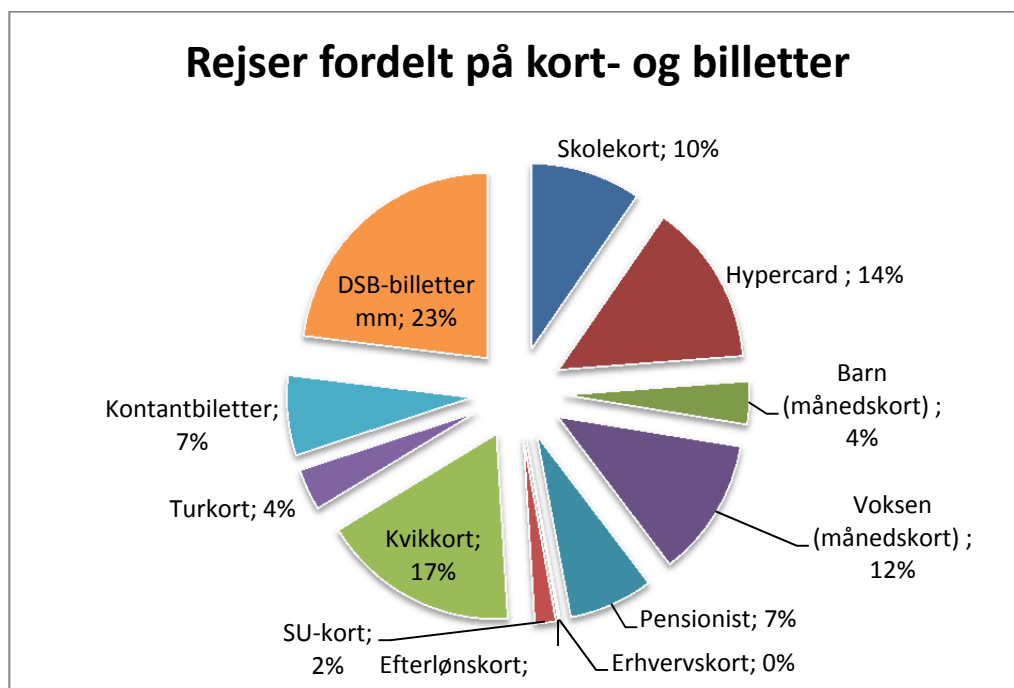
De målrettede ruter betjener skoler og ungdomsuddannelser, og det vil sige at kunderne i disse ruter overvejende er børn og unge. Først i ungdomsuddannelsernes sidste år, for eksempel i 3 g, skal bussen konkurrere med bilen hvis de unge får rådighed over familiens bil nr. 1, 2 eller 3.

De resterende ruter befinder sig frit i transportmarked, hvor kunderne ofte har valgmuligheder, og kan bruge bilen til de længere rejser og bilen og cyklen til de kortere rejser.

## Rejser på en dag

En novemberdag i 2012 kan illustreres som vist i figur 1. Der er godt 76.000 rejser i de fynske busser mandag den 26. november.

Figur 1, rejser fordelt på rejsehjemler



Af figur 1 fremgår at kun få rejser (7 %) udføres til den dyreste pris, kontantbilletten.

23 % af rejserne, registreres ikke direkte i billetsystemet, og er derfor et beregnet antal. Det er tilslutningsrejser til og fra toget samt tog+ rejser, hvor togbillet eller kort også gælder i bussen. I kategorien er "gratis-børn", omstigere, der bruger kontantbilletter og andet medtaget.

Ca. 30 % af rejserne sker i forbindelse med grundskole eller uddannelse. En lille del heraf er også fritidsrejser, da Hypercardet må bruges i hele FynBus område, og børnekort som forældre selv har anskaffet også kan bruges hele døgnet.

Kvikkort og turkort udgør 21 %. Det fleksible og efterbetalte KVIKKort erobrer stadig større markedsandel, og en stor del ser ud til at være pendlerrejser vurderet ud fra rejsetidspunkter og rejsemål i de detaljerede data.

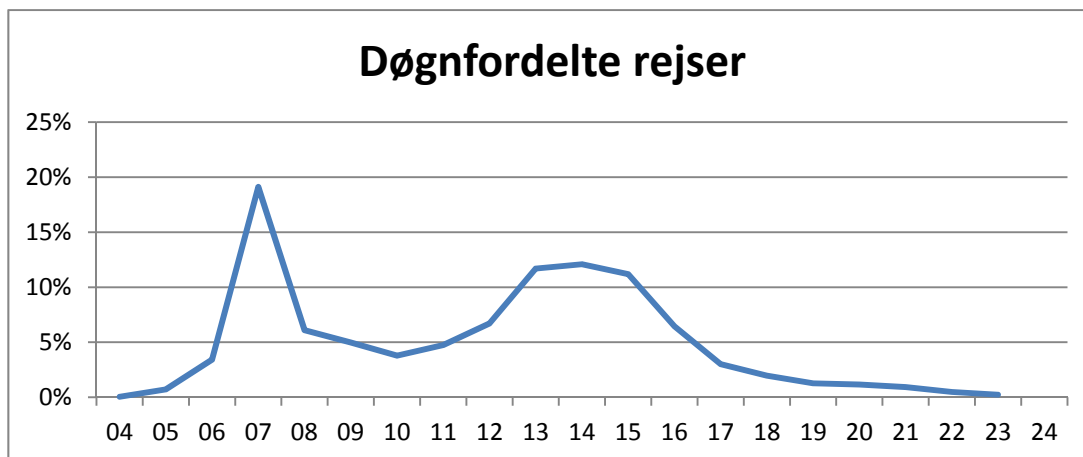
Prissætningen af KVIKKortet medfører også, at hvis man ikke er meget hyppigt pendlerrejsende kan det være mere fordelagtigt at bruge KVIKKort end at købe et periodekort.

Periodekort for voksne udgør 12 % og anvendes overvejende af pendlere der rejser hyppigt samt af odenseanere, hvor periodekortet tilbyder stor fleksibilitet til forskellige rejseformål.

Erhvervskort har været markedsført forholdsvis massivt i forbindelse med forskellige projekter, men det må konstateres, at det er meget svært at sælge på Fyn. Det tillægges den forholdsvis lille skattegevinst, man

kan opnå i forhold til de meget indviklede regler og den forholdsvis tunge administration omkring produktet.

Figur 2 viser, hvordan busserne blev brugt den 26. november. Data er fra billetsystemet og registreret ud fra det tidspunkt, hvor billetteringen er sket.

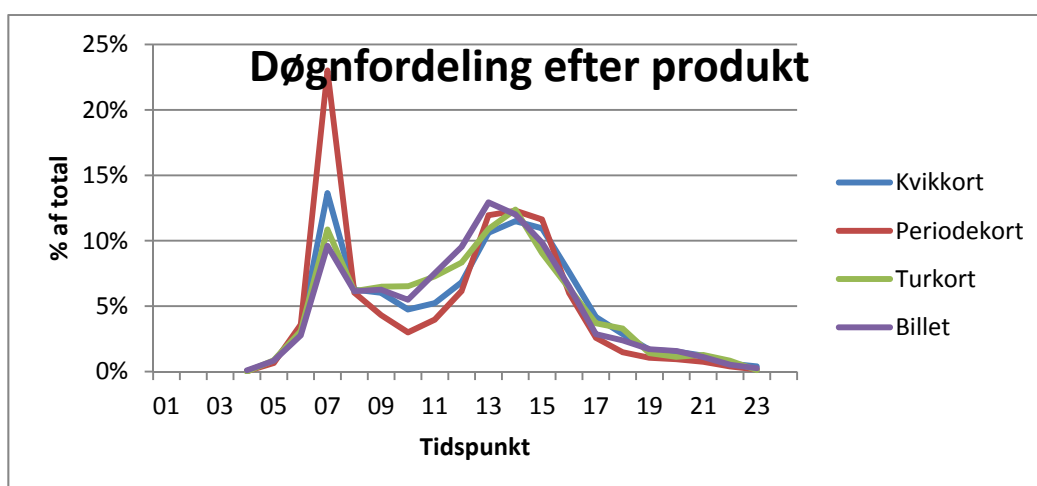


Figuren viser, at 28 % af kunderne rejser i morgenmyldretiden, med timen fra kl. 7-8 som maksimum. Billedet svarer til Odense Kommunes tællinger af cykler eller biler.

Myldretiden om eftermiddagen er mere spredt, og hvis der var valgt en fredag ville myldretiden falde lidt tidligere.

Før kl. 6 og efter kl. 19 er aktiviteten beskedent, samlet foretages 4 % af billetteringerne i dette tidsrum.

Figur 3 viser brugen fordelt på billetsystemets hovedgrupper. For korttyperne er tendensen den samme som det generelle billede i figur 2. Kontantbilletter har en lidt større andel i formiddags- og aftentimerne, og som man kunne forvente antyder det, at kontantbilletter bruges relativt hyppigt til ærinde- og fritidsrejser og knap så meget til pendling.



Heri er måske en del af forklaringen på, at prisen for at rejse i kollektiv trafik altid omtales som meget høj i pressen.

## Telekørsel

Som nævnt er telekørsel ofte et bedre tilbud end rutekørsel i de tyndt befolkede områder.

Andelen af næsten tomme busser i det fynske landskab er væsentligt reduceret i 2010-2013, da mange kommuner har erstattet dårligt belagte afgang med telekørsel, hvor der kun køres efter behov. Det er den delvise forklaring på faldet i køreplantimer, og en udvikling FynBus forventer fortsætter ud fra både økonomiske og miljømæssige hensyn.

I perioden fra 2010-2013 har FynBus udviklet en broget buket af løsninger sammen med ejerne, som det fremgår af tabel 4.

Tabel 4, telekørsel efter type

Telekørsel										
Region Syddanmark	Odense Kommune	Svendborg Kommune	Nyborg Kommune	Middelfart Kommune	Assens Kommune	Faaborg-Middelfyn Kommune	Nordfyn Kommune	Kerteminde Kommune	Langeland Kommune	Ærø Kommune
Rud-Spødsbjerg	Birkum	Bybus 1	Ørbæk vest	403	Assens	Faaborg øst	Bogense	Kerteminde nord		Hele øen
Rud-Svendborg		Bybus 2	Ørbæk nord	408	Haarby	Faaborg vest	Sandersø	Kerteminde syd		
		Bybus 3	Ørbæk øst	Røjle	Glamsbjerg	Broby nord	Otterup	Munkebo		
		Hesselager	Ørbæk syd	Nr. Aaby nord	Aarup	Broby syd		Langskov		
		Vejstrup	Skellerup	Nr. Aaby syd	Vissenbjerg	Ringe vest				
		Vester Skerninge	Langved	Ejby nord	Tommerup	Ringe nord				
Andet		Stenstrup	Aunslev	Ejby syd		Ringe syd				
Rutebaseret med køreplan		Lundby	Nyborg badeland			Ryslinge				
Områdebaseret telebus med centertider						Gislev				
Områdebaseret med center, adresse til adresse og køreplan						Kvæmdrup				
Områdebaseret, kørsel tilladt i flere områder, med centertider, adresse til adresse						Årslev øst				
Områdebaseret, kørsel tilladt tilladt i flere områder, adresse til adresse og tidsintervaller						Årslev vest				

Tabel 4 viser, at kommunerne har valgt forskellige løsninger.

Der er køreplanlignende systemer hvor kunderne på faste tider kan rejse til fx indkøbscentrum i en center- eller hovedby, hvor der typisk også er tilslutning til tog eller bus.

En anden løsning er områdebaserede, hvor kunderne frit kan rejse fra adresse til adresse på det tidspunkt, kunden ønsker det.

Som det fremgår af tabel 5 tog brugen af telekørsel for alvor fart i 2011. Ind til da var der lokale løsninger i enkelte af de oprindelige kommuner og lidt større løsninger i Kerteminde og Middelfart.

I februar 2011 indførte Ærø Kommune et telekørselstilbud med et højt serviceniveau. Det medførte mange rejser, og af hensyn til budgettet måtte serviceniveauet reduceres markant.

Herudover er mange løsninger sat i gang i eftersommeren 2011, det forklarer de forholdsvis få rejser i 2011.

Der er desuden lavet mange justeringer i de forskellige kørselstilbud, så konklusioner på baggrund af den konstaterede udvikling i antallet af rejser i tabel 5 er vanskelig.

For eksempel dækker udviklingen i Svendborg over, at der i eftersommeren 2012 blev indført et harmoniseret teletaxitilbud i landdistrikterne. Samtidig blev bybuskørslen i Svendborg By erstattet af bybustaxi aften og weekend. Først i 2013 har tilbuddet eksisteret 1 år, og det er næppe færdigudviklet eller fuldt indlejret hos borgerne endnu.

Tabel 5, telekørsel efter type

	2011	2012	(forventet) 2013	udvikling 2011-13
Region Syddanmark	1.831	5.547	3.936	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>71%</b>	2.105
Assens	1.940	5.352	25.722	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>481%</b>	23.782
Faaborg-MidtFyn	3.800	6.755	9.756	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>144%</b>	5.956
Kerteminde	1.594	3.245	9.521	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>293%</b>	7.927
Langeland			679	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>				679
Middelfart*	408	1.816	3.219	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>177%</b>	2.811
Nordfyn	589	2.408	3.595	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>149%</b>	3.006
Nyborg	161	97	164	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>169%</b>	3
Odense	35	76	8	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>11%</b>	-27
Svendborg	0	6.649	16.667	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>				16.667
Ærø	11.941	2.562	1.300	
<b>Ændring i % ift. 2012</b>			<b>51%</b>	-10.641
FynBus total	22.299	34.507	74.567	
<b>Ændring i % ift. 2011</b>			<b>216%</b>	52.268

Tilsvarende er teletaxitilbuddet forbedret markant i Assens og Kerteminde Kommuner. Det afspejler sig i en meget større brug.

Region Syddanmark finansierer teletaxi mellem Spodsbjerg og Rudkøbing / Svendborg for færgekunderne. Faldet i antallet af rejser skyldes, at der ind til januar 2013 også var betjening af Marstalfærgen i Rudkøbing. Ærø Kommune har nedlagt sejladsen og derfor er telekørslen også ophørt.



Telekørslen koordineres via FynBus bestillingscentral og udføres sammen med mange andre kørselsordninger.

Tabel 6 viser et eksempel fra en novemberdag i 2012, hvor det er registreret, at der blev foretaget 947 rejser via bestillingscentralen ud over den siddende patientbefordring.

**Tabel 6, eksempel på sammensætning af kørsel i flextrafik ud over siddende patientbefordring**

Ejer	Handicap kørsel	Læge kørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genop træning	Aktivitets dagcenter	Paragraf kørsel	Elev kørsel	Tele kørsel
Assens	20	60	1	11			23	30
Faaborg-Midtfyn	20	59	3	25	34		13	35
Kerteminde	25	19		11	26	6		11
Langeland	2	25		8				
Middelfart	25	20						6
Nordfyn	15	30	2	2			61	3
Nyborg	13	8		9				
Odense	125							
Svendborg	21	58		44				22
Ærø	4							3
Region Syddanmark								9
<b>Sum</b>	<b>270</b>	<b>279</b>	<b>6</b>	<b>110</b>	<b>60</b>	<b>6</b>	<b>97</b>	<b>119</b>

Telekørslen udgjorde ca. 12 % af de registrerede rejser.

# 1. Rammeforudsætninger

Satsningen skal ske på de store regionale ruter, i Odense og Svendborg og som tilslutningstrafik til tog i takt med togtrafikken forbedres.

Trafikken skal tilpasses, så efterspørgsel og frekvens passer sammen.

Trafikken på lokalruter skal skræddersys, så den i landdistrikter er optimeret elevbefordring og de lokale ungdomsuddannelser.

For at understøtte ambitionen om uddannelsesfrekvens og flere studerende på erhvervsuddannelser, skal der være flere skræddersyede ruter målrettet regionale rejser.

## Befolkningsudvikling

Danmarks Statistiks beregning af befolkningsudviklingen fremgår af tabel 1.

Årstallene er udvalgt på baggrund af Statens Trafikplan, hvor Trafikstyrelsen har valgt at tage udgangspunkt i 2017 og 2022.

**Tabel 1: Befolkningsudvikling 2013-2022, kilde Danmarks Statistik**

	2013	2017	2022	2013-17	2013-22
Assens	41.325	40.281	39.626	-3%	-4%
Faaborg-Mdfyn	51.409	50.290	49.788	-2%	-3%
Kerteminde	23.787	23.647	23.742	-1%	0%
Langeland	12.861	12.400	12.050	-4%	-6%
Middelfart	37.523	37.110	36.903	-1%	-2%
Nordfyns	29.224	28.756	28.507	-2%	-2%
Nyborg	31.350	30.820	30.455	-2%	-3%
Odense	193.370	198.596	202.993	3%	5%
Svendborg	58.296	57.280	56.556	-2%	-3%
Ærø	6.527	6.299	6.176	-3%	-5%
	<b>485.672</b>	<b>485.479</b>	<b>486.796</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>

Tabellen viser, at Danmarks Statistik vurderer en uændret samlet befolkning fra 2013-22, men kommunerne udvikler sig forskelligt.

Vandringen går fra land til by, så Odense forventes stort set at få en vækst, der modsvarer nedgangen i de øvrige kommuner.

Det er bemærkelsesværdigt, at kommunerne med Fyns større byer har tilbagegang, mest markant i Nyborg og Svendborg og lidt mindre i Middelfart.

Den største affolkning forventes at ske i Ærø og Langeland kommuner.

Det må antages at passagertallet påvirkes af den demografiske udvikling.

Det vil sige, at der kan imødeses et relativt fald i lokale interne rejser og i pendlingstrafikken til og fra Odense, hvorimod der bør ske en stigning i antallet af rejser i Odenses bybusser.

## Befolkningssammensætning

Kunderne i den kollektive trafik kan opdeles i to hovedgrupper: 1) Kunder som ikke har andre valgmuligheder. 2) Kunder som kan vælge andre transportformer.

Tabel 2 viser udviklingen i befolkningssammensætning, og der er foretaget en grov inddeling i 3 grupper. Op til 19 år hvor muligheden for bilkørsel er beskedent, 20-69 år hvor flest kører bil, samt +70 år, hvor bilkørslen falder igen.

Tabel 2: Befolkningssammensætning 2013-2022, kilde Danmarks Statistik

	0-19 år			20-69 år			70-90 år+		
	2013	2017	2022	2013	2017	2022	2013	2017	2022
<b>Assens</b>	10.366	9.410	8.702	25.535	24.510	23.488	5.424	6.362	7.440
Ændring i %	100%	91%	84%	100%	96%	92%	100%	117%	137%
<b>Faaborg-Midtfyn</b>	12.494	11.567	11.121	31.520	30.283	29.164	7.395	8.441	9.506
Ændring i %	100%	93%	89%	100%	96%	93%	100%	114%	129%
<b>Kerteminde</b>	5.776	5.341	5.149	14.642	14.245	13.925	3.369	4.061	4.666
Ændring i %	100%	92%	89%	100%	97%	95%	100%	121%	138%
<b>Langeland</b>	2.265	1.968	1.778	8.076	7.591	7.097	2.520	2.837	3.177
Ændring i %	100%	87%	78%	100%	94%	88%	100%	113%	126%
<b>Midelfart</b>	9.379	8.697	8.093	23.316	22.624	22.101	4.828	5.784	6.701
Ændring i %	100%	93%	86%	100%	97%	95%	100%	120%	139%
<b>Nordfyns</b>	7.162	6.534	6.055	18.278	17.750	17.236	3.784	4.471	5.219
Ændring i %	100%	91%	85%	100%	97%	94%	100%	118%	138%
<b>Nyborg</b>	7.431	6.912	6.521	19.481	18.744	18.142	4.438	5.165	5.791
Ændring i %	100%	93%	88%	100%	96%	93%	100%	116%	130%
<b>Odense</b>	43.994	43.222	43.862	128.811	131.714	132.442	20.565	23.647	26.693
Ændring i %	100%	98%	100%	100%	102%	103%	100%	115%	130%
<b>Svendborg</b>	13.710	12.894	12.273	36.742	35.368	33.948	7.844	9.009	10.321
Ændring i %	100%	94%	90%	100%	96%	92%	100%	115%	132%
<b>Ærø</b>	1.216	1.112	1.091	3.909	3.608	3.356	1.402	1.574	1.734
Ændring i %	100%	91%	90%	100%	92%	86%	100%	112%	124%
<b>Fyn</b>	113.793	107.657	104.645	310.310	306.437	300.899	61.569	71.351	81.248
Ændring i %	100%	95%	92%	100%	99%	97%	100%	116%	132%

Tabel 2 viser, at antallet af 0-19 årige falder 6-13 % frem til 2017 bortset fra i Odense Kommune, hvor faldet er 2 %.

Antallet af 20-69 årige er stigende i Odense, men falder 3-8 % i de øvrige kommuner.

Fyns uændrede befolkningstal opnås altså gennem en markant stigning i seniorgruppen 70 år+.

Det kan betyde ændrede forudsætninger for bustrafikken.

Faldet for de 0-19 årige kan give anledning til færre lokale rejser.

Erfaringsmæssigt er størsteparten af de lokale rejser i landområderne skolekørsel. Et fald i rejser afhænger af om børnetallet giver anledning til yderligere ændringer i skolestrukturen, for så er erfaringerne, at antallet af rejser stiger.

Udviklingen for de 20-69 årige kan medvirke til et fald i regionale pendlerrejser, men forventes ikke at påvirke de lokale rejser i landkommunerne, da stort set ingen voksenkunder bruger lokalruterne. Befolkningsudviklingen i Odense må forventes at kunne give flere rejser.

Udviklingen i seniorgruppen kan medføre en vækst i antallet af ærinde- og fritidsrejser. Stigningen i antallet af seniorer er 13-21 %, og især for lokale rejser i landområderne er det en udfordring, da lokalruterne tilbud er målrettet skolekørsel.

Hvis kommunerne ønsker at tilbyde kollektiv trafik, er der derfor basis for vækst i telekørslen, der er et fladedækkende og fleksibelt servicetilbud.

## Bilrådighed

Den væsentligste konkurrent til bussen er bilen.

Det er derfor relevant at se på bilrådigheden, som er vist i tabel 3.

**Tabel 3: Bilrådighed pr. familie 2008-2012, kilde Danmarks Statistik**

	2008	2009	2010	2011	2012
Landsdel Fyn	62%	63%	63%	63%	63%
Assens	72%	72%	73%	73%	74%
Faaborg-Midtfyn	71%	72%	72%	73%	73%
Kerteminde	71%	72%	72%	73%	73%
Langeland	63%	64%	65%	65%	66%
Middelfart	72%	72%	72%	73%	74%
Nordfyns	74%	75%	74%	75%	75%
Nyborg	66%	67%	67%	67%	67%
Odense	54%	54%	54%	54%	54%
Svendborg	62%	63%	63%	64%	64%
Ærø	55%	57%	57%	58%	57%

Andelen er opgjort som antallet af familier, der har rådighed over bil. Danmarks Statistik definerer: "En familie er en eller flere personer, der bor på samme adresse, og som har visse indbyrdes relationer".

Tabellen viser, at ca. 75 % af familierne har adgang til bil i de tyndt befolkede kommuner. I Svendborg og Odense kommuner er andelen lavere, og det kunne tyde på, at jo nemmere det er at cykle og jo bedre kollektivt trafiksystem borgerne har adgang til, desto nemmere kan man undvære bilen. Andre forhold som parkering og nem adgang til indkøb spiller naturligvis også ind.

Tabellen viser, at på trods af finanskrisen, er bilrådigheden svagt stigende fra 2008 til 2012. Det kan skyldes, at små biler kan anskaffes relativt billigt.

En anden udfordring for den kollektive trafik er, at stadig flere familier får 2 eller 3 biler som det fremgår af tabel 4.

**Tabel 3: Familier med flere biler 2008-2012, kilde Danmarks Statistik**

	2008	2009	2010	2011	2012
Familier med 2 biler i alt	28.641	30.266	30.428	32.529	33.519
Familier med 3 biler i alt	2.901	2.987	2.966	3.361	3.637
I alt 2 eller 3 biler	31.542	33.253	33.394	35.890	37.156
Familier	244.306	245.636	246.325	247.141	248.781
Andel med 2 eller flere biler	13%	14%	14%	15%	15%

Det kan betyde, at bussens rolle som familiens bil nr. 2 (eller 3) er truet, og det kan påvirke pendlingstrafikken, da tidligere undersøgelser har vist, at bussen ofte var den ene ægtefælles hele eller delvise transportløsning til arbejde.

På samme måde kan udviklingen påvirke uddannelsespendlingen, hvis nogle familier giver søn eller datter mulighed for at tage en bil til kørsel til og fra ungdomsuddannelsesstedet, som mængden af biler og parkeringspladser ved erhvervsskoler og gymnasier kunne tyde på.

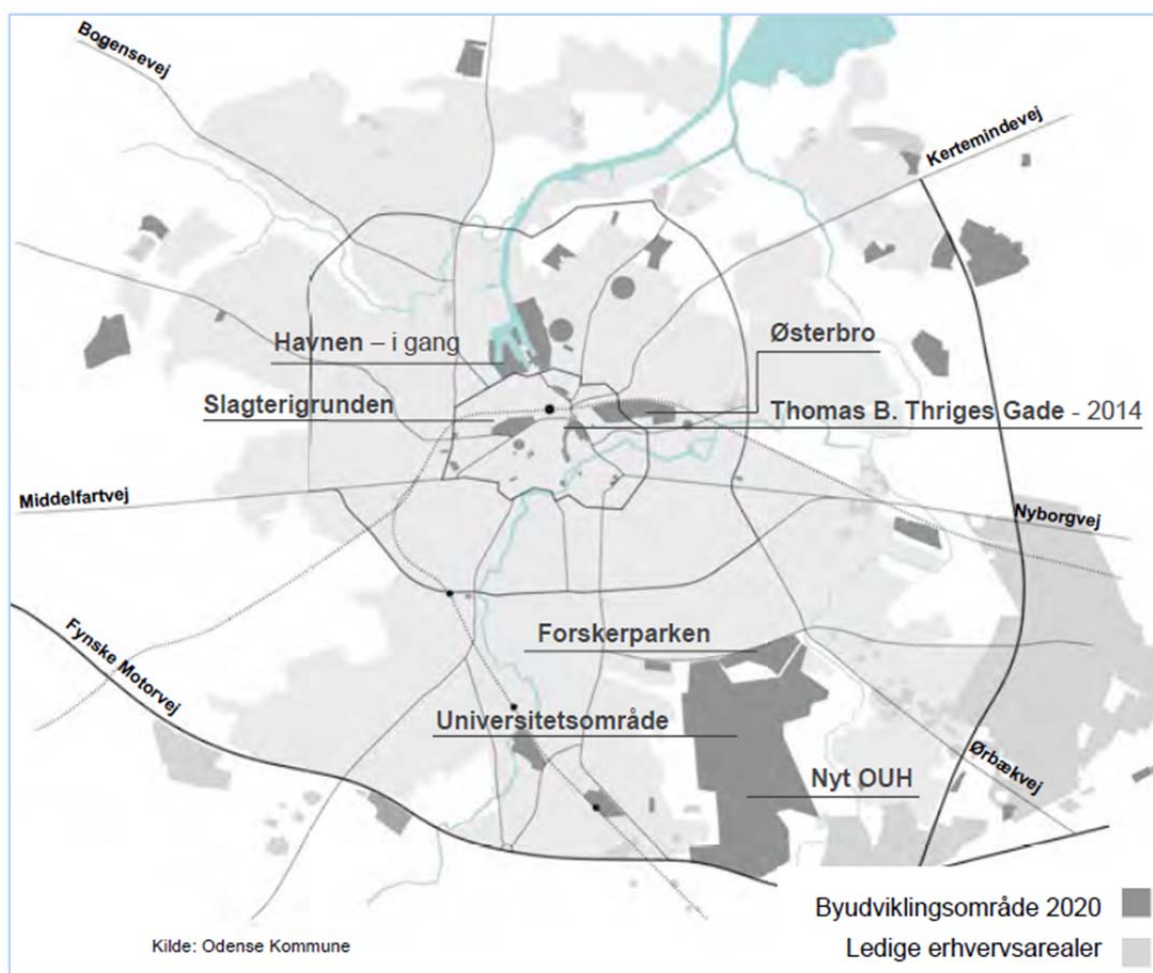
## 1.1 Byer og boliger

### Byomdannelse i Odense C

I de kommende år vil der blive gennemført en række store og små anlægsprojekter i Odense som alle vil påvirke brugen af, og forudsætningerne for kollektiv trafik både i Odense og i pendlingstrafikken til og fra Odense.

Der er planlagt investeringer for op mod 25 mia. kroner frem mod år 2020<sup>1</sup>. De planlagte investeringer beskrives nedenfor.

Figur 1: Byudviklingsområder frem mod 2020



I 2008 besluttede Odense kommune at lukke **Thomas B Thriges gade** for gennemkørende trafik og omdanne vejen til byområde med boliger, erhverv og kultur. Efter planen skal der bygges omkring 53.000 etagekvadratmeter, hvilket giver plads til ca. 350 boliger og 500 arbejdspladser<sup>2</sup>. Desuden skal der gøres plads til en kommende letbane, og cykler tilgodeses med supercykelstier.

<sup>1</sup> <http://odense.dk/topmenu/borger/bymiljoe/byudvikling%20og%20trafik>

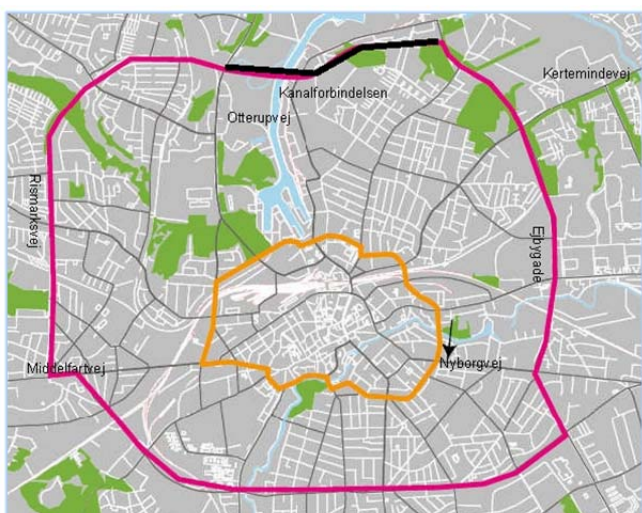
<sup>2</sup> <http://odense.dk/subsites/fragadetilby/topmenu/om%20projektet>

Figur 2: Fremtidens Thomas B Thriges gade



**Odins Bro** indvies efter planen i sommeren 2014. Broen er en del af den kanalforbindelse mellem Otterupvej og Ejbygade/Kertemindevej som vil forbinde de to ender af ringvejen der omkranser Odense.

Figur 3: Odins Bro (tegnat med sort) fuldender city-ringen



I de senere år har Odense været plaget af, at butikker i og omkring gågaderne i centrum er lukket og stadig flere erhvervslejemål har stået tomme. En del af problemet skyldes sandsynligvis konkurrencen fra Rosengårdscenteret, der tilbyder stort udvalg af butikker på et lille område, samt gode muligheder for parkering og adgang med offentlig transport.



**Viva** er navnet på et butikscenter som planlægges opført for enden af Kongensgade. Centeret vil indeholde omkring 100 butikker, og vil formentlig give konkurrence til Rosengårdscenteret og tiltrække trafik (kollektiv såvel som privat) mod centrum. Viva forventes indviet i 2016.

Figur 4: Viva (gult) og ny stibro (blåt) over jernbanen



Desuden planlægges endnu en forbindelse for fodgængere over jernbanen. Den vil åbne for øget trafik (fodgængere og cyklister) mellem området nær Viva/gågaderne og bydelen omkring havnen. Endelig skal kvarteret lige nord for jernbanen ”udvikles til en city-campus med kontorer og fælles faciliteter”<sup>3</sup>, hvilket også vil hjælpe med at binde havneområdet sammen med centrum.

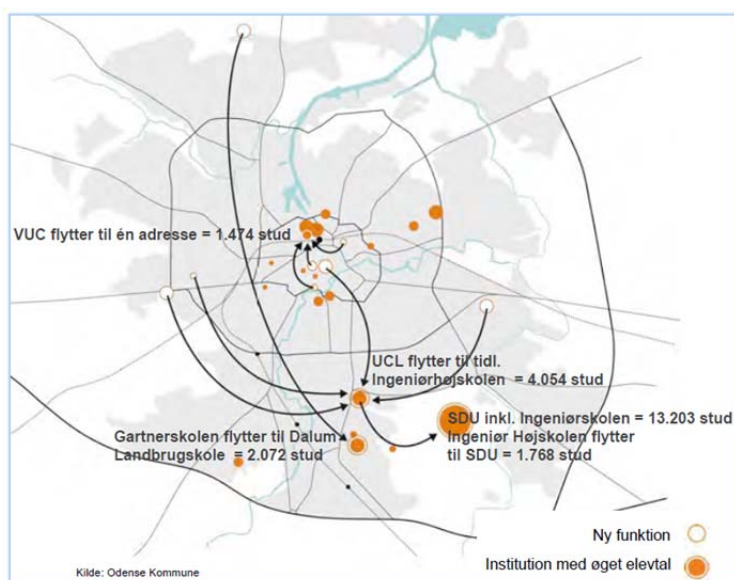
<sup>3</sup><http://www.odense.dk/topmenu/borger/bymiljoe/byudvikling%20og%20trafik/strategier%20og%20planer/planer%20for%20bydele/kvarterplan%20by%20-%20havn/city%20campus%20med%20nye%20forbindelser>



## Lokalisering af arbejdspladser og uddannelser

I Odense er det planen (som det ses af figur 5) at samle uddannelserne på færre steder. Eksempelvis rykker ingeniørhøjskolen til SDU på Campusvej i 2015 og VUC samles på én adresse i centrum i slutningen af 2014.

Figur 5: Lokalisering af uddannelser, Odense



Dette betyder også, at arbejdspladserne på de berørte uddannelsesinstitutioner samles på færre steder i Odense.

Frem mod 2020-21 skal der desuden bygges et nyt universitetshospital ved siden af SDU, og det gamle OUH ved Sdr. Boulevard skal afvikles. Dette betyder, at knap 7.000 arbejdspladser (jf. figur 4) vil flytte til området ved SDU og dermed øge koncentrationen af arbejdspladser i det område markant. At samle virksomheder og institutioner på få steder med mange arbejdspladser/uddannelser vil alt andet lige gøre den kollektive trafik mere attraktiv for pendlere.

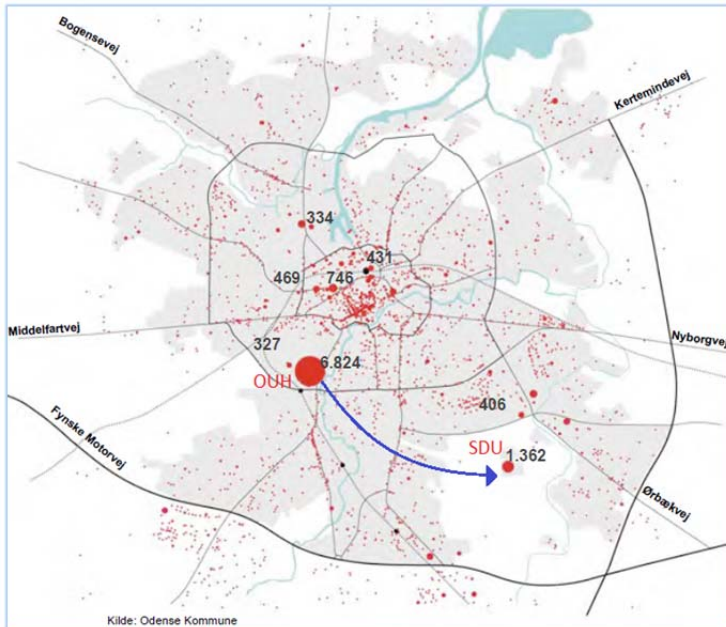
Til gengæld vil koncentrationen af uddannelser og arbejdspladser stille større krav til den kollektive trafiks kapacitet. Det kan udmønte sig enten i øget afgangshyppighed, altså at busserne kører oftere, eller der kan indsættes busser med mange pladser, som fx i ledbusser, eller der kan indsættes flere busser på den samme afgang.

Generelt er den kollektive trafik mest attraktiv, når afgangshyppigheden er høj, større end 8 gange pr. time. Det er den erfaringsmæssige grænse for, at kunderne ikke behøver at tænke på køreplanen, som de fleste også kender fra fx metrosystemer i storbyer.

Til gengæld udgør høj frekvens til løsning af kapacitetsproblemer ved store arbejdspladser og uddannelsessteder et dilemma for oplandstrafikken. For eksempel er 1 bus tilstrækkelig kapacitet fra oplandet til langt de fleste ungdomsuddannelser, og så vil flere afgangse ikke være rentabelt. Det vil sige, at den forskydning af møde- og sluttider som høj frekvens ellers kunne indbyde til, kan være en rigtig dårlig

løsning for de kunder, der har langt undervejs. De vil nemlig altid få den længste ventetid på skole eller arbejdsplads.

**Figur 6: Lokalisering af arbejdspladser, Odense**



## Odense Letbane

Et vigtigt element i Odenses byudvikling bliver etableringen af letbanen, der er planlagt til at køre samtidig med åbningen af Nyt OUH i 2020.

**Figur 7: skitse af letbanen i Benediktsgade, Odense**



For den lokale og regionale busbetjening skal der derfor i den kommende trafikplanperiode arbejdes med, hvordan bussystemet og letbanen mest hensigtsmæssigt kobles sammen, og hvordan letbanen forberedes, da det store anlægsarbejde også vil påvirke busserne.



## 1.2 Uddannelse og skoler

Ca. 75 % af Fynbus' ruter er lokalruter (de udgør dog kun 20 % af det samlede antal køreplantimer), og lokalruternes primære opgave er at betjene skoleeleverne i de enkelte kommuner. Derfor betyder ændringer i skolestrukturen nye forudsætninger for planlægningen af lokalruterne.

### Skolestruktur

Tendensen på folkeskoleområdet har i den senere tid været, at man lukker små lokale afdelinger, og samler eleverne på færre, større skoler. Eksemplet herunder er Faaborg-Midtfyns kommune, hvor 6 afdelinger er blevet lukket – det giver nye rejsemønstre og giver nye forudsætninger for planlægningen af lokalruterne.

Figur 8: Skolenedlæggelser i Faaborg-Midtfyn kommune



Alt andet lige vil færre afdelinger betyde mere kørsel og dermed større kørselsudgifter for kommunerne. For eksempel medførte ændringerne i Faaborg-Midtfyn indsættelse af 10 % flere køreplantimer og 15 % flere busser.

Som det fremgår af afsnittet om befolkningssammensætningen kan udviklingen måske pege mod ændringer af skolestrukturen, men i skrivende har FynBus ikke kendskab til at nogen kommuner har konkrete planer om justeringer.

## Folkeskolereform og heldagsskole

I juni 2013 er der indgået en aftale om reform af folkeskolen<sup>4</sup>

Reformen medfører en længere skoledag, og FynBus forventer at de nye timetal får konsekvenser for skolekørslen.

Aftaleparterne har besluttet at:

Der indføres en skoleuge på:

- 30 timer for børnehaveklassen til 3. klasse,
- 33 timer for 4. til 6. klasse og
- 35 timer for 7. til 9. klasse.

I en overgangsperiode frem til næste folketingsvalg vil skoleugen dog forkortes, hvis eleverne fravælger tilbuddet om lektiehjælp, således at skoleugen bliver

- 28 timer for børnehaveklassen til 3. klasse,
- 30 timer for 4. til 6. klasse og
- 33 timer for 7. til 9. klasse.

Skolerne skal tilbyde lektiecafé i overgangsperioden, men det er frivilligt for eleverne at deltage.

De nuværende lokalbusser er i de fleste kommuner skolebusser, som er åbne for andre end skolebørn. Enkelte byer (Odense, Svendborg, Nyborg og Middelfart) har bybusser, men derudover udgør skolebusserne alene de lokale bustilbud i kommunerne.

Da heldagsskolen indføres fra skoleåret 2014-15 for hele landet, kan det medføre store omlægninger af de nuværende køreplaner, fordi antallet af nødvendige afgange kan reduceres, naturligvis afhængigt af den lokale rutekørsel kommunerne fortsat ønsker at tilbyde.

Tabel 4 viser en oversigt over de til- og hjemkørsler de enkelte kommuner tilbyder i dag.

**Tabel 3: afgange til og fra skole i overblik**

	Lokalruter	Køreplan-timer	Afgange Tilkørsler + hjemkørsler	
Assens	22	18.100	1+4	
Faaborg - Mdtfyn	26	24.900	1+4	Ekskl. fælleskommunale
Kerteminde	9	9.300	1+4, 2+5 på Hindholm	Ekskl. fælleskommunal
Langeland	5	4.000	1+5	
Middelfart	10	9.200	1+4, på enkelte 3+4	Ekskl. 401 +402
Nordfyn	20	15.700	1+3	Ekskl. fælleskommunal
Nyborg	10	11.300	1+5	Ekskl. fælleskommunal, bybus og telebus
Odense*				
Svendborg*	15	9.300	1+3, 1+4	Ekskl. bybusser
Ærø*	1	7.000	Meget andet end skolekørsel	
<b>I alt</b>	<b>118</b>	<b>108.800</b>		

<sup>4</sup> [http://www.uvm.dk/l-fokus/Aftale-om-et-fagligt-loeft-af-folkeskolen/Overblik-over-reformen/~/\\_media/UVM/Filer/Udd/Folke/PDF/13/130607%20Aftaleteksten.ashx](http://www.uvm.dk/l-fokus/Aftale-om-et-fagligt-loeft-af-folkeskolen/Overblik-over-reformen/~/_media/UVM/Filer/Udd/Folke/PDF/13/130607%20Aftaleteksten.ashx)



En tilpasning til heldagsskolen kan betyde mindre rutekørsel, og det er oplagt at forestille sig, at transportbehovet for ikke-skolebørn i dagtimerne skulle blive dækket af telekørsel.

Omlægningen af skolekørslen til heldagsskolen giver mulighed for at planlægge den samlede logistik på en ny måde, og i fx Middelfart, Assens, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner er det hensigtsmæssigt at planlægge en samlet betjening af både skoler og gymnasier.

## Syddansk Uddannelsesaftale

Syddansk Uddannelsesaftale er et samarbejde mellem Region Syddanmark og flere parter i uddannelsessektoren og erhvervslivet som blev indgået i 2009.

Et af hovedmålene i aftalen er, at minimum 95 % af en årgang skal have en ungdomsuddannelse. En lang række faktorer som spiller ind på, om unge vælger en ungdomsuddannelse (og gennemfører uddannelsen) undersøges, og en af disse faktorer er rejsetiden til uddannelsen. Jo mindre tid den studerende bruger på transport, jo mindre er sandsynligheden for at han/hun dropper ud. Desuden er det nemmere at rekruttere unge til en uddannelse, hvis rejsetiden er overkommelig.

En undersøgelse i forbindelse med Syddansk Uddannelsesaftale konkluderede i 2012, at ”14 % af de unge har mere end 90 min. transporttid til nærmeste erhvervsuddannelse, mens knap 10 % har mere end 90 min. transporttid til en gymnasial uddannelse”<sup>5</sup>.

Figur 9: Rejsetider til uddannelsesinstitutioner på Fyn

2012	Antal 15-19-årige	Andelen med en transporttid på over 60 minutter til					Andelen med en transporttid på over 90 minutter til				
		en teknisk erhvervsfaglig uddannelse	en merkantil erhvervsfaglig uddannelse	en erhvervs-gymnasial uddannelse	en almen-gymnasial uddannelse	både en erhvervsfaglig og en gymnasial uddannelse	en teknisk erhvervsfaglig uddannelse	en merkantil erhvervsfaglig uddannelse	en erhvervs-gymnasial uddannelse	en almen-gymnasial uddannelse	både en erhvervsfaglig og en gymnasial uddannelse
Assens	2.271	100,0%	81,0%	51,1%	52,5%	47,5%	52,9%	64,7%	30,7%	26,0%	17,5%
Faaborg-Midtfyn	2.898	80,6%	80,4%	61,3%	38,2%	27,1%	33,1%	42,5%	27,8%	16,5%	12,5%
Kerteminde	1.301	66,7%	42,7%	27,7%	26,6%	22,8%	18,4%	18,0%	10,8%	10,7%	10,0%
Langeland	576	57,3%	57,3%	72,2%	57,3%	57,3%	19,8%	19,8%	31,9%	19,8%	19,8%
Middelfart	1.962	85,6%	84,0%	69,7%	29,6%	10,7%	37,1%	38,0%	11,4%	17,8%	2,5%
Nordfyn	1.544	85,8%	78,4%	75,1%	61,0%	58,7%	46,2%	51,2%	39,2%	29,0%	26,7%
Nyborg	1.550	91,9%	11,1%	10,4%	22,5%	8,0%	22,3%	6,3%	4,5%	7,0%	4,4%
Odense	7.604	6,5%	12,5%	3,3%	1,9%	1,5%	2,4%	2,4%	2,2%	1,7%	1,4%
Svendborg	2.944	16,2%	16,7%	17,5%	14,1%	11,7%	13,5%	13,9%	12,3%	12,3%	11,0%
Ærø	344	100,0%	100,0%	100,0%	44,8%	44,8%	100,0%	100,0%	100,0%	44,8%	44,8%
Syddanmark	59.191	45,4%	34,4%	29,3%	23,1%	19,8%	23,0%	19,1%	15,0%	13,1%	11,5%

FynBus har i samarbejde med Region Syddanmark, Assens Kommune, Syddansk Erhvervsskole og Kold College lavet et forsøg med direkte uddannelsesruter fra Assens Kommune til afdelinger af erhvervsskoler i Odense. Udover busruter er forsøget understøttet med teletaxi, som bringer de studerende hen til bussen.

Forsøget startede 5. august 2013.

<sup>5</sup> <http://syddanskuddannelsesaftale.dk/uddannelsesaftalen/95-malsaetningen/udfordringen-med-afstanden-til-ungdomsuddannelserne>

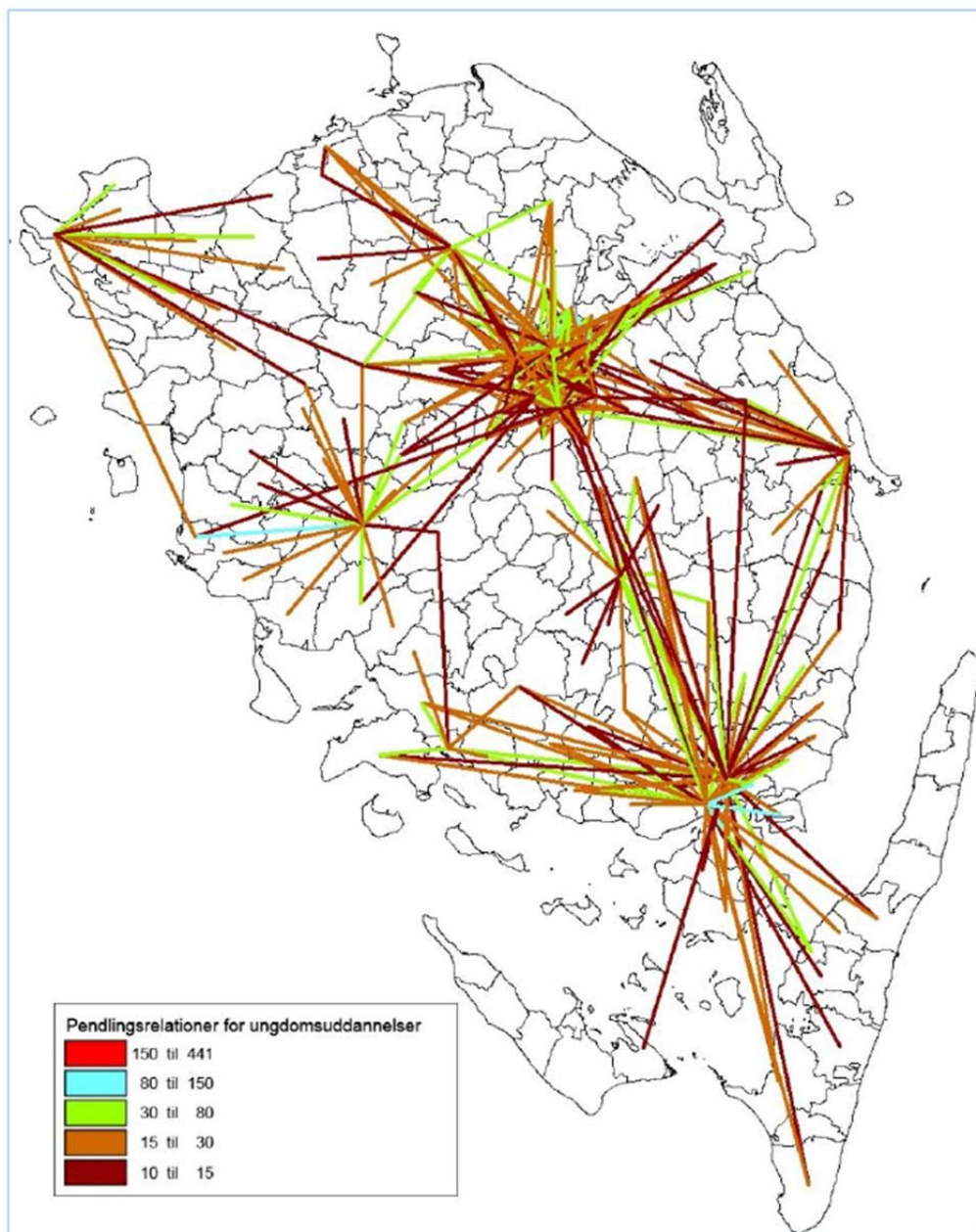
I forlængelse af forsøget har Region Syddanmark i budgetaftalen for 2014 besluttet:

”Der er enighed om, at trafikelskaberne anmodes om at intensivere indsatsen vedrørende pendler- og uddannelseskørsel svarende til yderligere 2,0 mio. kr. i hvert selskab. Indsatsen prioriteres foreløbig indenfor de eksisterende tilskudsrammer og det forudsættes, at der sker en samfinansiering med uddannelsessteder og kommuner i lighed med ”Assensmodellen”.

Figur 11 viser pendlingsstrømme til ungdomsuddannelser.

Der ligger flere uddannelser i Odense og Svendborg som ikke findes andre steder på Fyn. Eksempelvis er udbuddet af håndværksuddannelser større på Syddansk Erhvervsskole i Odense, og derfor må studerende, enten pendle eller flytte til Odense.

Figur 10: Pendling til ungdomsuddannelser



Gymnasier findes flere steder, og fx omkring Glamsbjerg eller Søndersø kan ses, at de studerende i langt større grad kommer fra nærområdet.

Gymnasieeleverne efterspørger gymnasierne i Odense og Svendborg, der ikke har kapacitet til at optage alle ansøgere. Derfor har Region Syddanmark nedsat et fordelingsudvalg, der fordeler de studerende hen hvor der er plads.

Omkring Odense medfører det, at en del unge fra det sydvestlige Odense skal til Vestfyns Uddannelsescenter i Glamsbjerg og en del unge fra det nordvestlige- og nordlige Odense skal til Nordfyns Gymnasium i Søndersø.

Afslutningsvis skal nævnes, at regeringen i oktober 2013 har fremlagt forslag til reform af erhvervsuddannelserne<sup>6</sup>

Målet er, at 25 % af en årgang skal vælge en erhvervsuddannelse efter 9. eller 10. klasse i 2020 – i 2025 skal andelen være 30 %.

I reformen indgår desuden også krav til længere ”skoledage”.

Det er endnu for tidligt konkret at vurdere på reformens konsekvenser, men det bemærkes at en af forundersøgelserne til Assensforsøget var et ønske om at etablere en afdeling af erhvervsskole i Glamsbjerg. Det blev vurderet ikke at være hensigtsmæssigt.

Denne konklusion antyder, at centrum for erhvervsuddannelserne fortsat vil være Odense, Svendborg og Erritsø, og skal reformens mål nås, stiller det krav til tilgængelighed, rejsetider og dermed logistikken.

---

<sup>6</sup> <http://www.uvm.dk/I-fokus/Faglaert-til-fremtiden/~media/UVM/Filer/I%20fokus/Tema/Faglaert%20til%20fremtiden/I31002%20faglaert%20til%20fremtiden.ashx>.



## 1.3 Tog- og færgebetjening

### Regionaltog på Fyn

Banen på Vestfyn er flaskehals i landsdelstrafikken med tog. Transportministeriet og DSB har vurderet at lokaltogbetjeningen optager for stor en del af kapaciteten på banestrækningen over Fyn.

Transportministeriet har nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Transportministeriet, Region Syddanmark, DSB og FynBus til at udarbejde ”Analyse af fremtidige modeller for tilrettelæggelsen af lokaltogbetjeningen på Vestfyn”.

Analysen beskriver 4 betjeningsscenarier:

**Tabel 4: analyserede scenarier for togbetjening på Vestfyn**

<b>4 betjeningsscenarier</b>
1. Fortsat, men reduceret togbetjening i kombination med busbetjening
2. Ingen regionaltogbetjening og fuld busbetjening
3. Myldretidsbetjening med tog
4. Togbetjening suppleret med busafgange på de mindst benyttede tidspunkter

I alle scenarier nedlægges togbetjening af Holmstrup, Skalborg, Bred og Kauslunde.

En trafikfaglig vurdering er, at nedlæggelsen af de 4 stationer vil have betydning for de 4 små bysamfund, men ikke oplandet til de 4 stationer, da kommunerne ikke har understøttet togbetjeningen med kollektiv trafik ud over de generelle teletaxitilbud.

Det vil i væsentligt omfang have betydning for store dele af trafikplanens indhold, hvis der sker væsentlige forringelser af togbetjeningen og dele af ejernes økonomiske ramme skal anvendes til at erstatte togbetjeningen.

Trafikplanen er skrevet ud fra en forudsætning om, at togbetjeningen opretholdes på de store stationer.



## Perspektiver for Fyn

FynBus deltager i forskellige udredningsarbejder om togfondens muligheder. Sammen med de øvrige trafiksselskaber, Kommunernes Landsforening og Regionerne i Danmark analyseres på lokale og regionale konsekvenser og hvilken infrastruktur og busbetjening der skal støtte op om superlyntogene.

Sideløbende har FynBus indledt et samarbejde med "Strategi Fyn".

Strategi Fyn er et samarbejde, der skal udvikle en fælles fynsk planstrategi indenfor temaer som erhvervsudvikling, tilgængelighed og bosætning.

Som det fremgår af figur 14 bliver Odense helt central i superlyntogenes landsdelsbetjening.

Figur 14: linjediagram for superlyn



I rapporten "Togfonden.dk – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane" beskrives: "Visionen er et sammenhængende togsystem, hvor der altid er sammenhæng til andre tog. Køreplanen forventes opbygget, så mindst 25 byer har prioriteret korrespondance til timemodellens superlyn."

For Svendborgtoget indeholder rapporten et eksempel på, hvordan det hurtigste Svendborgtog kan få gode omstigningsmuligheder til superlyn, som vist i figur 15.

Figur 15: køreplanekseksempel på korrespondancer mellem Superlyn og Svendborgbanen

L2	R	L3	R	R	L1			L1	R	R	L3	R	L2
		15			45	Kastrup	o	15			45		
		24			54	København H	o	06			36		
08		30			00	København H	o	00			30		52
06		28			58	o Odense		02			32		54
		14	45	59		Odense	o	57	12		45		
		18		03		Odense Sygehus		53			41		
			51	07		Fruens Bøge		51	07				
				09		Hjallese		48					
				13		Højby		44					
			59	17		Årslev		40	00				
				21		Pederstrup		37					
		30	06	26		Ringe		33	53		29		
		34				Rudme					24		
		37				Kværndrup					20		
		43	15			Stenstrup			44		15		
		45				Stenstrup Syd					12		
		52	22			Svendborg Vest			35		05		
		55	26			o Svendborg			32		02		



Ud fra Trafikstyrelsens køreplanforslag for Superlyn, vil en optimal køreplanløsning for busserne være, at bussen bringer kunder til toget 6-7 minutter før togafgang og bussen henter passagerer fra toget, med afgang 6-7 minutter efter toget er ankommet.

Hvis toget er forsinket venter bussen.

Løsningen medfører, at busserne får endestation på Odense Banegård, hvor de får et ophold på ca. 15 min.. Det er hverken den nuværende eller den kommende terminal, der inkluderer letbanen, indrettet til.

**Figur 17: letbane og busser ved Odense Banegård**



Som det fremgår af figur 17 skal busser og letbane være syd Odense Banegård Center. Det vil sige, at biltrafikken skal gennem den nuværende busterminal. Busserne kommer til at holde ved 4 store stoppesteder, hvor der kan holde 2-3 busser ad gangen, og der er ikke plads til parkerede busser.

Der er derfor brug for et areal, hvor busserne kan holde, tæt på skinner og evt. den kommende stibro. En optimal placering kunne være det resterende areal af den tidligere rutebilstation.

Et overslag på produktionen i den skitserede busløsning er vist i tabel 7.

Hvis der skal tilbydes buskørsel til de to tog med "regulære" afgangstider, 00 og 30 i myldretiden og timedrift i øvrige tidsrum, skal der bruges 30 driftsbusser, og den årlige produktion vil være ca. 85.000 køreplantimer.

**Tabel 7: Eksempel: Busser og køreplantimer til at understøtte timemodellens busløsning**

	Rute	Køreplantimer ½-timesdrift 5-8 og 13-19 hverdage	Køreplantimer timesdrift øvrige tidsrum hverdage og weekend	Driftsbusser
<b>A</b>	<b>Bogense</b> - Odense	7.125	3.745	4
<b>B</b>	<b>Otterup</b> - Odense	4.125	2.168	2
<b>C</b>	<b>Kerteminde</b> - Odense	5.525	2.904	3
<b>D</b>	<b>Ørbæk</b> - Odense	6.525	3.429	3
<b>E</b>	<b>Faaborg</b> - Odense	9.125	4.796	5
<b>F</b>	<b>Nr. Broby</b> - Odense	5.525	2.904	3
<b>G</b>	<b>Assens</b> - Odense	9.125	4.796	5
<b>H</b>	<b>Vissenbjerg</b> - Odense	4.725	2.483	3
<b>I</b>	<b>Morud</b> - Odense	4.325	2.273	2
	<b>I alt</b>	56.125	29.497	<b>30</b>
	<b>Køreplantimer</b>		<b>85.622</b>	

Ud fra FynBus aktuelle kontraktudgifter for den regionale bustrafik og forudsat en selvfinansierungsgrad på 65 %, som er gennemsnittet på de regionale ruter, anslås nettoudgiften til at være 22 mio. kr. pr. år, som det fremgår af tabel 8.

**Tabel 8: udgifter til at understøtte timemodellens busløsning**

<b>X-bus</b>	Kr. pr. år
Kørselsudgifter	61.983.339
Indtægter (65 % selvfinansiering)	40.289.170
<b>Nettoudgift</b>	<b>21.694.169</b>

## Færger

Der er færgeforbindelse mellem landsdelene i Bøjden og i Spodsbjerg, som det fremgår af figur 18.

Figur 18, færgeforbindelser til Als og Lolland



Passagertal og muligheden for at få sejlsplan og køreplan til at passe optimalt sammen har medført, at færgen i Spodsbjerg betjenes med teletaxa direkte til Rudkøbing og Svendborg – en løsning, der har fungeret siden køreplansskift i januar 2011 for både færgeskud og indbyggere, samt turister i Spodsbjerg.

Da sejladsen på Bøjden – Fynshav varierer over sæsonen, og der også på denne rute er få passagerer der bruger færge og bus, overvejes der også teletaxi mellem Bøjden og Faaborg, da den kan tilrettelægges mere fleksibelt end buskørsel. Teletaxi vil være billigere og give bedre mulighed for omstigning til andre busser i Faaborg, da buskørsel og sejlsplan ikke passer helt optimalt for omstigning i Faaborg. Desuden kan alle færgeafgange betjenes.

De lokale ruter håndterer skoletrafikken og betjeningen af de uddannelsessøgende på Horne Land, understøttet af det kommunale teletaxitilbud.

Ærøfærgerne nedlagde i januar 2013 sejladsen mellem Rudkøbing og Marstal. De tilbageværende ruter er Svendborg – Ærøskøbing og Faaborg – Søby, som det fremgår af figur 19. Herudover sejles til Fynshav i Sydtrafiks område.

Figur 19, færgeforbindelser til Ærø



På Fynssiden betjenes færgerne med tog og bus i Svendborg, hvor der er forholdsvis kort gangafstand fra station og terminal til færgelejet. I Faaborg er færgelejet også nær rutebilstationen.

Ærø Kommune prioriterer sejladsen til Svendborg og fartplanen er i muligt omfang tilpasset tog.

Ærø Kommune har i 2013 fået penge fra pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder til forbedring af busbetjening af færgerne. Målet er en passagervækst på 10 % om året.

FynBus og Ærø Kommune har i samarbejde lavet en køreplan til et 2-årigt forsøg, hvor alle færgeafgange til og fra Ærøskøbing er busbetjent.



## 1.4 Økonomi

### Vækstmål

Den daværende VK-regering indgik i 2009 en aftale med Dansk Folkeparti, SF, Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om rammer og principper for ”**En grøn transportpolitik**”<sup>7</sup>. Ud af denne aftale kom desuden nogle overordnede mål for væksten i kollektiv trafik frem mod 2030:

- 100 % vækst i togpassagerer
- 50 % vækst i buspassagerer = 9 mio. flere passagerer i 2030 på Fyn

50 % ekstra buspassagerer i 2030 svarer til en årlig vækst på 2,5 %.

Den årlige vækst på 2,5 % afspejles i FynBus strategi fra 2010 om 15 % flere passagerer i 2015.

Vækstmålet på 2,5 % svarer desuden til Odense Kommunes mål for bustrafikkens udvikling frem til letbanens åbning i 2020, og forventningerne til vækst i Odenses kollektive trafik bliver endnu mere ambitiøse.

### Hvad skal der til

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og Trafikselskaberne i Danmark har udgivet rapporten ”Flere buspassagerer – hvad skal der til”.

Rapporten giver et overordnet bud på virkemidler, hvor væksten kan forventes at finde sted og hvilke investeringer der skal til.

I et vist omfang er rapporten også et grundlag for denne trafikplan, der på et mere regionalt og lokalt niveau udmønter rapportens anbefalinger.

Rapporten konkluderer, at målet stort set kan nås – men det er meget ambitiøst:

*Det kræver dog, at bustrafikken på landsplan tilføres næsten 1,5 mia. kr. ekstra årligt. Med andre ord kræver det en markant øget økonomisk satsning, hvis man skal nå bare nogenlunde i mål med den grønne transportpolitik på busområdet. Realiseringen af målet kræver en bevidst satsning fra alle parter: Trafikselskaber, kommuner, regioner og staten*

Figur 20 viser hvilke virkemidler, der skal til, og hvad de hver især forventes at kunne bidrage med.

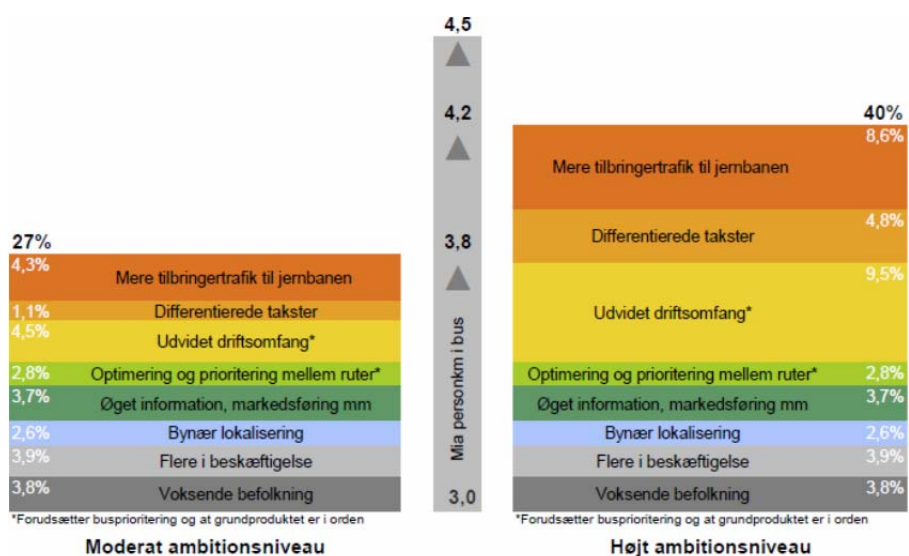
Af figuren fremgår, at trafikselskaberne kun har direkte indflydelse på en lille del af væksten – information og markedsføring.

Størsteparten af væksten tilvejebringes ved at forbedre servicen, prioritere efter ”mest for flest” i stedet for fladedækkende kørsel samt justere taksterne – det er alle ”værktøjer” for kommuner og region, der bestiller kørslen.

---

<sup>7</sup> [http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2009/En\\_groen\\_%20transportpolitik.pdf](http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2009/En_groen_%20transportpolitik.pdf)

Figur 20, virkemidler til vækst og deres bidrag



”Flere buspassagerer – hvad skal der til” prøver at sætte økonomi på vækstscenarierne. Som det fremgår af figur 21 kræver især takstnedsættelser og investering i forbedret service betydeligt flere penge.

Figur 21, udgifter ved højt ambitionsniveau

Højt ambitionsniveau	Mio. kr. pr. år		
	Udgifter	Indtægter	Tilskudsbehov
Tilskudsbehov 2010	6.730	2.850	3.880
Mere tilbringertrafik til jernbane	190	280	-90
Differentierede takster	0	-330	330
Udvidet driftsomfang	1.560	260	1.300
Optimering og prioritering	90	90	0
Øget information, markedsføring mm	130	130	0
Bynær erhvervslokalisering	60	90	-30
Voksende befolkning & flere i beskæftigelse	140	220	-80
<b>Total</b>	<b>8.890</b>	<b>3.590</b>	<b>5.300</b>
<b>Ændring</b>	<b>2.160</b>	<b>730</b>	<b>1.430</b>

Siden rapporten udkom har især takster været drøftet på den politiske arena, og fx ”off-peak-rabatten” er et eksempel på en takstnedsættelse.

Det er nok vel tidligt at konkludere på effekten, men erfaringer fra 80’erne var tydeligt, at takstnedsættelser uden forbedret service ikke skaber vækst – men ”Odense Rundt for 10 kr.” og KVIKkortets succes er måske eksempler på det modsatte.

En særlig udfordring er ”udvidet driftsomfang”, for det medfører flere udgifter og forventeligt især i myldretiden, hvor muligheden for vækst umiddelbart er størst, da flest rejser.

Et eksempel på dette er det øgede dubleringsbehov i myldretiden på regionale afgang og bybusserne i Odense.

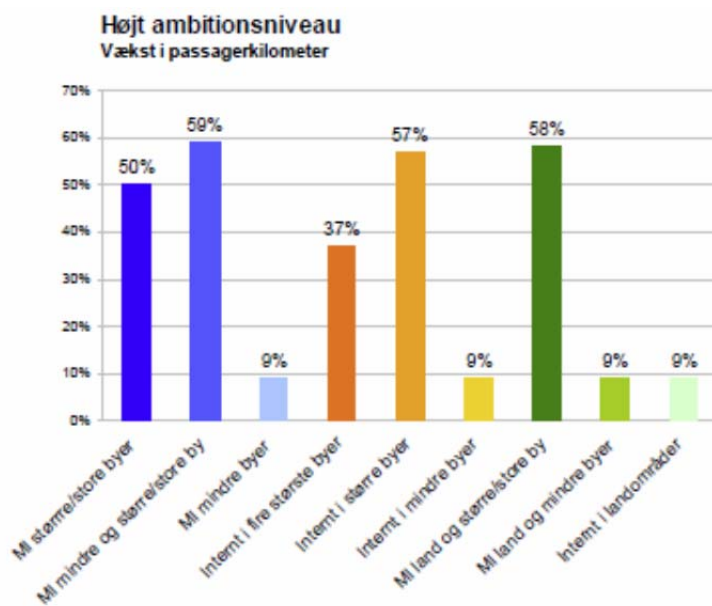
Myldretidstrafik går mod de store byer om morgenen og modsat om eftermiddagen. Det medfører, at der stort set kun er kunder med den ene vej, og bussen må køre tom tilbage – om eftermiddagen går strømmen den modsatte vej.

For eksempel medfører en ekstra tur fra Kerteminde til Odense om morgenen udgifter på knap 2000 kr.. Med en gennemsnitlig indtægt på 17,50 kr. i den regionale trafik svarer det til, at 110 passagerer skal tage bussen fra Kerteminde for at nå break-even – der kan være 50-75 i bussen alt efter bustype. I bybustrafik skal der endnu flere passagerer til for at opnå økonomisk balance, omkring 280. Det skyldes, at den gennemsnitlige indtægt er mindre.

Det bemærkes, at regnestykket ikke nødvendigvis er helt retvisende for et præcist billede af et endeligt resultat, da nye kunder måske også bruger bussen på tidspunkter, hvor der er god plads. Derfor skal merudgiften i et vist omfang ses som en nødvendig investering for, at vækst kan opnås.

”Flere buspassagerer – hvad skal der til” peger også på, hvor potentialet for vækst er størst, som det er vist i figur 22.

Figur 22, vækstpotentiale



Figuren viser, at potentialet naturligt er størst, hvor der er flest der bevæger sig. Det vil sige internt i de større byer, mellem de større sammenhængende bysamfund og oplandstrafikken til de store byer.

Rapportens anbefalinger om, at køre hvor og når der er flest kunder bekræftes af FynBus' erfaringer fra køreplanen i 2010, hvor det ud fra devisen ”mest for flest” er lykkedes at reducere kørslen med 35 %, og efter 2 år at have fået flere passagerer.

## 2. Potentiale og markedsandel

Det er umuligt at forudsige den enkelte persons fremtidige rejsebehov fra dag til dag, men det er til gengæld muligt at vurdere transportbehovet for større grupper af kunder (og potentielle kunder), hvis man segmenterer dem på en hensigtsmæssig måde.

I det følgende er Fynbus' kunder inddelt i nogle overordnede kunde grupper. Der analyseres på bl.a. rejsemønstre og vækstpotentialet indenfor de enkelte grupper.

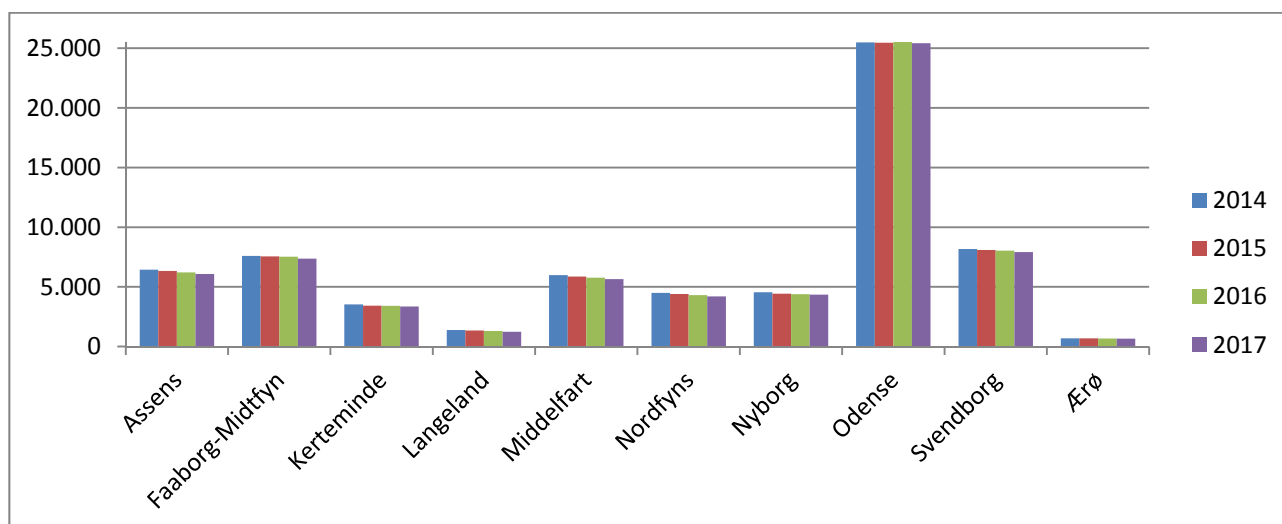
Figur 1: Pendlingsruter og uddannelsesruter



## 2.1 Skolerejser

Over de næste 4 år vil antallet af børn mellem 5 og 16 falde en anelse. Som det fremgår af nedenstående figur, så gælder det for alle kommuner at kundegrundlaget til skolebusserne falder, men kun marginalt.

Figur 2: Antal 5-16-årige



Det er dog ikke alle skolebørn der tager bussen til og fra skole. Især i de større byer bor mange inden for gå- eller cykleafstand til skolen. Mange elever bliver desuden kørt i skole i bil af deres forældre. Lige så stor variation der er i ovenstående tal, lige så stor er variationen i kommunernes serviceniveau og visitation af elever.

I Middelfart kommune er visitationen centraliseret, mens den i Nordfyns kommune har decentral visitation af elever. I Assens Kommune får alle elever et buskort, hvis de ansøger om det.

På Ærø er der gratiskørsel og dermed ikke behov for skolekort.

Tabel 1: Elever og skolekort fordelt på kommuner

	I alt		Skolekort	
	Folke-skole	Privat-skole		Andel af elever
Assens	4.503	946	2.113	47%
Faaborg-Midtfyn	4.359	1.943	1.001	23%
Kerteminde	2.639	320	499	19%
Langeland	988	197	207	21%
Middelfart	4.141	851	466	11%
Nordfyns	3.366	347	1.352	40%
Nyborg	2.607	1.167	862	33%
Odense	17.107	3.864	301	2%
Svendborg	5.346	1.463	683	13%
Ærø	534	59		

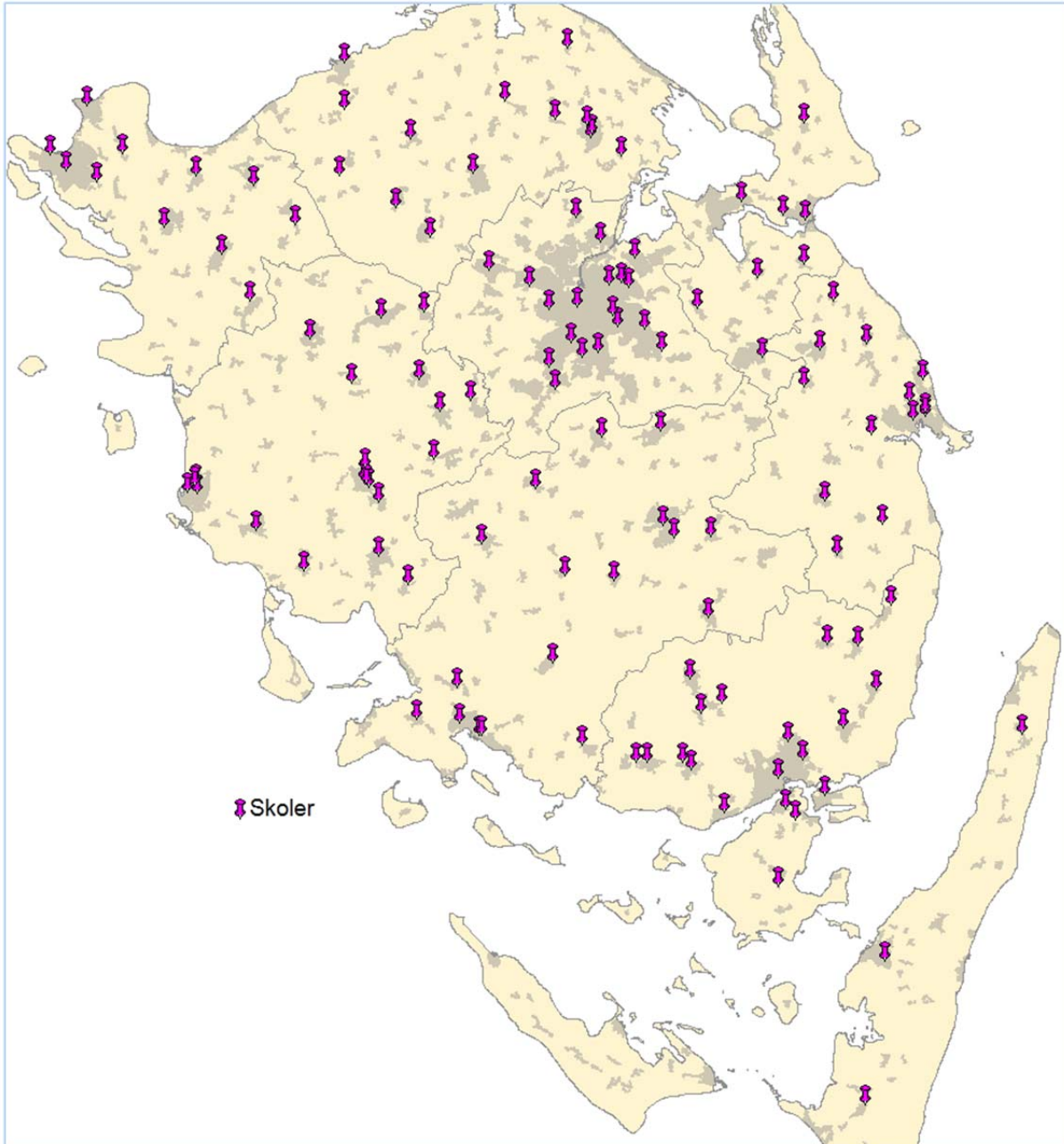
I Svendborg og i Odense findes der en del lukket kørsel som kommunen administrerer og eleverne, der benytter disse ruter har således ikke behov for at få udstedt skolekort. Dette er en del af forklaringen på, hvorfor så lille en andel af eleverne i disse kommuner har skolekort.



## Elever fordelt på afdelinger og ruter

Tal fra Danmarks statistik viser, at 61.485 børn gik på en af de fynske grundskoler i 2012<sup>1</sup>. I figur 3 ses skolerens placering.

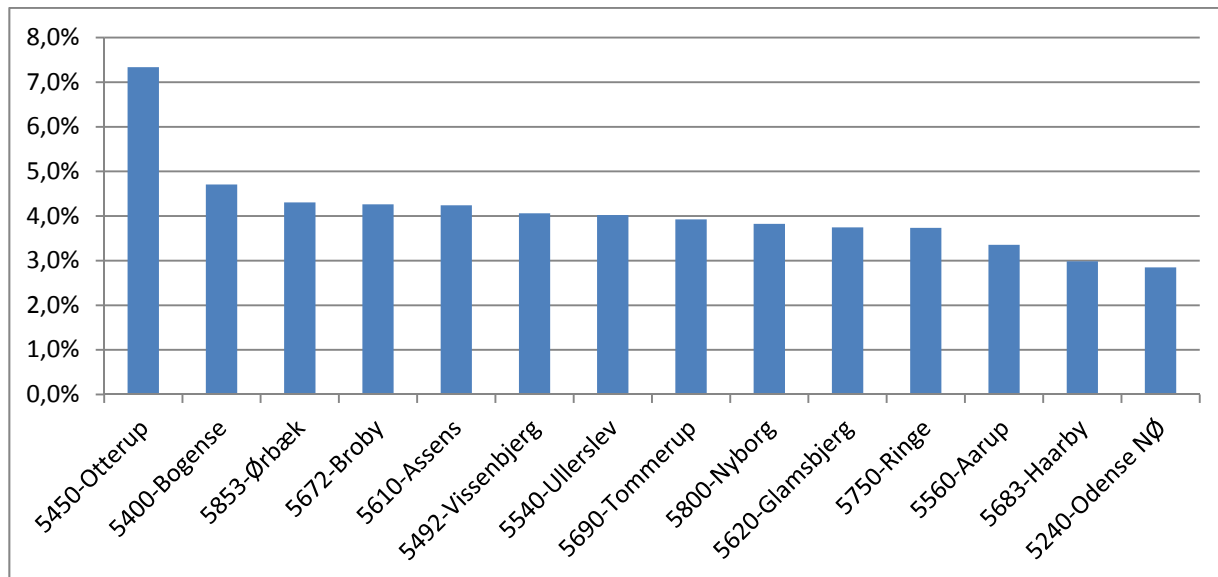
Figur 3: Fynske grundskoler



<sup>1</sup> Danmarks statistik, U1907

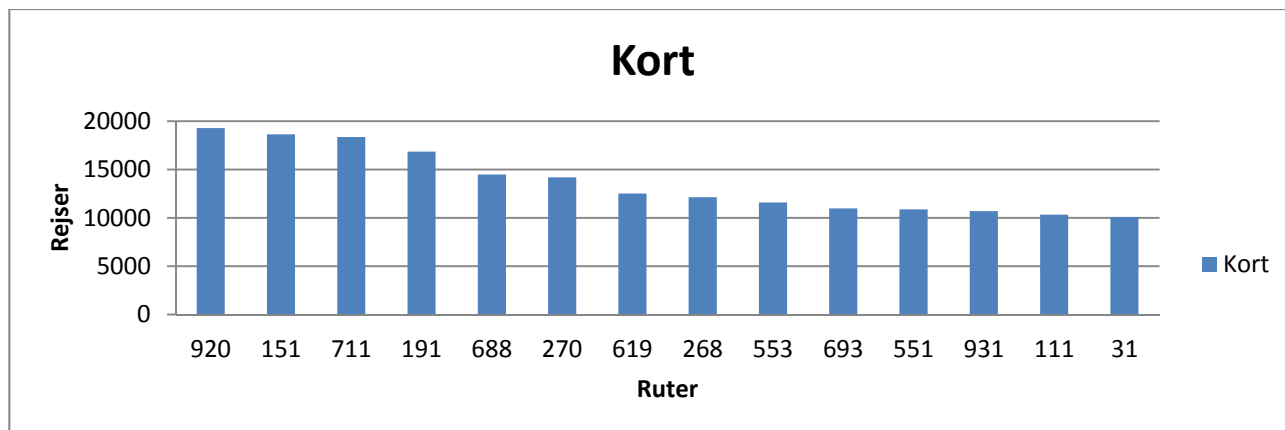
Kigger man på de områder (postnumre) hvor der er udstedt flest skolekort fremgår det også, at det er uden for Odense at der udstedes flest skolekort.

Figur 4: Udsnit af fordelingen af skolekort på postnumre (vist som andel af det samlede antal skolekortudstedelser)



Figuren herunder viser de ruter, der har haft flest passagerer med skolekort i 2013. Rute 31 er en bybusrute i Odense, mens resten er regionalruter (920, 151, 191, 268, 931, 11) og lokalruter uden for Odense.

Figur 4: Ruter med flest skolekort i 2013

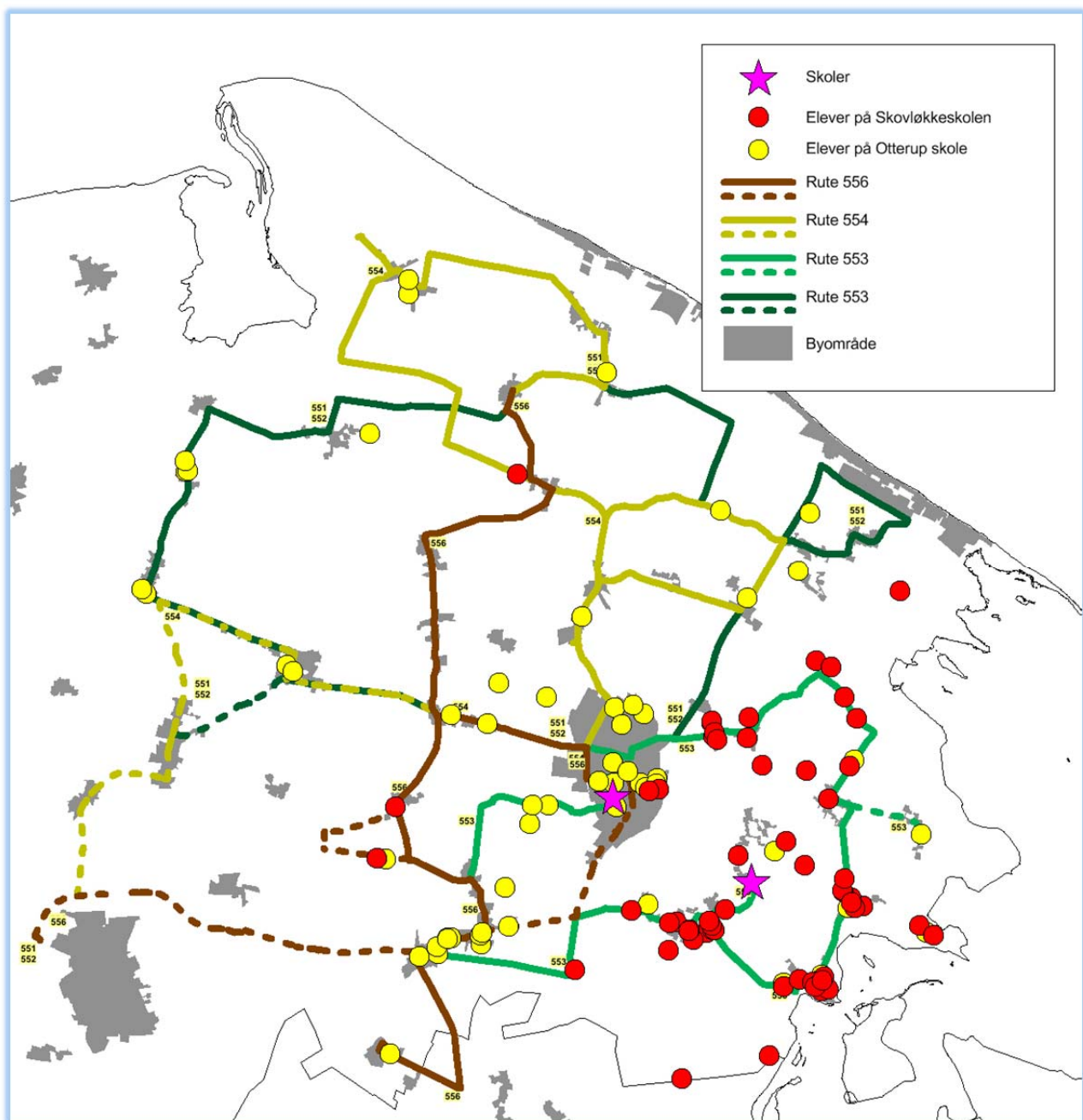


Skolekørslen tilrettelægges med udgangspunkt i de kørselsberettigede elever, som kommunerne bevilliger befordring til.

Herudover forsøges planlægningen tilrettelagt, så flest mulige elever kan bruge bussen. For eksempel tages der i størst muligt omfang også hensyn til fri- og privatskoleelever, der ikke bevilliges kørsel bortset fra i Svendborg Kommune.

FynBus indsamler årligt elevlister via skoler og forvaltninger. Elevlisterne geokodes, som vist i eksemplet i figur 6, og er central i planlægningen af kørslen på lige fod med skolernes møde og sluttider.

Figur 6: Eksempel på planlægningsgrundlag fra Nordfyn Kommune





## Øvrig brug af lokalruterne

Som det fremgår af figur 5, er knap 73% af 88% kortholdere, der kører på lokalruterne (uden for Odense og Svendborg kommune) børn. Andelen af skolebørn varierer selvfølgelig meget fra rute til rute, men det illustrerer meget godt, at lokalruterne primært betjener grundskoleelever.

Med helddagsskolens indførelse vil der formentlig blive færre afgangseftermiddage. Mange steder vil det betyde, at man går fra 3-5 eftermiddagsafgange til måske kun 2.

Det forringer transportmulighederne for de borgere (udover skoleelever) der også benytter lokalruterne.

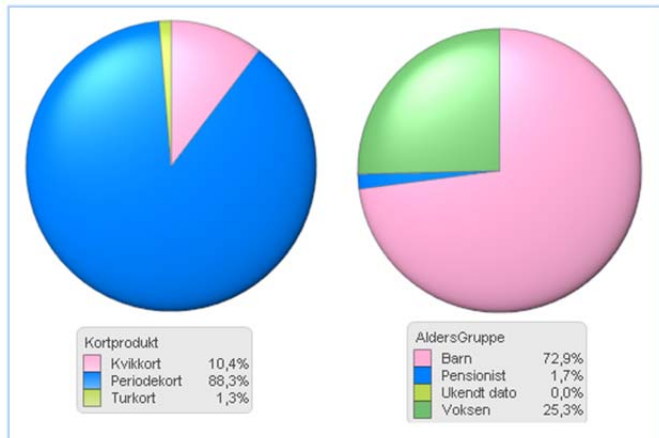
Som det ses af nedenstående figur, så udgør periodekort 89 % af registreringerne og heraf er 73 % børn. Herudover er 26 % henført under voksen, og de detaljerede data viser, at en stor del af disse har alder til at være ungdomsuddannelsessøgende.

I Nordfyn, Assens og Faaborg-Midtfyn kommuner bruges lokalruterne både direkte til gymnasiet, men også til at komme til en regionalrute og videre til Odense.

Tilsvarende ligner en stor andel af KVIKKort kunderne også uddannelsessøgende ud fra stikprøver af rejsemønstret.

Figur 7 udtrykker dog blot *gennemsnittene* af lokalruterne uden for Svendborg og Odense – der findes afgang på lokalruter (typisk i de større byer) som godt ville kunne opretholdes selv efter en skolereform, fx rute 551 omkring Otterup.

Figur 5: Passagerer på lokalruter i 2013. Svendborg og Odense kommune undtaget



## Konklusion

*Samlet set medfører udviklingen i elevtal ikke en større efterspørgsel på skolekørsel.*

*Erfaringsmæssigt betyder selve skolestrukturen meget for antallet af elever. I Nyborg og Faaborg-Midtfyn kommuner er der lavet store ændringer i skolestrukturen med lukning af 4 og 6 skoler.*

*Det har medført stigninger i passagertallet på op til 30 %.*

## 2.2 Indkøbs- og fritidsrejser

Antallet af potentielle buskunder midt på dagen, afhænger til dels af antallet af personer uden for arbejdsmarkedet – i hverdage skal langt størstedelen af de fleste beskæftigede/studerende primært til og fra arbejde/uddannelse om morgenen og sent om eftermiddagen.

Tabellen herunder viser antallet af personer uden for arbejdsmarkedet i de enkelte kommuner.

Tabel 2: Antal voksne personer uden for arbejdsmarkedet

Kommune	Uden for arbejdsmarkedet <sup>2</sup>
Assens	22.359
Faaborg-Midtfyn	28.275
Kerteminde	13.334
Langeland	7.786
Middelfart	19.851
Nordfyns	15.752
Nyborg	17.740
Odense	105.288
Svendborg	32.605
Ærø	3.947
<b>Fyn</b>	<b>266.937</b>

Selvom det ofte kan være et billigere alternativ at tage bussen i stedet for at tage bilen (selv når man *har* anskaffet en bil allerede), så er bilen svær at konkurrere med, idet den jo betyder, at man selv bestemmer ruten og afgangstidspunktet. Derfor bør man også kigge på, hvor stor bilrådigheden er i de enkelte kommuner, for at kunne vurdere, hvor stort potentialet for nye kunder er.

Tabel 3: Bilrådighed<sup>3</sup>

Kommune	Familier uden bil		Familier med bil	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Assens	5.322	27%	14.671	73%
Faaborg-Midtfyn	6.898	27%	18.326	73%
Kerteminde	3.241	28%	8.354	72%
Langeland	2.441	34%	4.683	66%
Middelfart	4.800	27%	13.246	73%
Nordfyns	3.572	25%	10.505	75%
Nyborg	5.190	33%	10.579	67%
Odense	48.599	46%	56.070	54%
Svendborg	10.791	36%	19.298	64%
Ærø	1.614	43%	2.158	57%
Fyn	92.468	37%	157.890	63%

<sup>2</sup> Kilde: Danmarks statistik, RASU33, 2012. "Uden for arbejdsmarkedet" udgøres primært pensionister, men også arbejdsløse, børn, folk midlertidigt uden for arbejdsmarkedet m.fl.,

<sup>3</sup> Kilde: Danmarks statistik, BIL800, 2013.

Vælger man en repræsentativ hverdag, så fordeler kortkunderne sig over et døgn som vist i tabellen herunder. Onsdag d. 15. maj 2013 er valgt som eksempel.

**Tabel 4: Antal kortkunder på en nogenlunde gennemsnitlig dag, hele Fyn**

Periode	Kvikkort		Periodekort	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Morgen (5-9)	3.023	22%	10.204	31%
Formiddag (9-11)	1.657	12%	2.662	8%
Middag (11-13)	1.844	13%	3.569	11%
Eftermiddag (13-18)	5.820	42%	14.128	43%
Aften (18-24)	1.354	10%	1.900	6%
Nat (24-05)	10	0%	18	0%

Det ses, at det samlede antal kortkunder i tidsrummet 9-13 er knap 10.000 passagerer. Hvis man korrigerer antallet af personer uden for arbejdsmarkedet med den gennemsnitlige bilrådighed på Fyn, så får man omkring 100.000 personer.

Umiddelbart virker det som om potentialet er enormt stadigvæk, men man skal også tage højde for, at mange bor i cykle/gå-afstand til deres fritids-/indkøbsrejsemål, især i de større byer.

I landområderne er afstandene ofte store nok til at det fordrer kollektiv trafik, men her kan forhindringen være, at busbetjeningen er meget begrænset. Lokalruterne er primært skoleruter de fleste steder på landet, og de kører som regel kun en gang om morgenen og nogle gange om eftermiddagen – og altså sjældent i tidsrummet 9-13.

Den demografiske udvikling gør, at potentielle kunder til indkøbs- og fritidsrejser midt på dagen vil stige i de kommende 10 år, men for at sikre, at disse nye potentielle kunder ikke vælger bilen frem for kollektiv trafik kræver det, at den kollektive trafik er et attraktivt alternativ.

Indføres heldagsskolen, vil det sandsynligvis betyde færre eftermiddagsafgange for lokalruterne i landområderne. En løsning kunne dog være, at den øgede efterspørgsel efter transport midt på dagen blev varetaget af telekørsel.

## Konklusion

*Analysen viser, at der er betydeligt potentiale i indkøbs- fritidsrejser.*

*Der kunne være et bidrag til passagervækst ved at forbedre betjeningen på større regionalruter, så der køres halvtimedrift i stedet for timedrift i formiddags- og de tidlige aftentimer på hverdage og måske i butikstiden i weekenden.*

*På R-busnettet i Region Sjælland kører busserne mindst halvtimedrift fra 6-20 på hverdage, og det har givet en passagervækst på 10-25 %.*

*En del af væksten er sket i formiddags- og de tidlige aftentimer, og Movia tillægger den "stive" køreplan stor betydning for det opnåede resultat. Derfor indgår udvidelse af halvtimesdriften i Movias planer for de kommende år.*

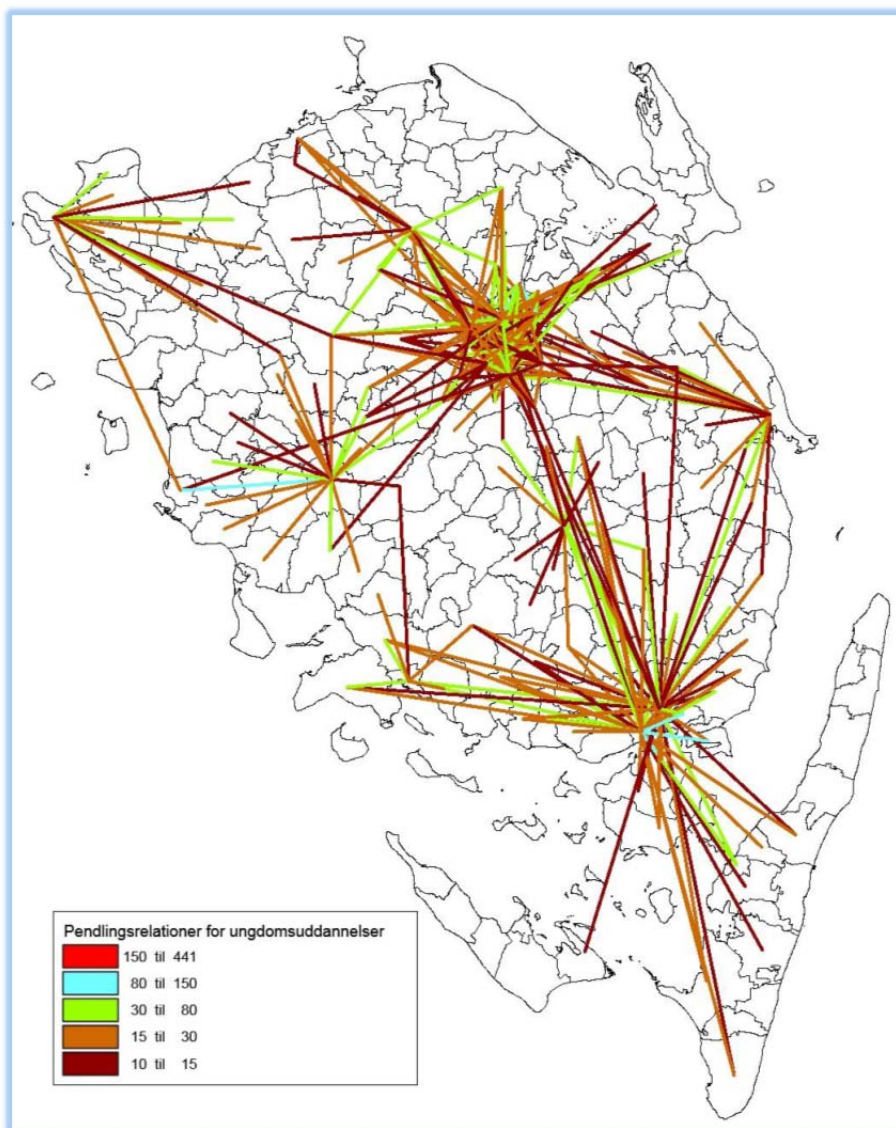
## 2.3 Uddannelsespendling

Følgende afsnit omhandler uddannelsespendling.

### Pendling på distriktsniveau

Nedenstående figur viser pendlingsstrømmene for personer, der går på en ungdomsuddannelse.

Figur 6: Uddannelsespendling



Det ses tydeligt, at det primært er Svendborg og Odense som tiltrækker uddannelsespendlere fra andre kommuner. Det skyldes blandt andet, at Odense og Svendborg tilbyder uddannelser som ikke findes andre steder på Fyn.

Tabel 5: Udvalgte ungdomsuddannelser med antal udstedte Hypercards

Udvalgte Ungdomsuddannelser	Antal elever	Udstedte Hypercards	Andel
EUC	1.134		
Faaborg Gymnasium	328	131	40 %
IBC International Business College	980		
Kold College	1.424	221	16 %
Middelfart Gymnasium og HF	542	243	45 %
Midtfyns Gymnasium	533	275	52 %
Mulernes Legatskole	870	292	34 %
Nordfyns Gymnasium	558	431	77 %
Nyborg Gymnasium	728	313	43 %
Nyborg-Kerteminde Handelsskole	221	86	39 %
Odense Katedralskole	822	253	31 %
Sct. Knuds Gymnasium	844	99	12 %
Svendborg Erhvervsskole	933	589	63 %
Svendborg Gymnasium	1.062	387	36 %
Svendborg Teknisk Skole	1.294	172	13 %
Syddansk Erhvervsskole	3.415	646	19 %
Tietgenskolen - Tietgen Handelsgymnasium	1.038	415	40 %
Tietgenskolen - Tietgen HG	1.106	239	22 %
Tornbjerg Gymnasium	549	186	34 %
Vestfyns Gymnasium	516	434	84 %
Vestfyns Handelsskole	232	158	68 %
<b>I alt</b>	<b>19.129</b>	<b>5.570</b>	<b>32,7 %</b>

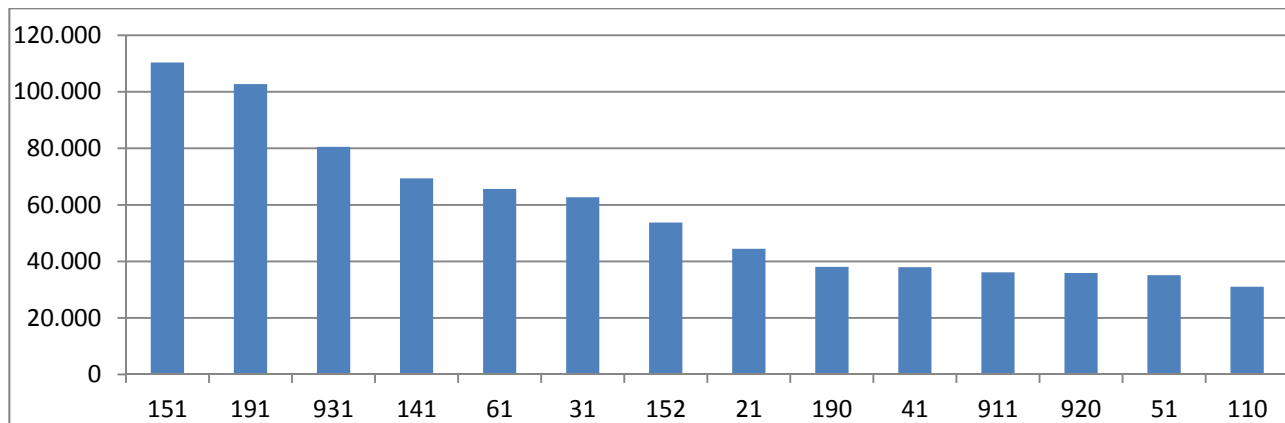
Andelen af elever med Hypercards varierer meget – eksempelvis efter hvor skolen ligger.

Andelen af elever med Hypercards er typisk lavere på ungdomsuddannelser der ligger i de større byer (hvor flere elever bor tættere på og kan gå/cykle eller anskaffelse af Hypercard ikke kan betale sig). Eksempelvis har kun hhv. 12 og 16 % af eleverne på Sct. Knuds Gymnasium og Kold College i Odense fået udstedt et Hypercard.

## Studerende på ruteniveau

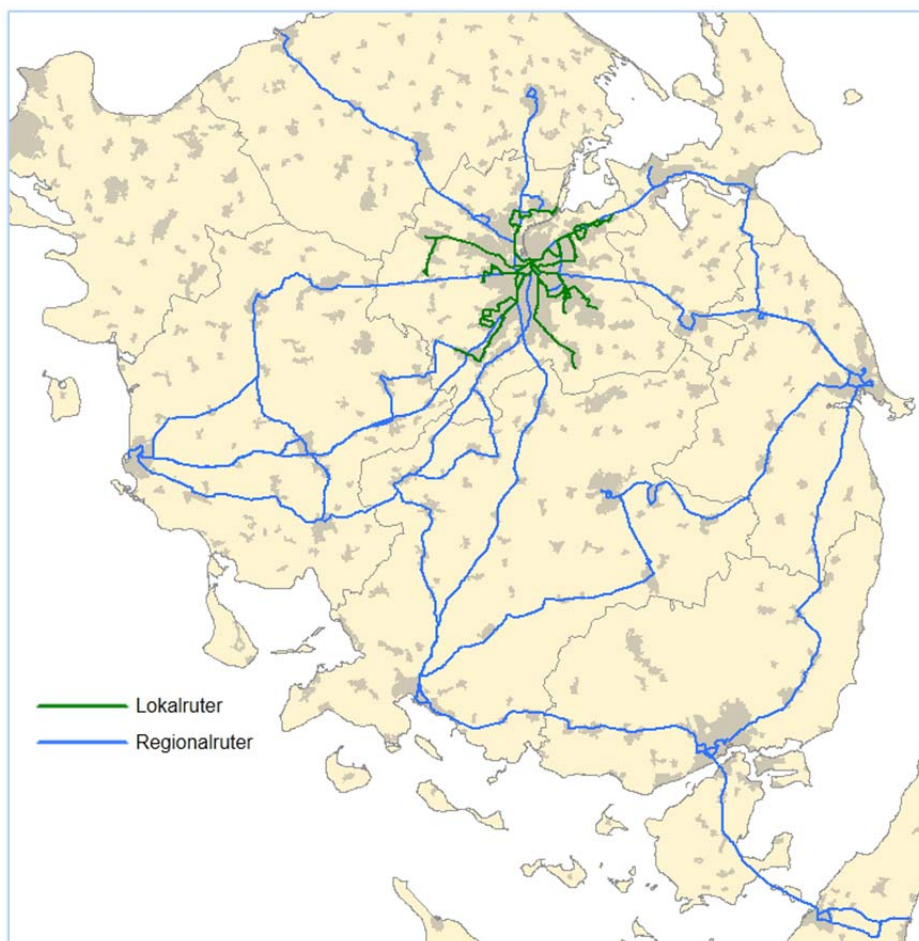
Tabellen herunder viser de ruter som har haft flest studerende med Hypercard i 2013.

Figur 7: Antal studerende pr rute



Ruterne som har været brugt mest af de studerende (både til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser) er udelukkende regionalruter samt bybusruter i Odense.

Figur 8: Ruterne der har det største antal studerende







## Hypercardkunders markedsandele på ruteniveau

Tabellen herunder viser de 8 ruter, hvor Hypercardkunder udgør over 50 % af passagertallet i 2013. Ruterne 811, 812 og 813 er først oprettet efter sommerferien 2013, hvilket er grunden til, at passagertallene for de ruter er forholdsvis små.

Ruterne er udformet som dedikerede uddannelsesruter for studerende som bor i Assens/Glamsbjerg-området og går på Syddansk Erhvervsskole i Odense.

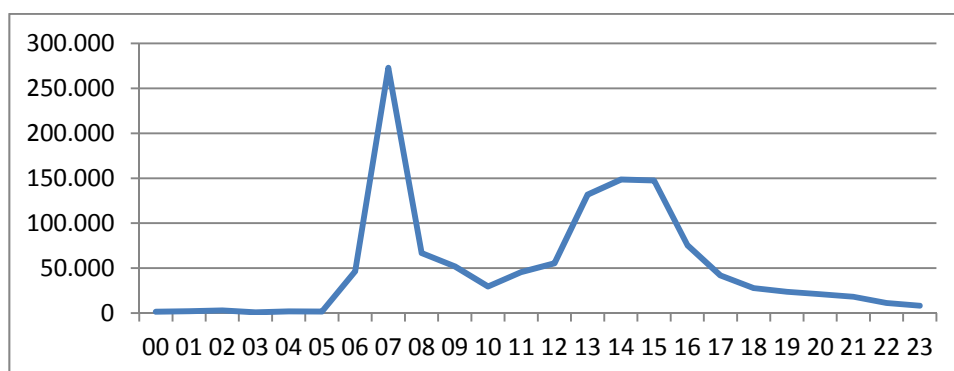
Tablet 6: Ruter hvor HyperCard-kunder udgjorde mere end 50% i 2013

Rute	Passagerer i alt	Passagerer med HyperCard	HyperCard andel
813	1.255	1140	91%
812	712	593	83%
811	986	808	82%
733	7.909	5620	71%
557	5.539	3919	71%
192	3.746	2398	64%
121	9.127	5718	63%
945	15.442	9098	59%

De øvrige ruter er ligesom 811-813 skræddersyede ruter, de betjener gymnasier i landområderne.

Hypercardkunders rejsemønstre minder meget om andre pendlerkunders rejsemønstre. De studerende rejser mest om morgenen før kl. 8 som er ringetiden på de fleste institutioner og rejser også en del om eftermiddagen, særligt mellem 13 og 16.

Figur 9: Antal rejser med Hypercard i 2013 fordelt over et døgn



## Konklusion

Analysen viser, at der er noget potentiale i uddannelsesrejser, fordi 95 % af en ungdomsårgang skal gennemføre en uddannelse i 2020 og en større del skal være erhvervsuddannelser.

Syddansk Uddannelsesaftaler har tilgængelighed til uddannelse med rimelig transporttid som indsatsområde. Region Syddanmark har prioriteret særlige uddannelsesruter i budgettet for 2014.



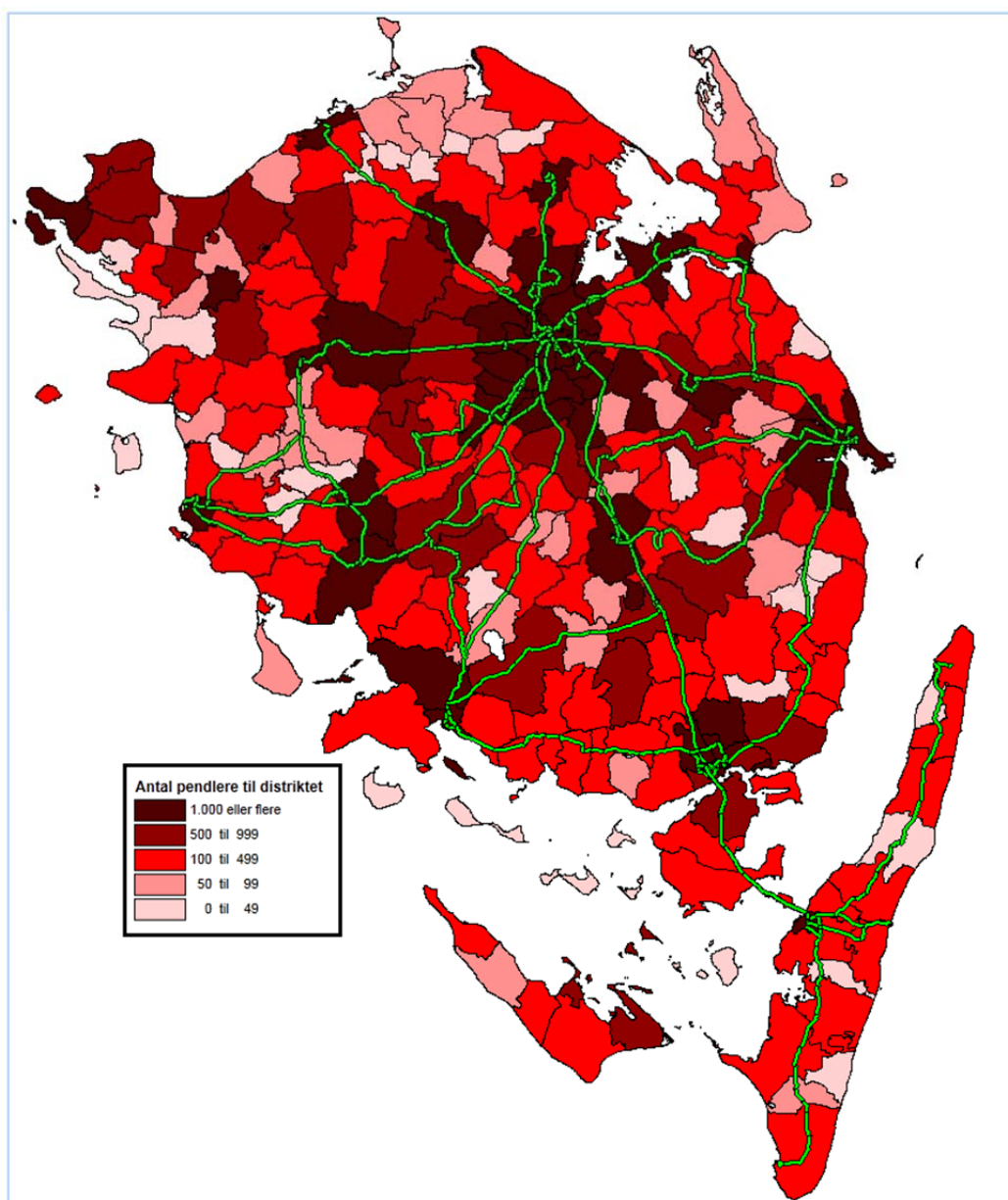
## 2.4 Erhvervspendling

Det følgende afsnit omhandler erhvervspendlere. En erhvervspendler er blot defineret som en person der har et arbejde. Hvis en person bor i distrikt A og har job i distrikt B, så siges personen at pendle *fra* distrikt A *til* distrikt B.

### Pendling på distriktsniveau

Figuren herunder viser antallet af personer, der pendler til det enkelte distrikt, og desuden er de regionale ruter vist med grønt. Jo mørkere farve, jo flere pendler til distriktet. Det ses, at de regionale ruter går igennem de fleste distrikter med mange arbejdspladser. Middelfart og Vestfyn betjenes af jernbanen, hvorfor der ingen regionalruter mellem Odense og Middelfart.

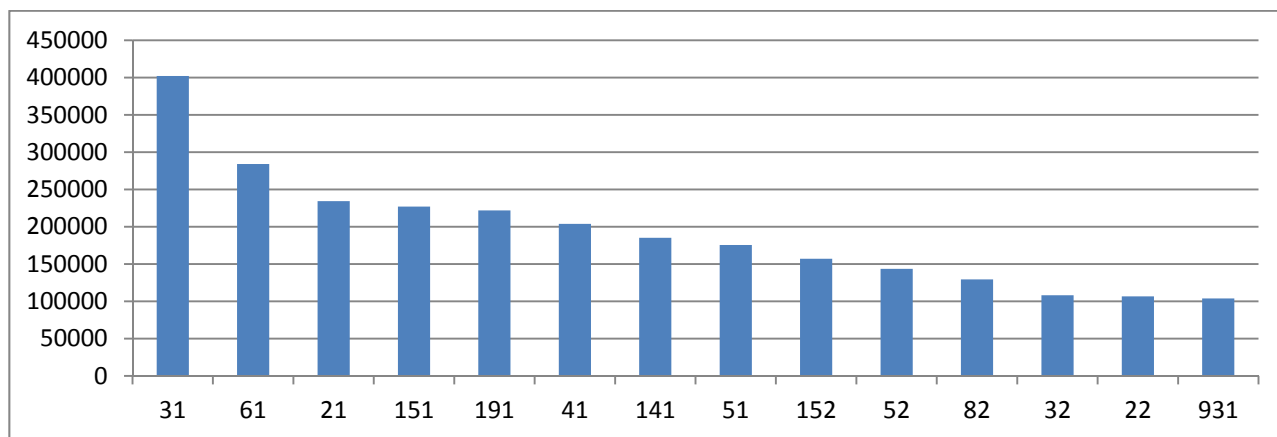
Figur 10: Erhvervspendling til de fynske distrikter



## Periodekortkunder på ruteniveau

Ruter med mange erhvervspendlere har typisk også mange uddannelsespendlere. Det er primært bybusruterne i Odense der dominerer, samt enkelte af regionalruterne.

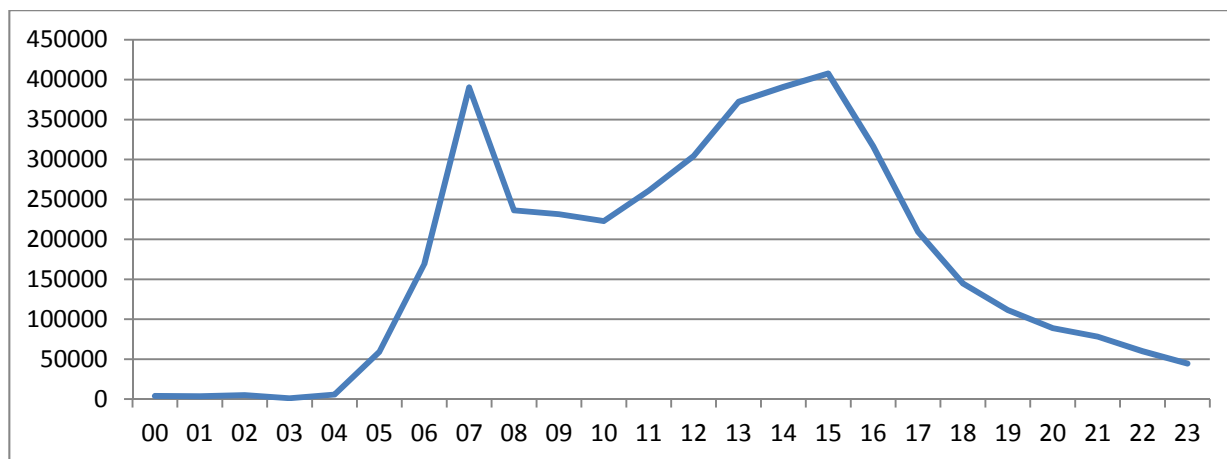
Figur 11: Ruter med flest periodekortkunder (erhvervspendlere) i 2013



## Rejsemønster

Nedenstående tabel viser antallet af rejser med periodekort (voksen- og erhvervskort) i 2013 fordelt over et døgn.

Tabel 7: Erhvervspendling fordelt over et døgn



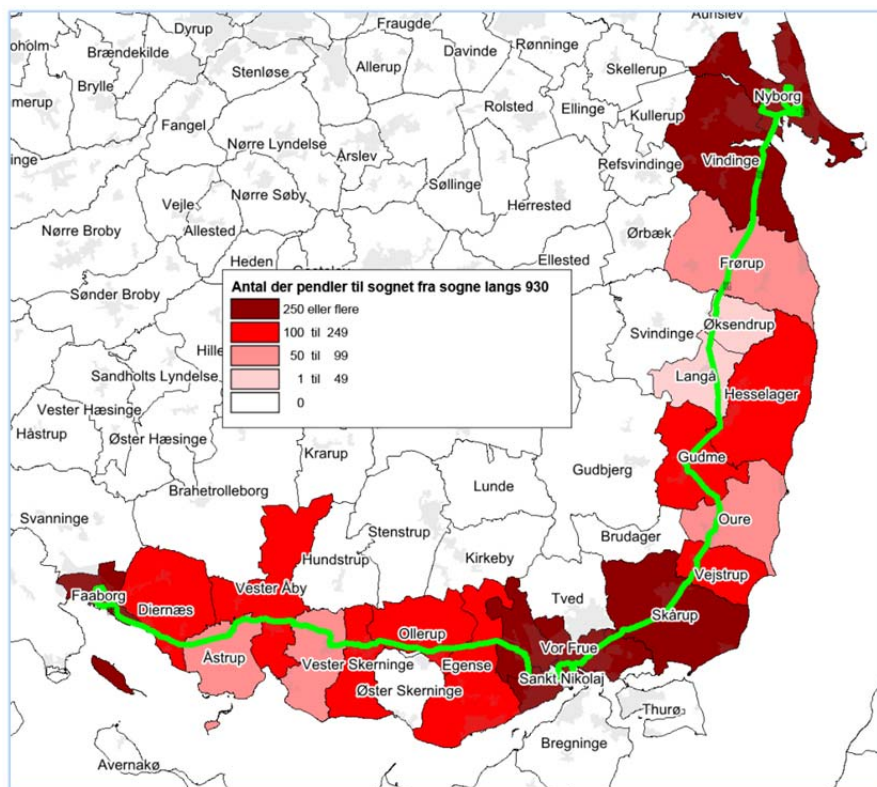
Sammenligner man fordelingen af rejser over et døgn for erhvervspendlere med fordelingen af rejser over et døgn for uddannelsespendlere, så springer det i øjnene, at antallet af rejser er mere jævnt fordelt hen over dagen. Der er stadig mange passagerer mellem 7 og 8, men faldet i passagerantallet fra morgen til formiddag er ikke nær så drastisk som for uddannelsespendlerne. Det kunne skyldes, at mødetiderne varierer mere for erhvervspendlere end for studerende. Om eftermiddagen er der igen mange passagerer mellem 13 og 16.

## Potentiale for regionale ruter.

I forbindelse med projektet "Kundefokuseret samarbejde mellem FynBus og Arriva", er der foretaget en kortlægning af markedspotentialet for distrikter, der betjenes af de regionale ruter.

Et eksempel på et resultat er vist i figur 14. Af figuren fremgår, at Svendborg, Nyborg og Faaborg er "magneterne" på ruten.

Figur 124: potentialekort rute 930



### Eksempel: pendling fra Vester Åby sogn

- Indbyggertal: 1.330
- Husstande: 720
- Antal upendlere: 322
- Husstande inden for 400 m fra ruten: 416
- Indbyggere pr. husstand =  $1.330/720 \sim 1,85$
- Pendlere pr. indbygger =  $322 / 1330 \sim 0,24$
- Indbyggere inden for 400 m =  $1,85 \cdot 416 \sim 768$
- Pendlere inden for 400 m = Antal potentielle kunder i sognet =  $768 \cdot 0,24 \sim 186$
- Bilfaktor for Faaborg-Midtfyns kommune = 43%
- **Antal potentielle kunder i sognet inkl. bilfaktor =  $186 \cdot 0,43 \sim 80$**

Dvs. antallet af potentielle kunder til Fynbus i Vester Åby sogn er ca. 80.

Data fra billetsystemet viser at der er 23 eksisterende kunder og her ud fra kan en markedsandel på 29% og et potentiale på 71% beregnes.

Med den angivne fremgangsmåde er beregnet, at ca. 20.000 fynboer er potentielle kunder. Hvis de rejser 2 gange om dagen, 220 gange om året svarer det 9 mio. rejser pr. år, hvilket igen svarer til det samlede vækst mål frem til 2030.

## **Konklusion**

*Analysen viser, at der er stort potentiale i erhvervs pendling.*

*Hvis tilrettelæggelsen af ruter og køreplaner og markedsføring fungerer optimalt, er det beregnet, at der kan skaffes hen imod 9 mio. rejser om året.*

*Det svarer alene til vækst målet for busserne fra transportforliget i 2009.*

*Syddansk Uddannelsesaftale har tilgængelighed til uddannelse med rimelig transporttid som indsatsområde. Region Syddanmark har prioriteret særlige uddannelsesruter i budgettet for 2014.*

## **Odense**

Markedspotentialet i Odense er opgjort i forbindelse med den trafikmodellering, der er foretaget af COWI til projekterne omkring omlægning af Thomas B. Thriges Gade og etablering af letbane.

Trafikmodelarbejdet er lavet med 2012 som referenceår og beskrives i et 2024-scenarie for Odenses byudvikling.

COWI har beregnet, at væksten i bustrafikken vil udvikle sig fra 44.000 rejser i et hverdagsdøgn til 66.000. Det svarer til en vækst på knap 50 %.

Når letbanen er etableret erstatter den mange busser, og det er beregnet til at ca. 22.000 vil rejse med letbanen. Antallet af tilbageværende rejser er derfor på niveau med 2012.

I beskrivelsen af busnettet til letbanen konkluderer COWI:

*Antallet af køreplantimer svarende til referencebusnettet for 2024 (uden letbane) i 2012 er ca. 195.000. Det betyder at for at opnå vækst målene i prognoserne for den kollektive trafik i Odense Kommune, skal udbuddet af køreplantimer øges med ca. 50 % frem mod 2024, dvs. en årlig vækst i udbuddet på ca. 3,5 %.*

### 3. Infrastruktur

En af den kollektive trafiks store udfordringer i konkurrencen med bilen er rejsetiden.

Et væsentligt parameter heri er, hvordan bussen kommer frem i gaderummet, samt hvor ofte den skal starte og stoppe.

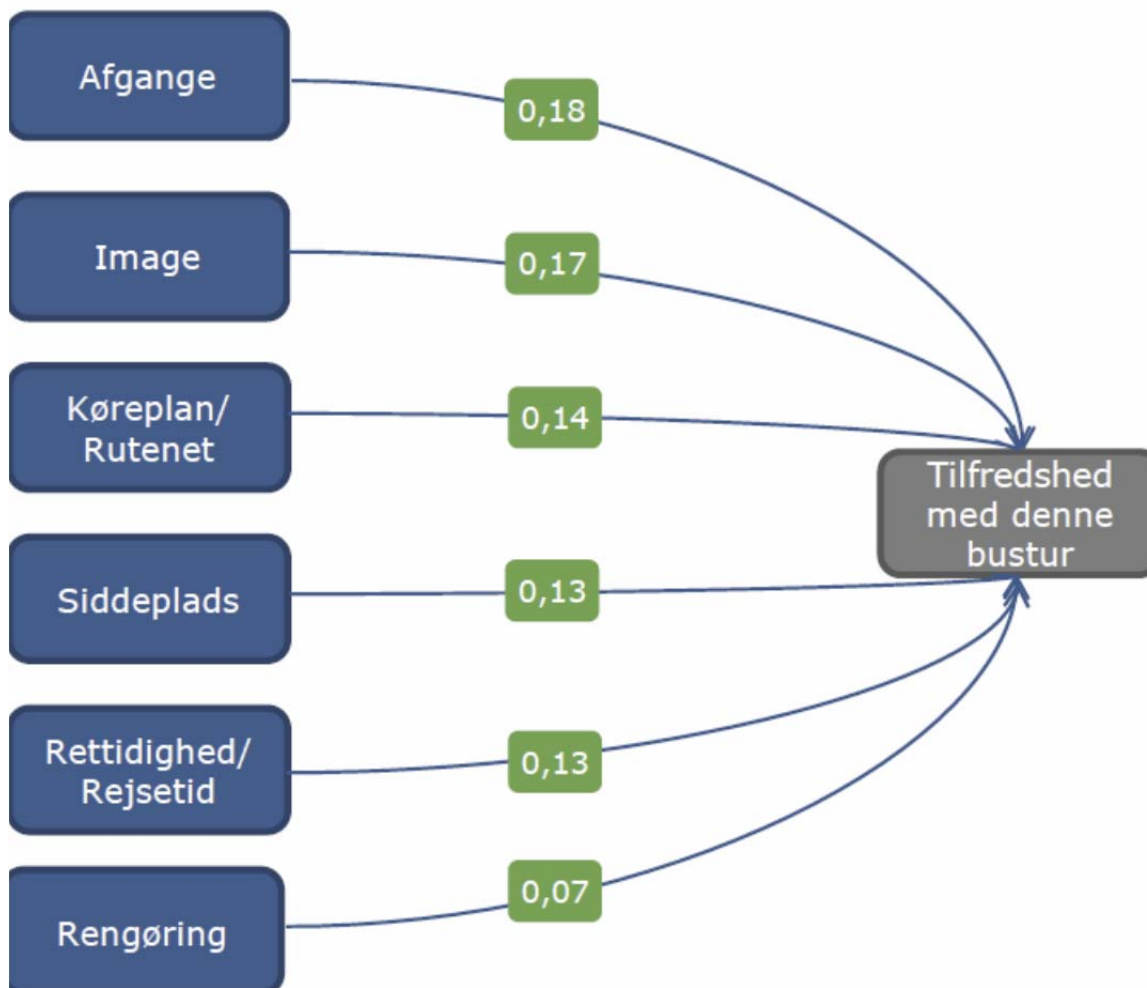
I dette afsnit behandles planer for gaderum og fremkommelighed.

Herudover beskrives den forventede udvikling for stoppesteder og terminaler samt den trafikinformation, der er tæt knyttet hertil.

#### Tracéer og rettidighed

De tilbagevendende kundeundersøgelser viser, at rettidighed er et vigtigt element i kundernes opfattelse af bustrafikken. Kundernes vægtning af elementerne fremgår af tallene i figur 1.

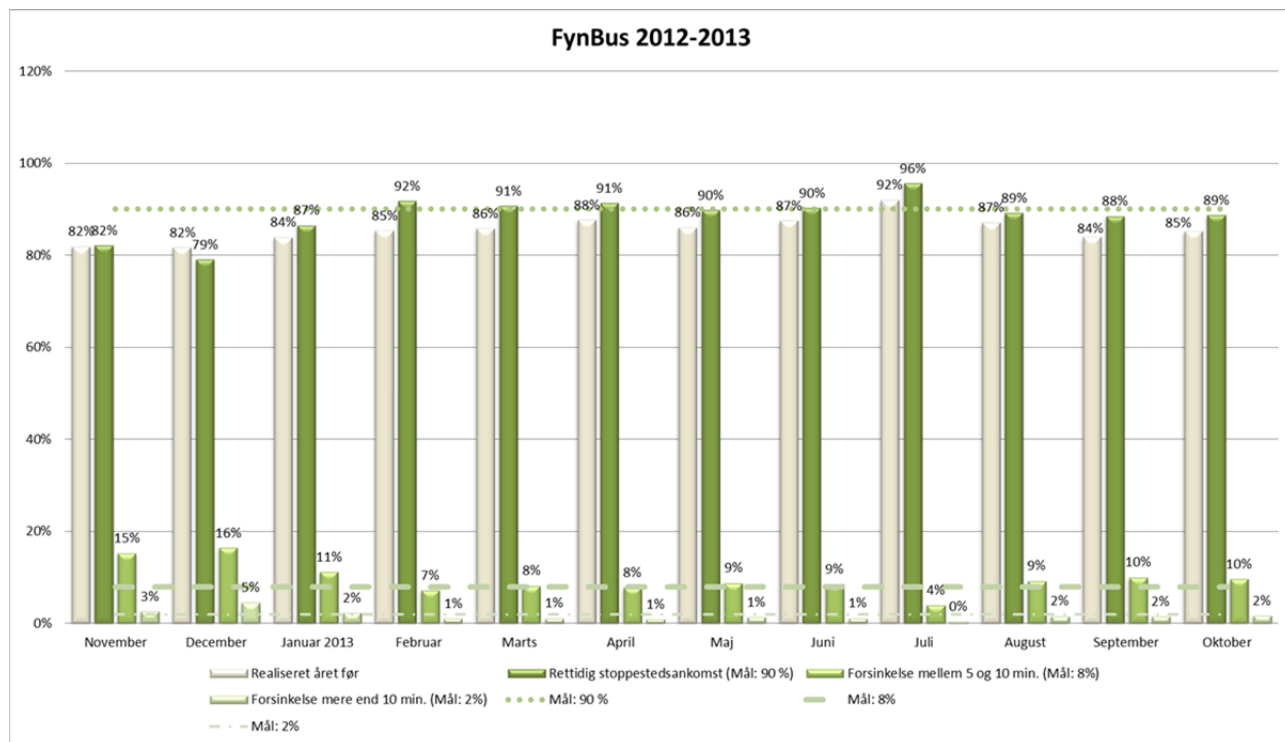
Figur 1: passagertilfredshed, FynBus kundeundersøgelse 2013



I samarbejde med chauffører og entreprenører prøver FynBus løbende på at forbedre kvalitet og præcision i køreplanlægningen.

Udgangspunktet er data fra FynBus realtidssystem, og gennem dialog med ruterepræsentanter kombineres data med chaufførernes kvalitative input.

Figur 2, udvikling i præcision



Figur 2 viser, at rettidigheden er forbedret med køreplansskiftet i januar 2013. Desuden viser figuren, at der er en tæt sammenhæng mellem årstid, øvrig trafik og passagerbelastning. I juli ses fx, at 96 % af alle stoppestedspasseringer var rettidige.

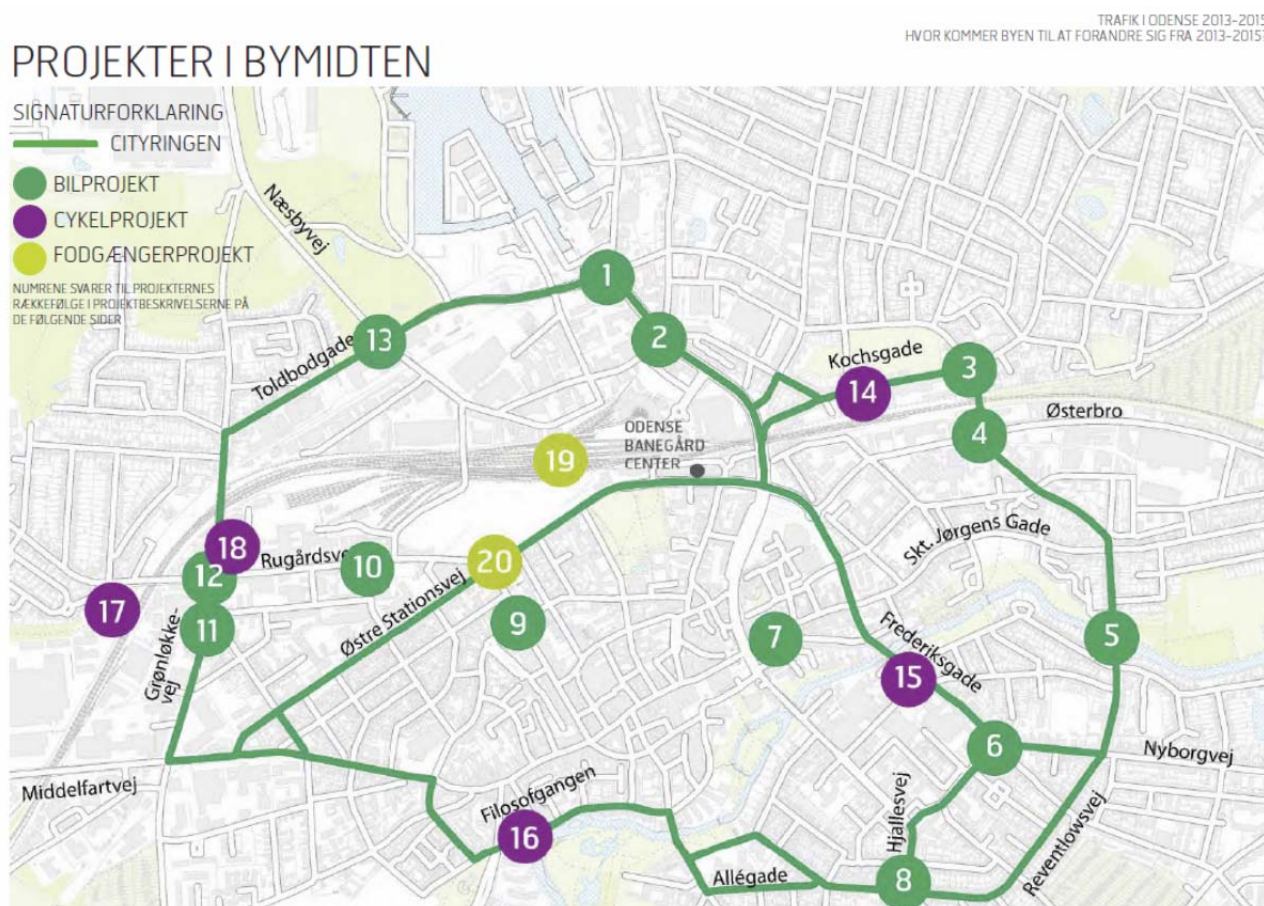
Ud over at tilrettelægge den mest muligt korrekte køreplan, er udfordringen at kunne gennemføre den i praksis.

Odense by, og i mindre omfang Svendborg by, er helt centrale i det fynske bussystem. Det betyder, at driftsforstyrrelser der opstår i disse byområder forplanter sig til hele trafiksystemet.



De største problemer findes i Odense Kommune. Som det ses i figur 3 gennemføres der mange projekter, som forberedelse til omlægningen af Th. B. Thriges Gade.

Figur 3: projekter i bymidten, "Trafik i Odense 2013-15" s. 15

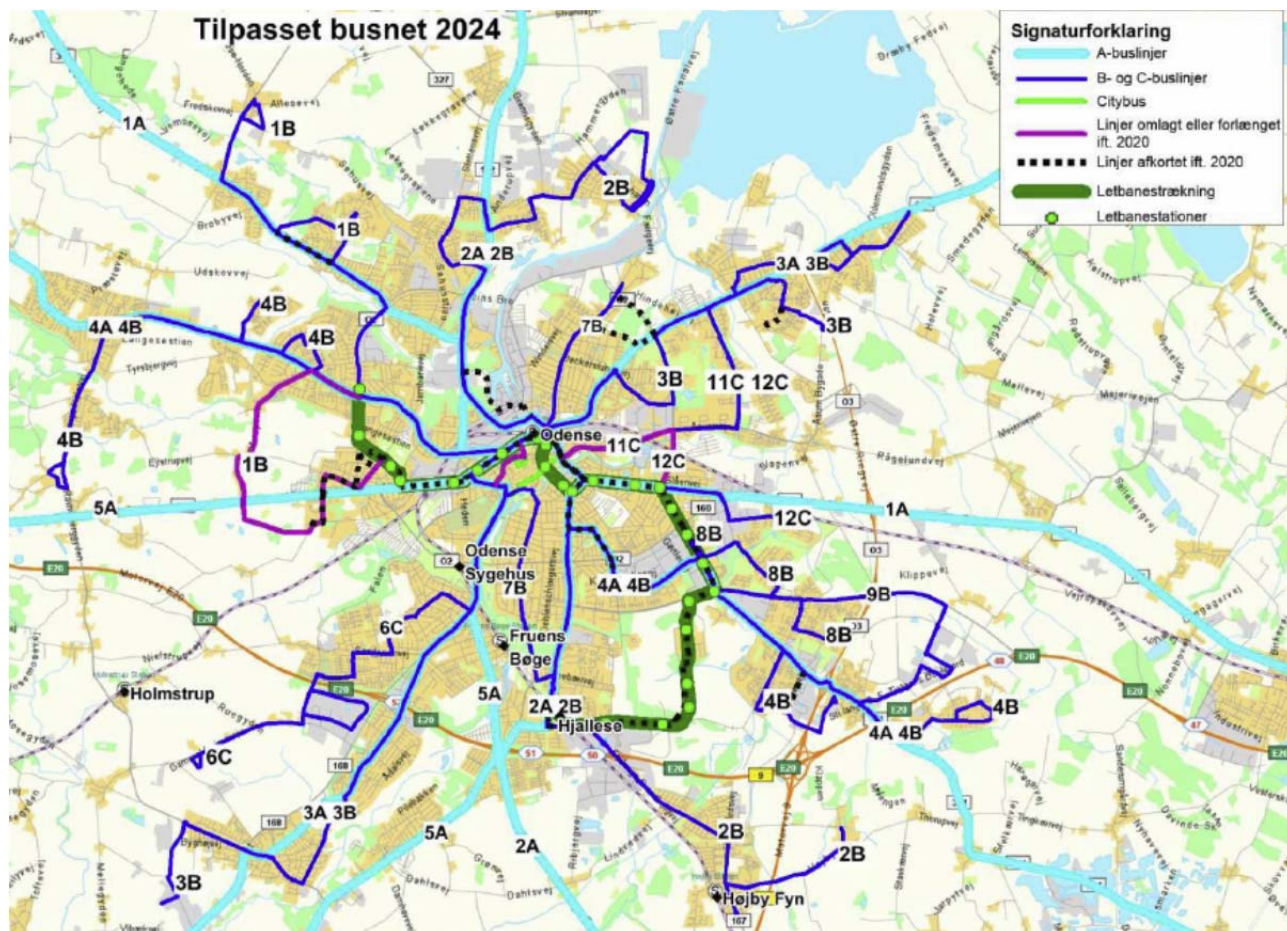


Ud over de viste projekter er der desuden lavet en del krydsombygninger på Ring 2.

Når der udføres anlægsarbejder, hvor busserne kører, medfører det ofte omkørsler og andre driftsforstyrrelser, så derfor bliver perioden frem til 2020, hvor de store anlægsarbejder i forbindelse med Odense Letbane bliver en særlig udfordring.

Figur 4 viser en skitse af de veje busser og letbane kommer til at køre ad i fremtiden. Som det fremgår af figuren er der i anlægsperioden mange steder, hvor busserne skal køre samtidig med, at der lægges skinner.

Figur 4: skitse af busruter og letbane



Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i 2015, og der forestår altså et udfordrende samarbejde mellem Odense Kommune og FynBus for at sikre gaderum, så rettidigheden kan opretholdes og vækstmålene dermed nås.

I Svendborg har FynBus ikke kendskab til større anlægsarbejder efter at den nye terminal er taget i brug, og de store arbejder på Toldbodvej er afsluttet.

I det sydfynske område har bustrafikken været påvirket af broarbejder på Langelandsbroen og Svendborgsundbroen, som også er afsluttet.

Den kommende køreplan burde derfor medføre en større rettidighed i det sydfynske område.



## Fremkommelighed

For at opnå høj præcision og høj regularitet i køreplanen er FynBus' eneste virkemiddel at øge køretiden, det er især sket i Odense fordi udviklingen i trafikken har medført en noget ringere fremkommelighed de seneste år.

Køreplanerne består af mange små justeringer fra gang til gang både i køretider og turantal, så det er vanskeligt at beregne en præcis udvikling. FynBus vurderer dog, at køretiderne er blevet 2-4 % længere i myldretiden siden 2009.

Den øgede køretid medfører alt andet lige enten øgede udgifter eller færre ture til rådighed for kunderne. Samtidig betyder øget køretid at konkurrenceforholdet til anden trafik bliver dårligere.

I Movias trafikplan 2013 nævnes, s 19:

Erfaringerne fra projektet "Fremkommelighed der batter" tyder på gevinster på op til 10-15 pct. kortere rejsetid i myldretiden samt 5-10 pct. flere passagerer som følge af forbedringerne.

Investeringerne i bedre fremkommelighed tjener sig typisk hjem på højst fem år, på nogle linjer endnu hurtigere.

Der konstateres altså et betydeligt potentiale for passagervækst og lavere udgifter, hvis bussen kommer hurtigere frem.

Et resultat af transportforliget i 2009 var etablering af en fremkommelighedspulje. Finansieret af denne har FynBus deltaget i projekter sammen med Odense og Svendborg kommuner for at forbedre bussernes vilkår.

Den nye terminal i Svendborg er et synligt resultat, og der har været en tydelig forbedring af forholdene for de regionale busser og lidt mindre for bybusserne.

I Odense er Frederiksgade ombygget til bedre forhold for busserne. Der har dog været mange andre anlægsarbejder i området; færdiggørelse af ny museumsbygning og ombygning af Hans Mules Gade. Det har derfor ikke været muligt at foretage en fuld effektmåling endnu.

Ombygning af terminalen på Odense Banegård Center er også delvist finansieret af fremkommelighedspuljen. Her må konstateres, at den massive trafik i området medfører, at forholdene for busserne ikke er forbedret.

Til gengæld er passagerernes omstigningsforhold mellem busser forbedret markant ved, at der ikke længere holder busser på Østre Stations Vej ved Kongens Have.

FynBus ønsker fortsat at kunne anvende "Kiss and Ride" parkering ved OBC, men Odense Kommune vurderer, at det ikke er trafikteknisk muligt.

Der er gennemført 2 analyseprojekter på Odenses indfaldsveje i samarbejde mellem Odense Kommune, COWI og FynBus. De analyserede strækninger er Faaborgvej og Sdr. Boulevard samt Ørbækvej og Nyborgvej.

Projekterne er ikke realiseret endnu.

Strækningen Faaborgvej – Sdr. Boulevard indgår i Odense Kommunes anlægsprogram i 2014, og kommunen har budgetteret med en besparelse på 1,5 mio. kr. pr. år i driften.

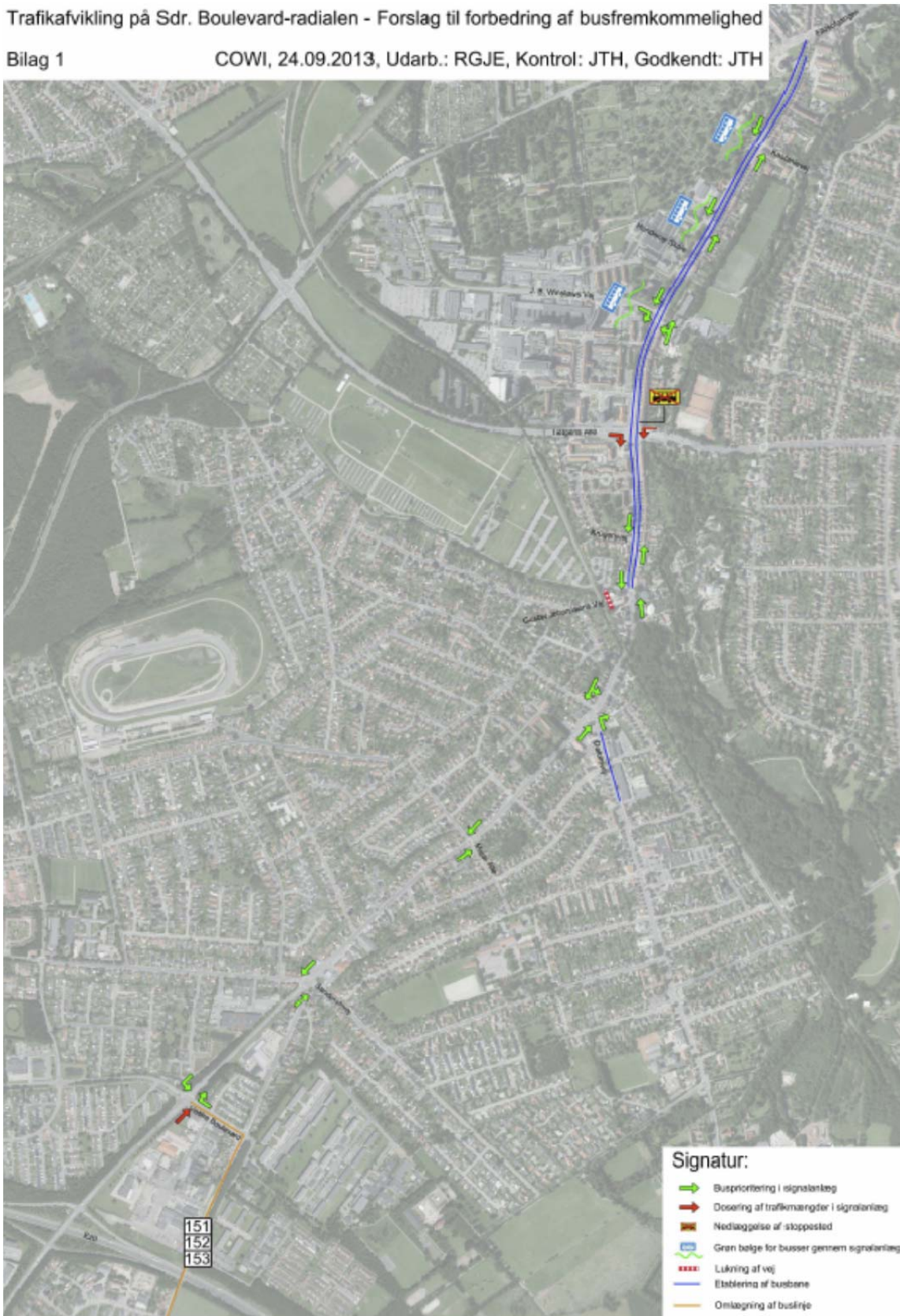
Den samlede løsning er udarbejdet af COWI og er vist i figur 5.

Figur5: skitse af projekt på Faaborgvej – Sdr. Boulevard

Trafikafvikling på Sdr. Boulevard-radialen - Forslag til forbedring af busfremkommelighed

Bilag 1

COWI, 24.09.2013, Udarb.: RGJE, Kontrol: JTH, Godkendt: JTH



COWI vurderer, at tidsgevinsten er 9 min. i myldretiden for bybusserne i hver retning. I den endelige køreplan vurderes det at svarer til 5-7 min., da busserne i gennemsnit er 2-3 min. forsinket ved ankomst til endestationen.

Køretiden på strækningen er 34 min. i den nuværende køreplan, så busprioritering forkorter rejsetiden mellem OBC og Bellinge med 15-20 %!

Udenfor myldretiden, vurderer COWI effekten til en tredjedel af myldretidens potentiale.

Projektet vil gavne alle de ruter, der benytter strækningen, så fra Bellinge vil regionalrute 151-153 også få fordele og tilsvarende fra Zoo (Dalumvej) hvor andre bybus- og regionalruter mødes.

COWI vurderer, at det økonomiske potentiale i sparede udgifter er 0,85 mio. kr. pr. år for Odense Kommune og 1,05 mio. kr. pr. år for Region Syddanmark.

Hertil kommer mulighederne for passagervækst, som følge af reduceret rejsetid.

Rute 151-153 havde i 2012, ca. 0,9 mio. passagerer på den berørte strækning. Køretiden på strækningen hvor forbedringen sker, udgør ca. halvdelen af rutens samlede køretid.

Så hvis Movias erfaringer med en passagervækst på 5-10 % kan overføres direkte til Odense, er der et potentiale på 20-40.000 flere rejser pr. år på rute 151-153.

Bybusruterne, 51-53, havde 1,15 mio. passagerer i 2012. Her anslås gevinsten til at kunne blive den samme som for de regionale ruter.

Desuden gavnnes strækningens øvrige ruter, så potentialet kan samlet være op til 100.000 flere rejser, hvis Movias erfaringer kan generaliseres.

COWI's erfaringer med busprioritering er, at det er meget vigtigt, at en ny køreplan starter, samtidig med at anlægsprojektet er færdigt. Ellers når kunder, chauffører og signalprogrammer at lære "nye vaner", så den mulige gevinst smuldrer væk.

Når projektet på Faaborgvej Sdr. Boulevard er afsluttet har FynBus foreslået at nedenstående strækninger indgår i kommunens fremtidige prioritering:

- 1) Ørbækvej, Gørtlervej og Nyborgvej fra Holluf Pile / Universitetet til Odense Banegård Center der kører 15 busser på strækningen i hver retning pr. time i myldretiden
- 2) Kertemindevej, Risingsvej og Kochsgade, fra Agedrup til Th. B. Thriges Gade krydset. Der kører 8 busser pr. time på strækningen i hver retning i myldretiden.  
Strategisk satses på pendlere fra Munkebo og Kerteminde, der er det største pendlingsopland til Odense.
- 3) Otterupvej, Næsbyvej, Wichmannsgade til OBC fra Stige, Søhus og Otterup er pendlingen stor. Der kører 7 busser i hver retning på Otterupvej i myldretiden, på den inderste del kører 13 busser i hver retning.
- 4) Rugårdsvej, fra Slukefter – OBC, intern pendling i Odense Kommune og pendling fra Morud. Der kører 4 busser i hver retning i myldretiden.

- 5) Svendborg og Hjallesøvej, fra Højby til Albani Torv. Intern pendling i Odense, ruten flyttes til Frederiksgade når Th. B. Thriges Gade lukkes.  
Der kører 4 busser i hver retning i myldretiden.

I takt med væksten frem mod 2020 forventes frekvensen øget til 6-8 afgangene pr. time for pkt. 4 og 5.

Odense Kommune og FynBus laver i samarbejde, en prioritering af lyssignaler som et delelement i busprioriteringsprojekterne. Som det fremgår af eksemplet fra Faaborgvej – Sdr. Boulevard, er det nødvendigt med mere vidtgående tiltag, der nødvendiggør indgreb i gaderummet.

Det skyldes, at prioritering i lyssignaler er utilstrækkelig, når krydsenes kapacitet er brugt op og bilerne ender med at pakke krydsene til.

Så er det nødvendigt med foranstaltninger, så bussen hjælpes forbi køerne og først over krydset, præcis som det kendes med cykelstier og "før-grønt" for cyklister, der holder forrest i krydset.

## Stoppesteder og terminaler

"Bedre stoppesteder" er et projekt FynBus har fået finansieret af passagerpuljen, en af de statslige puljer der blev resultatet af aftalen om "Grøn transportpolitik" i 2009.

Projektets formål var at skabe overblik over kvaliteten af stoppesteder og trafikinformation på Fyn og komme med forslag til forbedringer.

Projektet konkluderer, at serviceniveauet er meget forskelligt og i øvrigt stort set, som da de oprindeligt 31 kommuner forlod opgaven.

En af slutrapportens konklusioner er (Bedre stoppesteder på Fyn og øerne, slutrapport august 2012 s. 8)::

*"Dog kan det fastslås, at den nuværende standard af terminaler og stoppesteder udenfor bybusområderne i Odense og Svendborg i bedste fald har en neutral indflydelse på passagertallet – i værste fald ligefrem en negativ indflydelse.*

*Den faste, trykte trafikinformation udgør kun en mindre delmængde af de mulige indsatsområder indenfor området "Trafikinformation og markedsføring" som omtalt i overnævnte rapport.*

*Den faste, trykte trafikinformation i hele det fynske trafiknet i form af køreplantavler, supplerende opslag og skiltning er fortrinsvis orienteret mod kunder, som kender trafiksystemet i forvejen, hvorimod lejlighedsvis og nye kunder er dårligt hjulpet med dagens niveau for og udformning af trafikinformationen."*

Rapporten anbefaler:

*Potentialet for at tiltrække nye passagerer ved forbedringer af infrastruktur og trafikinformation vurderes derfor at findes på følgende områder:*

- Fjernelse af "sorte pletter" på de fynske stoppesteder og terminaler
- Opgradering af trafikinformationen på de mest brugte terminaler og stoppesteder
- Etablering af fælles fysiske anlæg og fælles eller koordineret trafikinformation for bus og tog på busbetjente stationer
- Bedre kvalitet af ventefaciliteter og trafikinformation på store omstigningssteder
- Implementering af graderede minimumsstandarder for terminaler og stoppesteder på hele trafiknettet

Desuden berører rapporten vigtigheden af systematisk vedligeholdelse, tilsyn og rengøring som er infrastrukturejernes opgave, og derfor ikke uddybes i trafikplanen.

FynBus arbejder hen imod at indføre graduerede minimumstandarder for trafikinformation og en kategorisering af de enkelte stoppesteder i sommeren 2014. En af indsatserne er at koncentrere ressourcerne, hvor der er flest kunder.

I FynBus' rejseregler og instruktion til chaufførerne angives, at der er vinkeområde udenfor bymæssig og bussen standser på anfordring, hvor det er muligt indenfor færdselslovens rammer.

Det medfører, at skønsmæssigt 1100 af de nuværende 3900 stoppesteder kan nedlægges. Det skal naturligvis ikke føre til nedlæggelse af stoppesteder, som det er hensigtsmæssigt at bevare, fx hvor ruter er rettet ud og mange cykler til landevejen som i Øster Hæsing.

Ud over nedlæggelse af stoppesteder foreslås følgende kategorisering:

**Turpunkt:** Turpunktet er et virtuelt stoppested, der kun findes i køreplanssystemet og bruges til at beskrive en rutes forløb på et kort, et zoneskift mv.. Der er omkring 2000 turpunkter på Fyn.

### **Stoppested:**

**Ministop:** Ministoppet er et stoppested i bymæssig bebyggelse, hvor der skal være stoppestedsmarkering i henhold til færdselsloven. Stoppestedet betjenes typisk af skole- eller lokalruter med højst 4-5 afgang pr. dag. Trafikinformation kan findes på FynBus' hjemmeside og kan scannes ved hjælp af barcode på standen til den gule fane, så der kan vises køreplan- og realtid via Rejseplanens app. Der er omkring 1200 ministop fordelt på alle kommuner.

**Almindeligt stop:** Det almindelige stoppested knytter sig til bybus- og regionalruter. Der kan være fast belægning og evt. en læskærm og mindre cykelparkering. Der findes printet trafikinformation med oplysning om afgangstider og generel trafikinformation. Der er en barcode, så der kan vises køreplan- realtid via Rejseplanens app. Der er omkring 1000 almindelige stop fordelt på alle kommuner.

### **Store stoppesteder:**

**Superstop:** Superstoppestedet er typisk i bymæssig bebyggelse, hvor der er mange kunder. Der er lys, læskærm og cykelparkering. Der er måske realtid, og der findes rutekort og udvidet trafikinformation fra FynBus. Der er afgangstavler med barcode. Der er omkring 300 superstop i Odense og Svendborg kommuner.

**Knudepunkt:** Et knudepunkt findes, hvor flere ruter mødes eller skift til teletaxi er udpeget. Stoppesteder hvor er by- eller pendlercykler er også knudepunkter. Der er måske realtid, og der findes rutekort og udvidet trafikinformation

fra FynBus. Der er afgangstavler med barcode.  
Der er omkring 400 knudepunkter fordelt på alle kommuner

### **Terminaler:**

**Terminal:** På terminaler mødes flere busruter, teletaxi og gadetaxi. Der er ofte ventefaciliteter, parkering og cykelparkering samt vejvisning, så man kan finde rundt.

Der er udvidet trafikinformation og rutekort fra FynBus samt afgangstavler med barcode. Der er måske realtid på skærme og information fra kommunen.

De små terminaler findes i Assens, Ejby, Gelsted, Nr. Aaby, Bogense, Otterup, Kerteminde, Langeskov, Hjallesø, Faaborg, Ringe, Aarslev, Stenstrup og Svendborg Vest

**Trafikknudepunkt:** På trafikknudepunkter mødes tog og busruter. Der er ventefaciliteter, mulighed for billetkøb, måske en kiosk med personlig betjening. Der er vejvisning så man kan finde rundt, bil- og cykelparkering samt måske by- og pendlercykler.

Der er udvidet trafikinformation og rutekort fra FynBus samt afgangstavler med barcode. Der er måske realtid på skærme og information fra kommunen.

Trafikknudepunkter findes i Nyborg, Middelfart, Svendborg og Odense.

## Trafikinformation på stoppesteder

På Fyn har man kunnet SMS'e sit stoppested siden 2007. FynBus indførte barcodes på stoppesteder ved køreplansskiftene i 2013, et eksempel er vist i figur 6

Figur 6: eksempel på barcode



Hvis kunden har en mobiltelefon og scanner koden ved stoppestedet slår koden ind på Rejseplanen, og de næste busafgange vises, enten som køreplantid eller realtid hvis busserne er udrustet til det.

Rapporten fra "Bedre stoppesteder" – projektet peger på, at den grafiske udformning af afgangstavler trænger til modernisering.

Ved vedtagelsen af budgettet for 2014 besluttede FynBus bestyrelse at bevillige penge til udvikling af et nyt layout og udskrivningssystem.

Figur 7 viser et eksempel på et nyt layout.

Der arbejdes sideløbende med, hvilken andre informationer der bør være på stoppesteder og terminaler. Et vigtigt element i dette arbejde er at finde løsninger, der både er individuelle men også ressourcemæssigt overkommelige at vedligeholde.

For eksempel vil individuelle takstzonekort medføre, at der skal vedligeholdes over 90 varianter og desuden etableres ekstra ophængsplads ved et stort antal stoppesteder.



Figur 7: eksempel på nyt layout



Mandag-fredag	Lørdag	Søndag
05.27 191	06.01 191	06.01 191
05.56 191	07.01 191	01 191
06.26 191	07.25 91	09.01 191
07.04 91	08.01 191	10.29 91
07.54 190P	08.25 91	11.29 91
08.35 91	25 91	13.29 91
35 91	16.25 91	15.29 91
12.35 91	17.28 91	17.29 91
13.46 91	19.28 91	19.29 91



Herudover færdiggør FynBus et produktkatalog ved årsskiftet, som kommunerne kan gøre brug af, hvis den enkelte kommune ønsker der skal laves realtids- og dynamisk information ved stoppesteder eller på terminaler.

Flere kommuner anvender skærmteknologi til at fortælle om sine aktiviteter, og de kan fleksibelt kombineres med trafikinformation, fx som løningen på terminalen i Svendborg.

Ud over at dokumentere de tekniske muligheder bliver der lavet forslag til en forretningsmodel, så arbejdsdeling og økonomi mellem kommune, trafikselskab og leverandør bliver lagt fast.



## 4. Rute og telekørsel

Udgangspunktet for videreudviklingen af rute- og telekørsel er etablering af stærke brands bestående af:

- togbetjening
- basisruter
- uddannelsesruter
- skoleruter
- teletaxi

der fokuserer på veldefinerede målgrupper og tæt integrationen mellem telekørsel, bus og tog.

FynBus forventer, at telekørsel bliver ejernes generelle tilbud i de tyndt befolkede områder.

I den nuværende planperiode er den lokale rutekørsel blevet optimeret mere og mere mod befordring af skoleelever. I denne optimering er busafgange nedlagt, og nogle af ressourcerne brugt til telekørsel, andre har kommunerne taget ind som besparelser.

Udgangspunktet for planlægningen af rutekørslen er stadig HITRANS-anbefalingerne (et EU "best practise" projekt om hvilke grundlæggende principper, der har haft størst succes).

Med flere uddannelsesruter vil der fremover blive fokuseret mere på separate "skræddersyede" ruter, der betjener skoler og ungdomsuddannelser. Det giver mulighed for mere enkle køreplaner på de basisruter, altså ruterne der er ens over døgnet, ugen og året, men hvor frekvensen er tilpasset efterspørgslen.

I det følgende redegøres for de konkrete planer.

### Togbetjening

Som nævnt i afsnit I, rammebetingelser, har Transportministeriet analyseret på betjeningen af de vestfynske stationer. Analysen er endnu ikke offentliggjort, det forventes at ske i december.

Analysen fokuser især på standsningssteder i Kauslunde, Skalborg, Bred og Holmstrup, der i et af Transportministeriets scenarier er lukningstruet, i andre scenarier kan togbetjeningen helt ophøre.

Trafikplanen er udarbejdet under forudsætning af, at togbetjeningen opretholdes i en eller anden form.

Afhængigt hvilken beslutning der træffes for togbetjeningen af Vestfyn skal bus- og telesystem tilpasses løsningen.

Der etableres IC-standsningssted i Langeskov i eftersommeren 2014, og det påvirker busruterne på Østfyn, som behandles nærmere i dette afsnit.

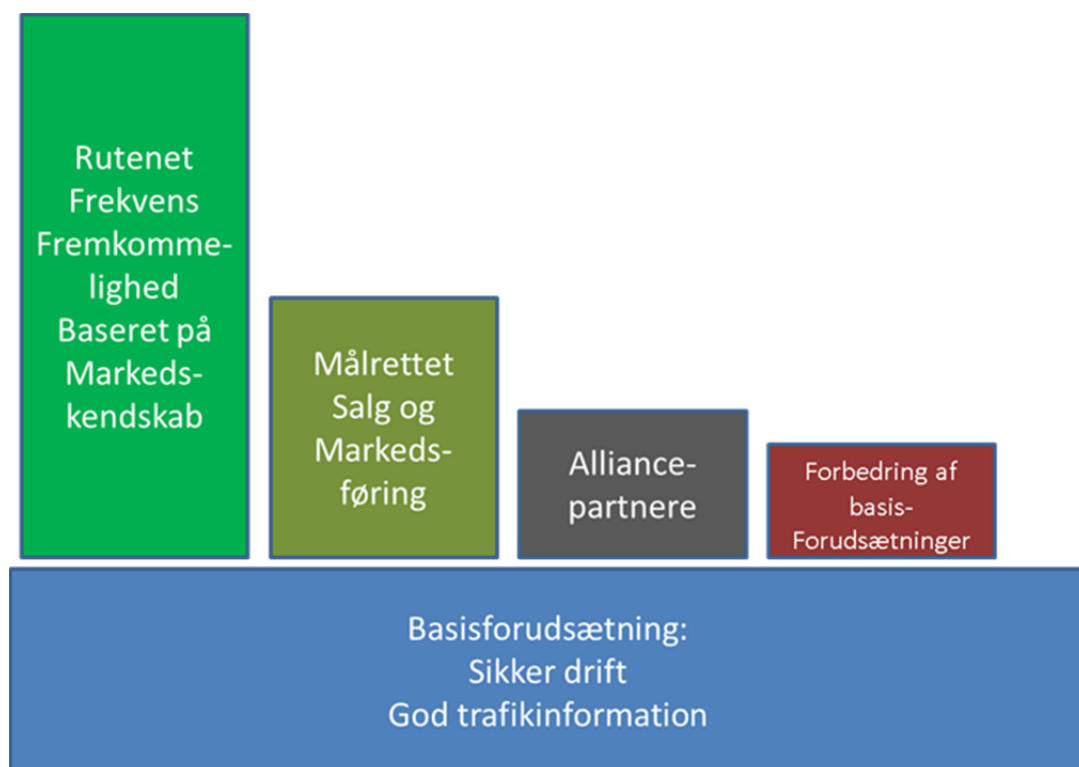
## Økonomi og driftsomfang

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, vurderer rapporten ”Flere buspassagerer – hvad skal der til?” så skal der investeres, hvis vækstmålene skal nås.

Figur 2 viser et forenklet billede af, hvad FynBus vurderer, der skal til.

Det store bidrag til vækst kommer fra trafiksystemet, hurtige direkte busser, der kører ofte og hvor markedet er størst. Desuden fordrer vækst investeringer i salg- og markedsføring, for at få kunderne ind i bussen.

Figur 2: vejen til vækst



Trafikplanen indeholder ingen konkrete økonomiske vurderinger af den kommende planperiode, denne opgave håndteres i de tilbagevendende budgetter og ejernes konkrete prioriteringer.

Planen udtrykker, hvad FynBus vurderer, der skal arbejdes hen imod for at mål i den opstillede vision nærmer sig indfrielse.

## Det overordnede busnet

I det følgende beskrives det overordnede busnet, altså store dele af de nuværende regionale ruter, ruter med kommunalt tilkøb og fælleskommunale ruter, som vist i figur 3.

Ruteforløb er valideret med pendlingsanalyser, der bekræfter, at det eksisterende rutenet følger de store rejsestrømme for erhvervspendling – og hvor der i fladedækning kunne være et potentiale i større landsbyer kører toget på Vestfyn og toget til Svendborg.

Figur 3: busruter 2013



FynBus foreslår, at det overordnede busnet udvikles hen imod R-nettets principper, som MOVIA har haft succes med i Region Sjælland.

R-nettet er højfrekvent rutenet med mindst ½-timedrift i tidsrummet 6-20, hvor der desuden tilstræbes faste minuttal. R-nettet er målrettet erhvervspendlere og indkøbs- og fritidsrejser, og kan naturligvis også bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og sluttider. Køreplanernes udgangspunkt er at understøtte tog og arbejdspladser.

I forhold til det nuværende serviceniveau vil der være tale om driftsudvidelse i formiddagstimerne og de tidlige aftentimer. Forbedret betjening i disse tidsrum angiver MOVIA som en af årsagerne til en passagervækst på op til 17 % i løbet af de seneste 2 år, da kunderne har fået et enkelt og genkendeligt servicetilbud.

## Langeskov Station

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, forventes Langeskov Station at åbne i eftersommeren 2014. Så vidt FynBus har erfaret vil stationen blive betjent af ”det sydlige” IC-tog, det bemærkes, at FynBus ikke har modtaget DSB’s køreplanforslag i skrivende stund.

Figur 4: betjening af Langeskov Station



Åbningen af Langeskov Station medfører, at den nuværende budsbetjening på rute 190-191 skal ændres.

For det første er et af de regionale principper, at tog og bus skal understøtte hinanden – ikke konkurrere. For det andet vil rejsetiden på 6-7 min. med tog være langt mere attraktiv end 20-25 min. med bus.

Kerteminde Kommune har budgetteret 0,6 mio. kr. pr. år til at forbedre betjeningen af toget i Langeskov.

FynBus foreslår, at betjeningen på rute 885 forbedres, så den fra kl. 6-20 på hverdage bygges op om togets køreplan.

Ruten er fælleskommunal men en opgradering vil også kunne gavne det østlige Odense især området omkring Åsum – så derfor kunne Odense Kommune have en interesse i forbedret service, som en af de muligheder FynBus har foreslået Odense Kommune i forarbejderne til køreplanen 2014.

Det skal nærmere analyseres, om der kan forventes basis for busdrift i butikernes åbningstid lørdag og søndag også, men herudover foreslås stationen understøttet af Kerteminde Kommunes almindelige telekørselstilbud.



Nedenstående tabel viser, hvilket driftsomfang FynBus foreslår, at der arbejdes hen imod omkring R-busbetjening af Odense.

**Tabel I: R-net omkring Odense**

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
110 R	Odense - Nr. Broby - Haarby - Assens	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Nr. Broby - Brobyværk - Faaborg	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Allested - Nr. Broby		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
120R	Odense - Mbrud - Haarslev		1 time				
	Odense - Morud	1 time	1 time	1 time	2 timer	1 time	2 timer
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
130 R	Odense - Vissenbjerg - Assens	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Vissenbjerg - Haarby	2 timer	1 time	2 timer	2 timer	1 time	2 timer
	Odense - Vissenbjerg - Brenderup		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
140R	Odense (OUH) - Otterup	1 time	15 min.	1 time	1 time	½ time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
150 R	Kerteminde - Odense - Assens	1 time	½ time	1 time	1 time	½ time	1 time
	Kerteminde - Odense - Tommerup		1 time			1 time	
	Kerteminde - Odense		1 time				
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
160R	Odense - Ørbæk	1 time	1 time	2 timer		1 time	2 timer
	Odense - Ørbæk - Svendborg		1 time	1 time			
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
180R	Odense - Nr. Lyndelse - Faaborg	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
190R	Odense - Sønder sø - Bogense	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time

Som det fremgår af tabellen bliver der på ruternes mest centrale strækninger mindst halvtimesdrift fra kl. 6-20 – på nogle af ruteforgreningerne mindre frekvens. Ruter med stort kundepotentiale har højere frekvens i

myldretiden ligesom det kendes på Otterup – Odense eller Kerteminde – Odense med kvartersdrift i den nuværende køreplan.

Ud over R-nettet foreslås betjeningen af Odense suppleret med 190 og 885 som beskrevet omkring betjening af Langeskov Station.

**Tabel 2: Øvrige oplandsruter til Odense**

885	Odense - Langeskov - Kerteminde		1 time	1 time		2 timer	2 timer
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
191	Odense - Langeskov - Nyborg	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time

Der foreslås også R-busnet omkring Nyborg, og Svendborg-Faaborg, som vist i tabel 3.

**Tabel 3: R-net på Øst- og Sydfyn**

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
920R	Nyborg - Ullerslev - Kerteminde	1 time	½ time	1 time	1 time	1 time	1 time
		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
930R	Nyborg - Svendborg - Rudkøbing	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time
	Nyborg - Svendborg - Faaborg	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time	1 time
	Nyborg - Svendborg - Faaborg		1 time				

Afslutningsvis foreslås den sydlige del af den eksisterende rute 920 videreført uændret, men med arbejdstitlen 921, da ruten deles i Nyborg..

		Hverdage			Weekend		
		indtil 6	6-20	efter 20	ind til 9	9-17	efter 17
921	Nyborg - Ringe - Faaborg		1 time	1 time		2 timer	2 timer

Rejsemønstret på 921 skal dog analyseres nærmere, i øvrigt sammen med den nuværende 925, der ikke er medtaget i oversigten.

For 921 i weekenden og 925 hele ugen skal det analyseres, hvorvidt telekørsel kunne være et mere optimalt tilbud. Passagermængden er så beskedent, at "Spodsbjergløsninger", hvor færgen betjenes til ankomst og afgang med telekørsel, skal overvejes.



## Bybusser i Odense

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, påvirkes busserne i Odense af den store bymidteomdannelse og senere anlægget af letbanen, der forventes påbegyndt i 2015-16.

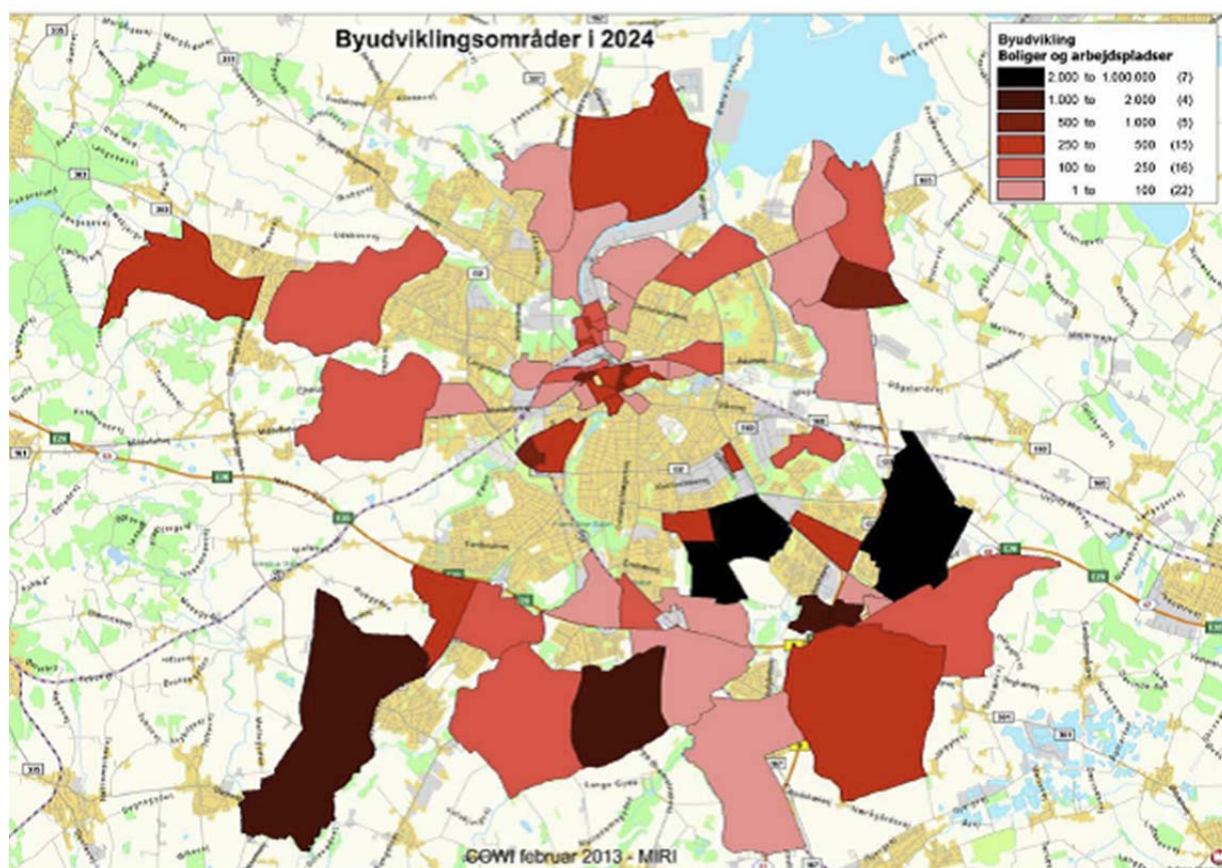
Odense Kommune og FynBus skal planlægge en strategi for køreplaner fra det nuværende trafiksystem og frem til letbanen kører, forventeligt i 2020.

Odense Kommunes målsætninger indebærer en årlig vækst i passagertallet, som COWI har beregnet til at nødvendiggøre et øget tilskud til busdrift på 3-4 mio. kr. hvert år- altså 20-25 mio. kr. mere i 2020 end i 2014.

FynBus vurderer, at der næppe er brug for mere fladedækkende kørsel – bortset fra betjening af de områder, hvor der by-udvikles kraftigt og er "bar mark" uden busbetjening i dag.

Byudviklingsområderne er vist i figur 6.

Figur 6, Byudvikling i Odense

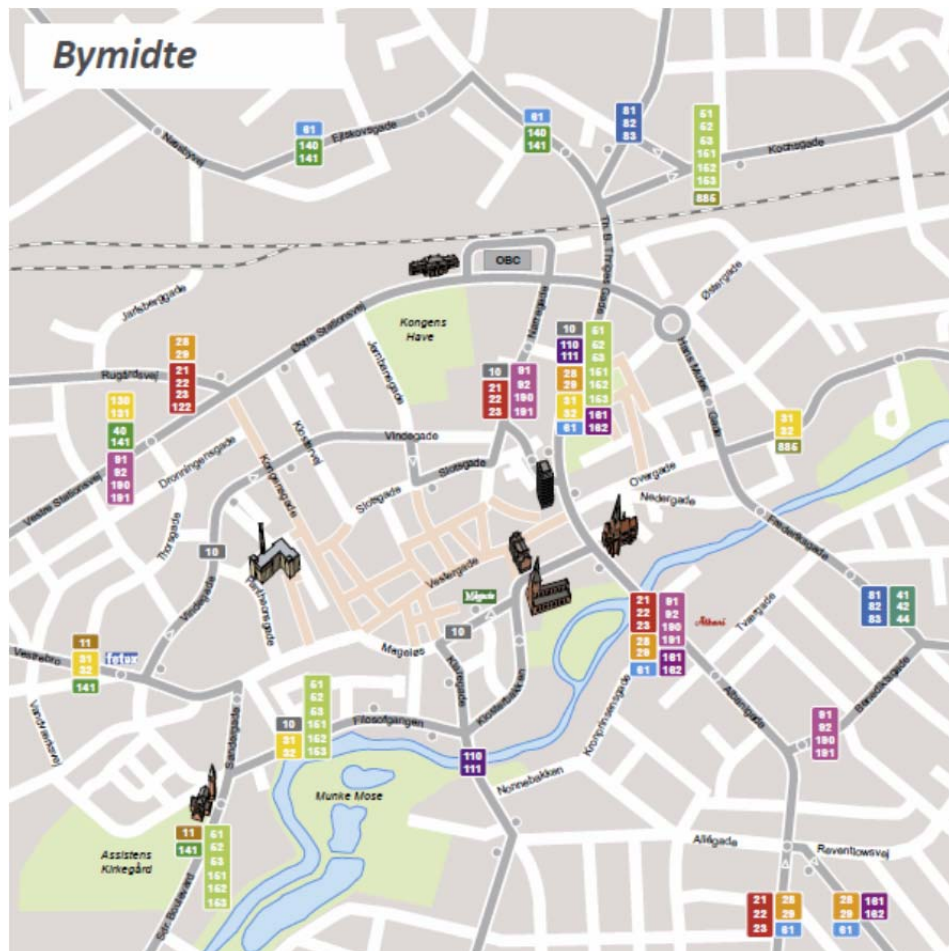


FynBus foreslår, at der i stedet skal der satses på "mest for flest" og høj frekvens, når der er efterspørgsel, som det også er beskrevet i COWI's beskrivelse af busnettet frem til letbanens start.



I juni 2014 begynder omlægningen af Th. B. Thriges Gade, og det medfører at flere ruter skal køre ad Nørregade, og ruterne fra syd skal vest om bymidten ad Vindegade, det vil sige som rute 10 på nedenstående figur 7.

Figur 7, Bymidtekort i Odense



I sommeren 2015 forventes muligheden for at køre i Nørregade også at ophøre, da byggeriet på Th. B. Thriges rykker mod syd og cyklister skal ad Nørregade. Det medfører, at ruterne skal forlægges fra Nørregade til Frederiksgade.

Herudover bliver det forventeligt i 2015 at de større omlægninger af bussystemet begynder.

Odense Kommune nævnes i sin mobilitetsplan muligheden for at indføre en "letbus", altså en busrute, der kører i letbanens tracé, som en tidlig reklame for det kommende projekt. Det kunne give anledning til, at det samlede bussystem, der skal understøtte letbanen introduceres i en eller form i 2015.

Når letbanen kører i 2020 bliver Hjallesø Station helt central. Da omlægningen måske allerede begynder i 2015, har FynBus rettet henvendelse til DSB for at få Svendborgtoget til at betjene Hjallesø Station på alle togafgange i stedet for kun en i timen, som i den nuværende DSB-køreplan.

En forbedret togdrift åbner for eksempel nye perspektiver for betjening af SDU og ungdomsuddannelserne.

## Bybusser i Svendborg

Bybussystemet i Svendborg er lagt om i 2012. Ændringerne har betydet, at bybusserne er omlagt fra at dække et større areal/større område til at være koncentreret på færre centrale ruter.

Det har medført – og medfører – nogen kritik, og der er ændret i systemet flere gange, så systemet i dag fremstår mere fladedækkende end i starten.

Figur 8, bybusser i Svendborg



Det nye system har også haft en lidt svær start på grund af store anlægsarbejder omkring den nye terminal og Toldbodvej. Desuden har vejarbejde på Svendborgsundbroen øget køretiden på rute 250 til Tåsinge. Dette arbejdet er nu afsluttet.

Mere stabile køretider til Tåsinge giver mulighed for at justere ruten enten i Troense eller omkring Bycentret i Svendborg.

Samtidig skal betjeningen i det nordlige Svendborg omkring Grønnemoseværkstedet og produktionskolen endeligt lægges fast, og herefter skal systemet indarbejdes, da det endnu ikke helt har levet op til de passagemæssige forventninger.

Desuden er der med det nye bussystem indført en arbejdsdeling mellem bybusser og regionale ruter, så de ikke kører samme steder.

For eksempel har de regionale ruter overtaget betjeningen af Skaarup og Ollerup.

## Uddannelsesruter

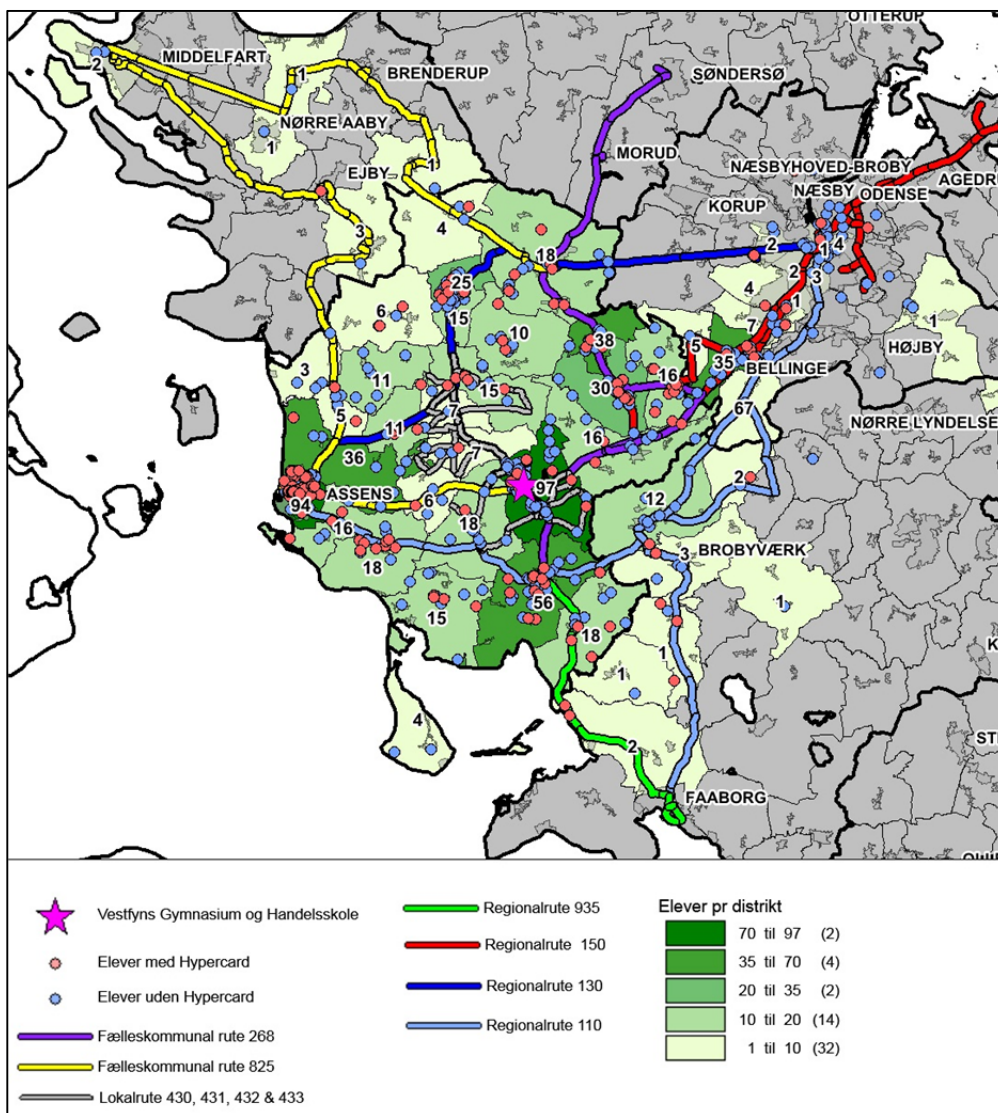
Uddannelsesruterne er målrettede ruter, der fortrinsvis betjener ungdomsuddannelserne.

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, ønsker samarbejdspartnerne bag Syddansk Uddannelsesaftale bedre tilgængelighed til ungdomsuddannelserne. Derfor bliver uddannelsesruter et særligt fokus, som det også er afspejlet i Region Syddanmarks budget 2014.

På baggrund af oplysninger fra ungdomsuddannelserne har Fynbus geokodet områderne, de studerende kommer fra.

Gymnasiernes optag er i stor udstrækning unge fra lokalområdet. Figur 9 viser, at størsteparten af de studerende til Vestfyns Uddannelsescenter kommer fra Assens Kommune.

Figur 9, studerende til Vestfyns Uddannelsescenter



Figuren viser også, at ca. 80 studerende kommer fra det sydvestlige Odense – en del uden at have Hypercard.



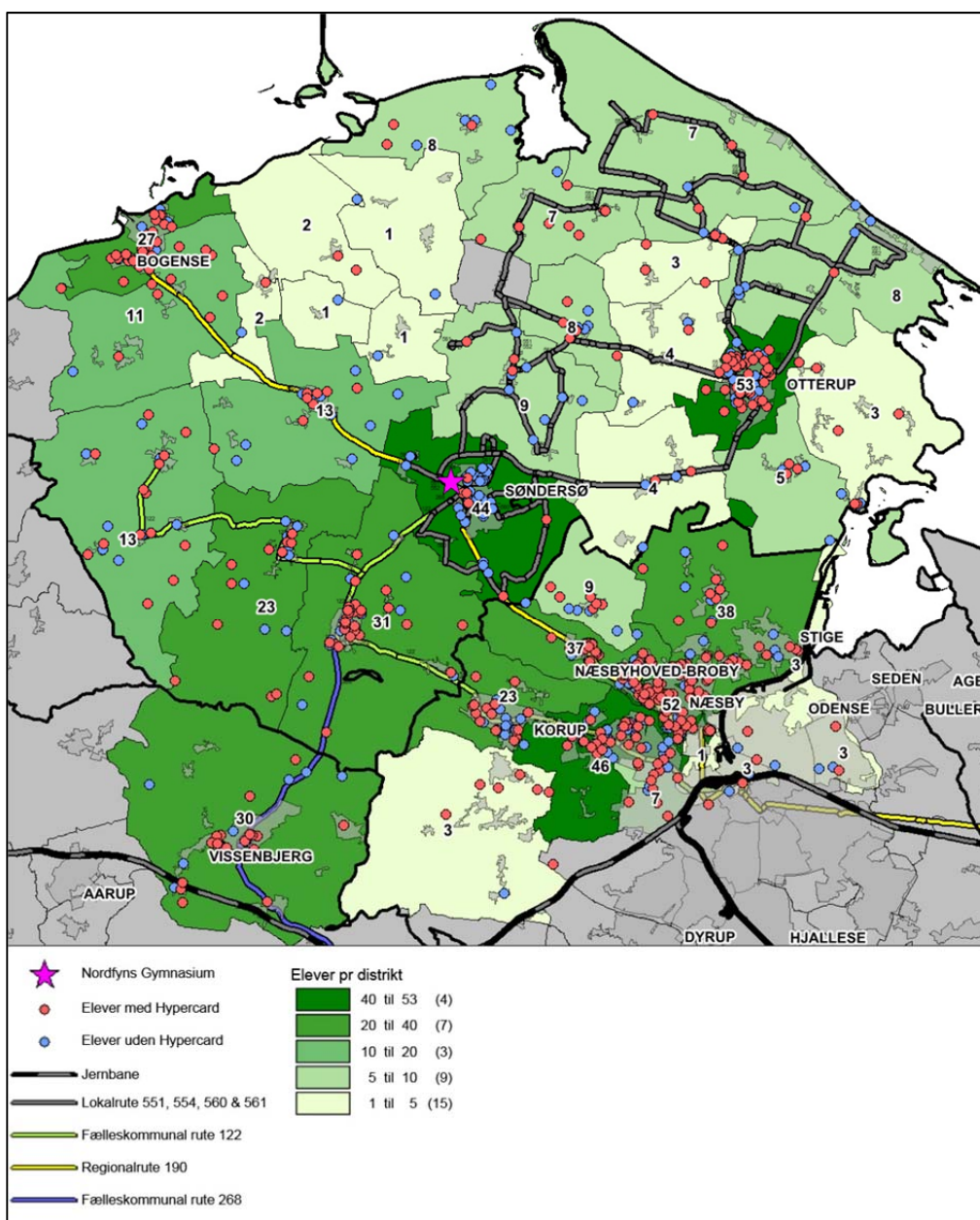
Det er et eksempel på, at kapaciteten på de odenseanske gymnasier er utilstrækkelig, så nogle studerende må til andre gymnasier.

Derfor har Region Syddanmark nedsat et fordelingsudvalg, der fordeler de unge til oplandsgymnasierne, hvis de unges primære ønsker ikke kan opfyldes.

Herudover er der selvfølgelig nogle af de unge, der frivilligt søger gymnasierne i Sønder sø og Glamsbjerg for STX eller HF-uddannelser, hvor der også er gode transportforbindelser.

Figur 10 herunder viser en tilsvarende kortlægning af Nordfyns Gymnasiums studerende.

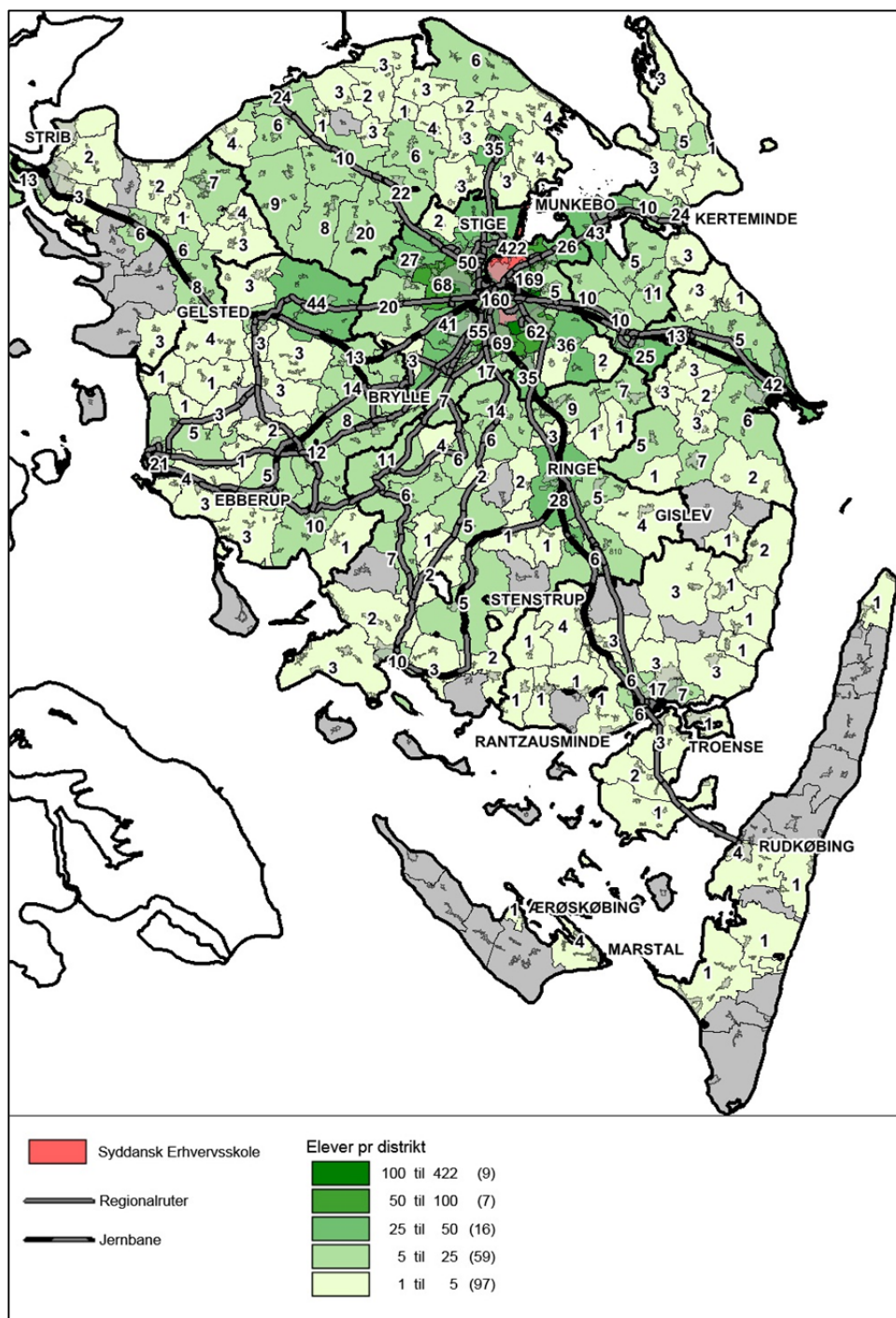
Figur 10, studerende på Nordfyns Gymnasium



Af figuren fremgår, at ca. 70 studerende fra Tarup og Korup skal til Nordfyns Gymnasium og ca. 100 studerende fra Næsby og Næsbyhoved Broby skal samme vej – hertil kommer 40 studerende fra Stige og Søhus.

For erhvervsskolerne ser billedet anderledes ud. Figur 11 viser for eksempel, hvor de studerende til Syddansk Erhvervsskole kommer fra.

Figur 11, studerende på Syddansk Erhvervsskole



Som det fremgår af kortet optages studerende fra stort set hele Fyn – dog i mindre grad fra Syd- og Vestfyn, da der er erhvervsskoler i Svendborg og Erritsø også.

Det er dog ikke alle uddannelser, der findes på alle skoler – for eksempel er der guldsmedeuddannelsen i Erritsø, men ikke tømreruddannelsen - derfor det nuancerede billede som figur 11 viser.

Et tilsvarende billede gør sig gældende for handelsskolerne som findes i Erritsø, Glamsbjerg, Svendborg, Nyborg og andre Tietgenskolen i Odense.

For både erhvervsskoler og handelsskoler gælder, at de har gymnasieuddannelser (HHX og HTX) der i strukturen ligner STX-uddannelserne og giver en forholdsvis stabil logistik på grund af de 3 årige forløb.

EUD og EUX uddannelserne på erhvervsskolerne er strukturelt anderledes, da uddannelsen er en vekselvirkning mellem skole- og praktikophold. Det vurderes, at skoleopholdet udgør ca. 40 % af uddannelsen og praktikopholdet resten – lidt afhængigt af den enkelte uddannelse.

Der startes typisk med et forholdsvis langt grundløb på ca. 40 uger.

Med hensyn til transporten betyder det, at de unge i praktikperioderne har meget forskellige rejsemål, og der er ikke så stringente rejsemønstre, der kan kortlægges som i skole-bopæl relationerne for de gymnasie studerende.

Derfor udtrykker de tal, der ses på figur 11 ikke det antal studerende der faktisk skal til skole, det vil være noget mindre - et anslået gennemsnit ca. 40 % - men det vil variere både i geografi og hen over den enkeltes uddannelsesperiode.

Som det fremgår af indledningen til rapporten er gymnasie- og erhvervsskolestuderende allerede flittige kunder i dag.

Assensforsøget, med uddannelsesruter der kører direkte til skolerne, peger på, at det kan lade sig gøre at samle en busfuld unge, og ”isolere” dem fra det øvrige trafiksystem og dermed skabe plads til for eksempel erhvervspendlere.

Det foreslås derfor at etablere flere uddannelsesruter, enten ved helt nye tiltag eller ved klart at synliggøre de afgange, der allerede findes i dag.

I den gældende køreplan har FynBus indsat 12-14 dubleringsbusser til uddannelserne, og de er alle udløst af mange studerende kunder på ungdomsuddannelserne, så denne ressource kan også delvist indgå i uddannelsesruterne.

I både Odense og Svendborg er trafiksystemerne i dag bygget op om, at busserne skal forbi den centrale terminal, både af hensyn til togforbindelser og fordi det giver mulighed for ”at komme alle steder fra og rejse alle steder hen”.

I myldretiden medfører det en stor belastning af infrastruktur, trængsel på grund af mange kunder og så videre. Det vil aflaste terminalerne betydeligt, hvis mange uddannelsessøgende i stedet bliver kørt direkte til uddannelsesinstitutionen.

Hvis ruter skal målrettes de enkelte institutioner, skal det ske i tæt samarbejde med disse, så møde- og sluttider, ruteforløb med mere nøje indrettes aktuel elevsammensætning og køreplan.

På baggrund af den foretagne kortlægning af de uddannelsessøgende kunne et ”komplet” uddannelsessystem se ud som beskrevet på de følgende sider.

## Uddannelsesruter til erhvervsskolerne i Odense.

Figur 12 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Kold College, og Syddansk Erhvervsskoles 3 afdelinger i Odense. Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og bybusserne i Odense

Odins Bro forventes åbnet i sommeren 2014 og benyttes af uddannelsesruterne fra nord og nordvest.

Figur 12, betjening af Kold College og SDE

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel 5 viser ruterne i oversigt.

Tabel 5: oversigt overuddannelses ruter til Kold College og SDE

Kold College, Syddansk Erhvervsskole med mere		Bemærkning
810U	Rudkøbing - Svendborg - SDU - Kold - SDE	Erstatter 810P
811U	Assens - Glamsbjerg - Kold - SDE	Assensforsøget
812U	Ebberup - Haarby - Nørre Broby - Kold -SDE	Erstatter eksisterende morgenafgang
813U	Ørsted - Vissenbjerg - Kold - SDE	
814U	Bogense - Sønderø - SDE - Kold	Via Odins Bro
815U	Uggerslev - Otterup - SDE - Kold	Via Odins Bro
816U	Hindsholm - Munkebo -Muleme - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
	Kerteminde - Munkebo - Muleme - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
817 U	Kerteminde - Langeskov - Muleme - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
818U	Ullerslev - Langeskov - Muleme - SDE - Kold	Erstatter eksisterende morgenafgang
819U	Faaborg - Nørre Søby - Nr. Lyndelse - Kold - SDE	Erstatter eksisterende morgenafgang



## Uddannelsesruter til Tietgenskolen på Elmelundsvej i Odense.

Figur 13 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Tietgenskolen på Elmelundsvej i Odense. Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og bybusserne i Odense.

Figur 13, betjening af Tietgenskolen

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel ZZ viser ruterne i oversigt.

Tabel 6: oversigt over uddannelsesruter til Tietgenskolen

Tietgenskolen, Elmelundsvej		
820U	Ørsted - Vissenbjerg - Tietgenskolen	Erstatter dubleringer på 130
821U	Mbrud - Korup - Tarup - Tietgenskolen	
822U	Bogense - Søndersø - Næsbyhoved Broby - Tietgenskolen	Erstatter eksisterende morgenafgang
823U	Otterup - Næsby - Tietgenskolen	Erstatter eksisterende morgenafgang

## Uddannelsesruter til erhvervsskoler og gymnasium i Svendborg.

Figur 14 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Svendborg Gymnasium og erhvervsskolens 3 afdelinger i Svendborg. Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og bybusserne i Svendborg.

Figur 14, betjening af uddannelsesinstitutioner i Svendborg

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel 7 viser ruterne i oversigt.

Tabel ZZ: oversigt over uddannelsesruter til uddannelsesinstitutioner i Svendborg

Gymnasium og Erhvervsskoler i Svendborg		
860U	Lohals - Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 913S
851U	Bagenkop - Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 912S
852U	Rudkøbing - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 911S
853U	Home - Faaborg - Vester Aaby - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter eksisterende afgang på 932P
854U	Nyborg - Hessselager - Skaarup - Porthusvej - Ryttervej	Erstatter eksisterende afgang på 932P
855U	Ørbæk - Gudme - Porthusvej - Ryttervej	
856U	Ringe - Ryslinge - Ryttervej - Porthusvej	Erstatter 121S

## Uddannelsesruter til Vestfyns Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium.

Figur 14 viser en stiliseret fremstilling af betjeningen af Vestfyns Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium. Vestfyns Uddannelsescenter huser også 10. klasse i Assens Kommune. Tilsvarende er 10. klassecentret i Nordfyns Kommune i Søndersø – dog ikke på gymnasiet.

Ud over uddannelsesruterne betjenes skolerne af det overordnede rutenet og lokalruterne i hhv. Assens og Nordfyn Kommuner.

Figur 14, betjening af Vestfyns Uddannelsescenter og Nordfyn Gymnasium

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel 8 viser ruterne i oversigt.

Tabel ZZ: oversigt over uddannelsesruter til Vestfyn Uddannelsescenter og Nordfyns Gymnasium

Vestfyns- Gymnasium og Handelskole, Nordfyns Gymnasium		
850U	Mbrud - Vissenbjerg - Tommerup - Glamsbjerg	Erstatter 268
851U	Falsled - Brobyværk - Haarby - Glamsbjerg	Erstatter 935
852U	Bellinge - Brylle - Vemming - Glamsbjerg	Erstatter dubleringer på 150
840U	Vissenbjerg - Mbrud - Søndersø	Erstatter 268
841U	Tarup - Korup - Søndersø	Erstatter 122S
842U	Stige - Søhus - Søndersø	Erstatter 190P

## Uddannelsesruter til gymnasium i Middelfart og erhvervsskoler i Erritsø.

Figur 15 viser en stiliseret fremstilling af uddannelsesruter til Middelfart Gymnasium og skolerne i Erritsø. Betjeningen svarer til rute 825 og 826 i den aktuelle køreplan. Lokalruterne i Middelfart søges også brugt til at understøtte betjeningen af gymnasiet sammen med bussen.

Figur 15, betjening af Middelfart Gymnasium og Erhvervsskoler i Erritsø

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel ZZ viser ruterne i oversigt.

Tabel 9: oversigt overuddannelses ruter til gymnasiet i Middelfart og erhvervsskoler i Erritsø

Middelfart Gymnasium, ELC og IBC i Erritsø		
825U	Assens - Mddelfart - Erritsø	Erstatter 825P
826U	Vissenbjerg - Brenderup - Erritsø	Erstatter 825P
827U	Bogense - Brenderup - Erritsø	Erstatter 826P

## Uddannelsesruter til handelsskole og Gymnasium i Nyborg.

Figur 16 viser en stiliseret fremstilling af uddannelsesruter til Nyborg Gymnasium og handelsskolen. Lokalruterne i Ørbæk og Ullerslev søges også brugt til at understøtte betjeningen af gymnasiet sammen med bussen.

**Figur 16, Nyborg Gymnasium og Handelsskole**

(HER INDSÆTTES STILISERET KORT I FÆRDIGE UDGAVE)

Tabel ZZ viser ruterne i oversigt.

**Tabel 10: oversigt overuddannelses ruter til Nyborg Gymnasium og Handelsskole**

<b>Nyborg Gymnasium, Tietgenskolen i Nyborg</b>		
830U	Marslev - Langeskov - Ullerslev - Nyborg	Erstatter eksisterende morgenafgang
831U	Ringe - Ferritslev - Nyborg	Erstatter 945
832U	Svendborg - Gudme - Hesselager - Nyborg	Erstatter eksisterende afgang på 932P

## Skoleruter

Som nævnt i afsnit 1, rammeforudsætninger, træder ny folkeskolereform i kraft med skoleåret 2014-15.

For skoleruterne forventer FynBus, at reformen medfører nye køreplaner, da skoledagen bliver længere.

Aftaleparterne bag forliget har besluttet at:

Der indføres en skoleuge på:

- 30 timer for børnehaveklassen til 3. klasse,
- 33 timer for 4. til 6. klasse og
- 35 timer for 7. til 9. klasse.

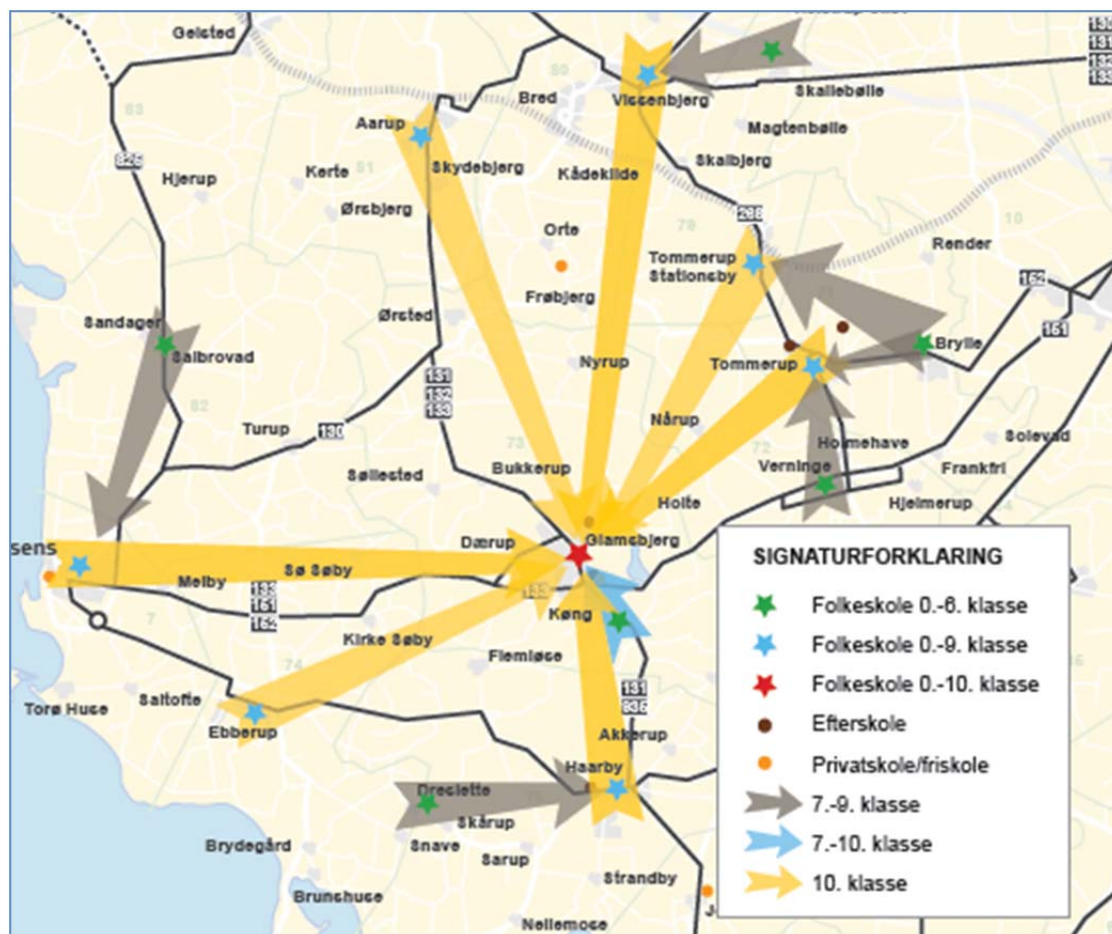
I en overgangsperiode frem til næste folketingsvalg vil skoleugen dog forkortes, hvis eleverne fravælger tilbuddet om lektiehjælp, således at skoleugen bliver

- 28 timer for børnehaveklassen til 3. klasse,
- 30 timer for 4. til 6. klasse og
- 33 timer for 7. til 9. klasse.

Skolerne skal tilbyde lektiecafé i overgangsperioden, men det er frivilligt for eleverne at deltage.

Det skal indpasses i en logistik, der mange steder består af, at overbygningsskolernes med 7-9 klasselever kommer fra en eller flere skoler, der kun har elever fra 0-6 klasse. Figur 17 herunder viser et eksempel fra Assens Kommune

Figur 17: Elevflows i Assens Kommune



FynBus er i tæt samarbejde med fagforvaltning, skoleforvaltning og skoler begyndt at planlægge, hvordan de fremtidige køreplaner kan se ud.

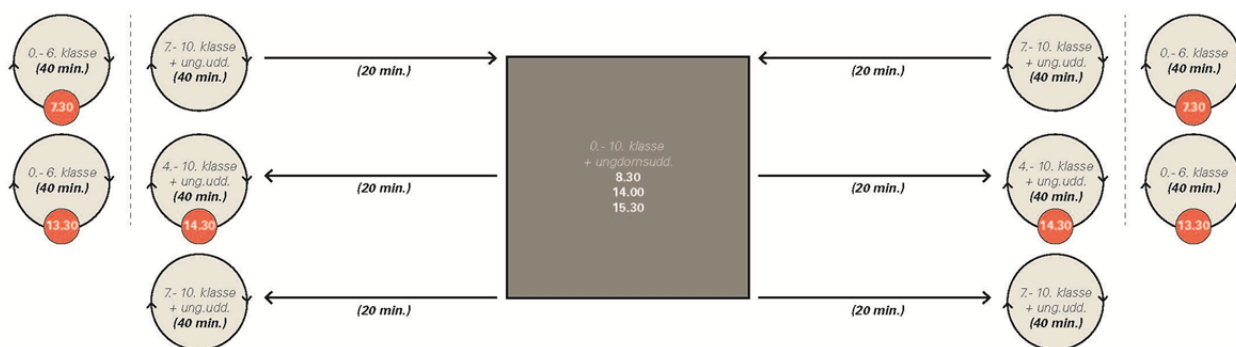
Skemaerne kendes endnu ikke, men FynBus' erfaringer er, at de bedste resultater opnås, hvis skemalægning og transport tilrettelægges i tæt synkroniserede processer.

Svendborg og Odense Kommuner er begyndt på heldagsskoler for de mindste elever. Erfaringerne herfra er, at de har regelrette møde- og sluttider med mødetid kl. 8 og sluttid kl. 14 – det er derfor det teoretiske udgangspunkt for arbejdet

Den nuværende betjening er mange steder indrettet således, at skemaet er forskudt så afdelinger med 0-6 klasse møder først, herefter fortsætter bussen til overbygningskole og ungdomsuddannelse, hvor de findes.

Nedenstående figur 18 illustrerer hvordan FynBus forestiller sig, at dette princip kan videreføres. Konceptet anvendes delvist i dag omkring Faaborgs skoler og Faaborg Gymnasium.

Figur 18: stiliseret model for betjening af overbygningskole med 0-6 klasseafdelinger og forskudte mødetider



I modellen møder 0-6 klasserne på skolerne i oplandet først - i modellen beskrevet som at busserne er ved skolerne 07.30 efter at have været rundt og hente de mindste elever.

Busserne kører endnu en runde, og samler nu 7-9 (10) klasse elever op sammen med de gymnasieelever. Herefter kører busserne til overbygningskolen, 10. klassecentret og gymnasiet. Busserne er ved skolerne kl. 08.30.

Afhængigt af kommunens ønskede serviceniveau, gymnasiets mødetider, præstekørsel med mere kunne der køres yderligere en afgang om morgenen.

Kl. 13.30 køres 0-3 klasserne hjem fra oplandsskolerne sammen med 4-6 klasseeleverne, hvis de har tidligt fri. Herefter kører busserne til gymnasiet og henter de studerende, der får tidligt fri – busserne er ved gymnasiet 14.10-14.15.

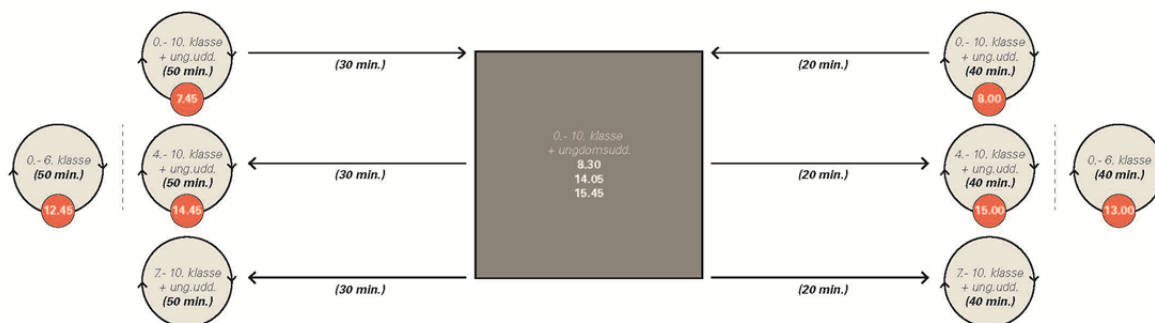
Busserne kører tilbage til oplandsskolerne og henter 4-6 klasse eleverne der får fri kl. 14.30, og bussen kører herefter 4-6 klasserne og "de tidlige gymnasieelever" hjem.

Kl. 15.30 skal "de sene gymnasieelever" hjem og det passer med, at 7-9 klasserne også har fri. Der køres endnu en omgang på ruterne og dagen er slut.

Modellen skal naturligvis kalibreres til de konkrete køretider, møde- og sluttider, samt tid til at komme fra bussen og ind i klassen og så videre, men princippet vurderes at ville kunne fungere mange steder med 5 ture om dagen.

Hvis ikke det er muligt at forskyde mødetiderne, er alternativet enten flere busser og mere kørsel eller en anden modulopbygning.

Figur 19: stiliseret model for betjening af overbygningsskole med 0-6 klasseafdelinger og korte og lange dage



Modellen bygger i dette tilfælde på, at børnene i stedet går i skole lange og korte dage, så det ugentlige timetal i princippet fordeles på 2 dage fra 8-13 og 3 dage fra 8-15 og fx ugen efter modsat eller anden periodevis udligning af normen.

Denne model medfører 4 ture om dagen.

Der vil givetvis forekomme andre lokale varianter afhængigt af de specifikke forhold, så som nævnt, er det endnu for tidligt at vurdere på de ressourcemæssige konsekvenser.

Modellerne illustrerer dog, at kørselsmængden kan blive mindre end den er i dag. Desuden vurderer FynBus, at der er tilstrækkelig kapacitet i busserne de fleste steder – allerede i dag er det morgenen der er dimensionsgivende for hvor mange busser, der skal bruges, da stort set alle møder samtidig (men forskudt).

Det vil det være morgenen, der ”bestemmer” i næste skoleår, da eleverne om eftermiddagen bliver fordelt på flere sluttider.



## Telekørsel

Efter en høring i kommunerne indføres et fælles teletaxa-koncept i de fynske kommuner.

Det fælles koncept indebærer:

1. Den enkelte kommune træffer selv beslutning om indførelse af teletaxa.
2. Ved indførelse og udbygning af teletaxa i den enkelte kommune tages udgangspunkt i et valg blandt de moduler der indgår i det fælles koncept.
3. Servicestandarder, priser, betaling og rejseregler fastsættes af FynBus' bestyrelse.
4. Områdeinddeling og – størrelse besluttet af kommunen.
5. Kørsel på tværs af kommunegrænser kan finde sted efter aftale mellem kommunerne.

Der indføres 2 koncepter:

1. **Telekørsel basis** der håndterer individuelle ”dør-til-dør” rejser, der overvejende består af variable ærinde- og fritidsrejser.
2. **Telekørsel pendler** der håndterer kørsel i forholdsvis korte faste ruteforløb.

## Telekørsel basis

Der kan vælges mellem 4 moduler afhængigt af det servicetilbud den enkelte kommune ønsker at tilbyde. Der gælder de samme retningslinjer for alle modulerne:

### ”Dør-til-dør”

Kunderne kan transporteres fra ”dør-til-dør”, dog med afhentning og afsætning på nærmeste offentlige vej.

Der indføres et geovisiteringsprincip, så der ikke kan bruges telekørsel, hvis der er et brugbart rutetilbud.

## Betaling

Der betales kontant i taxaen. Prisen fastsættes til kr. 25,00 ved kørsel inden for et takstområde. Ved kørsel i flere områder betales kr. 40,00 for 2 takstområder og kr. 50,00 for 3 takstområder.

Passagerer med månedskort eller Hypercard/Uddannelseskort skal ikke betale.

Omstigning fra og til anden kollektiv trafik er uden beregning hvis passageren har en gyldig kontantbillet (incl. SMS-billet og SmartPhone-billet), print-selv billet, DSB-billet eller periodekort – skolekort dog undtaget..

## Bestilling

Turen bestilles tidligst 14 dage før og senest 2 timer før afrejse.

## Serviceniveau

- Afhentningstidspunkt: 15 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt
- Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 50% af den tid det tager at køre den direkte vej.
- Afsætningstidspunkt: Tidligst 20 minutter før, og seneste 5 minutter før aftalt tidspunkt.

## Moduler

Telekørsel Basis består af følgende moduler:

Modul 1: kl 09:00-12:00

Modul 2: kl. 12:00-17:00

Modul 3: kl.17:00-22:30

Modul 4: kl. 22:30-02:00

## Tabel: Oversigt over Telekørsel Basis

Tidsrum	Telekørsel basis hverdage	Telekørsel basis weekend	Rejsehjemler	Takst	Bestilling	
5-6						
6-7						
7-8						
8-9						
9-10	Modul 1	Modul 1	Kontant betaling Smartphone- og SMS -billetter Print-selv billetter	25 kr. for 1 zone 40 kr. for 2 zone 50 kr. for 3 zoner	1 time før rejsens start.	
10-11						
11-12						
12-13	Modul 2	Modul 2				
13-14						
14-15						
15-16						
16-17						
17-18	Modul 3	Modul 3				
18-19						
19-20						
20-21						
21-22						
22-23	Modul 4	Modul 4				3 x kontanttakst
23-24						
00-01						
01-02						

## Telekørsel Pendler

Telekørsel Pendler er et forsøg med at indføre rutebaseret kollektiv trafik som tilbringerkørsel til regionale ruter, jernbanestationer, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Telekørsel Pendler er nærmere beskrevet nedenfor.

Kundens rejse er planlagt på forhånd, og består af en udrejse om morgenen og en eventuel hjemrejse om eftermiddagen. Tidsrum aftalens nærmere med den enkelte kommune, som også beslutter om der skal være både ud- og hjemkørsel. Omfanget af hjemkørsel kan blandt andet afhænge af om der er andre relevante tilbud, for eksempel Telekørsel Basis.

Telekørsel Pendler gennemføres som forsøg i Assens Kommune i forbindelse med indførelse af hurtigruter for uddannelsessøgende. Konceptet vil derfor kunne ændres når der indhøstes erfaringer med sammenhængen mellem serviceniveau og omkostninger mv. Indtil videre gælder følgende regler:

### Udrejse: Fra dør til punkt

Kunden afhentes på hjemadressen (nærmeste offentlige vej) og køres til et aftalt punkt, som tilbydes af FynBus. Det kan være et stoppested, en station, en arbejdsplads eller en uddannelsesinstitution.

### Hjemrejse: Fra punkt til dør

Hjemrejse foregår fra afsætningspunktet til hjemadressen.

### Betaling

Transporten forudsætter at kunden har et gyldigt månedskort eller Ungdomskort. Der kan ikke betales kontant eller benyttes nogen anden form for rejsehjemmel.

### Bestilling

Der skal bestilles for en periode ad gangen (minimum 14 dage).

Der skal bestilles senest dagen før første transport.

Kunden har pligt til at aflyse hurtigst muligt, hvis transport ikke ønskes.

### Serviceniveau

- Afhentningstidspunkt: 15 minutter før, og 15 minutter efter aftalt afhentningstidspunkt
- Omvejskørsel: Kunden kan opleve en omvejskørsel på op til 50% af den tid det tager at køre den direkte vej.
- Afsætningstidspunkt: 7 minutter før bus- eller togafgang.
- Afhentningstidspunkt for returkørslen er koordineret med anden kollektiv trafik.
- Der er korrespondancegaranti mellem Tele Pendler og anden kollektiv trafik.
- Arbejdspladspendlere må acceptere et andet serviceniveau, da kørslen tilrettelægges i forhold til bus- og togkøreplaner.

## **Forsøg med Telekørsel Pendler**

Der gennemføres i efteråret 2013 et forsøg med telekørsel i Assens Kommune, som har til formål at forbedre den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, og som skal reducere den samlede rejsetid.

Forsøget består af nogle direkte regionale busruter fra forskellige områder i Assens Kommune til 2 uddannelsesinstitutioner i Odense (Syddansk Erhvervsskole og Kold College). Som føderute til ruterne etableres et antal lokale ruter, der forbinder forskellige områder i Assens Kommune med de regionale ruter.

Der er tale om lokal rutekørsel udført af taxibiler, hvor ruten tilrettelægges efter kundernes bopæl. Der er således tale om en løbende justering af ruteforløb i forhold til kundernes behov.

For størstedelen af kommunerne i FynBus' område består den kollektive trafik af regionale busser, der forbinder de større fynske byer, samt et lokalbussystem, der primært kører for at bringe skolebørn til og fra skole, morgen og eftermiddag. Uden for disse tidspunkter kører der mange steder ikke længere lokalbusser. Lokalbusserne er i stedet erstattet af Telekørsel om formiddagen, sidst på eftermiddagen eller om aftenen, da dette tilbud i nogle tilfælde er billigere end bus, og i alle tilfælde er til gavn for en større del af befolkningen i de tyndt befolkede områder.

Forsøget introducerer en ny form for kollektiv trafik tidligt om morgenen, på tidspunkter hvor der normalt ikke har været et kollektiv trafiktilbud.

Telekørsel er behovsstyret kørsel. Det vil sige et kørselstilbud, typisk i en taxi, der kun aktiveres, når en borger har bestilt den på forhånd, i modsætning til bussen som kører uanset om der er passagerer eller ej.

Det nye telekørsels-tilbud tilbyder, at kunderne kan blive kørt fra hjemadressen til stoppestedet, hvorefter bussen kan bringe dem ind til Odense. Om eftermiddagen eksisterer et lignende tilbud retur. Tilbuddet gælder personer, der har over 1 kilometer fra hjem til stoppested og man visiteres på forhånd, ligesom turene er bestilt på forhånd af kunderne.

### **UDVIDET TIDSRUM**

En af nyhederne i tilbuddet om telekørsel til uddannelsesruterne er, at der her tilbydes lokalkørsel før skolebusserne begynder at køre om morgenen, i et tidsrum hvor der ikke tidligere har været kollektiv trafik.

### **STØRRE MÅLGRUPPE KAN BENYTTE ORDNINGEN**

En anden nyhed er, at tilbuddet om telekørsel retter sig til pendlere. Normalt har pendlere selv måtte finde ud af at komme til stoppestedet om morgenen. FynBus vil gerne have afprøvet om tilbringer-løsninger for pendlere i de tyndt befolkede områder kan øge antallet af faste kunder på de regionale ruter.

### **"GRATIS" FOR FASTE KUNDER**

Har man et personligt buskort med foto (fx periodekort eller Ungdomskort) kan den omtalte ordning benyttes "gratis". Hvis transporten i stedet forgik med bus, ville transporten også være "gratis". Turen er betalt via månedskortet.

## **TELEKØRSEL IKKE TAXI-KØRSEL**

Telekørsel foregår som regel i taxier, men som erstatning for en bus. Igennem et udbud har trafikselskabet indgået samarbejde med en eller flere taxi-entreprenører, der udfører kørslen.

Kørslen foregår som samkørsel, der koordineres af FynBus, så der sikres en så høj grad af optimering som mulig. Fordelen ved denne løsning er lavere omkostninger end ved fx almindelige taxikørsel. Kunden skal acceptere at køre sammen med andre, og skal acceptere en vis omvejskørsel.

Tilbuddet om uddannelsesruter mellem Assens og Odense foregår i samarbejde med Trafikstyrelsen, Region Syddanmark, Assens Kommune og FynBus og har til formål at undersøge, om et bedre trafiktilbud kan få flere unge mennesker til at gennemføre en ungdomsuddannelse.

Samtidig undersøges om tilbringer-ordningen kan øge antallet af faste kunder. Forsøget løber i to år og evalueres løbende af projektets parter.

## 5. Trafikinformation

Vækst i den kollektive trafik forudsætter kundefokus, og dermed stor opmærksomhed på trafikinformationen.

Ud over en opgradering af informationen på de fynske stoppesteder, som er beskrevet i afsnit 3, er der flere nye tiltag, som der redegøres nærmere for i dette afsnit.

### Strategi

FynBus har et veludbygget samarbejde med Rejseplanen.

Samarbejdet er en naturlig forlængelse af FynBus' fokusering på "den samlede rejse", det vil sige sammenhæng mellem teletaxi og busser, busser og tog og så videre. I mange lande lever de enkelte trafikarter og operatører i deres eget informationsunivers, hvor vi i Danmark har et helt unikt samarbejde omkring Rejseplanen.

Gennem forskellige projekter, SMS-billet, on-line busser, diverse apps, elektronisk billettering og realtid med mere, har FynBus været blandt de første, i forbindelse med ny teknologi, og har gennem en årrække, udviklet egne løsninger.

FynBus vurderer, at branchens generelle teknologiske udvikling nu gør, at tiden er moden til et strategiskifte.

FynBus har derfor besluttet, at der i fremtiden stort set udelukkende fokuseres på udvikling i samarbejde med Rejseplanen, og dermed de øvrige trafikselskaber.

Fordelen for FynBus er sparede ressourcer og fordelene for kunderne er, at de i hele Danmark møder samme brugerinterface.

## Hjemmeside

FynBus lancerer en ny hjemmeside i starten af 2014. I den forbindelse er arbejdsdelingen mellem forskellige informationsplatforme fastlagt, som det fremgår af tabel 1.

Tabel 1: arbejdsdeling mellem informationsplatforme

<b><u>Før rejsen</u></b>	<b><u>Under rejsen</u></b>	<b><u>Efter rejsen</u></b>
<b>Rejseplanlægning</b> (køreplan v. kendt rute, Rejseplanen eller kort v. ukendt rute). <b>Billetter og priser</b> (Hvad koster rejsen, hvilke billetprodukter passer til mit behov, bestilling/fornyelse) <b>Nyheder</b> (Er der noget nyt til mig som kunde – fx billetprodukter eller andre tiltag). <b>Planlagte kørselsændringer</b> (vejarbejde, omlægninger mv.) <b>Rejseregler</b>	<b>Aktuel trafikinformation</b> (Forsinkelser, aflysninger mm.) <b>Alternativer</b> (v. driftsforstyrrelser)	<b>Feedback</b> (spørgsmål, ris og ros) <b>Tjek forbrug</b> (fx KVIKkort) <b>Hittegods</b> <b>Rejsetidsgaranti</b> <b>Rejseregler</b>
<b>Løses af:</b> Rejseplanen.dk og FynBus.dk	<b>Løses primært af:</b> Rejseplanen (app / mobil)	<b>Løses af:</b> FynBus.dk

Som nu vil hjemmesiden indeholde alle FynBus køreplaner som \*.pdf-filer. Men som noget nyt vil kunden kunne tilgå køreplanerne via ”søg på kort”.

Afhængigt af hvad kunden søger på; rutenummer, adresse, POI, stoppested, har kunden mulighed for at danne sig et overblik over det samlede tilbud i netop kundens område. Kunden vil også finde oplysninger om afgangstavle, telekørsel mv.

Køreplaner og afgangstavler står i den forbindelse overfor nogle forandringer, da de skal optimeres til brugen på hjemmesiden. Som det er nu er køreplanerne ikke i særligt printvenligt format.

Hjemmesiden udkommer i en udgave der tilpasser sig smartphones og tablets.

## **Realtid og korrespondancesikring**

En forudsætning for at kunne levere troværdig information under rejsen er, at kunne fortælle hvor der er realtid, det vil sige geografisk position og tid.

Det har man kunnet i Odense siden 2003 og i de regionale busser siden 2010.

I forbindelse med et forsøg på Sydfyn har FynBus afprøvet en helt ny teknologi baseret på en app, der downloades på en smartphone eller tablet.

Applikationen håndterer realtid via bredbånd og GPS, og ud over realtid indeholder applikationen funktionalitet til korrespondancesikring, så chaufførerne kan få besked om at vente på hinanden på udpegede afgange, når bussen er ved relevante terminaler eller knudepunkter.

3 andre trafikselskaber (NT, BAT og Lollandsbanen) har også afprøvet systemet med succes.

FynBus' bestyrelse har i forbindelse med budget 2014 besluttet, at systemet skal installeres i alle fynske busser.

Det kan desuden nævnes, at Sydtrafik overvejer at anskaffe den samme løsning til realtid og korrespondancesikring i ca. 350 busser også i 2014.

Hidtil har realtidssystemerne været kravspecificeret af FynBus, men leveret integreret i busserne af entreprenørerne. Fremover bliver realtid en FynBus leverance, og ansvarsfordelingen omkring bussens samlede IT-funktionalitet, entydigt entreprenørens - også ved en evt. overgang til Rejsekort.

Chaufførerne får med det nye system nye muligheder, som skitseret i figur 1.

Ud over en elektronisk arbejdsinstruktion for den aktuelle tur via realtidssiden og sammenhængen med øvrige busser via korrespondancedelen, får chaufføren også mulighed for en kortfunktion, "live-map", hvor områdets andre busser kan ses, chaufføren kan "klikke" på sin tur og se præcis hvad vej man skal køre på GOOGLE MAPS.

På Bornholm anvendes funktionen ved busnedbrud, så app'en distribueres til fx en smartphone i en taxa i nærheden, der så med simple instruktioner gennemfører resten af turen.

Herudover arbejder FynBus sammen med TITSAM (Trafikselskabernes ITSAMarbejde) på et bestillings- og billet- reservationssystem til grupper. Dele af dette system bliver også et værktøj for chaufføren. Endelig gøres manualer, rejseregler og andre nødvendige FynBus arbejdsinstruktioner tilgængelige via tabletten. Det samme er tilfældet for FynBus og chaufførernes dialogfrum "vores FynBus", som chaufførerne så fx kan følge i pauser mellem turene.



Løsningen sikrer, at chaufførerne har mulighed for altid at være up-to-date med det grundlag, chaufføren skal bruge for at vejlede kunderne bedst muligt.

**Figur 1: ny realtidsløsnings sammenhæng med bussen**

<b>FynBus leverance</b>	
<b>Rejseplanen:</b> Realtid Korrespondancesikring "Livemap"	<b>FynBus (TITSAM):</b> Gruppe- cykelreservation Manualer og instruktioner "Vores FynBus"
<b>Entreprenørens leverance</b>	
<p><b>Trafikinformation:</b>  <i>Skærme inde i bussen:</i>            Næste stop og zoneskift            Omstigningsmuligheder, andre ruter og trafikarter            Generel trafikinformation, kampagner, driftsforstyrrelser</p> <p>"Talt" stoppestedsannoncering</p> <p><i>Udenpå/udenfor bussen:</i>            Udråb af rute og destination på terminaler            Udvendig skiltning</p> <p><b>Øvrige funktioner:</b>            Infotainment            Internet            Videoovervågning            An- og afmeldepunkter til signalprioritering</p>	

I forbindelse med kommende udbud vil kravene til busserne ændres.

Det vil naturligvis stadig være ejernes valg, at stille krav til hvad busserne skal kunne, men som det fremgår af figur 1 er alt omkring bussen, entreprenørens ansvar i fremtiden.

FynBus' krav bliver til funktionalitet og design, og hvor entreprenøren har brug for data til sine systemer, skal de hentes fra Rejseplanen.

Når systemet er fuldt implementeret er Rejseplanen et af FynBus' datawarehouse – herfra hentes alle oplysninger om køreplan- og realtid til FynBus' ledelses- og informationssystemer.

Ikke alle informationer kan fanges automatisk via realtidssystemer, så nogle oplysninger indberettes af FynBus' driftspersonale til visning på diverse platforme – eksempler herpå er omlagte ruter, busnedbrud, indstillet kørsel på grund af dårligt vejr med mere.

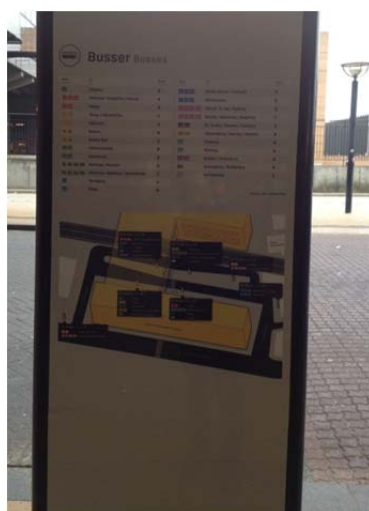
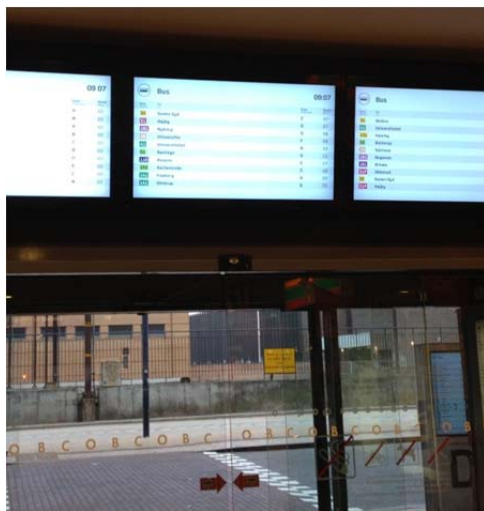
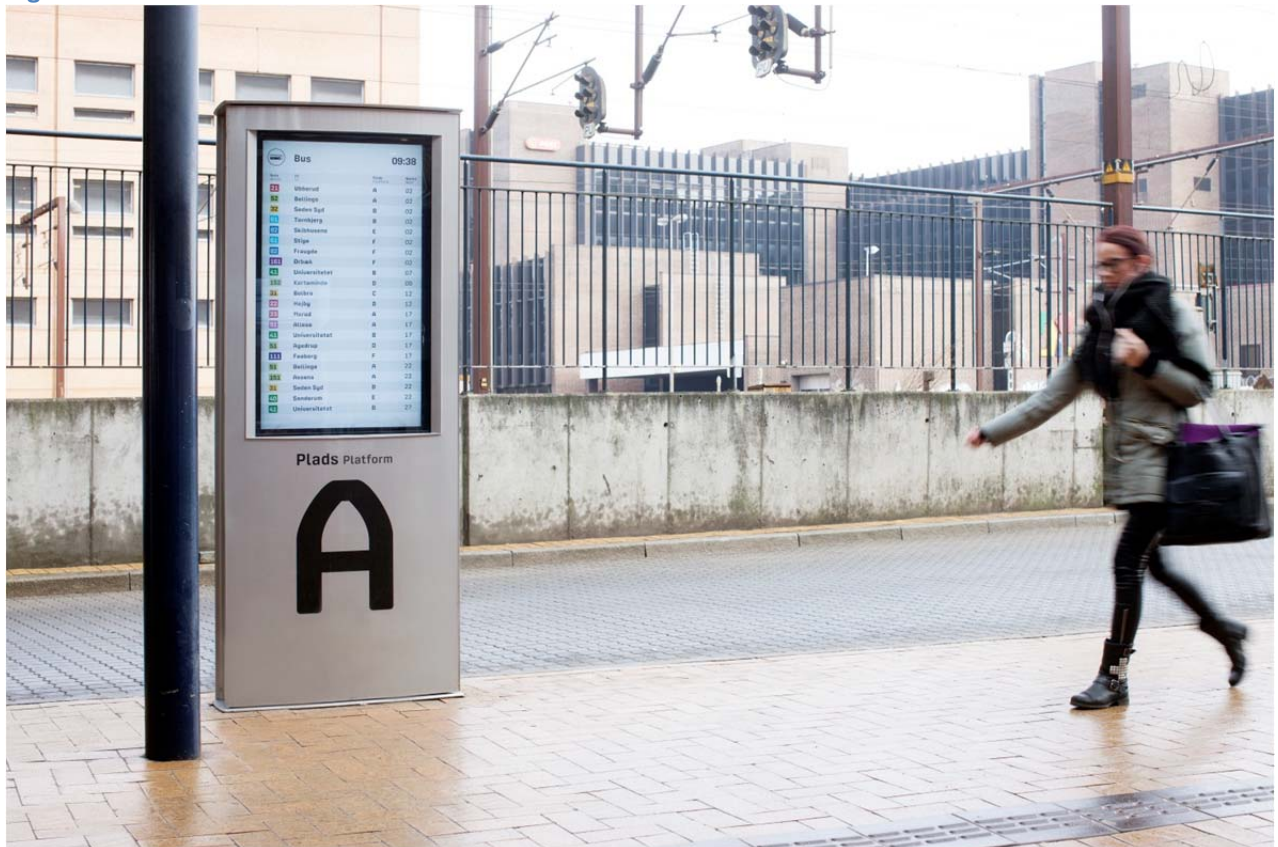
Disse informationer vedligeholdes og vises også fremtidigt via Rejseplanens løsninger.

## Trafikinformation under rejsen:

FynBus har indført digital trafikinformation på en række områder, bl.a. realtidsvisning på terminalerne på Odense Banegård Center (figur 2) og i Svendborg.

På terminalerne er placeringen af skærme desuden tænkt ind i passagerflowet, så trafikinformationen samtidig viser vej, understøttet af den mere statisk skiltede vejvisning.

Figur 2



Som nævnt i afsnit 3 har vi sat QR-koder på stoppestederne, så også her er informationen digitaliseret. Hvis kunderne har en smartphone og scanner koden, slås direkte op i Rejseplanens digitale afgangstavle for stoppestedet

Desuden bruger FynBus Rejseplanens app, som vist i figur 3.

Figur 3: eksempel på app fra Rejseplanen



App'en kan bruges til søgninger, som web-udgaven, men også til at finde stoppesteder i nærheden, vise driftsforstyrrelser med og så videre. Ved opslag på "afgangstavler" på stoppesteder, nås præcis den samme information, som ved scanning af barcoden på afgangstavlerne.

I første kvartal opdateres app'en med såkaldte "push-meddelelser", så kunden kan abonnere på rejser og automatisk modtager besked, hvis der på den pågældende tur indberettes, at noget ikke er, som det skal være eller realtidssystemet registrerer, at bussen er forsinket

Denne funktionalitet erstatter FynBus' Busalarm.

På længere sigt forventes yderlige funktionalitet, der opstår som følge af udviklingen af korrespondancesikring, indbygget i kommende opdateringer, så kunden får besked på, at busser rent faktisk venter på hinanden, at kunderne kan bede om, at busser skal vente med mere.

Det store mål er desuden, at integrere teletaxi/flexstur så "den samlede rejse" bliver komplet. I samarbejde med de øvrige trafikskaber og Rejseplanen deltager FynBus i et udviklingsprojekt, der er finansieret af yderområdepuljen.

I løbet af 3-4 år bliver muligt at bestille og betale rejser, der kombinerer teletaxi – bus- tog – bus – flexstur og desuden modtage information om rejsen på hele turen.

Som et lille delprojekt håber FynBus at have teletaxi på den webbaserede Rejseplan allerede i 2014.

### **Trafikinformation på store rejsemål**

Det baggrundssystem FynBus fik udviklet til terminalsystemerne i Odense og Svendborg, er også udviklet til at kunne integreres i skærmløsninger som er etableret i forvejen.

I øjeblikket kører FynBus test i samarbejde med Svendborg Erhvervsskoler, Svendborg Gymnasium og Vestfyns Handelsskole og Handelsgymnasium.

#### **Figur 3**

**! Foto af skærmløsning**

Mange steder er der receptionssystemer, og idéen er, at bruge disse til også at vise realtids- og trafikinformation, bare ved at systemet i sin playliste tilgår en hjemmesideadresse.

Dynamisk trafikinformation indgår også som en del i FynBus' alliancepartnerprojekter med Odense Universitets Hospital (OUH) og Syddansk Universitet (SDU).

SDU har indvilliget i at lade FynBus få adgang til godt 30 skærme centralt placeret på SDU's forskellige adresser. Derudover er SDU gået i gang med et projekt "Mit Personlige Skema", som FynBus gerne vil deltage i et samarbejde om.

Det bliver en app med en fuld servicepakke til de studerende, hvor de kan blive guidet fra hjemadresse til det pågældende forelæsningssted den enkelte dag. Derudover skal den kunne håndtere adviseringer, aflysninger og al anden information der kan være vigtig for den enkelte studerende.

Vejvisningsdelen er en opgave FynBus skal være med til at løfte, da vi via Rejseplanen, kan medvirke til at få integreret trafikinformations-delen.

FynBus' bestyrelse har i forbindelse med budget 2014 vedtaget at afsætte 500.000 kr. til forbedring af trafikinformation på og ved OUH. Forventningen er, at Odense Kommune og Region Syddanmark tilsvarende investerer et større beløb, så kvaliteten af informationen om kollektiv trafik kan hæves markant og flere ansatte, patienter og besøgende benytter bus og tog.

## Design

I hovedstadsområdet har trafikselskaberne etableret TUS – Trafikselskabernes Udviklings Samarbejde, som også Rejseplanen deltager i. Målet med samarbejdet er, at lave fælles løsninger på tværs af trafikarter omkring design af statisk og dynamisk skiltning, ordvalg og grafiske udtryk i øvrigt.

### Figur 4

#### *TUS design illu*

Som en del af strategien om større sammenhæng i den kollektive trafik, benytter FynBus de resultater, der tilvejebringes i TUS-samarbejdet – faktisk var Fynbus "first mover" på designet, da informationssystemet på OBC havde premiere lige før designet blev gennemtestet på Flintholm Station.

FynBus tilgang til at bruge TUS' design er, at der er gennemført – og gennemføres – systematiske tests af hvordan kunderne opfatter, de forskellige elementer, og dermed er der empiri bag de valg, der endeligt implementeres.

På den måde skal FynBus ikke gøre sine erfaringer og tilretninger, og i takt med at flere bruger designet bliver kunder over hele landet fortrolige med, hvordan det virker.

## Trykte køreplaner

FynBus vi i planlægningsperioden sikre en kombination af digital information og trykte køreplaner.

Den trykte køreplan er i sig selv er en markedsføring af kollektiv trafik, og der vil løbende blive arbejdet på at forfine layout og indhold.

Et eksempel på dette er, at der i 2014 udvikles køreplaner målrettet de store rejsemål som fx ungdomsuddannelser og skoler, så der gives et samlet overblik af hvilke ruter, der betjener en given skole.

En af de ændringer der sker omkring trykte køreplaner, er at Odenses samlede køreplan ikke udgives fra sommeren 2014.

FynBus arbejder hen imod, at køreplanskift på enkelte ruter kan gennemføres med meget kort varsel, hvis marked eller fx store anlægsarbejder tilsiger det.

Den udvikling blokerer en samlet køreplan for, da der dels skal trykkes erstatningssider når noget ændres, eller endnu værre; kunderne agerer i forhold til forældede udgaver af køreplanen, de har liggende i skuffen.

## Information og salg

I Rejseplanens strategi har kombination af rejseinformation og billetsalg indgået de seneste par år.

I forlængelse heraf indfører FynBus sin mobilbillet integreret på Rejseplanen, og der bliver samtidig mulighed for en integration af DSB billetter, såkaldte tog+billetter i løsningen også.

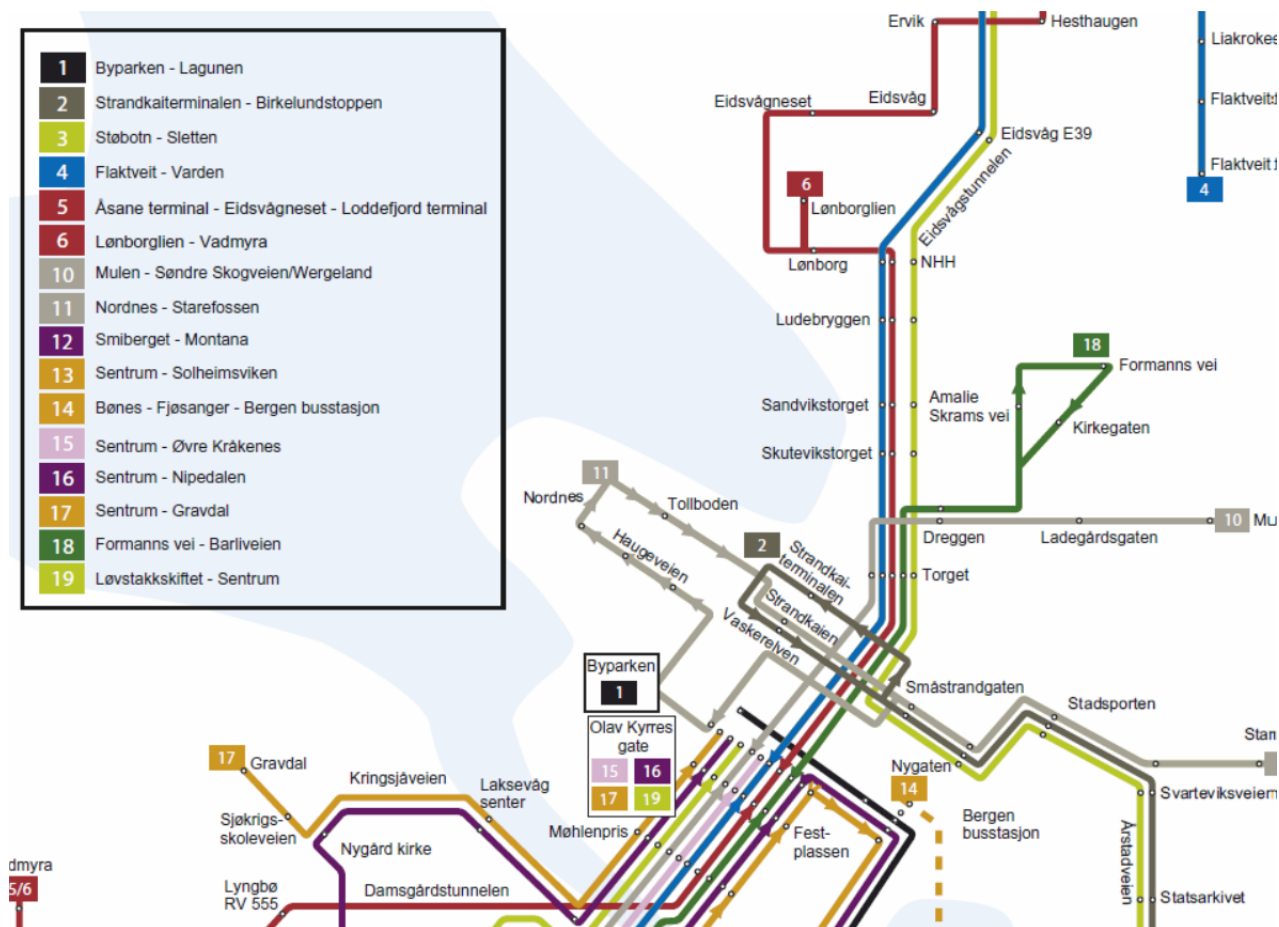


## Rutekort

I løbet af 2014-15 fornys rutekortene.

FynBus modtager af og til kritik af, at det nuværende kortmateriale er svært tilgængeligt. Derfor overgår vi til mere generaliserede kort, som det kendes fra andre trafikskelskaber, figur 5 viser et eksempel fra Bergen.

Figur 5, generaliseret rutekort fra Bergen

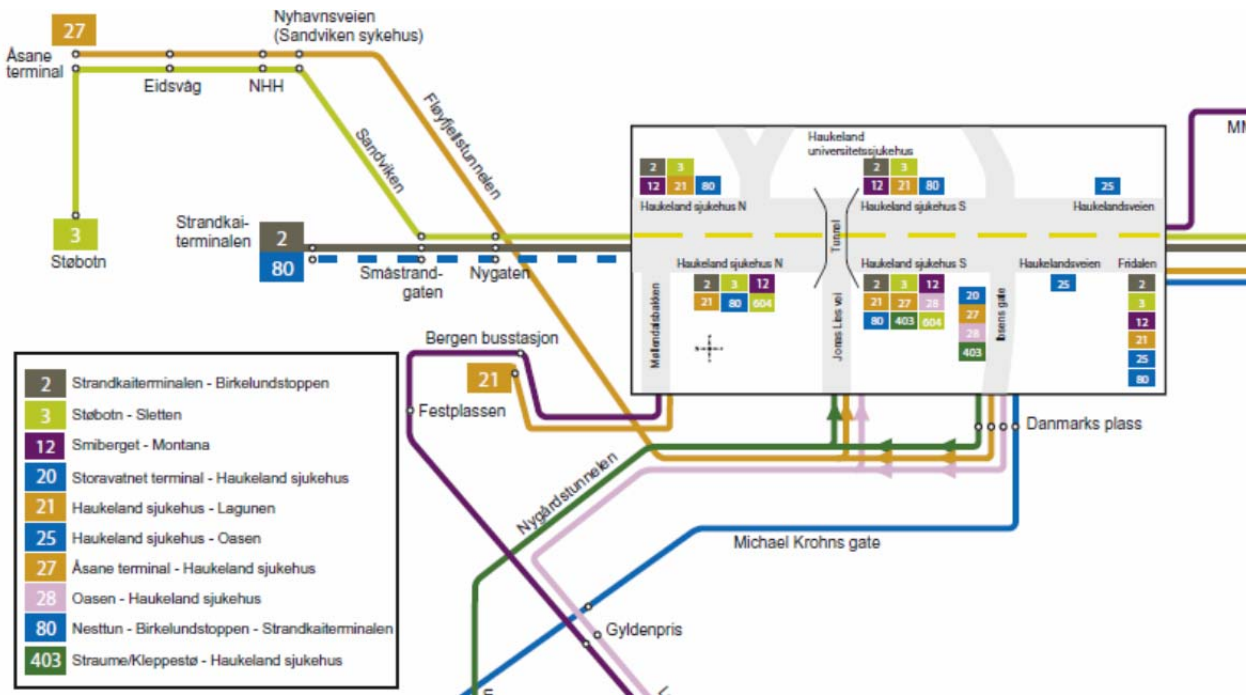


Eksemplet viser hvordan bybanen – Bergens letbane – er integreret i det samlede trafiksystem som en rute 1, altså en rute på lige fod med den øvrige busbetjening.

På lidt længere sigt vil rutekortene blive udvidet med oversigtskort på de store rejsemål, figur 6 viser et eksempel fra Haugeland Universitetssykehus også i Bergen.

Figur 6, generaliseret rutekort med udgangspunkt i





Figur 6 viser, hvordan rutekort og oversigtskort kan kombineres.



## 6. Inddragelse

FynBus arbejder målrettet med at inddrage ønsker fra borgere, kunder, chauffører og andre interessenter i planlægningen af busdriften.

Mange mennesker i og omkring busserne har en viden, der kan bruges til at gøre det endelige produkt bedre. Borgere og kunder har ønsker og forslag til, hvor og hvornår busserne skal køre for at dække deres behov, mens chauffører og entreprenører har værdifuld viden om, hvordan fx køreplaner kan blive bedre, så forsinkelser undgås.

FynBus har i de senere år arbejdet med at give bedre mulighed for at dele sin viden og sine ønsker med organisationen, så alles ønsker kommer i betragtning, og så der hurtigt kan rettes op på fejl og u hensigtsmæssigheder. Samtidig arbejder vi med at reagere hurtigere på ønsker om ændringer, blandt gennem et tættere samarbejde med entreprenørerne.

Arbejdet med inddragelse er en integreret del af det løbende kvalitetsarbejde – blandt andet for at forbedre regulariteten og kapaciteten på de enkelte ruter.

### **Høringer ved omlægninger og til hverdag**

Samtidig har FynBus i de senere år anvendt borgerhøringer i forbindelse med større ændringer i bustrafikken. Blandt andet har borgerne kunnet kommentere tidlige udkast til køreplanerne op til omlægningen af det regionale rutenet i 2010, ændringerne i Odenses bybusnet i forbindelse med lukningen af servicebusruterne i 2011 og under udarbejdelsen af Svendborgs nye by- og lokalbusnet, der trådte i kraft i 2012.

Mange tusinde borgere har gjort brug af denne mulighed, og det er der blandt andet kommet nye ruter som 810P til Syddansk Universitet, rute 11 i Odense og rute 280 og 281 i Svendborg ud af.

Det er også FynBus' ambition, at borgere og andre interessenter i fremtiden skal inddrages, når der er større ændringer på vej, så brugere og medarbejderes input til trafiksystemet høres.

Også imellem køreplansskifter har brugerne mulighed for at komme med ønsker til ændringer – alle køreplaner kan nemlig kommenteres på FynBus.dk, så der enten kan tages øjeblikkelig aktion eller samles op til næste ordinære køreplansskifte.

Man kan også tage debatten med FynBus og andre passagerer på Facebook. Her har trafikskabet siden 2011 haft en populær tilstedeværelse, hvor man kan få svar på sine spørgsmål og komme med input til alle aspekter af et trafikskabs hverdag.

### **Input fra chaufførsædet**

FynBus har også arbejdet målrettet med at inddrage chaufførerne bedre. Alle chauffører kan via webportalen VoresFynBus debattere, læse nyheder og teste deres viden, mens et panel af chauffører fra de større entreprenører kommer med input til kommende markedsføringskampagner og produkter.

Næsten alle chauffører på Fyn har nu også været på kursus i kundeservice og billettering. Her har de også kunnet debattere FynBus' strategi med repræsentanter for ledelsen.

### **Måling af tilfredshed**

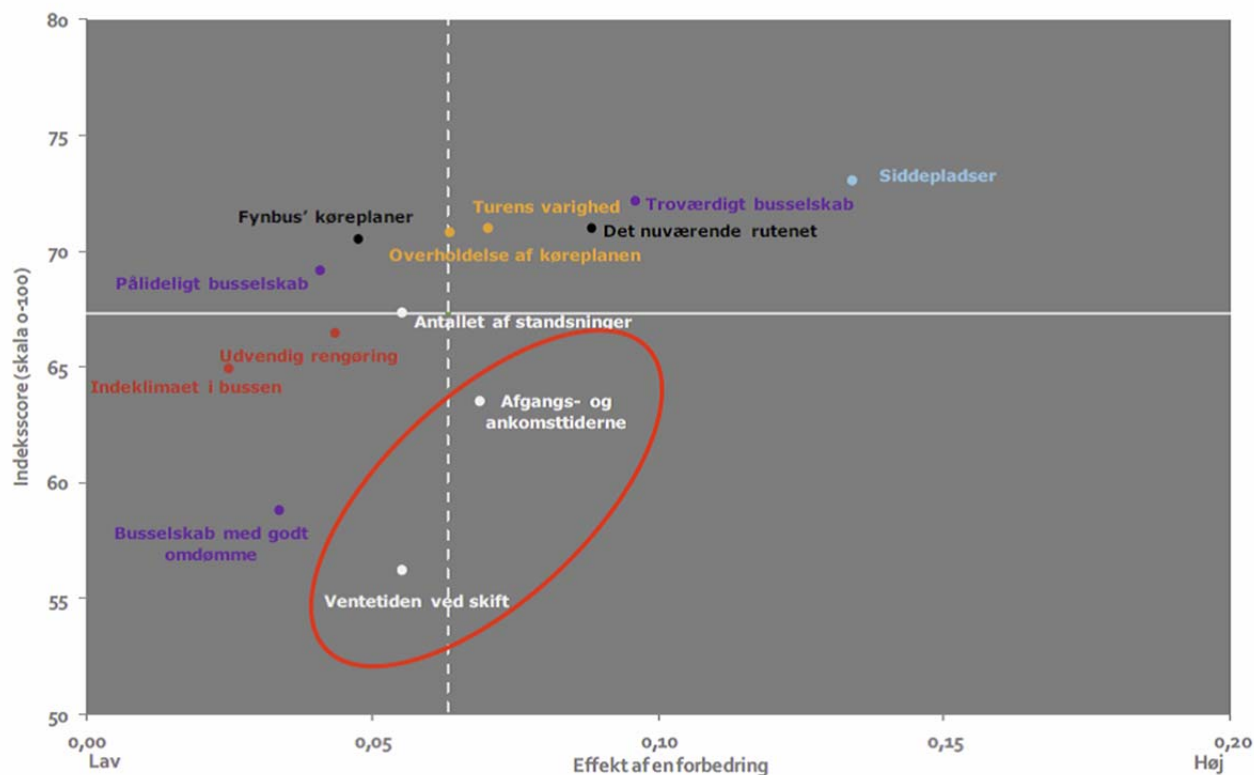
En anden metode til at få et bedre billede af, hvor godt kundernes behov opfyldes, er ved løbende at foretage kvantitative tilfredshedsmålinger blandt passagererne.

Disse målinger foretages hvert kvartal og er koblet til kontrakterne med de entreprenører, der kører efter incitamentskontrakter – dvs. at en del af entreprenørens betaling for buskørslen er afhængig af kundernes tilfredshed.

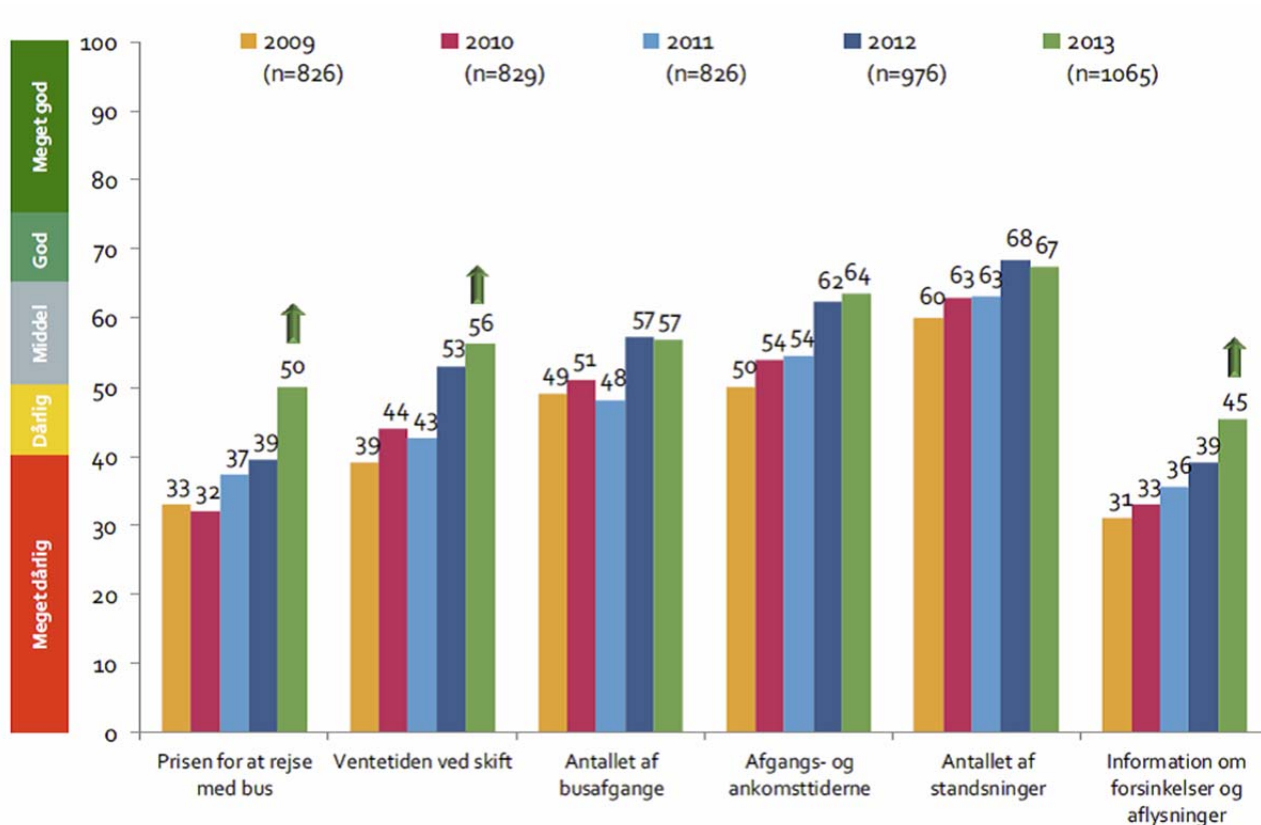
Hvert år i marts foretages desuden en større måling blandt passagererne, der giver et mere detaljeret billede af kundernes oplevelse af den leverede service på tværs af en række dimensioner.

Tilfredsheden med FynBus tog et kraftigt dyk under strejken i 2008, men er siden da steget støt som resultat af et målrettet arbejde med at genvinde passagerernes tillid og overvinde imagetabet.

Figur 1: Figur 1: Indsatskort\_Tilfredshedsundersøgelse marts 2013



Figur 2: Tilfredshed med FynBus\_Tilfredshedsundersøgelse marts 2013



Den gruppe, der har været mindst tilfreds med FynBus har været de unge, men efter trafikelskabet har etableret sig på Facebook, hvor der er bedre mulighed for at komme i dialog med denne kundegruppe, er de unges tilfredshed steget mere end andre grupper.

Gennem disse målinger kommer FynBus tættere på, hvad der er vigtigt for kunderne, og der arbejdes målrettet med at sætte ind over for de parametre, der kan forbedre oplevelsen af busturen.

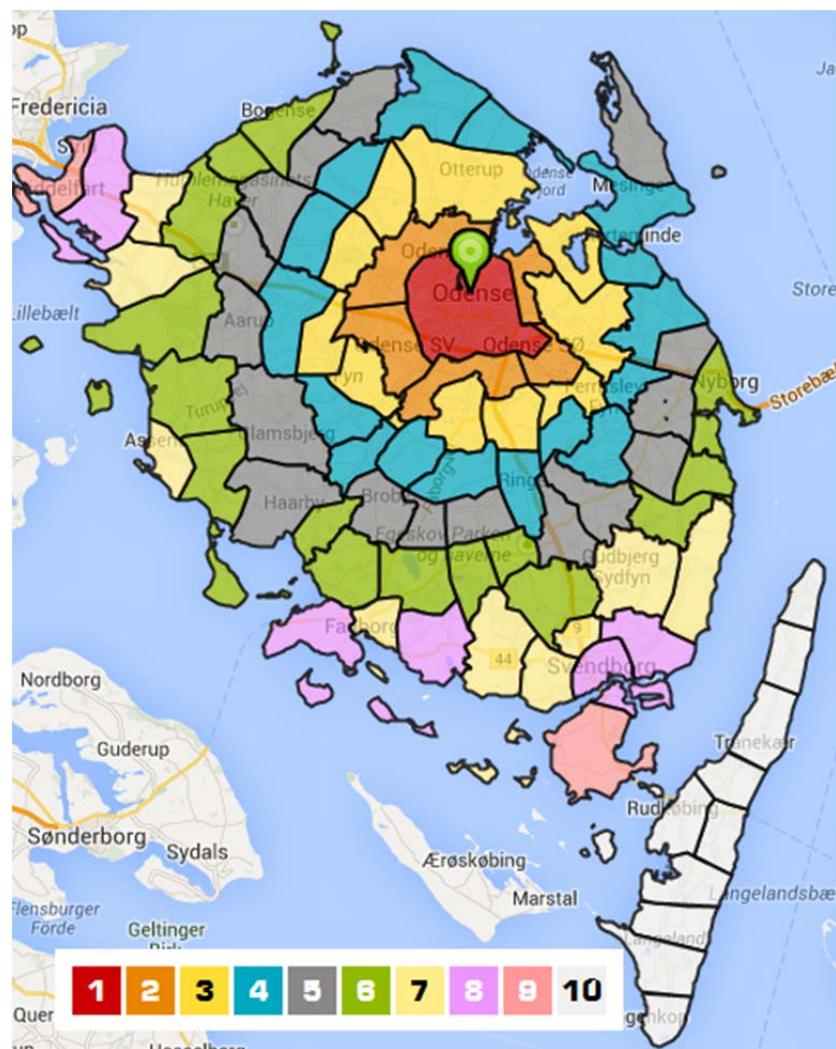
## 7. Takst og billettering

Et af FynBus' styringshåndtag i forhold til kunderne er takster og takstpolitikken. Dette afsnit beskriver FynBus' takst- og zonesystem og de hertil knyttede billetterings- og salgssystemer. Ligeledes beskrives FynBus' samarbejde med de øvrige trafikselskaber omkring bus og tog samarbejdet og udrulningen af rejsekortet.

### 7.1 Takst- og zonesystem

FynBus er inddelt i 95 takstzoner, jf. figur 1, og prisen for en rejse bestemmes af afstanden, målt i antal zoner, mellem start og slutpunktet for rejsen.

Figur 1: Zonekort med oplysninger om antal zoner med udgangspunkt i Odense zone 01.



## Takstprodukter

FynBus har en række rejsehjemler, der kan inddeles i følgende kategorier:

- **Kontantbilletter**
  - o Enkeltbillet,
  - o Gruppebillet,
  - o Straksgruppebillet,
  - o Tilkøbsbillet,
  - o SMSbillet
  - o Mobilbillet,
- **Flerturskort**
  - o Turskort,
  - o Værdikort,
  - o Kvikkort
- **Periodekort**
  - o Månedskort,
  - o Skolekort,
  - o Ungdomskort,
  - o Pensionistkort
  - o Erhvervskort
- Desuden er der en række specialprodukter:
  - o Eventbillet,
  - o Attraktionsbillet
  - o 1-dags billet (især til turister)
  - o Weekendbillet (kun sammen med gyldigt periodekort)
  - o Cykelbillet
- Endvidere kan der i et vist omfang benyttes DSB rejsehjemler (som del af det landsdækkende bus og tog samarbejde):
  - o Kontantbillet,
  - o Klippekort og
  - o Periodekort

## Takstdifferentiering

FynBus tilbyder prisdifferentiering i forhold til:

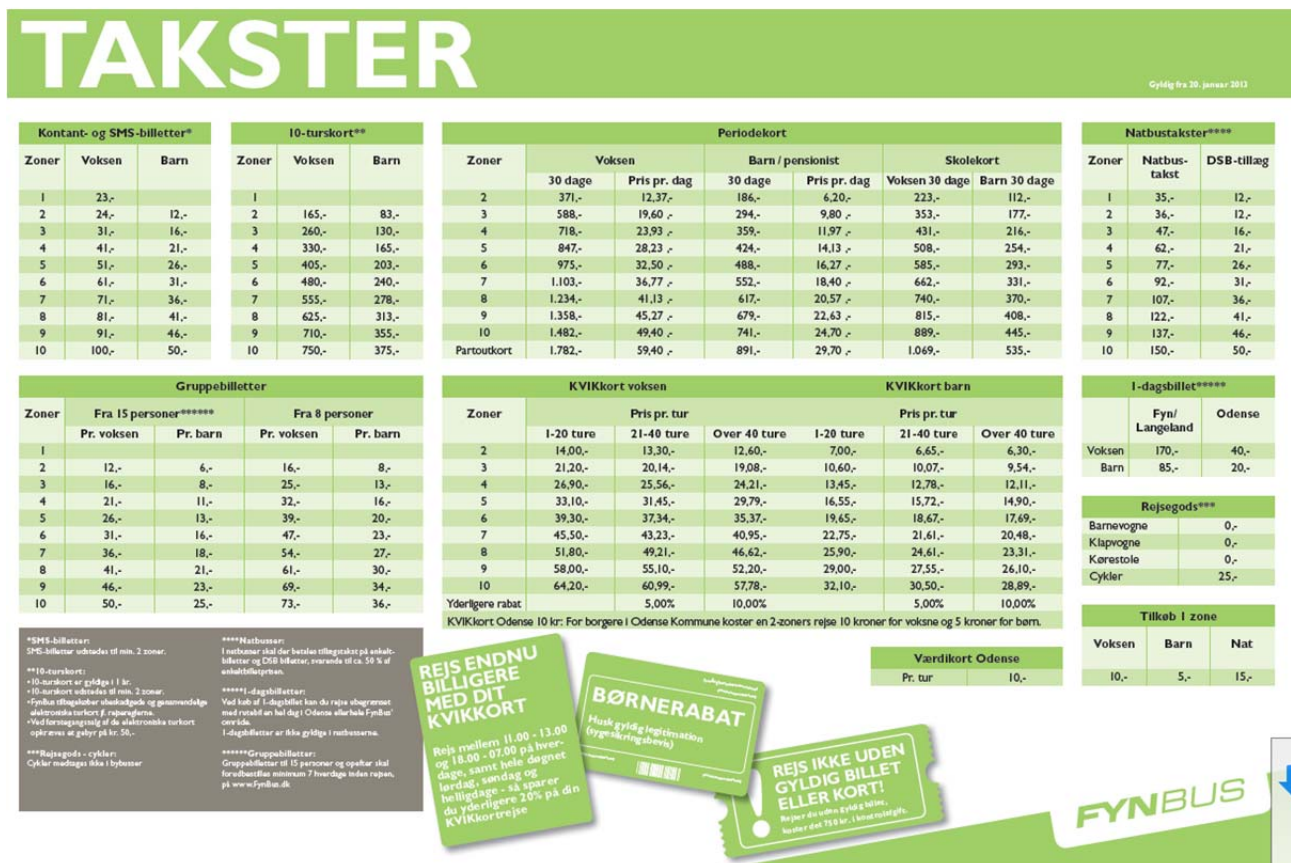
- Mængde (i forhold til både antal personer og antal rejser)
  - o Grupper på over 15 rejsende får 50 % rabat på grupperejse
  - o Jo flere rejser på et kvikkort des højere rabat pr. rejse
  - o 10 måneders rejse på periodekort giver 2 gratis måneder (10+2)
- Passagergruppe
  - o Børn under 16 år rejser får 50 % rabat

- o Pensionister får 60 % rabat på kvikkort efter kl. 9
- Rejselængde
  - o Ved rejser udover 10 zoner betales for maksimalt 10 zoner
- Tidspunkt på dagen
  - o I natbusser hæves prisen på enkeltbilletter med 50 %
- Landsdækkende ordninger
  - o 1 betalende voksen kan tage 2 børn under 12 år gratis
  - o 1 betalende barn under 16 år kan medtage 1 barn under 12 år gratis
  - o 20 % rabat på rejser med kvikkort udenfor myldretiden ("off-peak rabat")
  - o Ungdomskort til reduceret pris dækkende hele FynBus' område

## Takstrække

FynBus justerer normalt taksterne 1 gang årligt den 3. søndag i januar, samtidig med de øvrige trafikelskaber i Danmark. Den aktuelle takstrække for 2013 fremgår af figur 2.

Figur 2: Takstrække pr. januar 2013



FynBus' takstniveau varierer efter produkterne. I forhold til enkeltbilletter er rejser på turkort ca. 20 % billigere, kvikkort er ca. 30-40 % billigere, mens rejser på periodekort er mindst 60 % billigere ved 40 rejser pr. måned.

## 7.2 Billetterings- og salgssystem

### Billetteringsudstyr

FynBus har siden 2002 haft et elektronisk billetteringsudstyr, der i al væsentlighed består af en billetmaskine til udstedelse af enkeltbillet, tilkøb, grupperejser mv. og en kortlæser til validering af turkort, kvikkort og periodekort. Det elektroniske udstyr er koblet sammen med kortudstedelsen i et centralt system sikrer udover billetindtægter omfattende data om kundernes rejseadfærd og bussernes driftsafvikling.

I 2009 indførte FynBus som det første trafikselskab i Danmark SMS billetter, og fra 2011 har det også været muligt at købe smartphone billetter. Alle elektroniske produkter produceres af FynBus.

Ca. 80 % af rejserne i FynBus registreres elektronisk. Øvrige rejser foregår især på DSB produkter, men også som sms/mobilbillet og medfølgende gratisbørn.

### Salgskanaler

FynBus benytter sig af en række salgskanaler i forhold til de enkelte produkter:

- Bussen:
  - o Kontantbilletter (på nær SMS og smartphone)
  - o Salg og opladning af turkort
- Salgssteder:
  - o Salg og opladning af turkort (FynBus kundecentre)
  - o Udstedelse af periodekort (FynBus kundecentre)
  - o Opfyldning af værdikort og periodekort (eksterne salgssteder)
  - o Fælles periodekort (FynBus / DSB kundecentre)
  - o DSB rejsehjemler (DSB kundecenter)
- Web:
  - o Bestilling af kvikkort og periodekort (kortsalg.dk)
  - o Bestilling af ungdomskort (ungdomskort.dk)
  - o Bestilling af erhvervskort (Work Plus portal)
- Mobile enheder:
  - o Køb af sms billet og mobilbillet

## 7.3 Bus og tog samarbejdet

FynBus indgår i det landsdækkende bus og tog samarbejde, der sikrer fri omstigning mellem bus og tog på DSB rejsehjemler.

Der er fuldt samarbejde for de rejser, der går på tværs af FynBus' område, hvor FynBus accepterer gyldige DSB rejsehjemler i bussen.

For rejser med start og slut indenfor FynBus' område er der fuldt takstsamarbejde i forhold til fri omstigning mellem bus og tog i rejsens start og slutzone, de såkaldte omstigningsområder, ligesom der er fuldt takstsamarbejde for alle rejser på periodekort. Som eneste undtagelse fra samarbejdet er klippekort

og enkeltbilletter, hvor FynBus og DSB har forskellige takster, og hvor produkterne ikke er gensidige udover omstigningsområderne.

I samarbejdet er fordelingen af indtægterne frem til 2013 sket på baggrund af passagerinterview og tællinger i togene. Fremover sker fordelingen på baggrund af fast fordeling.

#### 7.4 Takster som strategisk styringsværktøj

Taksterne fungerer hos trafikselskaberne som styringsværktøj i forhold til:

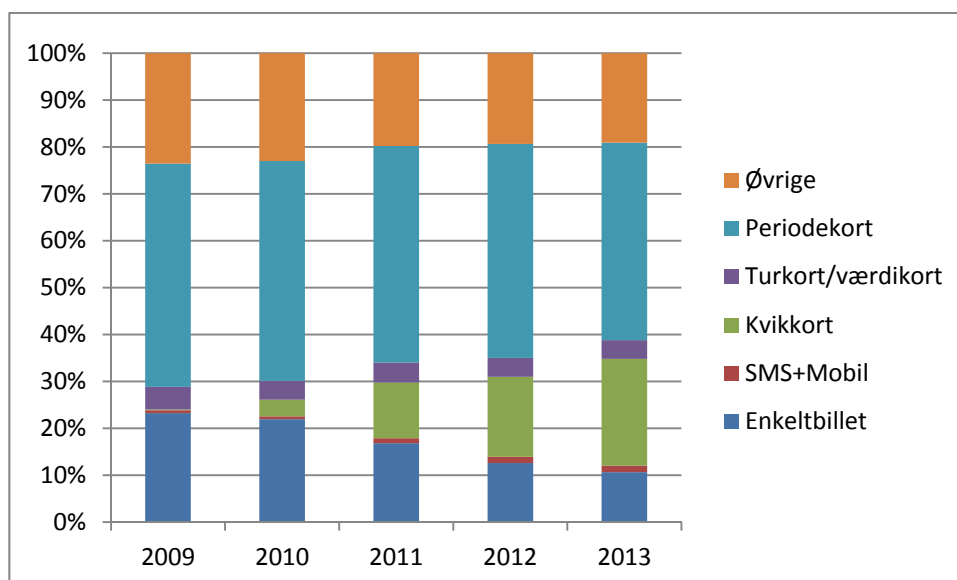
- At tiltrække nye kunder eller fastholde eksisterende
- At påvirke passagerernes adfærd
- Øge indtjeningen

Trafikselskaberne har selv takstkompetencen, men er overordnet bundet til et takststigningsloft, der fastlægges af staten og som svarer til udviklingen i pris- og lønindekset.

FynBus har gennem en årrække arbejdet med at skabe flere selvbetjeningsløsninger for at give kunderne flere muligheder samt for at nedbringe antallet af kontantbilletteringer i busserne og antallet af kundeforhøvelser i kundecentrene. Især indførelsen af kvikkort har medført et markant fald af kontantbilletteringer i busserne. Siden kvikkortets indførelse i 2009 er andelen af rejser der betales kontant i bussen er faldet fra 23 % til 10 %, jf. figur 3.

Færre kontantbilletteringer er samtidig med at mindske billetteringstiden og dermed rejsens samlede tidsforbrug.

Figur 3: Fordelingen af antal rejser på rejsehjemler

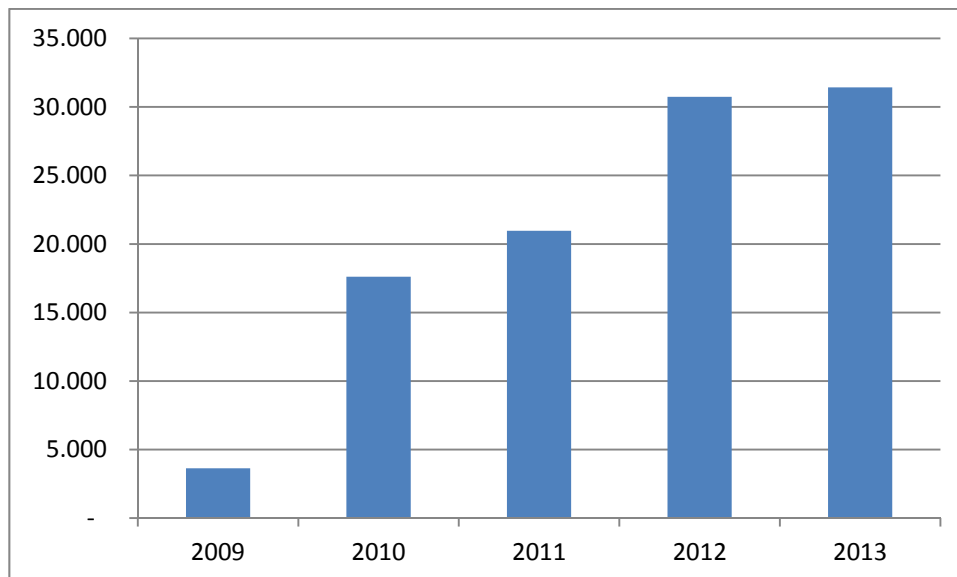


FynBus har målrettet markedsført selvbetjeningsløsninger og kombineret det med etablering af kundeambassadørkorps, der aktivt opsøger kunderne med henblik her på. Som det fremgår af figur 4 er antallet af udstedte kvikkort steget voldsomt fra 2009 til i dag, således at der nu udstedes over 30.000 nye



kvikkort årligt. Samlet er der udstedt over 100.000 kvikkort siden 2009. Antallet af rejser udført på kvikkort udgør nu næsten 25 %.

Figur 4: Udstedte kvikkort



## 7.5 Overgang til Landsdækkende enkeltbillet og rejsekort

I 2015 forventes indført en landsdækkende enkeltbillet, der sikrer ensartede billetteringsregler i hele landet. For FynBus vedkommende vil det have begrænsede konsekvenser, der primært vil relatere sig til de længste rejser inden for Odense Kommune. Det landsdækkende enkeltbilletsystem forventes at kunne implementeres i FynBus' nuværende billetmaskiner, men i en forenklet form i forhold til den nuværende kontantbillettering.

Rejsekortet er i gang med at blive udrullet i hele Danmark. FynBus og Bornholm har endnu ikke tilsluttet sig i Rejsekortet, men FynBus forventer at det sker senest når det nuværende system er teknisk forældet og afskrevet omkring 2017.

Både den landsdækkende enkeltbillet og rejsekort kan indføres med de nuværende takstzoner.

FynBus har lavet aftale med DSB om at tilpasse taksterne for kvikkort og periodekort til Rejsekortets takster med henblik på at sikre fuld takstharmonisering ved takstskiftet i januar 2016.

Såfremt FynBus overgår til rejsekortet vil selve implementeringen skulle ske over en periode, hvorved både FynBus nuværende system og Rejsekortet vil skulle fungere parallelt. Ved en overgang til rejsekortet er det ikke afklaret, i hvilke busser der skal monteres fuldt udstyr og i hvilke busser, der skal monteres et mere enkelt udstyr, et såkaldt "rejsekort light".

En business case har vist at overgangen til rejsekortet forventes at medføre en investering på 40-60 mio. kr. og øge FynBus årlige driftsomkostninger med 4-5 mio. kr.

## 8. Flexkørsel

Formålet med flexkørsel er at medvirke til at reducere kørselsomkostningerne gennem effektiv bestillingshåndtering, kørselskoordinering, administration, rådgivning og planlægning samt varetagelse af udbud.

Opgaven er at understøtte processerne i kommuner og region fra borgeren bestiller kørslen, til den udføres som koordineret flextrafik.

Overordnet består flexkørsel af 4 kørselsordninger:

- Teletaxa
- Kommunale kørselsopgaver i henhold til sociallovgivning mv.
- SBH-kørsel, - transport af særligt bevægelsehæmmede
- Siddende patientbefordring til behandling på sygehuse

Alle 4 kørselsordninger koordineres i et IT-logistiksystem, der sikrer en optimal kørselsplanlægning ud fra de aktuelle kørselsopgaver. Systemet matcher de taxibiler der aktuelt er til rådighed, ud fra billigste pris, med kundernes behov for den bestilte kørselsopgave, for eksempel en bil med lift til kørestolsbrugere og så videre.

Samkørsel af kunder i de fire kørselsordninger sikrer en omkostningseffektiv anvendelse af de offentlige udgifter til kørsel.

Det er lovbestemt, at trafiksselskaberne skal varetage handicapkørslen.

Det er frivilligt for kommunerne om de ønsker at FynBus skal koordinere den øvrige kommunale kørsel, eller om kommunen selv vil håndtere opgaven.

FynBus har siden 2009 samarbejdet med kommuner vedr. varetagelse af kommunale kørselsordninger.

Tabel 1 viser en status for, hvilke kørselsordninger ejerne har bestilt FynBus til at varetage pr. januar 2014.

**Tabel 1, kørselsordninger i FynBus bestillingscentral**

Ejer	Handicap-kørsel	Læge-kørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genop-træning	Aktivitets-dagcenter	Special-skole	Paragraf-kørsel	Elev-kørsel	Tele-kørsel	Siddende patientbef.
Assens	X	X	X	X		X		X	X	
Faaborg Midtfyn	X	X	X	X	X			X	X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	(X)	X	(X)	X	
Langeland	X	X	X	X			X		X	
Middelfart	X	X	X						X	
Nordfyn	X	X	X			X		X	X	
Nyborg	X	X	X	X	(X)	(X)	(X)	X	X	
Odense	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Svendborg	X	(X)							X	
Ærø	X	X	X						X	
Region									X	X

Krydser omsluttet af () viser kørsler på vej til kommunerne med gult, og til FynBus med sort.

I daglig tale opdeles kørslen i to typer:

- Fast kørsel som foregår i et fast mønster, for eksempel kørsel til aktivitets- og dagcentre eller skoler.
- Variabel kørsel som er mere sporadisk, for eksempel lægekørsel.

Al kørsel udføres af private vognmænd med taxi eller minibusser, som indgår rammeaftaler med trafikelskaberne gennem offentlige EU-udbud.

FynBus gennemfører løbende udbud af flexkørsel, i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik for den variable kørsel.

For den faste kørsel sker udbud i tæt samarbejde med kommunerne, enten særkilt for en kommune eller samlet for flere kommuner med den samme kørselstype.

I slutningen af 2013 er FynBus i samarbejde med blandt andet Odense Kommune, begyndt at undersøge mulighederne for at integrere en del af rutekørslen for skoleelever i flexkørsel, for på den måde at sikre en bedre kørselsoptimering.

Dette udviklingsarbejde forventes udvidet i de kommende år i tæt samarbejde med de enkelte kommuner.

Opgaverne i forbindelse med kommunal bestillingskørsel kan kort beskrives således:

1. Visitation og evt. bevilling
2. Registrering af stamdata
3. Bestilling
4. Planlægning
5. Gennemførelse
6. Afregning

Visitationsopgaven ligger altid i kommunerne, som ud fra lovgivning og de enkelte regelsæt tager stilling til hvilke borgere der er kørselsberettigede.

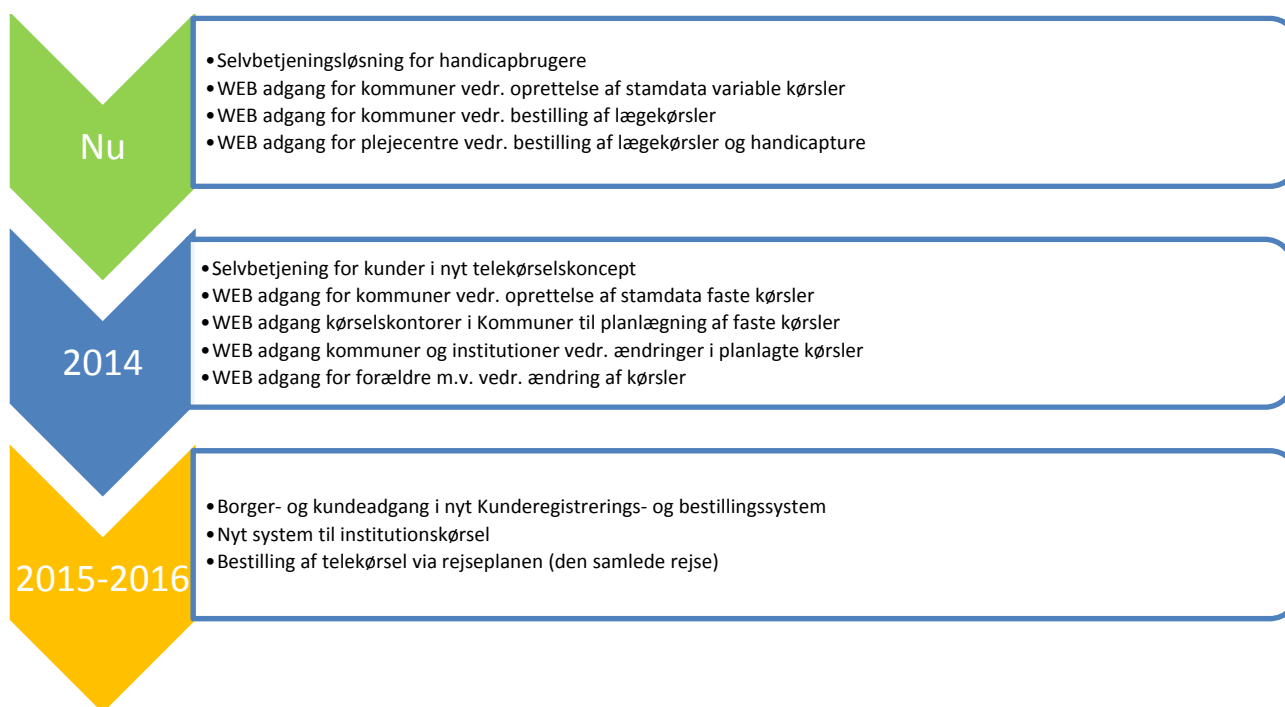
Registrering af stamdata foregår enten ved at FynBus indtaster data ud fra en mail eller kommuner og sygehuse registrerer online.

Bestilling foregår ved at kunderne ringer til FynBus, eller kommuner og sygehuse selv foretager bestillingen.

FynBus har i 2013 påbegyndt et arbejde med selvbetjeningsløsninger, og planlægger, at der i løbet af 2014 vil være selvbetjeningsløsninger for alle kørselstyper, enten ved at private borgere, eller ved at kommunale institutioner og forvaltninger selv kan bestille kørslen, hvis det ønskes.

Derved kan de administrative udgifter til FynBus reduceres væsentligt. I løbet af 2015-2016 vil selvbetjeningsløsningerne forbedres yderligere.

Figur 1, udviklingsplan for selvbetjeningsløsninger



Fynbus arbejder løbende med effektivisering af arbejdsprocesserne.

Fynbus arbejder med forbedringer, der teknisk understøtter effektiv bestilling og effektiv planlægning af kørslerne. Dette vil ske gennem løbende optimeringsprojekter og udvikling af nuværende og nye systemer.

For eksempel har FynBus eget system til planlægning af faste kørsler. Dette system vil blive udviklet bl.a. med WEB løsninger i samarbejde med kommuner, indtil det er afklaret, om der eventuelt skal foretages en investering i et landsdækkende system.

Planlægningen af kørslerne sker i IT-systemer som ud fra forskellige parametre, f.eks. geografiske koordinater, vognkapacitet og beregnede køretider, tilrettelægger den mest optimale tur inden for de fastlagte serviceniveauer.

IT-systemerne udsender automatisk turene til bilerne hos den enkelte vognmand. De enkelte biler koordineres og overvåges via GPS, og en døgnbemandet trafikstyring sikrer håndtering af uforudsete situationer og forsinkelser.

Trafikstyringen foretager endvidere kontrol med at vogne og chauffører overholder retningslinjerne i de indgåede kontrakter.

FynBus står for afregningen med taxi-selskaberne, og dokumentationen overfor kommunerne.

Da alle ture afregnes efter en på forhånd planlagt pris, sker afregningen fra trafikselskabet til vognmændene og dermed spares unødigt kontrol af fakturaer. FynBus sikrer at evt. korrektioner til den planlagte kørsel afregnes med vognmændene og medvirker dermed til kvalitetskontrol af de udførte kørsler.

FynBus arbejder løbende på at styrke ledelsesinformation til kommuner og region i form af udvikling af nøgletal omkring effektivitet, økonomi og kvalitet. Både udviklingen af parametre og rapporteringen sker i tæt samarbejde med ejerne.

I 2013 er der påbegyndt et introduktionskursus for alle chauffører der udfører flexkørsel. Uddannelsen vil løbende blive udviklet de kommende år med modul 2 og 3.

Gennem løbende information og dialog med vognmænd og brancheorganisationer vil FynBus tilstræbe, at et godt og konstruktivt samarbejde opretholdes og styrkes.

Når trafikelskaberne koordinerer kørslen sker der en væsentlig påvirkning af strukturen i taxibranchen.

Indtil nu har lokale kommunale opgaver i stort omfang været udført af lokale taxiselskaber. I en fælles kørselskoordination, hvor de 4 kørselsordninger planlægges og udføres samlet.

På tværs af kommunegrænserne opstår der en øget konkurrence, og lokale og regionale monopoler afvikles. Denne effekt forstærkes, når der også koordineres på tværs af regionsgrænser.

Den øgede koordination betyder en væsentlig reduktion af udgifterne for det offentlige. De fælles udbud betyder en hårdere konkurrence på enhedspriserne, kommuner og regioner har indført en strammere visitationspraksis, og endeligt har finanskrisen medført et fald i privat efterspørgsel efter taxikørsel. Disse forhold betyder til sammen at der kan være en væsentligt omsætningsfald i taxibranchen, og antallet af bevillinger er som følge heraf faldende.

Man må derfor forvente af denne voldsomme strukturtilpasning på sigt kan føre til højere enhedspriser.

Kommunerne har en dobbelt interesse. På den ene side ønskes en omkostningseffektiv indkøb af kørsel. På den anden side har kommunerne opgaven og ansvaret for at der er taxibiler til rådighed i lokalsamfundet.

FynBus vil derfor, i samarbejde med taxibranchen og kommunerne søge at finde løsninger der tilgodeser begge hensyn, og som gør det muligt at drive en fornuftig taxiforretning.

## Servicemål for alle ordninger

Udover effektivisering af visitering og koordinering af kørslerne er serviceparametre afgørende for kørselsomkostningerne.

Jo højere service – jo højere pris.

Servicemål kan omfatte:

- Bestillingstidspunkt (åbningstid for bestilling)
- Bestillingsfrist (kort frist kan betyde dårligere koordinering)
- Søgeinterval (interval til brug for koordinering typisk -15/+45 min.)
- Servicetider (fastsættelse af hjælpemidler, afhentning ved entredør m.v.)
- Afhentningstider (tidsinterval af ventetid eks. før behandling og før hjemkørsel)
- Omvejskørsel (i % af direkte køretid)
- Køretid (hvor lang tid på borger/patient sidde i bilen)
- Senest fremme (+5 minutter i forhold til oplyst tidspunkt – Hvor lang tid før må de være fremme?)

Kommune og region har direkte indflydelse på servicemål, der kan fastsættes efter kørselsstype, behov og ønsker fra den enkelte kommune. FynBus kan rådgive vedr. konsekvenser af de valgte servicemål.

FynBus vil arbejde for at øge kundetilfredsheden for kommunens borgere og regionens patienter bl.a. ved:

- Opnåelse af en rettidighed på 95 % ved afhentning og aflevering
- Mål om at 85 % af alle telefoniske bestillinger i bestillingscentralen besvares inden 120 sek.
- Reducering af klager og besvarelse med redegørelse inden 5 hverdage
- Fra 2014 gennemførelse af tilfredshedsundersøgelse hos brugerne
- Øge kendskab til Flexkørsel gennem markedsføring af kørselsordningerne i samarbejde med Kommunerne.

## 9. Busser

Traditionelt er en ny kontraktperiode det tidspunkt, hvor det er optimalt at forholde sig til teknologi- og miljøskift i busparken.

Udviklingen i Odense er dog et eksempel på, at det i en kontraktperiode er nødvendigt med fleksibilitet på materiel siden. Der er i 2013 indsat ledbusser på ruten til Universitetet for bedre tilpasning af kapaciteten til efterspørgslen, desuden er der indsat små busser på Cityruten for bedre at kunne betjene bymidten.

Nedenfor beskrives FynBus forventninger til udviklingen i busflåden de kommende år.

### Busser

Som nævnt er udbud og ny kontrakt hensigtsmæssige tidspunkter til at tage stilling til krav til bussernes alder, indretning, kapacitet og miljø.

Tabel 1 viser, hvornår kontrakterne udløber hos de enkelte ejere og entreprenører.

Tabel 1, busser og kontraktudløb

EJER	ENTREPRENØR	Kontrakt-udløb	Option forlængelse
Nyborg	Nyborg Rejser	jun-14	opbrugt
Middelfart	TIDEBUS	aug-15	opbrugt
Faaborg Midtfyn	TIDEBUS	aug-15	opbrugt
Kerteminde	Bergholdt	aug-15	opbrugt
Svendborg	ARRIVA	aug-18	2*1 år
Svendborg	Vester Skerninge	aug-18	
Odense	TIDEBUS	jun-15	opbrugt
Region Syddanmark	ARRIVA	aug-16	2*1 år
Assens	TIDEBUS	aug-16	2*1 år
Region Syddanmark			
Nordfyn	KÆMPE	aug-16	2*1 år
	MORUD	aug-16	2*1 år
Ærø	Ærø Bus	aug-16	2*1 år
Region Syddanmark	BERGHOLDT	aug-16	2*1 år
Langeland			

Erfaringerne fra de gennemførte processer omkring udbud, senest i Svendborg, er at størst opmærksomhed omkring bustyper er i de større udbud, og kørsel hvor der er mange kunder.

Til transport af skolebørn vælges typisk ældre turistbusser. Det indebærer både billige priser og mange siddepladser, der ofte er den optimale løsning i morgenmyldretiden.

Af hensyn til prisen vælges desuden, at busserne ikke behøver at fremstå efter FynBus' designmanual.

Trafikstyrelsen har analyseret krav til brug af sikkerhedsseler i forbindelse med skolebuskørsel. Styrelsen anbefaler brug af seler, men overlader det til kommunernes stillingtagen i forbindelse med udbud, og det indgår derfor i ejernes og FynBus fælles overvejelser, når udbud forberedes.

FynBus forventer, at kravene til kapacitet vil ændres i forbindelse med de kommende udbud af bybuskørslen i Odense og den regionale kørsel.

Alene den nuværende efterspørgsel har medført et dubleringsbehov, hvor der er indsat 10-15 dubleringsbusser hhv. i den regionale trafik og bybustrafikken.

Med den skitserede passagervækst vil mange steder være optimalt med kapacitet, som for eksempel i en 18-20 m ledbus.

Figur 1, ledbus ved Odense Universitet



En 18 m ledbus, som vist i figur 1, har 54 siddepladser og 106 ståpladser. Til sammenligning har en 13,7 m bus 44 siddepladser og 53 ståpladser. Det vil sige, at ledbussens kapacitet er ca. 60 % større end den almindelige bybus.

I samarbejde med Odense Kommune er FynBus ved at kortlægge ruter, hvor ledbusser uden problemer kan tages i anvendelse – den lidt længere bus stiller lidt større krav til stoppestedesarealer med mere.

Som nævnt i afsnit 4 er køreplaner og ruter endnu ikke detailplanlagt i Odense, men et groft overslag ud fra den vurderede efterspørgsel er, at det måske vil være hensigtsmæssigt med 20 ledbusser mere på gaden.

I den regionale trafik fokuseres der kapacitetsmæssigt især på rute 150 mellem Kerteminde og Assens. Her kunne større busser også være en løsning, men ledbusser til landevejskørsel anbefales ikke af busfabrikanterne, da det er svært at skaffe mange siddepladser, som er den optimale komfort for kunderne ved længere rejser.



Omvendt kan højere busser ikke anvendes, da der er forholdsvis lave broer på ruten, så det skal analyseres nærmere, hvad den optimale løsning vil være.

For at tilbyde nem tilgængelighed for alle kundegrupper foreslår FynBus fortsat, at både det overordnede rutenet og bybusruterne betjenes med busser, der har lav indstigningshøjde.

Det giver optimalt flow, og bedre mulighed for at de mindst mobile kundegrupper kan være selvhjulpne i busserne.

Det kommende busmateriel til uddannelsesruterne bør ligesom skolebusser, være med et stort antal siddeplader, i stil med de busser der bruges i Assensforsøget.

Behovet for kapacitet er naturligvis størst i dagtimerne. Om aftenen kritiseres det til gengæld ofte, at store busser kører næsten tomme rundt, og mange mener at der må være penge at spare ved at bruge mindre busser.

Argumentationen mod dette har hidtil været, at anskaffelse af dobbelt busmateriel og udgiften til tomkørsel ved at køre til garagen og bytte bus slet ikke står mål med besparelsen ved, at små busser bruger noget mindre brændstof.

I forbindelse med større integration af flex- og rutetrafik kunne der måske være et perspektiv i at bruge en bustype i stil med dem, der kører på cityruten i Odense – illustreret i figur 2.

Figur 2, citybus i Odense



Busen fremstår meget mindre i gaderummet, og ifølge leverandørens oplysninger kører den 3 gange så langt på 1 liter brændstof som en traditionel bybus.

En særlig udfordring er desuden billetudstyr og andre ting, der følger med bussens udrustning til rutekørsel. På trods heraf kunne det, i forbindelse med udbud af bybus- og flextrafik i Odense, overvejes om relevante ruter skulle køres af små busser på ydertidspunkterne.

Det vil komplicere udbuddet, men det kunne have miljømæssige og måske også økonomiske fordele.

## Miljøkrav til busser og chauffører

Fynbus har forskellige slags værktøjer til at ændre på busdriftens påvirkning af miljøet. Det foregår primært ved at inkludere miljøkrav til entreprenørerne i udbuddet af fast rutekørsel, men der er også andre måder at mindske CO<sub>2</sub>-udslip og forbedre nærmiljø på. Eksempelvis ved at anvende busser med alternative drivmidler, samt at tilpasse busstørrelsen til den enkelte routes efterspørgsel.

I Fynbus stilles der præcise miljøkrav til entreprenørerne, som skal være opfyldt for at en entreprenør kan vinde et udbud af rutekørsel.

Nedenstående krav stammer fra seneste udbud af kørsel i Svendborg Kommune. For de resterende kommuner vil de kommende udbud indeholde samme krav, men næste gang der skal forhandles kontrakter er tidligst i sommeren 2014 (Nyborg Kommune). For de fleste resterende kontrakter er der genforhandling tidligst 2015 eller 2016.

Når disse kontrakter (med eventuelle forlængelser) er udløbet, vil den faste rutekørsel udbydes med samme miljøkrav som i Svendborg-udbuddet, hvor der bl.a. indgår følgende miljøhensyn:

### Brændstof

*"Trafikselskabet har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Trafikselskabet kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) i hht. EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM<sub>10</sub>) eller andet brændstof, der totalt set forurener mindre end dette. Trafikselskabet kan kræve dokumentation herfor."*

### Luftforureningscertifikat

*"Ved indsættelse af nye busser skal busselskabet indsende en kopi af busmotorens luftforureningscertifikater som dokumentation for, hvilken euronorm (f. eks. EURO IV, EURO V, EEV osv.) busserne lever op til. Af dette skal fremgå, hvilke værdier motoren er testet til for de regulerede emissionstyper (PM, NO<sub>x</sub>, HC og CO), eventuel inkl. partikelfilter og/eller katalysator. Værdierne skal i øvrigt fremgå af busoplysningsskemaet, som skal indsendes hver gang en bus indsættes"*

### Dokumentation for brændstofforbrug

Første skridt imod en mere miljøvenlig busdrift er at kunne dokumentere, hvor stor brændstofforbruget er for de enkelte entreprenører. Det gør det muligt at sammenligne økonomiske og miljømæssige gevinster/tab, hvis man fx skal udskifte de eksisterende busser med nye. Derfor stilles følgende krav til entreprenører i de kommende udbud:

*"Ved indsættelse af busser skal entreprenøren indsende dokumentation for bussernes brændstofforbrug. For nye busser på 10 meter eller derovre, skal UITPs<sup>1</sup> SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal angives på busoplysningskemaet. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres. Dette gælder tillige for busser med alternativ drivteknologi (hybrid, hydrogen, ethanol m.v.), hvor i stedet dokumenterede erfaringsværdier kan anvendes indtil en passende certificeringsprocedure er tilgængelig.*

*Ved indsættelse af brugte busser skal der så vidt muligt vedlægges samme dokumentation, og forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 angives på busoplysningskemaet. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke eksisterer, eller udelukkende er udført uden eventuel eftermonteret emissionsreducerende udstyr, skal de brugte bussers hidtidige gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses på busoplysningskemaet. Ligeledes skal det oplyses, hvad busselskabet forventer af bussernes brændstofforbrug ved den kørsel, som er omfattet af dette udbud."*

## **Uddannelse af chauffører**

Flere større entreprenører, fx TIDEBUS og ARRIVA, er begyndt at arbejde systematisk med chaufførernes kørsel. De har anskaffet systemer, der måler og overvåger den enkeltes kørselsmønster, og gennem synliggørelse og systematisk træning, er der opnået reduktioner i brændstofforbruget på 8-10 %.

Det er oplagt, at indarbejde krav i fremtidige udbud eller incitamentskontrakter, der sikrer, at der arbejdes systematisk med at køre energirigtigt, da det gavner både miljøet og giver kunderne den bedste kørselsoplevelse.

## **Støj**

Fynbus ønsker, at busserne støjforurener nærmiljøet så lidt som muligt. Støj generer de udsatte umiddelbart, men det er påvist, at vedvarende støjgener over et vist niveau kan give sundhedsmæssige problemer som stress, forhøjet blodtryk mm.

Derfor inkluderes det i kontrakterne med entreprenørerne at støjniveauet højst må være følgende:

### **Udvendigt støjniveau**

- 77 DB (A) for dieseldrevne busser. Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.

### **Indvendigt støjniveau:**

- 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t.

*Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.*

---

<sup>1</sup> International Association of Public Transport

## Alternative drivmidler

Folketinget indgik i foråret 2012 en bred aftale om den danske energipolitik 2012-2020 med udgangspunkt i, at sikre en energiforsyning dækket af vedvarende energi fremfor fossile brændstoffer, dels for at sikre energiforsyningen på den lange bane, og dels for at sikre en grøn og bæredygtig energiforsyning.

Væsentlige elementer i aftalen er at sikre el og biomasse i transportsektoren. For tunge køretøjer som busser er der især fokus på at sikre infrastruktur for gas, herunder naturgas og biogas.

Specifikke vedrørende el og biomasse i transportsektoren er nævnt:

- at ladestanderne til elbiler, infrastruktur til brint samt infrastruktur til gas i tung transport støttes med i alt 70 mio. kr.
- at der sikres iblanding af 10 pct. biobrændstoffer i 2020

Specifikt vedrørende bedre rammevilkår for biogasudbygning er nævnt:

- at andre muligheder for anvendelse af biogas – i naturgasnettet, i virksomheders proces eller i transportsektoren – gøres økonomisk attraktive med en række nye tilskud
- at anlægsstøtten forøges fra 20 til 30 pct.

I januar 2013 indsatte Fynbus en gasdrevet bus på strækningen Højby-Slukefter/Ubberud på rute 21-22. Gas kan være et mere bæredygtigt drivmiddel end diesel, og oplevelsen for kunderne vil være nogenlunde den samme. I sidste ende er det op til Odense Kommune selv om de vil skifte deres vognpark, eller dele af den, ud med gasbusser.

Figur 1, Gasbus



## Rapport om busser med alternative drivmidler

I foråret 2013 udarbejdede Fynbus en rapport, der sammenlignede de økonomiske og miljømæssige fordele og ulemper ved busser med forskellige drivmidler. De traditionelle diesibusser blev sammenlignet med 2 forskellige slags hybridbusser, altså busser der kombinerer el- og dieseldrift, samt busser der kører på gas (biogas eller naturgas). Det gav følgende konklusioner:

### CO<sub>2</sub>:

I kontraktperioden vil indsættelse af naturgasbusser give uændret CO<sub>2</sub> udslip, omvendt vil brug af biogas medføre ca. 50 % reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet, hvis der er tale om biogas produceret på f.eks. madaffald og husdyrgødning. Indsættelse af hybridbusser vil medføre en reduktion af CO<sub>2</sub> udslippet med 10 - 15 %

### NO<sub>x</sub>:

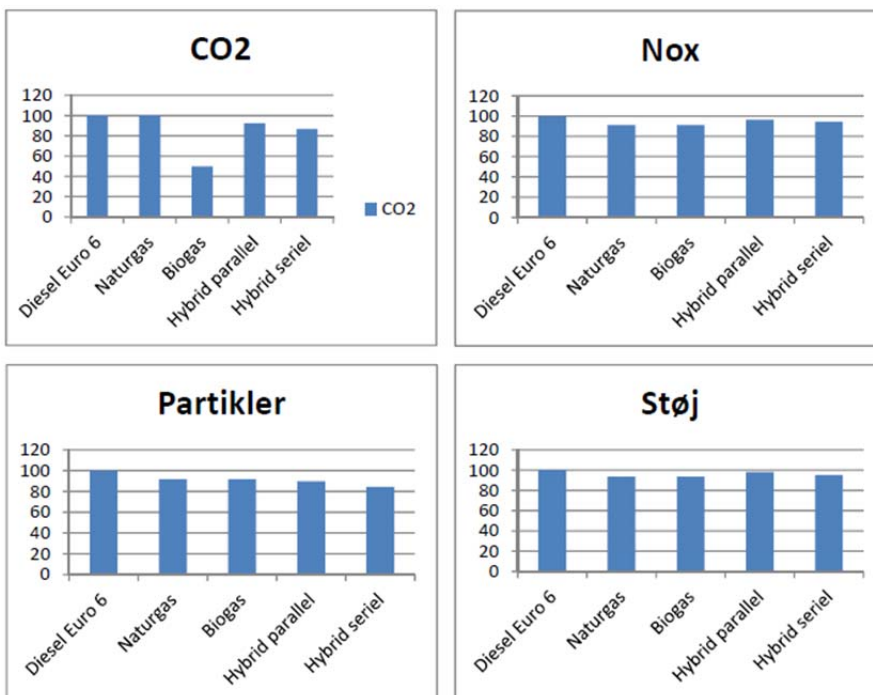
Indsættelse af naturgas eller biogasbusser vil reducere NO<sub>x</sub> udslippet med ca. 10 %, mens effekten ved hybridbusser vil være en reduktion på ca. 5 %.

### Partikler:

Indsættelse af naturgas eller biogasbusser vil reducere partikeludslippet med ca. 10 %, mens reduktionen ved hybridbusser vil være 10 - 15 %.

### Støj:

Naturgas eller biogas vurderes at reducere støjbelastningen med 7 - 8 %, mens hybridbusser vurderes at reducere støjbelastningen med 2 - 5 %.



Konklusionen blev:

"Vurderet ud fra et miljømæssigt aspekt giver hybridbusser i næste kontraktperiode en generel reduktion på ca. 10-15 % på det samlede CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- og partikeludslippet samt en beskedent støjreduktion. Naturgasbusser reducerer NO<sub>x</sub>- og partikeludslippet samt støj med ca. 10 %, men giver ingen reel forbedring på CO<sub>2</sub> belastningen.

Anvendes i stedet grøn biogas, der er helt CO<sub>2</sub> neutralt, reduceres CO<sub>2</sub> udslippet samlet set med mindst 50 %. I forhold til gasbusser opnås således først en markant miljøforbedring ved anvendelse af biogas. Et eventuelt skifte til naturgas kan derfor ses som vejen til, på sigt, at overgå til grøn biogas. Naturgas Fyn oplyser at de forventer at have opgraderet biogas klar ultimo 2014".

Der er nogen usikkerhed omkring forskellen i udgifterne til anskaffelse og drift af busserne ved valg af forskellige teknologier, og der er også usikkerhed om hvorvidt det er muligt – og optimalt – at bruge grøn gas i transportsektoren.

Desuden udvikles der på forskellige hybridkoncepter, for eksempel køres der et forsøg i Göteborg, hvor kombinationen af hybridteknologi og genopladning af batterier på endestationerne medfører, at bussen kan køre 70-90 % af turen på strøm.

I forbindelse med udbuddet i Odense er det derfor besluttet, at tilbudsgiverne som optioner, skal byde med alternative drivmidler og nye teknologier, for i praksis at få afprøvet den reelle prisforskel og miljøeffekt.

**Bilag 4.1**

**Notat**

**9 måneders regnskab 2013**

**Indhold**

Indledning .....	2
Busdriften.....	2
Hovedtal .....	2
Kørselsomfang .....	3
Passagerudviklingen.....	3
Passagerindtægter.....	7
Bruttoudgifter busdriften.....	8
Fællesudgifter.....	9
Ordinære fællesudgifter .....	10
Anlægsudgifter.....	10
Flextrafik.....	11
Hovedtal .....	11
Kørselsomfang og passagerudvikling .....	11
Entreprenørudgifter.....	13
Fællesudgifter.....	13
Tjenestemandspensioner .....	16
Egenkapital.....	17
Eksternt finansierede projekter .....	18
Region Syddanmark.....	20
Assens Kommune .....	26
Faaborg-Midtfyn Kommune .....	30
Kerteminde Kommune.....	34
Langeland Kommune.....	37
Middelfart Kommune.....	40
Nordfyn Kommune .....	43
Nyborg Kommune.....	46
Odense Kommune.....	49
Svendborg Kommune .....	55
Ærø Kommune.....	59

## Indledning

FynBus aflægger regnskab for de første 9 måneder i 2013.

Dette notat kommenterer forventningerne til 2013 sammenholdt med budget for 2013.

## Busdriften

### Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 343,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 3,7 mio. kroner.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften i 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-227,5	-225,5	-232,7	7,2
Bruttoudgifter	495,8	508,7	512,9	-4,2
<b>Busdrift netto</b>	<b>268,3</b>	<b>283,2</b>	<b>280,2</b>	<b>3,0</b>
Opkrævede Fællesudgifter	61,5	63,8	63,2	0,7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den samlede mindreudgift på 3,7 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til Region Syddanmark samt Assens, Odense og Svendborg kommuner. Region Syddanmark og Svendborg Kommune kan begge forvente mindreudgifter på henholdsvis 4,1 og 2,8 mio. kroner. Assens og Odense Kommuner kan forvente merudgifter på henholdsvis 1,9 og 1,7 mio. kroner.

I tabel 2 er årets forventede tilskud fordelt på ejere.



Tabel 2: Årets tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	92,1	98,7	94,6	4,1
Assens	13,8	15,3	17,2	-1,9
Faaborg-Midtfyn	16,0	16,9	17,2	-0,2
Kerteminde	7,0	6,9	7,6	-0,6
Langeland	5,7	6,0	5,2	0,7
Middelfart	8,5	9,2	9,1	0,1
Nordfyn	12,5	14,5	13,9	0,6
Nyborg	13,9	14,3	14,3	0,0
Odense	128,0	130,2	131,9	-1,7
Svendborg	27,2	29,6	26,8	2,8
Ærø	5,1	5,3	5,5	-0,2
<b>I alt</b>	<b>329,8</b>	<b>347,0</b>	<b>343,4</b>	<b>3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

## Kørselsomfang

Antallet af køreplantimer forventes at blive 612.053. Det 1.436 timer eller 0,2 % mere end budgetteret.

Passagertilvæksten på de regionale ruter og bybusserne i Odense har øget behovet for dubleringskørsel. FynBus har som følge heraf styrket arbejdet med integrering af dubleringskørslen i den planlagte kørsel således, at antallet af nødvendige dubleringsbusser minimeres.

FynBus' kørselsomfang i form af antal køreplantimer, driftsbusser og dubleringsbusser fremgår af nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Køreplantimeantal, antal driftsbusser og dubleringsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	
				Antal	%
Køreplantimer	610.640	610.617	612.053	1.436	0,2
Driftsbusser*	316	315	315	0	0
Dubleringsbusser*	-	-	25	-	-

\*Antallet af dublerings- og driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret. Tallet for dubleringsbusser er ikke opgjort for 2012 og budget 2013.

## Passagerudviklingen

Udviklingen beskrives i 2 afsnit – busruter og telekørsel.

### Busruter

FynBus' passagerstrategi opererer med en årlig passagervækst på 2,4 % for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale ruter og de fælles kommunale ruter.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

I 2013 forventes 18,2 mio. passagerer at rejse med FynBus. Det er 0,7 mio. eller 4,2 % flere passagerer end i 2012<sup>1</sup>.

Den positive udvikling kan især henføres til FynBus' aktiviteter for at øge passagerantallet.

Passagertallene på ejerniveau fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 4: Passagerudvikling på ejerniveau i perioden 2010-2013

	2010	2011	2012	2013		Stigning ift. 2012	
	Realiserede passagertal			9 mdr.	Forventet		
	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	%
Regionale ruter	6.672	6.084	6.647	5.121	7.120	474	7,1
Assens	244	280	296	216	316	20	6,6
Faaborg-Midtfyn	236	299	383	245	346	-37	-9,7
Kerteminde	119	126	147	94	135	-12	-8,3
Langeland	200	200	200	144	200	0	0,0
Middelfart	164	149	163	118	173	10	6,0
Nordfyn	362	359	363	229	322	-41	-11,2
Nyborg	233	272	326	226	320	-6	-1,8
Odense	7.139	6.959	7.246	5.534	7.688	442	6,1
Svendborg	862	844	838	544	717	-121	-14,4
Ærø	248	241	241	187	241	0	0,0
Fælles Kommunale ruter	209	498	531	387	531	1	0,1
Kommunalt tilkøb	43	112	115	94	129	13	11,7
<b>I alt</b>	<b>16.731</b>	<b>16.422</b>	<b>17.496</b>	<b>13.139</b>	<b>18.239</b>	<b>743</b>	<b>4,2</b>

Tabellen viser, at

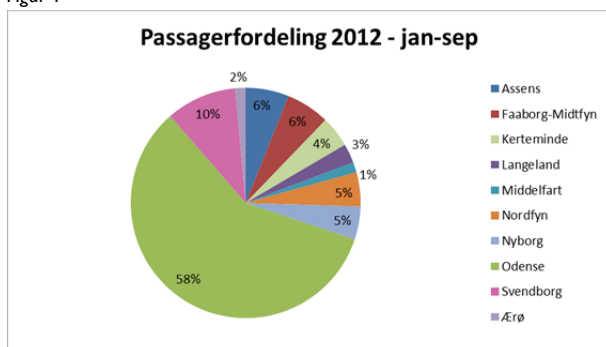
- De regionale ruter og bybusserne i Odense forventes at overgå forventningerne på 2,4 %, idet der forventes stigninger på henholdsvis 7,1 og 6,1 % i forhold til 2012.
- De fælles kommunale ruter stiger med 0,1 %. Under de enkelte kommuners afsnit i nærværende notat er der givet forklaring på den relativt svage udvikling, som kan tilskrives en kombination af køreplansreduktioner og færre hyper- og skolekortkunder. Sidstnævnte bl.a. som følge af skolekonflikten i april.
- Bybusserne i Svendborg mister 12,1 % af passagererne i 2013 (i tabellens informationer indgår tillige landruter). Reduktionen er i forlængelse af ny trafikplan i efteråret 2012.

<sup>1</sup> Passagertallet for hele året er opgjort som passagerantallet for de første 9 måneder af 2013 og omregnet til helårstal ved anvendelse af sæsonfordelingen i 2012. For lokalruter er der i fremskrivningen korrigeret for konsekvenserne af skolekonflikten i april.

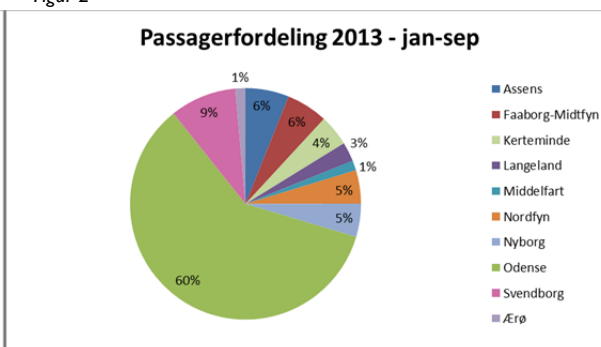
- Passagerfaldet for de øvrige kommunale ruter udgør samlet 2,4 %. Årsagen er væsentligts skolekonflikten i april.

I nedenstående figurer 1 og 2 er det samlede passagerantal procentvist fordelt pr. kommune.

Figur 1



Figur 2



Note: Tallene er baseret på passagerernes påstigningssted.

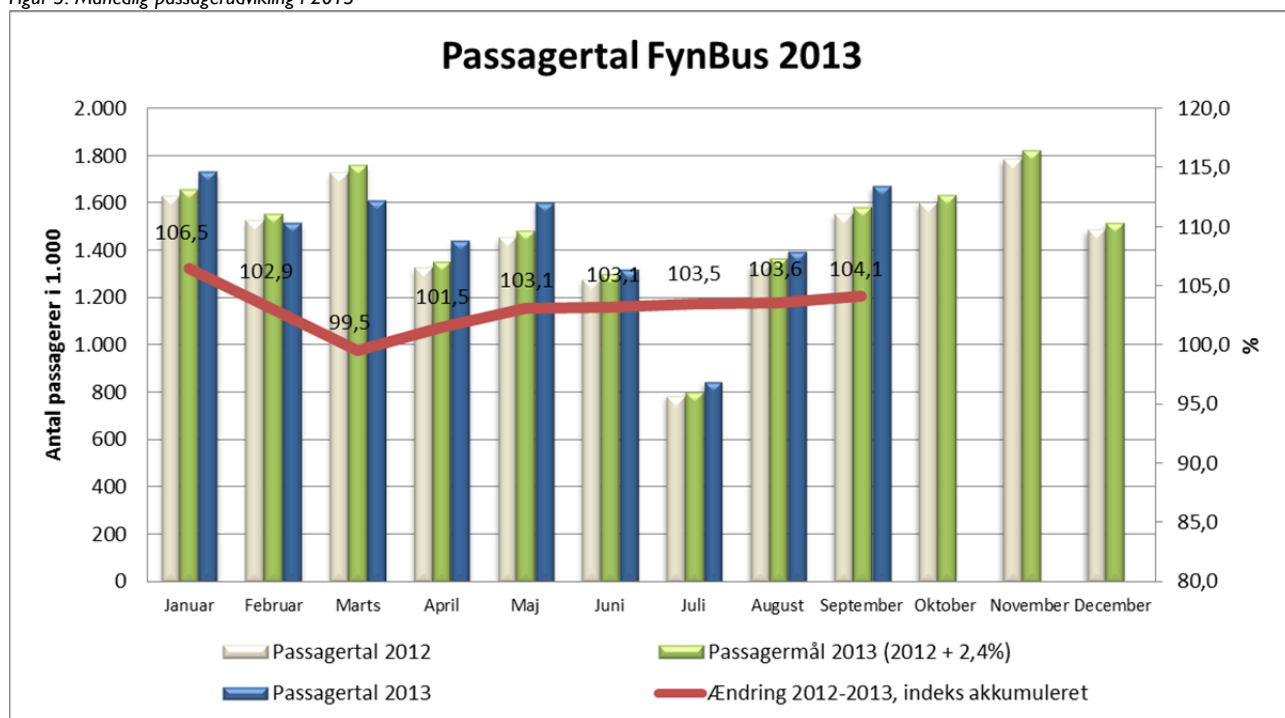
Det ses, at den geografiske passagerfordelingen på kommuner har ændret sig marginalt fra 2012 til 2013.

Som følge af den gode passagerudvikling i Odenses er passagerandelen i Odense steget fra 58 til 60 %. I den forbindelse kan det nævnes, at væksten i det regionale passagerantal er jævnt fordelt på alle kommuner.

Passagerandelen i Svendborg er faldet fra 10 % til 9 % i fortsættelse af den nye trafikplan, der blev indført i efteråret 2012.

Udviklingen på månedsniveau for 2013 er vist i figur 3.

Figur 3: Månedlig passagerudvikling i 2013



Figuren viser, at passagermålet er overgået i alle måneder på nær februar og marts måneder.

Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmelstype vist for årene 2011 til 2013.

Table 5: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2011-2013

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype	Januar - september			Fordeling mellem rejsehjemmel i %		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Enkeltbilletter inkl. SMS	2.128.272	1.759.580	1.583.380	<b>17,9</b>	<b>13,9</b>	<b>12,1</b>
Turkort	198.065	145.626	101.800	1,7	1,2	0,8
Værdikort Odense	308.955	364.780	420.867	2,6	2,9	3,2
KVIKKort	1.413.077	2.151.705	2.993.027	<b>11,9</b>	<b>17,0</b>	<b>22,8</b>
Hypercard	916.827	1.320.721	1.456.878	7,7	10,5	11,1
Periodekort	4.580.374	4.435.501	4.073.311	38,5	35,1	31,0
Øvrigt	2.354.921	2.444.338	2.509.531	19,8	19,4	19,1
I alt	11.900.491	12.622.250	13.138.794	100,0	100,0	100,0

Tabellen viser bl.a. at andelen af

- enkeltbilletter udviser en fortsat faldende tendens,
- KVIKKort fortsat er stigende og nu udgør 22,8 %. Dermed anvendes kortet dobbelt så meget som enkeltbilletten.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 35.263 til 74.567 passagerer. Det er en stigning på 116 %.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 6: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	2.575	23.717	34.507	74.567

Stigningen kan henføres til den løbende udvikling og markedsføring af teletilbuddene i kommunerne.

### **Passagerindtægter**

Indtægterne omfatter passagerindtægter fra busruter og telekørsel.

Passagerindtægterne for 2013 forventes at udgøre 232,7 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 7,2 mio. kroner eller 3,2 % jf. tabel 7.

Tabel 7: Hovedtal for passagerindtægter 2012 og 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Passagerindtægter	-227,5	-225,5	-232,7	7,2

Indtægterne afhænger dels af passagerantallet og dels af indtægten pr. passager. I nedenstående tabel 8 er nøgletallet "indtægter pr. passager" vist for perioden 2010-2013.

Tabel 8: Indtægter pr. passager i perioden 2010 til 2013

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2010	Regnskab 2011	Regnskab 2012	Forventet regnskab 2013
Indtægter pr. passager	14,0	13,3	12,7	12,9

Note: indtægterne for 2011 og 2012 er i nøgletallet korrigeret for endelig afregning af 2011 fra Bus/togsamarbejdet. Endvidere er der korrigeret for forventet afregning af hypercardindtægter i 2012 og 2013.

Tabellen viser, at trenden med faldende indtægter pr. passager forventes brudt i 2013, hvor der forventes en marginal stigning i nøgletallet i forhold til 2012.

Udviklingen betyder, at merindtægterne fra takststigningerne nu er større end mindreindtægterne ved passagerernes fortsatte valg af billigere typer rejsehjemmel.

I nedenstående tabel 9 er passagerindtægterne fordelt på ejere.

Tabel 9: Sammenligning af passagerindtægter for 2012 og 2013 på ejerniveau

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	-121,3	-119,9	-123,0	3,1
Assens	-3,8	-4,0	-4,5	0,5
Faaborg-Midtfyn	-4,1	-4,2	-4,2	0,1
Kerteminde	-2,1	-2,1	-2,2	0,1
Langeland	-2,2	-2,1	-2,8	0,7
Middelfart	-2,8	-2,7	-3,0	0,3
Nordfyn	-3,9	-3,8	-4,1	0,3
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,5	0,1
Odense	-73,4	-70,6	-75,7	5,1
Svendborg	-10,2	-12,4	-9,4	-3,0
Ærø	-0,2	-0,3	-0,2	-0,1
<b>I alt</b>	<b>-227,5</b>	<b>-225,5</b>	<b>-232,7</b>	<b>7,2</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Tabellen viser, at merindtægterne væsentligst kan henføres til de regionale ruter og bybusserne i Odense, som følge af den positive passagervækst. Svendborg må notere en mindreindtægt på 3,0 mio. kroner som følge af forventninger til en negativ passagerudvikling.

Indtægterne er senere i notatet kommenteret på ejerniveau.

### Bruttoudgifter busdriften

Bruttoudgifterne omfatter udgifter til busruter og telekørsel. Bruttoudgifterne til busdriften udgør 512,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 4,2 mio. kroner eller 0,8 %.

Tabel 10: Hovedtal for bruttoudgifterne i 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Bruttoudgifter	495,8	508,7	512,9	-4,2

Merudgifterne skyldes hovedsagelig:

- 4,5 mio. kroner til kontraktkørsel. Merudgiften kan henføres til:
  - 4,2 mio. kroner til aktivitetsstigninger i især Odense Kommune
  - 0,3 mio. kroner til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne
    - Entreprenørkontrakter før 2010 - Odense, Middelfart, Nyborg, Kerteminde og Faaborg-Midtfyn kommuner - reguleres 0,7 % højere end budgetteret.
    - Entreprenørkontrakter fra 2010 og senere – Region Syddanmark og øvrige kommuner, som ikke er nævnt ovenfor - reguleres med 0,4 procentpoint mindre end budgettet.

- 1,4 mio. kroner i merudgift til dubleringskørsel, Afvigelsen kan væsentligst henføres til en merudgift på 3,3 mio. kroner i bybusserne i Odense som følge af den positive passagerudvikling, og en mindredgift i de regionale ruter på 1,3 mio. kroner.
- -2,2 mio. kroner i mindredgift til incitamentskontrakter, idet den udbetalte bonus ikke forventes at udnytte den afsatte ramme.
- 0,2 mio. kroner i merudgift til telekørsel. Afvigelsen dækker over større forskydninger i ejerkredsen:
  - -3,0 mio. kroner i Svendborg Kommune
  - -0,2 mio. kroner i Region Syddanmark
  - 2,5 mio. kroner i Assens Kommune
  - 0,3 mio. kroner i Faaborg-Midtfyn Kommune
  - 0,6 mio. kroner i Kerteminde Kommune
  - 0,1 mio. kroner i Middelfart Kommune
  - -0,1 mio. kroner i Nordfyns Kommune

Bruttoudgifterne for de enkelte ejere fremgår af nedenstående tabel 11.

Tabel 11: Bruttoudgifter for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Region Syddanmark	186,9	190,9	190,1	0,8
Assens	16,1	17,7	20,1	-2,4
Faaborg Midtfyn	18,1	18,8	19,1	-0,3
Kerteminde	8,1	8,0	8,7	-0,7
Langeland	7,0	7,1	7,1	0,1
Middelfart	10,1	10,7	10,9	-0,2
Nordfyn	14,9	16,7	16,4	0,2
Nyborg	15,6	15,7	15,9	-0,1
Odense	180,9	180,5	187,4	-6,9
Svendborg	33,4	37,7	32,2	5,6
Ærø	4,8	5,0	5,2	-0,2
<b>I alt</b>	<b>495,3</b>	<b>508,7</b>	<b>512,9</b>	<b>-4,2</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Bruttoudgifterne er senere i notatet kommenteret på ejerniveau.

### Fællesudgifter

For 2013 udgør de budgetterede akontobetalinge til fællesudgifterne 63,8 mio. kroner.<sup>2</sup>

De består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 61,7 mio. kroner og et anlægsbudget på 2,2 mio. kroner.

<sup>2</sup> Fællesudgifterne fordeles blandt ejerkredsen efter foregående års antal køreplannetimer. Dog fordeles de ordinære salgsudgifter i samme forhold som årets passagerindtægter.

Anlægsbudgettet forventes udnyttet med 1,5 mio. kroner.

Den endelige betaling til fællesudgifterne forventes på den baggrund at blive 63,2 mio. kroner eller en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

#### Ordinære fællesudgifter

Inden for rammebeløbet på 61,7 mio. kroner har FynBus fastlagt budgettet til 59,8 mio. kroner.

Udgifterne forventes at blive 60,2 mio. kroner. Det svarer til et merforbrug på 0,4 mio. kroner eller 0,7 %.

Merudgiften er begrundet i lønsumsafgift på 0,4 mio. kroner. Udgiften, som DUT-kompenseres, var ikke kendt på budgettidspunktet.

I forhold til rammen på 61,7 mio. kroner er der tale om en opsparring på 1,5 mio. kroner.

FynBus havde i 2009 og 2010 et merforbrug på 3,5 mio. kroner i forhold til rammen. Merudgiften afvikles gennem et mindreforbrug i de efterfølgende år. I 2011-2012 blev der afviklet 2,5 mio. kroner, hvorefter beløbet til afvikling udgør 1,0 mio. kroner. Merforbruget i 2009 og 2010 forventes således udlignet i 2013.

Udgifter og ramme er vist i nedenstående tabel.

Tabel 12: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Driftsudgifter	12,9	13,2	12,9	0,3
Salgsudgifter	15,0	14,4	15,0	-0,6
Administrationsudgifter	30,2	32,2	32,3	-0,1
<b>Ordinære fællesudgifter</b>	<b>58,1</b>	<b>59,8</b>	<b>60,2</b>	<b>-0,4</b>
Ramme	60,1	61,7	61,7	0,0
Opsparing	2,0	1,9	1,5	0,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

#### Anlægsudgifter:

Anlægsbudgettet er på 2,2 mio. kroner. Udgiften forventes at blive 1,5 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

Ændringen vedrører:

- -0,5 mio. kroner til projekt "redesign af PBS". Projektet er ændret og udskudt til 2014.
- -0,4 mio. kroner til projekt "fremtidens stoppesteder" bliver ikke gennemført il 2013.
- 0,2 mio. kroner til projekt "udskiftning af kassevogn/ladvogn". Projektet blev overskredet med 0,2 mio. kroner. Overskridelsen blev beviliget af bestyrelsen i forbindelse med regnskabet for 1. kvartal.



## Flextrafik

**Hovedtal** for Flextrafik fremgår af nedenstående tabel 13.

Tabel 13: Hovedtal Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-6,4	-6,4	-6,4	0,0
Entreprenørudgifter	48,5	54,8	50,9	3,9
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>42,1</b>	<b>48,4</b>	<b>44,5</b>	<b>3,9</b>
Fællesudgifter	24,3	16,5	24,4	-7,6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettoudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerkredsens udgifter til Flextrafik udgør 68,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 3,7 mio. kroner eller 5,9 % i forhold til budget 2013.

Det forventede ejerbidrag er specificeret på kommunerne og Region Syddanmark i nedenstående tabel:

Tabel 14: Ejerbidrag for Flextrafik

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Assens	9,0	9,5	8,5	1,0
Faaborg-Midtfyn	9,2	9,1	9,9	-0,8
Kerteminde	5,1	5,1	5,4	-0,3
Langeland	2,6	2,4	2,2	0,2
Middelfart	3,0	2,8	3,2	-0,3
Nordfyn	6,6	12,0	10,2	1,8
Nyborg	3,3	3,3	5,0	-1,7
Odense	12,9	11,7	15,9	-4,2
Svendborg	6,5	6,3	5,5	0,8
Ærø	0,3	0,3	0,4	-0,1
Region Syddanmark	8,0	2,3	2,4	-0,1
<b>I alt</b>	<b>66,3</b>	<b>64,9</b>	<b>68,6</b>	<b>-3,7</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I de efterfølgende afsnit er kørselsomfang og passagerudvikling, entreprenørudgifter og fællesudgifter uddybet.

### Kørselsomfang og passagerudvikling

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

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark i 2013 har placeret hos FynBus.

Tabel 15: Kørselsordninger hos Flextrafik i 2013

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Kommune												
Assens	X	X	X	X	X	X			X	X	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X			X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X	X	X								X	
Nordfyn	X	X	X	X		X			X	X	X	
Nyborg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X	X	X		(X)	(X)					X	
Ærø	X	X	X	X	X	X					X	
Region Syddanmark											X	X

Note: ( ) - kørsel ophørte i marts 2013.

Det fremgår af tabellen, at kommunerne ultimo 2013 forventes at anvende FynBus i 71 ud af de i alt 110 mulige situationer.

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2010 til 2013 vist.

Tabel 16: Antal personture 2010 – 2013

Antal personture	2010	2011	2012	Forventet regnskab 2013
Handicapkørsel	109.783	114.615	118.439	115.830
Anden kørsel	161.336	164.293	186.370	204.548
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>271.119</b>	<b>278.908</b>	<b>304.809</b>	<b>320.378</b>
Telekørsel	2.575	23.717	34.507	74.567
I alt	273.694	302.625	339.316	394.945
Siddende Patientbefordring	-	-	131.301	200.000
I alt	273.694	302.625	470.617	594.945

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel forventes at stige fra 304.809 personture i 2012 til 320.378 personture i 2013. Det svarer til en stigning på 5,1 %. Stigningen skyldes primært, at Nyborg og Nordfyns kommune har et øget aktivitetsniveau for anden kørsel.

Den samlede aktivitet incl. "siddende patientbefordring" og "telekørsel" stiger fra 470.617 i 2012 til 594.945 i 2013. Det svarer til en stigning på 26,4 %.

## Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne udgør 50,9 mio. i 2013. Det er en mindreudgift på 3,9 mio. kroner eller 7,1 %.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 17: Entreprenørudgifter 2010-2013

Mio. kroner (Årets priser)	2010	2011	2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013
Handicapkørsel	24,0	26,5	23,4	23,8	22,5
Anden kørsel	19,4	22,2	25,1	31,0	28,4
<b>I alt</b>	<b>44,7</b>	<b>52,1</b>	<b>48,5</b>	<b>54,8</b>	<b>50,9</b>

Note: eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

Entreprenørudgifterne er en fremskrivning af årets første 9 måneder sæsonkorrigeret som i 2012 og med individuelle justeringer.

Pr. 1. marts 2013 er der gennemført nyt udbud med stort set samme prisniveau i løbende priser som det tidligere udbud.

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur. Fra 2010-2013.

Kroner (Årets priser)	2010	2011	2012	Forventet regnskab 2013
Handicapkørsel	219	231	198	194
Anden kørsel	120	135	134	139
Handicap og anden kørsel	160	174	159	159
Telekørsel	466	105	107	103
<b>I alt</b>	<b>163</b>	<b>171</b>	<b>154</b>	<b>148</b>

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flextrafik

Det fremgår, at entreprenørudgiften pr. persontur er faldet fra 154 til 148 svarende til 3,9 %. Udviklingen kan henføres til højere kørselseffektivitet som følge af den øgede aktivitet.

For "anden kørsel" er der tale om en stigning fra 134 kroner til 139 kroner. Årsagen er ændring i sammensætningen af kørselsomfanget inden for de forskellige kørselsordninger. Derudover har enkelte kommuner oplevet en stigning i kørselspriser, grundet ændring i vognmandssammensætningen.

## Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 24,1 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 7,6 mio. kroner.

Merudgiften kan henføres til:

Ordinære merudgifter – 5,4 mio. kroner.

Heraf udgør de væsentligste afvigelser:

- 2,4 mio. kroner i lønudgifter som væsentligst kan henføres til, at aktivitetsniveauet er højere end forventet på budgettidspunktet.
- 0,3 mio. kroner i lønudgifter til afregningsmedarbejder i Midttrafik.
- 0,3 mio. kroner i lønsumsafgift. Heraf skyldes 0,1 mio. kroner at lønsumsafgiften er reguleret.
- 1,0 mio. kroner i øget andel af fællesudgifterne, hvilket skyldes Flextrafiks højere aktivitetsniveau.
- 0,8 mio. kroner i øget vedligeholdelse af centersystem og nyt telefonsystem.
- 0,4 mio. kroner skyldes, at telekørsels aftager en mindre andel af de samlede udgifter.

Ekstraordinære merudgifter – 2,2 mio. kroner.

- 2,2 mio. kroner i forbindelse med opstart af anden kørsel med Odense Kommune. Udgifterne finansieres af Odense Kommune:
  - 1,4 mio. kroner til IT-investeringer.
  - 0,8 mio. kroner til løn.

Det fremgår nedenfor, at en medarbejder i 2013 håndterer 2.370 eller 11,3 % flere personture end i 2010, og at fællesudgiften (eksklusiv ekstraordinære udgifter) pr. persontur i samme periode er faldet med 1,6 krone pr. persontur eller 2,5 %.

Den positive udvikling er bl.a. udtryk for, at indkøringen af nye kørsels- og styringsopgaver samt overgang til nyt IT-system i 2012 er lykkedes, og at stordriftsfordelene i et vist omfang realiseres i 2013. Årsagen til stigningen er begrundet i aktivitetsstigningen, som har betydet øgede IT-udgifter til vedligeholdelse og udvikling, samt tilpasning på personalesiden i 2013. For 2014 forventes udgiften at ville udgøre 28 kroner som budgetlagt.

De forbedrede produktivets- og effektivitetstal fra 2010 til 2013 er tillige begrundet i, at "Siddende patientbefordring" kræver færre ressourcer hos FynBus end øvrige ordninger, idet sygehusene håndterer bestillingsdelen af opgaverne.

Tabel 19: Antal personture pr. medarbejder

	2010	2011	2012	Forventet regnskab 2013
Antal personture	273.694	302.625	470.617	594.945
Medarbejder normering	13,0	15,0	20,7	25,4
Antal personture pr. medarbejder	21.053	20.175	22.735	23.423

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Tabel 20: Fællesudgifter pr. persontur.

Mio. kroner (Årets priser)	2010	2011	2012	Forventet regnskab 2013
Fællesudgifter	11,1	11,3	17,9	23,1
Antal personture	273.694	302.625	470.617	594.945

Fællesudgifter udgifter pr. persontur	40,5	37,2	38,0	38,9
---------------------------------------	------	------	------	------

Note. Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring". Ekstraordinære udgifter i 2012 og 2013 på henholdsvis 6,9 og 2,2 mio. kroner er ikke indregnet i opgørelsen.

Fællesudgifterne fordeles til Region Syddanmark i h.t. indgået kontrakt for siddende Patientbefordring. Herefter fordeles restbeløbet til kommunerne således, at "anden kørsel" og telekørsel betaler 1/3 af lønudgifterne og 1/4 af IT-udgifterne. SBH-Kørslen betaler resten. Denne fordeling har været anvendt siden 2007. Fordelingen betyder, at SBH-kørslen betaler den overvejende del af den øgede aktivitet i Flextrafik. Der er etableret ny fordelingsmodel fra 2014, som er mere kostægte.

## Tjenestemandspensioner

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

### Resultat:

Pensionsregnskabet resultat for 2013 viser et underskud på 4,3 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner.

Tabel 21: Hovedtal for pensionsregnskabet indtægter og udgifter 2013.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	7,2	4,4	4,4	0,0
Udgifter til pensioner	-7,9	-8,8	-8,6	0,2
<b>Netto udgifter pension</b>	<b>-0,7</b>	<b>-4,4</b>	<b>-4,2</b>	<b>0,2</b>
Administrative udgifter	-0,2	-0,2	-0,1	0,1
<b>Resultat pension</b>	<b>-0,9</b>	<b>-4,6</b>	<b>-4,3</b>	<b>0,2</b>

Indtægterne udgør 4,4 mio. kroner. Det svarer til budgettet. Indtægterne består af:

- 2,6 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en mindreindtægt på 0,1 mio. kroner
- 1,0 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en mindreindtægt på 0,2 mio. kroner.
- 0,8 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,2 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 8,6 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner.

De administrative udgifter udgør 0,1 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration og bankgebyrer.

### Præmiebetaling:

Den samlede opsparing til pension udgør i 2013 7,7 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,9 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension. Præmien beregnes som 42 % af lønudgiften til tjenestemændene.

Herudover indbetaler FynBus 20,3 % af lønudgiften på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension.

Udgiften betales af de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten er beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Tide Bus Danmark A/S og i FynBus' administration.

Odense Kommune afholder udgifterne for de ansatte i Odense Bybusser.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 22: Fordeling af præmiebetalinger.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Odense Kommune	5,3	5,5	5,1	0,4
Tidebus Danmark A/S	1,0	1,1	0,9	0,2
FynBus' fællesudgifter	1,6	1,7	1,4	0,3
<b>I alt til Sampension</b>	<b>7,9</b>	<b>8,3</b>	<b>7,4</b>	<b>0,9</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,3	0,3	0,3	0,0
<b>Samlet præmiebeta- ling</b>	<b>8,3</b>	<b>8,6</b>	<b>7,7</b>	<b>0,9</b>

#### Pensionsbalance:

Der er ved kvartalsregnskabet ikke opgørelser herfor.

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne.

Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort. Den seneste opgørelse blev foretaget i 2012.

I forbindelse med aktuaropgørelserne bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital.

## Egenkapital

Egenkapitalen er i FynBus interne regnskab for 2012 opgjort til 24,0 mio. kroner<sup>3</sup>.

Egenkapitalen er sammensat af 4 selvstændige poster jf. nedenstående tabel 23.

Tabel 23: Egenkapitalens sammensætning.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Disponibel egenkapital	28,5	28,5	28,5	0,0
Udviklingspulje	1,3	1,4	1,4	0,0
Pensionsforpligtelser (netto)	-2,8	-	-	-
Øvrigt	-3,1	-	-	-
<b>I alt</b>	<b>24,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

<sup>3</sup> Fynbus' samlede egenkapital blev i årsregnskabet for 2012 opgjort til 8,4 mio. kroner. I denne opgørelse er ejendommen Gammel Sø 6 optaget til nedskrevet værdi med 52,4 mio. kroner. I FynBus' interne regnskab optages ejendommen til 68 mio. kroner svarende til overtagelsesprisen i 2007.

### Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital udgør 28,5 mio. kroner.

Den disponible egenkapitalen er den andel af FynBus' samlede egenkapital, som kan henføres til indskud på 66,4 mio. kroner fra Fyns Amt og Odense Kommune i forbindelse med etableringen af FynBus i 2007.

I perioden frem til 2013 har bestyrelsen disponeret 39,2 mio. kroner - væsentligst til finansiering af investeringer i takstharmonisering.

Der forventes ikke at blive disponeret beløb i 2013.

Den disponible egenkapital er fremadrettet reserveret til FynBus' budgetsikkerhedsmodel for ejerkredsen.

### Udviklingspulje

Indestående på udviklingspuljen udgør 1,4 mio. kroner.

Udviklingspuljen anvendes til finansiering af investeringer, som ikke finansieres over anlægsbudgettet.

Puljens indtægter består af renteafkast fra den disponible egenkapital. Afkastet bliver tæt på 0 på baggrund af det lave renteniveau.

Projekt "Forbedret trafikinformation", som bl.a. finansieres af udviklingspuljen, er afsluttet med et mindreforbrug på 0,1 mio. kroner.

### Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner. Ved seneste opgørelse i 2012 blev FynBus' andel opgjort til en underbalance på 2,8 mio. kroner. Der er ikke selvstændigt budget og regnskabsopfølgning herfor i forbindelse med kvartalsregnskabet.

### Øvrigt

I denne post indgår bevægelser på egenkapitalen, som ikke omfattes af ovenstående 3 poster. Der er ikke selvstændigt budget og regnskabsopfølgning herfor i forbindelse med kvartalsregnskabet.

## **Eksternt finansierede projekter**

FynBus arbejder med projekter finansieret af Trafikstyrelsen, Rejseplanen og Region Syddanmark. I forbindelse med disse projekter kan der være øvrige interessenter som er involveret i og medfinansierer projekterne.

Projekterne forventes at kunne opfylde bevillingsbetingelserne og holdes indenfor de bevilgede økonomiske rammer.



Tabel 24: Oversigt over igangværende eksternt finansierede projekter 2013

Mio. kroner (Årets priser)	Incitaments- kontrakter 2010-2012	Kundefokuseret samarbejde 2011-2013	Markedsføring 2012-2013
<b>Finansieret af</b>	Trafikstyrelsen	Trafikstyrelsen (1,2), Arriva (0,2)	Region Syddanmark
<b>Status</b>	Er afrapporteret til Trafikstyrelsen	Afrapporteres til Trafikstyrelsen	I drift
<b>Bevilget beløb</b>	1,5	1,4	1,0
<b>Afholdt beløb</b>	1,2	1,3	0,8
<b>Restbeløb</b>	0,3	0,1	0,2

Mio. kroner (Årets priser)	Kombinationsrejse bus & cykel 2013	Korrespondance- sikring 2013	Uddannelsesruter i tyndt befolkede om- råder 2013-15
<b>Finansieret af</b>	Trafikstyrelsen	Rejseplanen (0,1) og entreprenører via kontrakt (0,1)	Trafikstyrelsen (3,1), Region Syddanmark (2,0), Assens Kom- mune (0,9) og Syd- dansk erhvervsskole (0,1)
<b>Status</b>	I drift	I drift	I drift
<b>Bevilget beløb</b>	0,7	0,2	6,0
<b>Afholdt beløb</b>	0,1	0,2	0,5
<b>Restbeløb</b>	0,6	0,0	5,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

## Region Syddanmark

Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 25: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regn- skab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-121,3	-119,9	-123,0	3,1
Bruttoudgifter	186,9	190,9	190,1	0,8
<b>Busdrift netto</b>	<b>65,6</b>	<b>70,9</b>	<b>67,0</b>	<b>3,9</b>
Opkrævede Fællesudgifter	26,5	27,8	27,6	0,2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>92,1</b>	<b>98,7</b>	<b>94,6</b>	<b>4,1</b>
Regionens ramme*	-	99,1	99,1	0
Årets likviditets- overskud	-	0,4	4,5	4,1
Akkumuleret likvidi- tetsoverskud**	2,9	3,3	7,4	4,1

\*Hertil kommer ramme på 1,5 mio. kroner til projekter. I 2013 udnyttes denne ramme med 1,0 mio. krone til projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder". Projektet regnskabsføres særskilt.

\*\*akkumuleret likviditetsoverskud reserveres til aktivitetsudvidelser herunder senere investering i Rejsekort.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet er opstillet på baggrund af køreplanerne pr. efteråret 2012.

Ved køreplansskiftet pr. 20. januar blev "tynde ture" nedlagt på rute 151-152 og 931-932. Ressourcen blev anvendt til at forbedre betjeningen på rute 110, 131 og 141 i myldretiden.

Ved køreplansskiftet er køretider justeret for bedre præcision. Det har resulteret i øget køretid i Odense på grund af reduceret fremkommelighed.

I forbindelse med køreplansskiftet i august er betjeningen af ungdomsuddannelserne i Svendborg ændret, da Svendborg Gymnasium har fået nye møde- og sluttider.

Samlet er det forventede kørselsomfang 879 køreplantimer større end i budget 2013, og der anvendes yderligere 4 driftsbusser.

Passagertilvæksten på de regionale ruter har øget behovet for dubleringskørsel. FynBus har som følge heraf styrket arbejdet med integrering af dubleringskørslen i den planlagte kørsel således, at antallet af nødvendige dubleringsbusser minimeres.

Det regionale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 26: Antal køreplantimer og driftsbusser i 2012 og 2013

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskell i antal B 2013 og F 2013	
				Antal	%
Køreplantimer	248.797	248.700	249.579	879	0,4
Driftsbusser*	97	98	102	4	4,1
Dubleringsbusser*	-	-	13	-	-

\*Antallet af drifts- og dubleringsbusser er pr. ultimo regnskabsåret. Tallet for dubleringsbusser er ikke opgjort for 2012 og budget 2013.

Udover ovenstående er der indsat 3 driftsbusser til nyt projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" som løber fra sommeren 2013 til sommeren 2014. Projektet skal vise, om det er muligt at fastholde flere unge i uddannelse ved hjælp af mere direkte offentlig transport mellem bolig og uddannelsessted.

Projektet kombinerer telekørsel og direkte buslinjer, som et åbent servicetilbud med FynBus takster målrettet mod transport fra Assens Kommune til 2 af Odenses erhvervsskoler, der tilbyder uddannelser, der ikke findes lokalt. Samarbejdet omfatter skoler, kommune, region og trafikelskab.

#### Telekørsel

Telekørslen mellem Rudkøbing Færgehavn og Svendborg er ophørt i forlængelse af nedlæggelsen af færgeruten fra Rudkøbing til Marstal.

Der er etableret telekørselsordning mellem Spodsbjerg, Rudkøbing og Svendborg fra 1.1.2013 for at servicere færgen i Spodsbjerg.

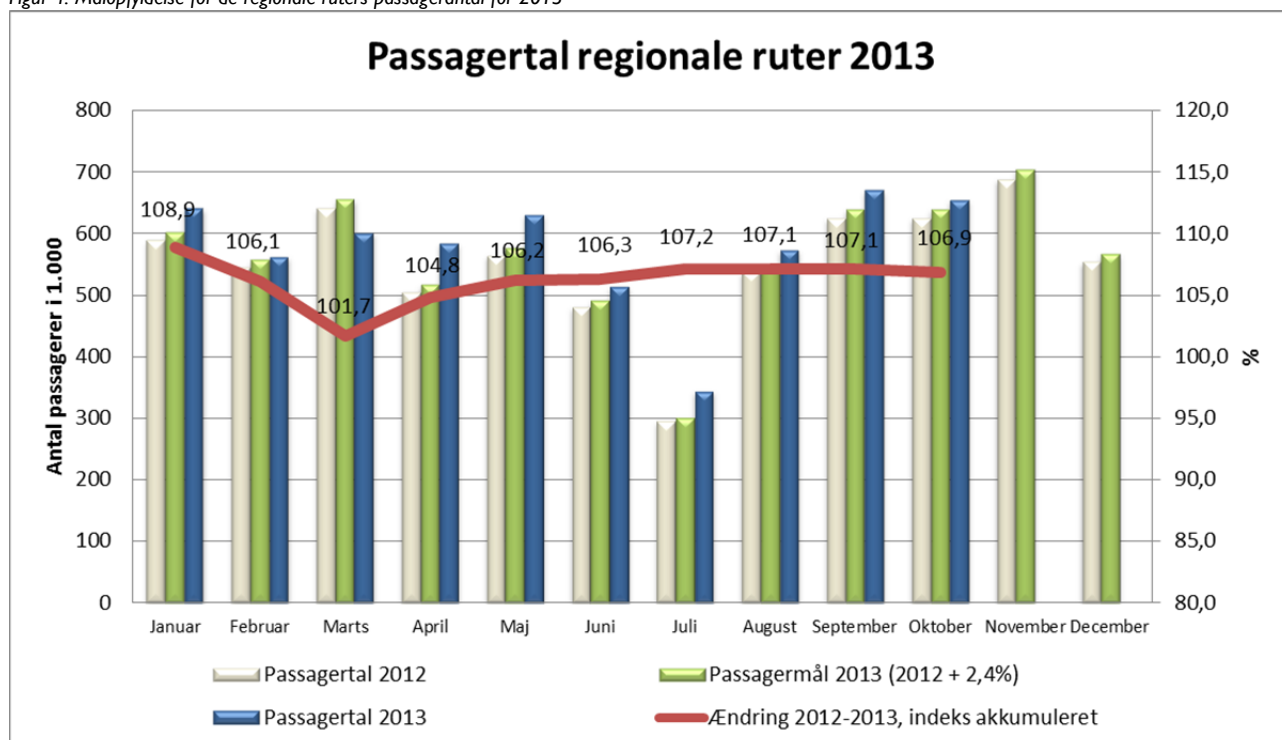
#### Passagerudvikling

##### Busruter

Passagerantallet forventes at blive 7.120.000. Det er 474.000 eller 7,1 % flere end i 2012 og dermed 4,7 procentpoint over budgetmålet på 2,4 %.

Udviklingen på månedsniveau er vist i nedenstående figur.

Figur 4: Målopfylde for de regionale ruters passagerantal for 2013



Figuren viser, at der er en positiv udvikling i 9 af årets første 10 måneder. I marts er der tale om en nedgang, som skyldes påskens placering.

Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmelstype vist for årene 2011 til 2013.

Tabel 27: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2011-2013

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype	Januar - september			Fordeling mellem rejsehjemmel i %		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Enkeltbilletter inkl. SMS	974.836	811.692	802.279	<b>22,1</b>	<b>17,0</b>	<b>15,7</b>
Turkort	116.975	88.450	60.885	2,7	1,9	1,2
Værdikort Odense	45.471	58.199	68.765	1,0	1,2	1,3
KVIKkort	442.839	689.120	1.019.423	<b>10,1</b>	<b>14,4</b>	<b>19,9</b>
Hypercard	575.668	806.863	847.960	13,1	16,9	16,6
Periodekort	1.217.852	1.195.535	1.139.725	<b>27,6</b>	<b>25,0</b>	<b>22,3</b>
Øvrigt	1.032.043	1.130.310	1.181.702	23,4	23,6	23,1
I alt	4.405.684	4.780.169	5.120.737	100,0	100,0	100,0

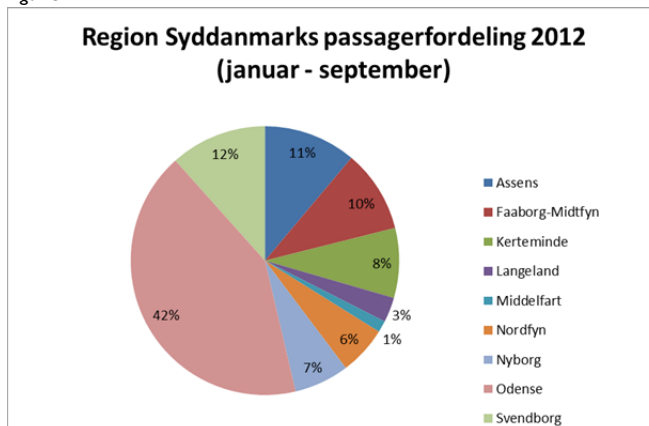
Tabellen viser bl.a. at andelen af:

- KVIKkort er steget til 19,9 %.
- Enkeltbilletter er faldet til 15,7 %.

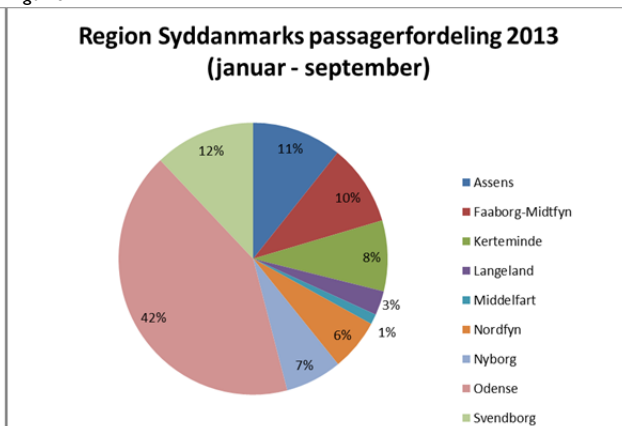
- Periodekort er faldet til 22,3 %.

Nedenstående 2 figurer viser passagerernes fordeling på kommuner for årene 2012 og 2013. De afspejler således den geografiske udvikling i passagerernes anvendelse af de regionale busser.

Figur 5



Figur 6



Note: Tallene er baseret på passagerernes påstigningssted.

Det ses, at der alene er marginale ændringer i passagerernes geografiske benyttelse af de regionale ruter. Passagervæksten i den regionale trafik er således jævnt fordelt på alle kommuner.

### Telekørsel

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 28: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	917	1.821	5.547	3.936

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne udgør 123,0 mio. kroner. Det er en merindtægt på 3,1 mio. kroner eller 2,6 %.

Merindtægten kan henføres til den gode passagerudvikling.

Indtægterne afhænger dels af passagerantallet og dels af indtægten pr. passager. I nedenstående tabel er nøgletallet "indtægter pr. passager" vist for perioden 2010-2013.

Tabel 29: Indtægter pr. passager i perioden 2010 til 2012

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2010	Regnskab 2011	Regnskab 2012	Forventet regnskab 2013
Indtægter pr. passager	19,9	18,6	17,8	17,6

Note: indtægterne for 2011 og 2012 er i nøgletallet korrigeret for endelig afregning af 2011 fra Bus/togsamarbejdet. Endvidere er der korrigeret for forventet afregning af hypercardindtægter i 2012 og 2013.

Tabellen viser, at indtægten pr. passager fortsat falder og at denne tendens er aftagende. Årsagen hertil er, at merindtægten gennem takststigninger ikke fuldt ud har opvejet indtægtstab som følge af passagerernes fortsatte valg af billigere typer rejsehjemmel.

#### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 190,1 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,8 mio. kroner eller 0,4 %.

Mindreudgiften dækker over afvigelser på enkeltposter jf. nedenfor:

- -1,5 mio. kroner i merudgift til den køreplanlagte kørsel
  - -2,2 mio. kroner jf. ændringerne i kørselsomfanget
  - 0,7 mio. kroner i mindreudgift til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne, som forventes at blive 0,4 % under det budgetterede.
- 0,8 mio. kroner i mindreudgift til incitamentsaftale som følge af reduceret opfyldelse af bonusvilkår
- 1,3 mio. kroner i mindreudgifter til dubleringskørsel. I andet halvår forventes der et stigende behov for dubleringskørsel som er indregnet.
- 0,2 mio. kroner i mindreudgifter til telekørsel jf. ændringer i kørselsomfang

Hertil kommer udgift på 1 mio. kroner til projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder". Udgiften indgår ikke i bruttoudgifterne, idet det finansieret af Region Syddanmarks projektmidler.

#### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre udgør 27,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,2 mio. kroner.

#### Ejerbidrag

Ejerbidraget udgør 94,6 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 4,1 mio. kroner eller 4,1 %.

FynBus administrerer Region Syddanmarks ramme til den regionale trafik på Fyn under FynBus' budgetsikkerhedsmodel. Det betyder, at FynBus løbende tilpasser kørselsomfanget til rammens størrelse, således at over- og underskud i de enkelte år udlignes over en kortere årrække. Mellemlægningen udgør ultimo 2012 2,9 mio. kroner i Region Syddanmarks favør.

Region Syddanmarks ramme for 2013 udgør 99,1 mio. kroner.

Hertil kommer projektmidler på 1,5 mio. kroner, hvoraf der anvendes 1 mio. kroner til projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder".

Mellemlægningen forventes ved årets udgang at blive 7,4 mio. kroner i Region Syddanmarks favør.

Mellemlægningens beløb anvendes til kommende investeringer i Rejsekort og øget kapacitetsindsættelse.

#### Ruteøkonomi

I Bilag 4.2 er de enkelte ruters passagertal, køreplantimer og økonomi specificeret.

Det fremgår bl.a. heraf, at ruternes selvfinansieringsgrad som helhed er steget fra 62 % i de første 9 måneder af 2012 til 65 % i de første 9 måneder af 2013.

### Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer "siddende patientbefordring" for Fyn for Region Syddanmark.

Ordningen er etableret pr. 1. maj 2012. Ordningens driftsudgifter og passagerindtægter regnskabsføres i Sydtrafik.

FynBus administrerer ordningen for den fynske del i h.t. kontrakt. Administrationsudgifterne og passagerantallet fremgår af nedenstående opgørelse.

Tabel 30: Siddende patientbefordring

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Fællesudgift	7.976	2.344	2.412	-68

Tabel 31: Antal passagerer

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Personture	131.301	200.000	200.000	0

Udgifterne, som består af lønudgifter svarende til 4 årsværk, forventes at svare til budgettet.

## Assens Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 32: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-3,8	-4,0	-4,5	0,5
Bruttoudgifter*	16,1	17,7	20,1	-2,4
Busdrift netto	12,4	13,7	15,6	-1,9
Opkrævede Fællesudgifter	1,5	1,6	1,6	0,0
Ejerbidrag	13,8	15,3	17,2	-1,9

\*Udgifter til deltagelse i projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder", som regnskabsføres særskilt, indgår ikke i budgettallene. Projektudgifterne er opgjort til 0,5 mio. kroner i 2013.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

Enkelte fredagsafgange på rute 263 og 264 er nedlagt i forbindelse med køreplansskiftet i august 2013. Desuden er afgangene kl. 12.20 på rute 430, samt torsdags- og fredagsafgangene kl. 14.35 på rute 265 nedlagt.

Enkelte 14.55-afgange på rute 266 og enkelte nye afgange mellem Aarup og uddannelsescenteret i Glamsbjerg er oprettet.

Herudover er diverse justeringer i forbindelse med nyt skoleår indarbejdet.

Samlet har det betydet, at kørselsomfanget er steget med 72 køreplantimer i forhold til budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 33: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	17.235	18.094	18.166	72	0,4
Driftsbusser	23	23	23	0	0,0

#### Telekørsel

Telekørslen anvender konceptet "Dør til dør i område og tidsbånd", hvor der i teleområderne kan køres fra adresse til adresse i kørselstidsrummene 9.00-21.30 på hverdage og 9.00-17.00 i week-ender.



Hertil kommer nyt projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" som løber fra sommeren 2013 til sommeren 2014. Projektet skal vise, om det er muligt at fastholde flere unge i uddannelse ved hjælp af mere direkte offentlig transport mellem bolig og uddannelsessted.

Projektet kombinerer telekørsel og direkte buslinjer, som et åbent servicetilbud med FynBus takster målrettet mod transport fra Assens Kommune til 2 af Odenses erhvervsskoler, der tilbyder uddannelser, der ikke findes lokalt. Samarbejdet omfatter skoler, kommune, region og trafikskab.

### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 34: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	296.000	316.000	20.000	6,6
Tilkøb til regionale ruter	41.000	43.000	2.000	3,9
Passagerer i alt	337.000	358.000	21.000	6,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den positive udvikling kan bl.a. henføres til tilpasning til ændret skolestruktur. I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

#### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 20.370 til 25.722 passagerer. Det er en stigning på 380 %. Forventningen er baseret på at passagerantallet for 9 måneder tillagt passagerantallet fra 3. kvartal.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 35: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	0	1.946	5.352	25.722

Projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" med forventeligt 4.219 passagerer indgår ikke i tallene.

#### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 4,5 mio. kroner. Der er en merindtægt på 0,5 mio. kroner eller 12 %.

#### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 20,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 2,4 mio. kroner eller 13 %.

For rutekørslen forventes mindreudgifter på 0,1 mio. kroner, væsentligst som følge af pristalsregulering af entreprenørkontrakten med 0,4 % mindre end budgetteret.

For telekørslen forventes merudgifter på 2,5 mio. kroner, som følge af den stigende aktivitet.

Hertil kommer udgifter til projekt "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder". Assens Kommunes andel af udgifterne udgør 0,9 mio. kroner for hele forsøgsperioden og 0,4 mio. kroner for 2013. Projektet regnskabsføres særskilt og indgår ikke i bruttoudgifterne.

#### Fællesudgifter

Udgifterne forventes at udgøre 1,6 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

#### Ejerbidrag

Udgiften forventes at blive 17,2 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 1,9 mio. kroner eller 12 %.

Hertil kommer projektudgifter til "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder" på 0,4 mio. kroner.

#### Ruteøkonomi

Specifikation af trafik- og økonomital for Assens Kommunes andel af den regionale rute nr. 268 fremgår af Bilag 4.2.

#### **Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.**

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Genoptræningskørsel
  - Special genoptræningskørsel
  - Elevkørsel
  - Specialskolekørsel

Tabel 36: Hovedtal for flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-440	-450	-427	-23
Entreprenørudgifter	8.012	8.547	7.330	1.217
Flex udgifter netto	7.572	8.097	6.903	1.194
Fællesudgifter	1.421	1.385	1.555	-170
<b>Ejerbidrag</b>	<b>8.993</b>	<b>9.482</b>	<b>8.458</b>	<b>1.024</b>
Personture	41.881	47.474	38.934	-8.540

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 38.934 personture. Det er 8.540 personture eller 17,9 % mindre end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 7,3 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 1,2 mio. kroner eller 14,2 %.

Fællesudgifter forventes at udgøre 1,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,2 mio. kroner.

Passagerbetaling svarer næsten til budgettet.

Ejerbidraget forventes, at blive 8,5 mio. kroner. Der er en mindreudgift på 1 mio. kroner eller 10,8 %.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Faaborg-Midtfyn Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 37: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-4,1	-4,2	-4,2	0,1
Bruttoudgifter	18,1	18,8	19,1	-0,3
Busdrift netto	14,0	14,6	14,9	-0,3
Opkrævede Fællesudgifter	2,0	2,3	2,3	0,0
Ejerbidrag	16,0	16,9	17,2	-0,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

I forbindelse med køreplansskiftet i august blev lokaltrafiksystemet omkring Faaborg ændret, så lokalbusserne tilbyder en sammenhængende betjening af overbygningsskoler, 10. klasses center og Faaborg Gymnasium.

I samarbejde med skoler, gymnasium og forvaltninger er der lavet en tæt koordinering af møde- og sluttider og busbetjening.

Eftermiddagsafgangen fra Midtfyns Gymnasium er nedlagt, og der er foretaget indbyrdes justeringer mellem rute 618 og 619. Det betyder, at bussernes kapacitet nu svarer bedre til efterspørgslen og dubleringsbusser forventes at kunne undgås.

Mindre justeringer af ruterne i forbindelse med det nye skoleår er implementeret.

Samlet har ændringerne reduceret kørselsomfanget med 345 køreplantimer.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 38: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	25.390	26.401	26.056	-345	-1,3
Driftsbusser	30	30	30	0	0,0

### Telekørsel

Kommunen anvender ordningen – ”Centertidspunkter i hovedbyer”, som efter udarbejdelsen af budget 2013 er forbedret med yderligere tilbud i tidsrummet 13-15 til ældreaktiviteter og til morgenpendlere til Ringe Station.

### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 39: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	383.000	346.000	-37.000	-9,7
Fælles kommunale ruter <sup>4</sup>	33.000	29.000	-4.000	-11,0
Passagerer i alt	416.000	375.000	-41.000	-9,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Tabellen viser et passagerfald på 41.000 eller 9,8 % fra 2012 til 2013. I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 3.001 til 9.756 passagerer. Det er en stigning på 44,4 %. Forventningen er baseret på at passagerantallet for 9 måneder tillagt passagerantallet fra 3. kvartal.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 40: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	520	3.793	6.755	9.756

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 4,2 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner eller 1,5 %.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 19,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner, som skyldes, at teletilbuddet anvendes mere end budgetteret.

<sup>4</sup> Passagerfald: Passagerfaldet på rute 121 udgør 22,5 %, som for 2/3 vedkommende skyldes færre passagerer med Hypercard/ungdomskort. Der er herudover en reduktion af køreplantimerne med 3 %. På rute 161-162 er passagerfaldet 0,7 %, hvilket skyldes færre passagerer med Hypercard og skolekort i marts og april 2013, samt en reduktion af køreplantimerne på 7,6 %.

Reduktionen i køreplanteantallet reducerer ikke kontraktudgifterne i tilsvarende omfang, idet den forventede pristalsregulering af entreprenørkontrakten medfører en merpris på 0,7 %.

#### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 2,3 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

#### Ejerbidrag

Udgiften udgør 17,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,2 mio. kroner.

#### Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i de fælles kommunale ruter 121 og 161/162. Ruter-nes trafik- og økonomital fremgår af Bilag 4.2.

#### **Hovedtallene for Flextrafik** ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Genoptræningskørsel
  - Special genoptræningskørsel
  - Aktivitetskørsel
  - Elevkørsel

Tabel 41: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-1.069	-1.048	-1.093	45
Entreprenørudgifter	7.976	8.124	8.212	-88
Flex udgifter netto	6.907	7.076	7.119	-43
Fællesudgifter	2.283	2.056	2.827	-772
<b>Ejerbidrag</b>	<b>9.190</b>	<b>9.132</b>	<b>9.946</b>	<b>-815</b>
Personture	58.215	61.820	56.969	-4.851

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 56.969 personture. Det er 4.851 personture eller 7,8 % mindre end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 8,2 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner.

Fællesudgifterne forventes at udgøre 2,8 mio. kroner. Der er en merudgift på 0,8 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 9,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,8 mio. kroner eller 8,9 %

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Kerteminde Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 42: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-2,1	-2,1	-2,2	0,1
Bruttoudgifter	8,1	8,0	8,7	-0,7
Busdrift netto	6,0	5,9	6,5	-0,6
Opkrævede Fællesudgifter	1,0	1,0	1,0	0,0
Ejerbidrag	7,0	6,9	7,6	-0,6

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

I forbindelse med køreplansskiftet i august er der foretaget beskedne justeringer af rute 483 på Hindsholm. Den nedlagte kørsel til Snave svarer til nyetableret kørsel til kørselsberettigede elever ved Blæsenborgvej.

Kørselsomfanget svarer stort set til budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 43: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	11.170	10.560	10.550	-10	-0,1
Driftsbusser	9	9	9	0	0

#### Telekørsel

Kommunen anvender telekørsel efter ordningen "Dør til dør i områder og tidsbånd".

I teleområderne kan der køres fra 9.00-12.00 og 16.00-21.30 på skoledage og fra 9.00-21.30 på øvrige dage.

### Passagerudvikling

#### Busruter



Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 44: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	147.000	139.000	-12.000	-8,3
Fælles kommunale ruter	64.000	65.000	1.000	1,1
Passagerer i alt	211.000	204.000	-12.000	-5,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 6.276 til 9.521 passagerer. Det er en stigning på 193 %. Forventningen er baseret på at passagerantallet for 9 måneder tillagt passagerantallet fra 3. kvartal.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 45: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	540	1.594	3.245	9.521

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 2,1 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 8,7 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,7 mio. kroner. Stigningen kan henføres til telekørslen som udviser en merudgift på 0,7 mio. kroner og en mindre stigning i kontraktudgifterne som følge af en stigning i indekset på 0,7 % mere end budgetteret.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 1,0 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 7,6 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,6 mio. kroner.

### Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 885. Rutens trafik- og økonomital fremgår af Bilag 4.2.

### **Hovedtallene for Flextrafik** ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel

- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Paragrafkørsel
  - Genoptræningskørsel
  - Special genoptræningskørsel
  - Aktivitetskørsel
  - Elevkørsel

Tabel 46: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-414	-439	-512	73
Entreprenørudgifter	4.238	4.433	4.538	-105
Flex udgifter netto	3.824	3.994	4.026	-32
Fællesudgifter	1.261	1.108	1.393	-285
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5.085</b>	<b>5.102</b>	<b>5.419</b>	<b>-317</b>
Personture	30.807	32.308	33.215	907

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 33.215 personture. Det er 907 personture eller 2,8 % mere end budgetteret.

Entreprenørudgiften forventes at udgøre 4,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,1 mio. kroner eller 2,4 %.

Fællesudgifterne forventes at udgøre 1,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 5,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 mio. kroner eller 6,2 %.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Langeland Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 47: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-2,2	-2,1	-2,8	0,7
Bruttoudgifter	7,0	7,1	7,1	0,1
Busdrift netto	4,8	5,0	4,3	0,8
Opkrævede fællesudgifter	0,9	0,9	1,0	0,0
Ejerbidrag	5,7	6,0	5,2	0,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

I forbindelse med køreplansskiftet i august blev rute 912 og 913 ændret af hensyn til betjening af ungdomsuddannelserne i Svendborg. Det har også betydet ændringer i 912-913's lokale servicetilbud.

Samlet er kørselsomfanget reduceret med 134 køreplantimer.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 48: Antal køreplantimer og driftsbusser i 2012 og 2013

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	9.831	9.784	9.650	-134	-1,4
Driftsbusser	5	5	5	0	0

### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 49: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	200.000	200.000	0	0,0
Tilkøb til regionale ruter	74.000	86.000	12.000	16,5
Passagerer i alt	274.000	286.000	12.000	4,4

Passagerantallet på de lokale ruter er anslået. Da der er gratiskørsel på disse ruter, har FynBus ikke registreringer herpå.

### Telekørsel

Der forventes 679 passagerer i telekørselsordningen i 2013.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 50: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	0	0	0	679

### Passagerindtægter

Indtægterne forventes at udgøre 2,8 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 0,7 mio. kroner eller 33 %.

Langeland har gratiskørsel på de lokale ruter. Passagerindtægterne kan henføres til de regionale ruter 912 og 913, hvor kommunen har tilkøbt ture. Kommunen modtager indtægten fra de tilkøbte ture. Herudover modtager kommunen indtægter for anvendelse af skolekort, idet omfang eleverne ikke har benyttet kortene fuldt ud på de regionale ruter.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 7,1 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 1,0 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 5,2 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,7 mio. kroner eller 12 %.

### Ruteøkonomi

Specifikation af trafik- og økonomital for Langelands Kommunes andel af de regionale ruter 912 og 913 fremgår af Bilag 4.2.

### **Hovedtallene for Flextrafik** ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Paragrafkørsel

- Genoptræningskørsel
- Special genoptræningskørsel

Tabel 51: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-163	-159	-152	-7
Entreprenørudgifter	2.309	2.187	1.910	277
Flex udgifter netto	2.146	2.028	1.758	270
Fællesudgifter	424	362	446	-84
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.570</b>	<b>2.390</b>	<b>2.204</b>	<b>186</b>
Personture	11.682	10.574	9.793	-781

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 9.793 personture. Det er 781 personture eller 7,4 % mindre end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 1,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,3 mio. kroner eller 12,7 %.

Indtægter svarer til budgettet.

Fællesudgifterne udviser en merudgift på 0,1 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 2,2 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner eller 7,5 %.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Middelfart Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 52: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-2,8	-2,7	-3,0	0,3
Bruttoudgifter	10,1	10,7	10,9	-0,2
Busdrift netto	7,2	7,9	7,8	0,1
Opkrævede Fællesudgifter	1,3	1,3	1,3	0,0
Ejerbidrag	8,5	9,2	9,1	0,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

I forbindelse med køreplansskiftet i august 2013 er køreplanerne tilpasset ændringer for overbygningselever omkring Ejby og Gelsted. Det har medført justeringer på rute 361, 362 og 373. Mellem Ejby og Gelsted er der ved anlæg af cykelsti etableret trafiksikker skolevej. Det har betydet at kørselsomfanget er reduceret, så det samlede kørselsomfang stort set svarer til budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 53: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	13.846	14.340	14.335	-5	0,0
Driftsbusser	12	12	12	0	0,0

#### Telekørsel

Servicetilbuddet er ændret i dele af Middelfart by fra august 2012, så der tilbydes ”dør til dør” kørsel som i landdistrikterne.

#### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 54: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	163.000	176.000	10.000	6,0

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 1.403 til 3.219 passagerer. Det er en stigning på 77,3 %. Forventningen er baseret på passagerantallet i de første 9 måneder tillagt gennemsnittet for disse 3 kvartaler. Årsegen til stigningen er bl.a. markedsføring i seniorklubber med videre.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 55: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel		408	1.816	3.219

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne udgør 3,0 mio. kroner, hvilket er en merindtægt på 0,3 mio. kroner.

Merindtægten kan henføres til passagerudviklingen.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 10,9 mio. kroner eller en merudgift på 0,2 mio. kroner.

Stigningen kan henføres til:

- 0,1 mio. kroner til pristalsregulering af entreprenørkontrakten som forventes reguleret med 0,7 % mere end budgettet. Heraf udgør lønsumsafgift 0,65 %. Lønsumsafgiften DUT-kompenseres.
- 0,1 mio. kroner til telekørsel.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 1,3 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 9,1 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner.

### **Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.**

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel

- Lægekørsel
- Speciallægekørsel

Tabel 56: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-386	-387	-396	9
Entreprenørudgifter	2.402	2.456	2.377	79
Flex udgifter netto	2.016	2.069	1.981	88
Fællesudgifter	946	765	1.186	-421
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.962</b>	<b>2.834</b>	<b>3.167</b>	<b>-333</b>
Personture	14.441	13.926	14.189	263

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 14.189 personture. Det er 263 personture eller 1,9 % mere end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 2,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,1 mio. kroner eller 3,2 %.

Fællesudgifterne forventes at blive 1,2 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,4 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 3,2 mio. kroner. Der er en merudgift på 0,4 mio. kroner.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".



## Nordfyn Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 57: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-3,9	-3,8	-4,1	0,3
Bruttoudgifter	14,9	16,7	16,4	0,2
Busdrift netto	11,0	12,9	12,3	0,6
Opkrævede fællesudgifter	1,5	1,6	1,6	0,0
Ejerbidrag	12,5	14,5	13,9	0,6

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

Alle ruter er justeret i forbindelse med køreplansskiftet i august. Enkelte formiddagsafgange er nedlagt, fordi Nordfyns Kommune ikke længere finansierer kørsel til konfirmationsforberedelse.

En tur mellem Sønder sø og Sørslev, der tidligere har været dubleringskørsel, indgår i køreplanen fra august 2013.

Lokalruterne har dermed reduceret kørselsomfanget med 145 køreplantimer.

I forbindelse med køreplansskiftet den 20. januar 2013 er rute 23 etableret som forsøg og som tilkøb til Odenses bybusrute nr. 21/22. Tilkøbet vedrører et antal afgange til Morud. Forsøget evalueres ved årsskiftet 2013/2014.

Ruten anvender 673 køreplantimer.

Samlet set stiger kørselsomfanget med 528 køreplantimer i forhold til budgettet.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 58: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	16.968	17.582	18.110	528	3,0
Driftsbusser	22	22	22	0	0,0

#### Telekørsel

Fra køreplansskiftet medio august 2012 er telekørselsordningen ændret, så det bliver muligt at køre på tværs af teleområderne. Kommunen anvender ordningen "Centertidspunkter i hovedbyer".

## Passagerudvikling

### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 59: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	363.000	322.000	-41.000	-11,2
Fælles kommunale ruter	89.000	93.000	4.000	4,6
Passagerer i alt	452.000	416.000	-36.000	-8,1

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 1.187 til 3.595 passagerer. Det er en stigning på 49 %. Forventningen er baseret på passagerantallet i de første 9 måneder tillagt gennemsnittet for disse 3 kvartaler.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 60: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	566	2.005	2.408	3.595

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 4,1 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 16,4 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner. Den forventede mindreudgift dækker over:

- 0,1 mio. kroner som følge af det ændrede kørselsomfang og pristalsregulering af entreprenørkontrakten som forventes at være 0,4 % lavere end budgetteret.
- 0,1 mio. kroner til telekørsel.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 1,6 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften forventes at udgøre 13,9 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 0,6 mio. kroner.

### Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 122. Rutens trafik- og økonomital er sammen med forsøgsrute 23 specificeret i Bilag 4.2.

### Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Specialiseret genoptræningskørsel
  - Elevkørsel
  - Specialskolekørsel

Tabel 61: Hovedtal for Flextrafik.

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-421	-404	-391	-13
Entreprenørudgifter	5.769	10.934	8.856	2.078
Flex udgifter netto	5.348	10.530	8.465	2.065
Fællesudgifter	1.258	1.497	1.752	-255
<b>Ejerbidrag</b>	<b>6.606</b>	<b>12.027</b>	<b>10.217</b>	<b>1.810</b>
Personture	33.574	57.720	52.511	-5.209

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 52.511 personture. Det er 5.209 personture eller 9,0 % mindre end budgetteret. Dette skyldes primært færre specialskolekørsler end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 8,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 2,1 mio. kroner eller 19 %.

Fællesudgifterne forventes at udgøre 1,8 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,3 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 10,2 mio. kroner. Der er en mindreudgift på 1,8 mio. kroner eller 15 %

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Nyborg Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 62: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-3,5	-3,4	-3,5	0,1
Bruttoudgifter	15,6	15,7	15,9	-0,1
Busdrift netto	12,1	12,3	12,4	0,0
Opkrævede fællesudgifter	1,8	1,9	1,9	0,0
Ejerbidrag	13,9	14,3	14,3	0,0

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

I forbindelse med køreplansskiftet i august er en tur nedlagt på rute 682 på skolefridage. På rute 709 køres afgang til 2. hjemkørsel nu alle dage fra Danehofskolens afdeling i Vindinge. Desuden er køretiderne gennemgået og justeret.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 63: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	21.256	21.246	21.295	49	0,2
Driftsbusser	16	16	16	0	0

#### Telekørsel

Kommunen anvender ordningen "Centertidspunkter i hovedbyer".

### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 64: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	326.000	320.000	-6.000	-1,8
Fælles kommunale ruter <sup>5</sup>	51.000	51.000	0	-0,6
Passagerer i alt	377.000	371.000	-6.000	-1,6

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Telekørselsordningen har begrænset anvendelse og der forventes kun marginal forøgelse af anvendelsen i 2012.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 65: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	32	161	97	164

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 3,5 mio. kroner. Det er en merindtægt på 0,1 mio. kroner.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 15,9 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 0,1 mio. kroner. Merudgiften kan hovedsagelig henføres til en merindeksering af entreprenørkontrakten på 0,7 %.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 1,9 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 14,3 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i den fælles kommunale rute 161/162. Rutens trafik- og økonomital er specificeret i Bilag 4.2.

### **Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.**

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel

<sup>5</sup> Passagerfald: På rute 161-162 er passagerfaldet 0,7 %, hvilket skyldes færre passagerer med Hypercard og skolekort i marts og april 2013, samt en reduktion af køreplantimerne på 7,6 %.

- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler
  - Paragrafkørsel
  - Genoptræningskørsel
  - Special genoptræningskørsel
  - Aktivitetskørsel
  - Elevkørsel
  - Specialskolekørsel

Tabel 66: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-340	-327	-378	51
Entreprenørudgifter	2.760	2.904	4.112	-1.208
Flex udgifter netto	2.420	2.577	3.734	-1.157
Fællesudgifter	846	711	1.267	-557
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.266</b>	<b>3.288</b>	<b>5.001</b>	<b>-1.714</b>
Personture	16.825	17.488	30.216	12.728

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 30.216 personture. Det er 12.728 personture eller 72,8 % mere end budgetteret. Årsagen hertil er, at Nyborg fra august er startet op med aktivitetskørsel og specialskolekørsel hos FynBus. Dette er ca. 12.000 nye kørsler.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 4,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,2 mio. kroner eller 41,6 %.

Fællesudgifterne forventes at blive 1,3 mio. kroner svarende til en merudgift på 0,6 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 5,0 mio. kroner. Der er en merudgift på 1,7 mio. kroner.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Odense Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 67: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-73,4	-70,6	-75,7	5,1
Bruttoudgifter	180,9	180,5	187,4	-6,9
Busdrift netto	107,5	109,9	111,6	-1,8
Opkrævede Fællesudgifter	20,5	20,4	20,3	0,0
Ejerbidrag	128,0	130,2	131,9	-1,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

Efter køreplansskiftet den 20. januar er der indsat yderligere en driftsbus til betjening af Universitetet pga. reduceret fremkommelighed.

I foråret 2013 er der til dækning af det stigende passagerantal indsat 6 ledbusser på universitetsstrækningen. Sammen med 1 reservebus erstatter ledbusserne 6 kontraktbusser (13,7 m) og 3-4 dubleringsbusser.

I november 2013 bliver busserne (10,6 m) på cityruten udskiftet med 3 nye og mindre kontraktbusser samt en reservebus. De 4 udskiftede overgår til anden anvendelse herunder dubleringskørsel.

Der er indgået aftale med Tidebus om indsættelse af yderligere 3 dubleringsbusser fra efteråret 2013.

Forninget fremkommelighed og vejombygning i Frederiksgade og Hans Mules Gade har medført en stigning i køreplantimeantallet.

Antallet af køreplantimer forventes at blive 195.576. Det er 538 timer eller 0,3 % mere end budgetteret.

Passagertilvæksten i bybusnettet har øget behovet for dubleringskørsel. FynBus har som følge heraf styrket arbejdet med integrering af dubleringskørslen i den planlagte kørsel således, at antallet af nødvendige dubleringsbusser minimeres.

Tabel 68: Antal køreplantimer, driftsbusser og dubleringsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	195.576	195.040	195.578	538	0,3
Driftsbusser	74	72	70	-2	-2,8
Dubleringsbusser*	-	9	12	3	33,3

\*Antallet af drifts- og dubleringsbusser er pr. ultimo regnskabsåre. Tallet for dubleringsbusser er ikke opgjort for 2012.

### Telekørsel

Kommunen har etableret telekørselsordning i Birkum. Ordningen bliver kun anvendt i begrænset omfang.

### Passagerudvikling

Passagerantallet i bybusserne forventes at blive 7.688.000. Det er 442.000 eller 6,1 % flere end i 2012 og dermed 3,7 procentpoint over budgetmålet på 2,4 %. Hertil kommer en passagerandel af de fælleskommunale ruter.

Passagerantal fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 69: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Bybusserne	7.246.000	7.688.000	442.000	6,1
Fælles kommunale ruter <sup>6</sup>	212.000	215.000	3.000	1,2
Passagerer i alt	7.459.000	7.903.000	445.000	6,0

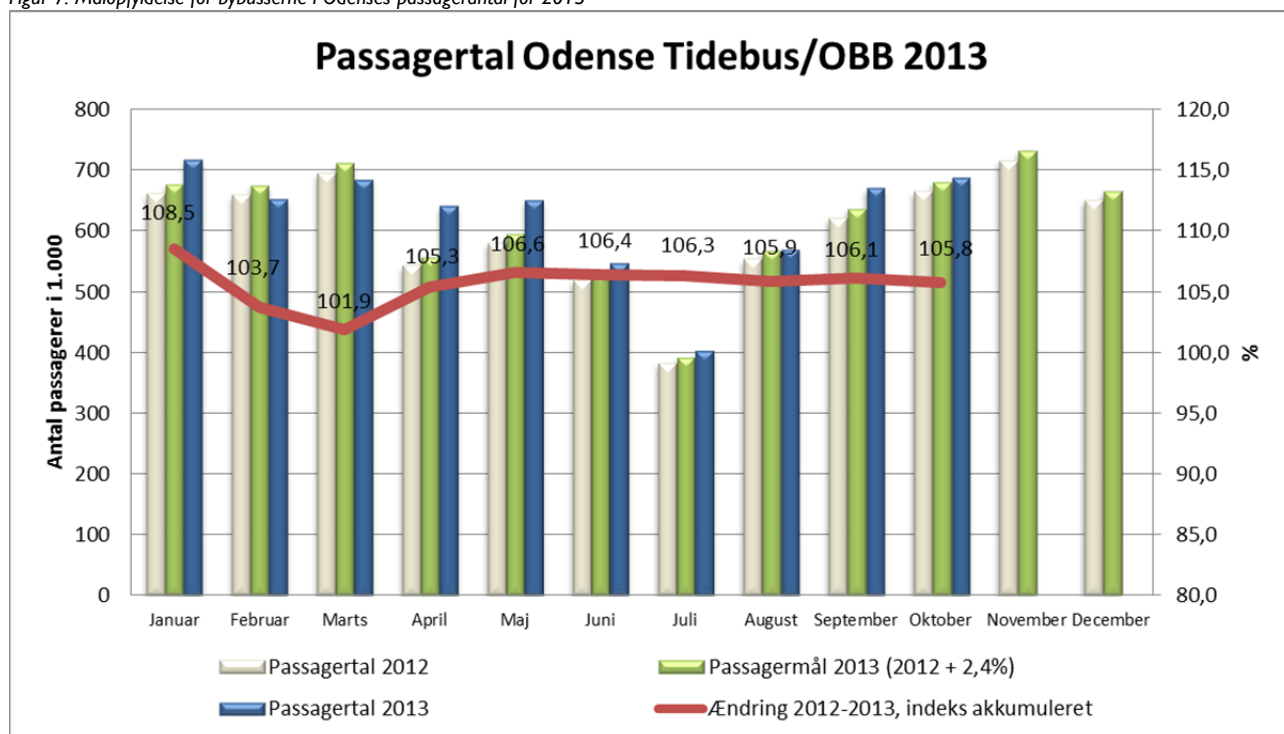
Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Udviklingen på månedsniveau for bybusserne fremgår af nedenstående figur.

<sup>6</sup> Passagerfald: På rute 161-162 er passagerfaldet 0,7 %, hvilket skyldes færre passagerer med Hypercard og skolekort i marts og april 2013, samt en reduktion af køreplantimerne på 7,6 %. Dette modsvares af passagerfremgang på rute 122 på 4,6 % og rute 885 på 1,1 %.



Figur 7: Målopfyldeelse for bybusserne i Odense passagerantal for 2013



Månedstallene viser, at passagermålet er overgået i alle måneder bort set fra februar og marts.

Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt.

I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmelstype vist for årene 2011 til 2013.

Tabel 70: Passagerer pr. rejsehjemmelstype for perioden 2011-2013

Antal passagerer pr. rejsehjemmelstype	Januar - september			Fordeling mellem rejsehjemmel i %		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Enkeltbilletter inkl. SMS	820.648	660.681	605.594	16,2	12,7	10,9
Turkort	19.216	13.000	10.293	0,4	0,2	0,2
Værdikort Odense	253.105	295.374	342.288	5,0	5,7	6,2
KVIKKkort	805.511	1.183.263	1.646.609	15,9	22,7	29,8
Hypercard	211.830	333.265	400.560	4,2	6,4	7,2
Periodekort	2.403.617	2.110.641	1.982.913	47,4	40,5	35,8
Øvrigt	558.721	619.620	545.782	11,0	11,9	9,9
I alt	5.072.648	5.215.844	5.534.039	100,0	100,0	100,0

Tabellen viser, at indførelse af KVIKKkortet, herunder forsøgsordningen med ”Odense rundt for en 10er”, har flyttet passagerernes anvendelse af rejsehjemmel i bybusserne.

Således er KVIKkortets andel siden 2011 steget med 13,9 procentpoint til 29,8 %.

Kontantbillettens andel er siden 2011 faldet med 5,3 procentpoint til 10,9 %.

Periodekortets andel er siden 2011 faldet med 11,6 procentpoint til 35,8 %.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen er begrænset og fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 71: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	0	35	76	8

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 75,7 mio. kroner. Det svarer til en merindtægt på 5,1 mio. kroner eller 7,2 %.

Merindtægten kan overvejende henføres til den gode passagerudvikling.

Indtægterne er sammensat af passagerantallet og af indtægten pr. passager. I nedenstående tabel er nøgletallet "indtægter pr. passager" vist for perioden 2010-2012.

Tabel 72: Indtægter pr. passager i perioden 2010 til 2013

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2010	Regnskab 2011	Regnskab 2012	Forventet regnskab 2013
Indtægter pr. passager	9,9	9,8	9,6	9,7

Note: indtægterne for 2011 og 2012 er i nøgletallet korrigeret for endelig afregning af 2011 fra Bus/togsamarbejdet. Endvidere er der korrigeret for forventet afregning af hypercardindtægter i 2012 og 2013.

Tabellen viser, at indtægten pr. passager efter en længere periode med fald er blevet stabiliseret. Årsagen hertil er, at merindtægten gennem takststigninger nu opvejer indtægtstabt som følge af passagerernes fortsatte valg af billigere typer rejsehjemmel.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne udgør 187,4 mio. kroner. Det er et merforbrug på 6,9 mio. kroner eller 3,8 %. Merforbruget skyldes:

- 4,2 mio. kroner til rutekørslen, som kan henføres til:
  - 2,2 mio. kroner til ændret kørselsomfang jf. ovenfor herunder indskiftning af ledbusser og nye citybusser.
  - 1,2 mio. kroner i merudgift til pristalsregulering af entreprenørkontrakter. Pristalsreguleringen er 0,7 procentpoint højere end budgetteret. I stigningen indgår 0,65 % til lønsumsafgift, som ikke var kendt på budgettidspunktet. Lønsumsafgiften DUT-kompenseres.
  - 0,4 mio. kroner i merudgifter i Odense Bybusser som følge af øgede udgifter til vedligehold af busser og IT-investering.
  - 0,3 mio. kroner til foliering/dekorering af nye citybusser.

- 0,1 mio. kroner i salgsrelaterede udgifter til Citylinjen.
- 3,3 mio. kroner i merudgifter til dubleringskørsel som følge af passagerudviklingen.
- -0,6 mio. kroner i mindreudgifter til incitamentskontrakter som følge af reduceret opfyldelse af bonusvilkår

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 20,3 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 131,9 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 1,7 mio. kroner.

### Ruteøkonomi

I Bilag 4.2 er de enkelte ruters passagertal, køreplantimer og økonomi specificeret.

Det fremgår bl.a. heraf, at bybusruters selvfinansieringsgrad som helhed er steget fra 37 % for de første 9 måneder i 2012 til 38 % i de første 9 måneder i 2013.

Kommunen deltager i de fælles kommunale ruter 122, 161/162 og 885. Kommunens andel af regnskaberne for de fælleskommunale ruter er integreret i ovennævnte tal og er belyst i Bilag 4.2.

### **Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.**

FynBus administrerer handicapkørsel for Odense Kommune. Der planlægges og investeres i, at FynBus overtager administrationen af "anden kørsel" fra 2014.

Tabel 73: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-2.550	-2.559	-2.415	-144
Entreprenørudgifter	9.467	9.618	9.120	498
Flex udgifter netto	6.917	7.059	6.705	354
Fællesudgifter	5.974	4.656	9.166	-4.510
<b>Ejerbidrag</b>	<b>12.891</b>	<b>11.715</b>	<b>15.871</b>	<b>-4.156</b>
Personture	54.960	50.796	52.945	2.149

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 52.945 personture. Det er 2.149 personture eller 4,2 % mere end budgetteret.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 9,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,5 mio. kroner eller 5,1 %.

Fællesudgifterne forventes at udgøre 9,2 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 4,5 mio. kroner. Heraf kan 2,2 mio. kroner henføres til ekstraordinære udgifter i forbindelse med FynBus' overtagelse af administrationen af "anden kørsel" fra 2014.

Ejerbidraget forventes, at blive 15,9 mio. kroner. Der er en merudgift på 4,2 mio. kroner.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

## Svendborg Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 74: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-10,2	-12,4	-9,4	-3,0
Bruttoudgifter	33,4	37,7	32,2	5,6
Busdrift netto	23,2	25,3	22,7	2,5
Opkrævede Fællesudgifter	4,0	4,3	4,1	0,3
Ejerbidrag	27,2	29,6	26,8	2,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

Der er i forbindelse med det nye skoleår gennemført en større tilpasning på lokalruterne. Der er indført heldagsskole i Svendborg Kommune, hvilket betyder nedlæggelse af en række kl. 12-afgange. Desuden er ruterne 212 og 216 nedlagt, da skolebørnene anvender den lukkede kørsel, som administreres af Svendborg Kommune.

Samlet bliver produktionen ca. 800 køreplantimer mindre end i budget 2013, og der skal anvendes 2 driftsbusser mindre fra august 2013.

Tabel 75: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	43.906	41.781	40.989	-792	-1,9
Driftsbusser	26	26	24	-2	-7,7

Projekt med korrespondancesikring er afsluttet og videreføres i regi Rejseplanen.

#### Telekørsel

Svendborg har i 2012 etableret telekørselsordning, der omfatter dels traditionel telekørsel i land-distrikter og dels en nyudviklet ordning i Svendborg by.

### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 76: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Bybusser	674.000	592.000	-82.000	-12,1
Lokalruter	164.000	124.000	-39.000	-23,9
Fælles kommunale ruter <sup>7</sup>	81.000	78.000	-3.000	-3,4
Passagerer i alt	919.000	795.000	-124.000	-13,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Bybusserne er omfattet af FynBus' passagerstrategi. 2013 er det første hele driftsår i den nye trafikplan for Svendborg. En passagerstigning på 2,4 % for bybusserne fra 2012 til 2013 er ikke realistisk. Efter 3. kvartal forventes et passagerfald på 12,1 % fra 2012 til 2013.

I fremskrivningen er der korrigeret for passagertab som følge af lærerkonflikten i april 2013.

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at stige med 10.018 til 16.667. Det er en stigning på 151 %. Forventningen er baseret på at passagerantallet for 9 måneder tillagt passagerantallet fra 3. kvartal.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel

Tabel 77: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel bybustaxi				5.756
Telekørsel landdistrikt				10.911
Telekørsel i alt	0	0	6.649	16.667

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne forventes at udgøre 9,4 mio. kroner. Det er en mindreindtægt på 3,0 mio. kroner eller 24 %. Mindreindtægten kan henføres til:

- 2,4 mio. kroner skyldes at passagerantallet i busserne er betydeligt lavere end forventet.
- 0,6 mio. kroner skyldes, at teleordningen anvendes mindre end budgetteret.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 32,2 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 5,6 mio. kroner eller 15 %. Årsagerne hertil er:

<sup>7</sup> Passagerfald: Passagerfaldet på rute 121 udgør 22,5 %, som for 2/3 vedkommende skyldes færre passagerer med Hypercard/ungdomskort. Der er herudover en reduktion af køreplantimerne med 3 %. På rute 161-162 er passagerfaldet 0,7 %, hvilket skyldes færre passagerer med Hypercard og skolekort i marts og april 2013, samt en reduktion af køreplantimerne på 7,6 %.

- 1,1 mio. kroner i mindredgifter til kontraktkørslen som følge af det reducerede kørselsomfang. Heri indgår at, pristalsreguleringen af kontrakterne forventes at blive 0,4 % lavere end budgettet. I reguleringen indgår en ny lønsumsafgift på 0,65 % som DUT-kompenseres.
- 0,8 mio. kroner i mindredgifter til incitamentskontrakt. Den tidligere kontrakt er på kommunens foranledning ikke blevet fornyet.
- 0,7 mio. kroner til dubleringskørsel, som der ikke er behov for.
- 3,0 mio. kroner til teleordningen, som anvendes mindre end budgetteret.

#### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 4,1 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,3 mio. kroner.

#### Ejerbidrag

Udgiften forventes at udgøre 26,8 mio. kroner. Det er en mindredgift på 2,8 mio. kroner.

#### Ruteøkonomi

I hovedtallene indgår kommunens deltagelse i de fælles kommunale ruter 121 og 161/162. Ruterne trafik- og økonomital fremgår af Bilag 4.2.

#### **Hovedtallene for Flextrafik** ekskl. telekørsel.

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel
- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Genoptræningskørsel (indtil 1.3.2013)
  - Special genoptræningskørsel (indtil 1.3.2013)

Tabel 78: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-587	-595	-600	5
Entreprenørudgifter	5.284	5.363	4.182	1.181
Flex udgifter netto	4.697	4.768	3.582	1.186
Fællesudgifter	1.766	1.531	1.939	-408
<b>Ejerbidrag</b>	<b>6.463</b>	<b>6.299</b>	<b>5.521</b>	<b>778</b>
Personture	41.018	42.128	30.246	-11.882

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 30.246 personture. Det er 11.882 personture eller 28,2 % mindre end budgetteret. Reduktionen kan overvejende henføres til genoptræningskørsel er stoppet 1.3.2013.

Entreprenørudgifterne forventes at udgøre 4,2 mio. kroner. Det er en mindredgift på 1,2 mio. kroner eller 22 %.

Fællesudgifterne forventes at udgøre 1,9 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,4 mio. kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 5,5 mio. kroner. Der er en mindreudgift på 0,8 mio. kroner.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".



## Ærø Kommune

**Hovedtallene for busdriften inkl. telekørsel fremgår af nedenstående tabel.**

Tabel 79: Hovedtal for bruttoudgifter til busruter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-0,2	-0,3	-0,2	-0,1
Bruttoudgifter	4,8	5,0	5,2	-0,2
Busdrift netto	4,6	4,8	5,0	-0,2
Opkrævede Fællesudgifter	0,5	0,6	0,5	0,0
Ejerbidrag	5,1	5,3	5,5	-0,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

### Kørselsomfang

#### Busruter

Budgettet for det kommunale kørselsomfang tog udgangspunkt i den køreplanlagte kørsel i efteråret 2012.

Køreplanen i Ærø Kommune er ændret pr. januar, juli og oktober 2013.

I forlængelse af kommunens beslutning om ny sejlplan pr. 1.7.2013 har FynBus igangsat ny køreplan pr. 30.9.2013 som indebærer, at der er busforbindelse til alle færgeafgange og –anløb.

Det kommunale kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel

Tabel 80: Antal køreplantimer og driftsbusser

Antal	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal B 2013 og F 2013	Forskel i %
Køreplantimer	6.665	7.089	7.745	656	9,3
Driftsbusser	2	2	2	0	0

#### Telekørsel

Kommunen anvender ordningen ”Dør til dør i visse områder og tidsbånd”.

Der er i 2012 indført begrænsninger på strækninger, hvor der tilbydes rutekørsel og forhøjede takster.

Teletaxaordningen er fra 30.9.2013 begrænset således, at der alene kan køres i zone 2 og fra zone 2 til zone 1.

#### Passagerudvikling

#### Busruter

Passagertallene for 2012 og 2013 fremgår af nedenstående tabel. Tallene er baseret på skøn, idet der ikke billetteres på Ærø.

Tabel 81: Passagerantal i 2012 og 2013

Antal	2012	Forventet regnskab 2013	Forskel i antal	Forskel i %
Lokalruter	241.000	241.000	0	0,0

### Telekørsel

Antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes fra 2012 til 2013 at falde med 1.262 til 1.300 passagerer. Forventningen er baseret på 9 måneder, samt forventning for 4. kvartal baseret begrænsningen af ordningen fra 1. oktober.

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 82: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	2010	2011	2012	Forventet i 2013
Telekørsel	0	11.954	2.562	1.300

### Passagerindtægter

Der er gratis buskørsel på Ærø.

Passagerindtægterne udgør 0,2 mio. kroner og kan henføres til statstilskud og telekørsel.

Det er en mindreindtægt på 0,1 mio. kroner som følge af de reducerede aktivitetsforventninger til telekørsel.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 5,2 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,2 mio. kroner. Årsagerne hertil er:

- 0,3 mio. kroner i merudgifter til kontraktudgifter begrundet i det udvidede kørselsomfang. Pristalsregulering af kontrakten forventes at blive 0,4 % mindre end budgetteret. I reguleringen indgår 0,65 % til ny lønsumsafgift som DUT-kompenseres.
- -0,2 mio. kroner i mindreudgifter til telekørsel.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 0,5 mio. kroner. Det svarer til budgettet.

### Ejerbidrag

Udgiften udgør 5,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,2 mio. kroner.

### **Hovedtallene for Flextrafik ekskl. telekørsel.**

FynBus administrerer følgende ordninger for kommunen:

- Handicapkørsel

- Anden Kørsel
  - Lægekørsel
  - Speciallægekørsel
  - Kropsbårne hjælpemidler
  - Genoptræningskørsel
  - Special genoptræningskørsel

Tabel 83: Hovedtal for Flextrafik

Tusinde kroner (Årets priser)	Regnskab 2012	Budget 2013	Forventet regnskab 2013	Forskel B 2013 og F 2013
Indtægter	-41	-38	-27	-11
Entreprenørudgifter	287	279	300	-21
Flex udgifter netto	246	241	273	-32
Fællesudgifter	95	70	129	-59
<b>Ejerbidrag</b>	<b>341</b>	<b>311</b>	<b>402</b>	<b>-91</b>
Personture	1.406	1.354	1.360	6

Jf. ovenstående tabel forventes der i alt 1.360 personture. Det er 6 personture eller 0,4 % mere end budgetteret.

Indtægterne forventes at blive 27 tusinde kroner. Det er en mindreindtægt på 11 tusinde kroner.

Entreprenørudgifterne forventes at blive 300 tusinde kroner. Det er en merudgift på 21 tusinde kroner.

Fællesudgifterne forventes at blive 129 tusinde kroner. Det er en merudgift på 59 tusinde kroner.

Ejerbidraget forventes, at blive 402 tusinde kroner. Det er en merudgift på 91 tusinde kroner.

Økonomien for de enkelte ordninger er specificeret i Bilag 4.2.

For uddybning se kommentarer tidligere i notatet under afsnittet "Flextrafik".

Bilag 4.2

## Internt regnskab 9 måneder 2013

### Indholdsfortegnelse:

	<u>Side</u>
<b>FynBus niveau</b> – oversigt over regnskabs- og budgetresultater	2-7
<ul style="list-style-type: none"><li>• Busdrift</li><li>• Odense Bybusser</li><li>• Flextrafik</li><li>• Tjenestemandspensioner</li><li>• Egenkapital/udviklingspulje</li></ul>	
<b>Ejerniveau</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Region Syddanmark</li><li>• Assens</li><li>• Faaborg-Midtfyn</li><li>• Kerteminde</li><li>• Langeland</li><li>• Middelfart</li><li>• Nordfyn</li><li>• Nyborg</li><li>• Odense</li><li>• Svendborg</li><li>• Ærø</li></ul>	8-12 13-17 18-21 22-25 26-30 31-33 34-38 39-42 43-47 48-50 51-53
Oversigt over fælleskommunale ruter	54-56
Oversigt over fællesudgifter	57

## FynBus

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	57.419	38.986	53.045	56.176	-3.131
- Kontantbilletter	51.278	33.570	45.676	50.110	-4.434
- SMS-billetter	6.141	5.416	7.369	6.066	1.303
Turkort	7.831	5.373	7.310	8.972	-1.662
Kvikkort	28.568	29.401	40.004	28.270	11.734
Periodekort, total	97.925	80.414	96.422	99.366	-2.944
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	36.423	26.099	33.020	85.738	-52.718
- Hypercard	48.383	41.212	49.774	0	49.774
- Skolekort	13.120	13.103	13.628	13.628	0
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	3	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	572	781	1.043	1.296	-253
Kompensation fra staten	11.813	9.092	12.122	12.049	73
Bus / tog samarbejde	24.484	17.137	23.895	20.305	3.590
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	355	619	977	40	937
Salgsprovision og -gebyrer	-3.140	-2.897	-3.863	-2.800	-1.063
Øvrige indtægter	1.693	1.394	1.754	1.857	-103
<b>Indtægter i alt</b>	<b>227.524</b>	<b>180.301</b>	<b>232.709</b>	<b>225.531</b>	<b>7.178</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	469.342	357.631	480.588	475.894	4.694
- Incitamentsaftale	4.972	754	2.912	5.087	-2.175
- Variabel kørsel	7.113	6.836	11.075	9.709	1.366
- Cross border leasing	9.093	6.254	8.156	8.378	-222
- Bod	-573	-248	-330	-210	-120
- Rejsetidsgaranti	109	93	124	100	24
- Endestationer/rutebilstationer	468	493	800	800	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	36	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	4.221	6.697	8.975	8.797	178
- Entreprenørudgifter	3.681	5.722	7.707	7.114	593
- Administrationsudgifter	540	975	1.268	1.683	-415
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	53	188	487	169	318
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.000	36	115	0	115
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>495.834</b>	<b>378.734</b>	<b>512.902</b>	<b>508.724</b>	<b>4.178</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>268.310</b>	<b>198.433</b>	<b>280.193</b>	<b>283.193</b>	<b>-3.000</b>
<b>Fællesudgifter:</b>					
- Driftsrelaterede udgifter	12.888	9.889	12.868	13.164	-296
- Salgsrelaterede udgifter	15.042	11.816	15.011	14.407	604
- Administrative udgifter	30.167	22.248	32.321	32.249	72
- Ordinære fællesudgifter	58.097	43.953	60.200	59.820	380
- Anlægsudgifter	1.379	1.046	1.472	2.150	-678
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>59.476</b>	<b>44.999</b>	<b>61.672</b>	<b>61.970</b>	<b>-298</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	2.003	0	1.496	1.876	-380
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	61.479	44.999	63.168	63.846	-678
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>327.786</b>	<b>243.432</b>	<b>341.865</b>	<b>345.163</b>	<b>-3.298</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>329.789</b>	<b>243.432</b>	<b>343.361</b>	<b>347.039</b>	<b>-3.678</b>

## FynBus

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	329.789	243.432	343.361	347.039	-3.678
Opkrævet aconto for året	335.161	260.546	347.351	329.701	17.650
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-5.372</b>	<b>-17.114</b>	<b>-3.990</b>	<b>17.338</b>	<b>-21.328</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-12.041	-6.890	-6.890	-2.636	-4.254
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	27.715	0	523	22.923	-22.400
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	768	0	1	401	-400
Opkrævet aconto for året	335.161	260.546	347.351	329.701	17.650
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>351.603</b>	<b>253.656</b>	<b>340.985</b>	<b>350.389</b>	<b>-9.404</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	17.496.000	13.139.000	18.238.000	18.028.000	210.000
Passagerantal telekørsel (personture)	34.507	55.770	74.567	98.924	-24.357
Passagerantal i alt	17.530.507	13.194.770	18.312.567	18.126.924	185.643
Indbyggerantal	485.190	485.144	485.144	484.944	200
Driftsbusser	316	314	315	315	0
Køreplantimer	610.640	451.295	612.053	610.617	1.436
Køreplankm	19.063.530	14.133.560	19.006.902	19.005.325	1.577
Passagerer/køreplantime (bus)	28,7	29,1	29,8	29,5	0,3
Passagerer/antal indbyggere	36,1	27,1	37,6	37,2	0,4
Køreplantimer/antal indbyggere	1,3	0,9	1,3	1,3	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	13,0	13,7	12,8	12,5	0,2
Indtægter/køreplantime (kr.)	372,6	399,5	380,2	369,3	10,9
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	812,0	839,2	838,0	833,1	4,9
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	439,4	439,7	457,8	463,8	-6,0
Årets underskud/køreplantime (kr.)	536,8	539,4	558,6	565,3	-6,7
Årets underskud/passagerer (kr.)	18,7	18,5	18,7	19,1	-0,4
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	679,7	501,8	707,8	715,6	-7,9

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

Odense Bybusser					
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
<b>Drift Odense Bybusser</b>	<b>25.423</b>	<b>17.223</b>	<b>22.787</b>	<b>22.412</b>	<b>375</b>
Kontraktsum Odense Bybusser	27.169	19.119	25.492	25.492	0
Mindreforbrug i forhold til kontraktsum	1.746	1.896	2.705	3.080	-375

## FynBus

Tjenestemandspensioner					
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Salg af busser	0		0	0	0
Nettohusleje - Gammelsø	2.813	1.814	2.596	2.683	-87
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	3.603	735	1.000	1.200	-200
Pensionsudbetaling fra Sampension	795	574	760	550	210
<b>Indtægter i alt</b>	<b>7.211</b>	<b>3.123</b>	<b>4.356</b>	<b>4.433</b>	<b>-77</b>
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	7.895	6.372	8.562	8.800	-238
Ekstern administration	166	54	120	200	-80
<b>Udgifter i alt</b>	<b>8.061</b>	<b>6.426</b>	<b>8.682</b>	<b>9.000</b>	<b>-318</b>
<b>I alt</b>	<b>850</b>	<b>3.303</b>	<b>4.326</b>	<b>4.567</b>	<b>-241</b>

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Okrævning Odense Kommune - tj.mandspension	5.297	3.816	5.094	5.500	-406
Optrækning Tide Bus - tj.mandspension	996	674	906	1.100	-194
Optrækning af tj.mandspension via fællesudgifter	1.634	1.082	1.403	1.700	-297
Præmiebetaling til Sampension	7.927	5.572	7.403	8.300	-897
Optrækning af tj.mandspension via fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	342	254	340	300	40
<b>I alt</b>	<b>8.269</b>	<b>5.826</b>	<b>7.743</b>	<b>8.600</b>	<b>-857</b>

## FynBus

### Egenkapital - finansiering

#### Udviklingspulje - saldo & anvendelse

Består af renter af disponibel egenkapital

	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Saldo, primo	1.518	1.327	1.327	1.336	-9
Rentetilskrivning	69	5	6	50	-44
Anvendt til takstharmonisering	0	0	0	0	0
Projekt "Forbedret TrafikinformatiOBC"	0	74	74	0	74
Anvendt til "Projekt Lynbus" 2009/2010	-5	0	0	0	0
Projekt køb af rejsehjemmel via smartphone	-255	0	0	0	0
Projekt "Forbedret trafikinformation OBC"	0	0	0	0	0
Incitationsaftale 2009/2010 med Arriva Reservation maksimum	0	0	0	0	0
Gratiskørsel ifm. europaparlamentsvalg 7/6-09	0	0	0	0	0
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>1.327</b>	<b>1.406</b>	<b>1.407</b>	<b>1.386</b>	<b>21</b>

#### Disponibel egenkapital - saldo & anvendelse

	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Saldo, primo	28.501	28.501	28.501	28.501	0
Slutafregning delingsaftale Fyns Amt	0	0	0	0	0
Anvendt til takstharmonisering	0	0	0	0	0
IT projekter - Kvalitet/dokumentationsopgaven, Indtægtsfordelingsmodellen, kvikkort og del af kortsystem	0	0	0	0	0
Projekt for kollektiv trafikplan	0	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Delingsaftale fra Fyens Amt	0	0	0	0	0
Overførsel til udviklingspulje	0	0	0	0	0
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>28.501</b>	<b>28.501</b>	<b>28.501</b>	<b>28.501</b>	<b>0</b>



## FynBus

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-6.078	-4.784	-5.910	-6.087	177
Entreprenørudgifter	23.409	16.234	22.492	23.799	-1.307
Fællesudgifter	13.265	11.659	15.975	10.315	5.660
<b>Ejerbidrag</b>	<b>30.596</b>	<b>23.109</b>	<b>32.557</b>	<b>28.027</b>	<b>4.530</b>
Personture	118.439	84.545	115.830	110.508	5.322

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-6	-11	-14	-13	-1
Entreprenørudgifter	9.038	6.125	8.350	12.255	-3.905
Fællesudgifter	1.102	833	1.130	1.237	-107
<b>Ejerbidrag</b>	<b>10.134</b>	<b>6.947</b>	<b>9.466</b>	<b>13.479</b>	<b>-4.013</b>
Personture	68.776	48.983	66.473	72.765	-6.292

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-4	-2	-2	-	-2
Entreprenørudgifter	1.519	1.122	1.532	-	1.532
Fællesudgifter	72	96	130	-	130
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.587</b>	<b>1.216</b>	<b>1.660</b>	<b>-</b>	<b>1.660</b>
Personture	4.501	5.665	7.654	-	7.654

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	263	203	301	54	247
Fællesudgifter	12	12	18	2	16
<b>Ejerbidrag</b>	<b>275</b>	<b>215</b>	<b>319</b>	<b>56</b>	<b>263</b>
Personture	739	733	1.076	135	941

<b>Paragrafkørsel</b>					
Indtægter	-7	-3	-5	-6	1
Entreprenørudgifter	319	334	456	321	135
Fællesudgifter	22	35	48	18	29
<b>Ejerbidrag</b>	<b>334</b>	<b>366</b>	<b>499</b>	<b>333</b>	<b>165</b>
Personture	1.373	2.088	2.814	1.088	1.726

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-47	-24	-33	-16	-17
Entreprenørudgifter	4.342	3.076	4.061	3.476	585
Fællesudgifter	705	390	502	755	-253
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5.000</b>	<b>3.442</b>	<b>4.530</b>	<b>4.215</b>	<b>315</b>
Personture	42.513	22.929	29.529	44.436	-14.907

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	1.056	419	510	1.474	-964
Fællesudgifter	67	27	33	119	-86
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.123</b>	<b>446</b>	<b>543</b>	<b>1.593</b>	<b>-1.050</b>
Personture	4.100	1.603	1.928	6.980	-5.052

<b>Aktivitetkørsel</b>					
Indtægter	-269	-295	-427	-284	-143
Entreprenørudgifter	2.606	2.534	3.795	2.535	1.260
Fællesudgifter	502	451	677	648	29
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.839</b>	<b>2.690</b>	<b>4.045</b>	<b>2.899</b>	<b>1.146</b>
Personture	31.426	26.552	39.838	38.116	1.722

<b>Elevkørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	311	202	269	354	-85
Fællesudgifter	29	21	28	40	-12
<b>Ejerbidrag</b>	<b>340</b>	<b>223</b>	<b>297</b>	<b>394</b>	<b>-97</b>
Personture	1.859	1.245	1.625	2.352	-727

## FynBus

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)

<b>Specialskekørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	5.641	6.640	9.171	10.577	-1.406
Fællesudgifter	498	659	911	1.007	-95
<b>Ejerbidrag</b>	<b>6.139</b>	<b>7.299</b>	<b>10.082</b>	<b>11.584</b>	<b>-1.501</b>
Personture	31.083	38.770	53.611	59.208	-5.597

<b>Anden kørsel Odense*)</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	-	-	-	-	-
Fællesudgifter	-	-	2.208	-	2.208
<b>Ejerbidrag</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.208</b>	<b>-</b>	<b>2.208</b>
Personture	-	-	-	-	-

\*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

<b>Siddende patientbefordring</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter <sup>^)</sup>	-	-	-	-	-
Fællesudgifter	7.976	1.809	2.412	2.344	68
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.976</b>	<b>1.809</b>	<b>2.412</b>	<b>2.344</b>	<b>68</b>
Personture	-	155.515	200.000	-	-

<sup>^)</sup> Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel**</b>					
Indtægter	-6.411	-5.119	-6.391	-6.406	15
Entreprenørudgifter	48.504	36.889	50.937	54.845	-3.908
Fællesudgifter	24.250	15.994	24.072	16.485	7.587
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>66.343</b>	<b>47.764</b>	<b>68.618</b>	<b>64.924</b>	<b>3.694</b>
Personture i alt	304.809	388.628	520.378	335.588	-15.210

<b>Nøgletal***</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	154	148	148	143	
Ejerbidrag/persontur	183	180	188	161	

\*\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

Region Syddanmark

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	32.821	22.764	30.430	31.757	-1.326
- Kontantbilletter	29.311	19.602	26.203	28.343	-2.140
- SMS-billetter	3.510	3.162	4.227	3.414	814
Turkort	3.475	2.014	2.745	4.247	-1.502
Kvikkort	13.122	14.396	18.484	12.863	5.621
Periodekort, total	49.735	40.796	49.580	51.113	-1.533
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	15.417	11.832	14.992	48.559	-33.567
- Hypercard	31.710	26.626	32.156	0	32.156
- Skolekort	2.608	2.339	2.432	2.554	-122
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	115	81	109	122	-13
Kompensation fra staten	7.365	5.669	7.559	7.512	47
Bus / tog samarbejde	14.946	11.077	14.342	12.547	1.795
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	188	331	515	21	494
Salgsprovision og -gebyrer	-1.585	-1.498	-1.945	-1.456	-489
Øvrige indtægter	1.127	937	1.193	1.222	-29
<b>Indtægter i alt</b>	<b>121.310</b>	<b>96.566</b>	<b>123.012</b>	<b>119.949</b>	<b>3.063</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	178.602	136.257	183.033	181.495	1.538
- Incitamentsaftale	2.191	110	1.321	2.150	-829
- Variabel kørsel	4.742	2.723	4.969	6.300	-1.331
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-170	-104	-139	-125	-14
- Rejsetidsgaranti	102	83	111	90	21
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	850	537	714	930	-216
- Entreprenørudgifter	774	486	647	853	-206
- Administrationsudgifter	76	51	67	77	-10
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	16	0	49	44	5
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	533	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>186.866</b>	<b>139.606</b>	<b>190.058</b>	<b>190.884</b>	<b>-826</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>65.556</b>	<b>43.040</b>	<b>67.046</b>	<b>70.935</b>	<b>-3.889</b>
<b>Fællesudgifter:</b>					
- Driftsrelaterede udgifter	5.129	4.029	5.243	5.363	-120
- Salgsrelaterede udgifter	8.020	6.328	7.935	7.662	273
- Administrative udgifter	12.006	9.065	13.169	13.137	31
- Ordinære fællesudgifter	25.156	19.422	26.347	26.162	184
- Anlægsudgifter	549	426	600	876	-276
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>25.704</b>	<b>19.848</b>	<b>26.946</b>	<b>27.038</b>	<b>-92</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	816	0	610	764	-155
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	26.521	19.848	27.556	27.802	-247
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>91.260</b>	<b>62.888</b>	<b>93.992</b>	<b>97.973</b>	<b>-3.981</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>92.076</b>	<b>62.888</b>	<b>94.601</b>	<b>98.737</b>	<b>-4.136</b>

## Region Syddanmark

### Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	92.076	62.888	94.601	98.737	-4.136
Opkrævet aconto for året	94.808	74.322	99.050	81.400	17.650
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-2.732</b>	<b>-11.434</b>	<b>-4.449</b>	<b>17.337</b>	<b>-21.786</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	0	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	26.452	0	0	22.400	-22.400
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	740	0	0	400	-400
Opkrævet aconto for året	94.808	74.322	99.050	81.400	17.650
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>122.000</b>	<b>74.322</b>	<b>99.050</b>	<b>104.200</b>	<b>-5.150</b>

### Nøgletal

	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	6.647.000	5.121.000	7.120.000	6.836.000	284.000
Passagerantal telekørsel (personture)	5.547	2.952	3.936	4.500	-564
Passagerantal i alt	6.652.547	5.123.952	7.123.936	6.840.500	283.436
Indbyggerantal	485.190	485.144	485.144	484.903	241
Driftsbusser	97	101	102	98	4
Køreplantimer	248.797	185.887	249.579	248.700	879
Køreplankm	9.453.322	7.190.643	9.652.340	9.702.000	-49.660
Passagerer/køreplantime	26,7	27,5	28,5	27,5	1,0
Passagerer/antal indbyggere	13,7	10,6	14,7	14,1	0,6
Køreplantimer/antal indbyggere	0,5	0,4	0,5	0,5	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	18,3	18,9	17,3	17,5	-0,3
Indtægter/køreplantime (kr.)	487,6	519,5	492,9	482,3	10,6
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	751,1	751,0	761,5	767,5	-6,0
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	263,5	231,5	268,6	285,2	-16,6
Årets underskud/køreplantime (kr.)	366,8	338,3	376,6	393,9	-17,3
Årets underskud/passagerer (kr.)	13,7	12,3	13,2	14,3	-1,1
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	189,8	129,6	195,0	203,6	-8,6

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Region Syddanmark

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
<b>Siddende patientbefordring</b>					
Indtægter					
Entreprenørudgifter *					
Fællesudgifter	7.976	1.809	2.412	2.344	68
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.976</b>	<b>1.809</b>	<b>2.412</b>	<b>2.344</b>	<b>68</b>
Personture		155.515	200.000		

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel**					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	-	-	-	-	-
Fællesudgifter	7.976	1.809	2.412	2.344	68
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>7.976</b>	<b>1.809</b>	<b>2.412</b>	<b>2.344</b>	<b>68</b>
Personture i alt	-	155.515	200.000	-	-

Nøgletal***					
Entreprenørudgifter pr. personture i kr. (i kr.)	140	165	164	190	365
Ejerbidrag/persontur	133	154	154	180	239

\* Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

\*\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

## Region Syddanmark

### Køreplantimer og passagerantal

		2012			2012 - Efter 3. kvartal			2013 - Efter 3. kvartal			
Rute	Beskrivelse	Forbinder rejse-målstype	Køreplan-timer	Passagerer	Passagerer pr. køreplan-time	Køreplan-timer	Passagerer	Passagerer pr. køreplan-time	Køreplan-timer	Passagerer	Passagerer pr. køreplan-time
<b>Basisrute</b>											
140 - 141	Otterup - Odense - Faaborg	C-A-C	27.456	733.581	27	20.539	528.467	26	20.582	597.757	29
151 - 152	Assens - Odense - Kerteminde	C-A-C	49.814	1.803.170	36	37.171	1.311.019	35	35.424	1.361.971	38
190 - 191	Bogense - Odense - Langeskov - Nyborg	C-A-C	36.781	1.181.760	32	27.470	849.461	31	27.436	935.970	34
925	Bøjden - Faaborg	B-C	2.059	37.478	18	1.566	28.178	18	1.406	25.252	18
930 - 932 (911)	Faaborg - Svendborg - Nyborg	C-A-A	47.978	1.029.548	21	35.754	735.974	21	31.834	807.935	25
	Sum		164.087	4.785.537	29	122.499	3.453.099	28	116.683	3.728.885	32
<b>Pendleroute</b>											
110 - 111	Faaborg/Assens - Nr. Broby - Odense		26.092	584.082	22	19.570	421.662	22	19.806	443.206	22
130 - 132	Assens - Glamsbjerg/Vissenbjerg - Odense		16.783	437.952	26	12.583	311.969	25	12.828	336.703	26
825*	Assens - Middelfart - Brendrup - Vissenbjerg		5.598	93.936	17	4.093	65.441	16	4.057	63.560	16
920	Faaborg - Nyborg - Kerteminde		22.105	364.029	16	16.575	264.664	16	16.007	283.661	18
945	Ringe - Nyborg		1.482	33.644	23	1.069	23.363	22	1.106	24.600	22
	Sum		72.060	1.513.642	21	53.891	1.087.100	20	53.804	1.151.729	21
<b>Udkantsrute</b>											
268 ^	Haarby - Vissenbjerg - Sønderød		1.309	37.248	28	956	26.755	28	946	26.184	28
826*	Middelfart - Bogense		2.285	36.447	16	1.671	26.032	16	1.656	24.433	15
912 - 913 ^	Svendborg- Lohals/Bagenkop		5.561	176.728	32	4.073	121.363	30	4.452	124.318	28
935	Glamsbjerg - Faaborg		1.939	46.592	24	1.400	32.006	23	1.441	33.735	23
	Sum		11.094	297.014	27	8.100	206.156	25	8.495	208.670	25
810	Rudkøbing - Odense		3.441	50.642	15	2.511	33.814	13	2.104	20.750	10
811-813	Assens - Odense								348	7.909	23
I alt			250.683	6.646.835	27	187.001	4.780.169	26	181.515	5.120.737	28

Note: \*) Køreplantimerne på rute 825-826 er fordelt vha fordelingsnøgle.  
 ^) Ruten er med kommunalt tilkøb. Kommunens andel af ruten er ikke omfattet af opgørelsen.

## Region Syddanmark

### Selvfinansieringsgrad

Rute	Beskrivelse	Forbinder rejssemåls-type "	2012					2012 - Efter 3. kvartal					2013 - Efter 3. kvartal				
			Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering		Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering		Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering	
						Med statstilskud	Uden statstilskud				Med statstilskud	Uden statstilskud				Med statstilskud	Uden statstilskud
<b>Basisrute</b>																	
140 - 141	Otterup - Odense - Faaborg	C-A-C	21.029	13.729	7.301	65%	61%	15.430	10.324	5.106	67%	63%	15.642	11.241	4.401	72%	68%
151 - 152	Assens - Odense - Kerteminde	C-A-C	40.293	30.190	10.102	75%	70%	29.556	22.871	6.684	77%	73%	29.838	23.284	6.555	78%	73%
190 - 191	Bogense - Odense - Langeskov - Nyborg	C-A-C	27.575	19.948	7.627	72%	68%	20.249	15.071	5.178	74%	70%	20.547	15.776	4.771	77%	72%
925	Bøjden - Faaborg	B-C	1.714	743	971	43%	41%	1.273	576	697	45%	43%	1.200	566	634	47%	44%
930 - 932, 911	Faaborg - Svendborg - Nyborg	C-A-A	36.436	23.457	17.039	64%	60%	26.734	17.613	9.121	66%	62%	23.661	19.177	4.484	81%	76%
	Sum		127.047	88.066	38.981	69%	65%	93.241	66.455	26.785	71%	67%	90.889	70.044	20.845	77%	73%
<b>Pendler rute</b>																	
110 - 111	Faaborg/Assens - Nr. Broby - Odense		17.635	9.189	8.446	52%	49%	12.980	6.985	5.995	54%	51%	13.626	7.121	6.505	52%	49%
130 - 132	Assens - Glamsbjerg/Vissenbjerg - Odense		12.037	7.375	4.662	61%	58%	8.856	5.491	3.365	62%	58%	9.746	5.826	3.920	60%	56%
825*	Assens - Middelfart - Brenderup - Vissenbjerg		4.393	1.990	2.402	45%	43%	3.180	1.436	1.745	45%	42%	3.193	1.421	1.772	44%	42%
920	Faaborg - Nyborg - Kerteminde		13.803	7.504	6.299	54%	51%	10.157	5.674	4.483	56%	52%	10.216	6.201	4.015	61%	57%
945	Ringe - Nyborg		2.010	722	1.288	36%	34%	1.457	541	916	37%	35%	1.489	498	991	33%	31%
	Sum		49.877	26.781	23.097	54%	50%	36.630	20.126	16.504	55%	52%	38.270	21.067	17.204	55%	52%
<b>Udkantsrute</b>																	
268 ^	Haarby - Vissenbjerg - Sønder sø		1.015	561	454	55%	52%	734	420	314	57%	54%	741	385	356	52%	49%
826*	Middelfart - Bogense		1.793	871	922	49%	46%	1.298	649	650	50%	47%	1.304	588	716	45%	42%
912 - 913 ^	Svendborg - Lohals/Bagenkop		5.417	4.312	1.106	80%	75%	3.928	3.112	815	79%	74%	4.252	3.050	1.203	72%	68%
935	Glamsbjerg - Faaborg		1.716	720	996	42%	39%	1.235	522	714	42%	40%	1.262	542	720	43%	40%
	Sum		9.942	6.464	3.478	65%	61%	7.195	4.702	2.492	65%	61%	7.559	4.564	2.995	60%	57%
810	Rudkøbing - Odense		3.046	1.069	1.977		35%	2.238	731	1.507		33%	2.156	742	1.415	34%	32%
811-813	Assens - Odense												542	86	455	16%	15%
I alt			186.866	121.310	65.556	65%	59%	139.303	92.015	47.288	66%	62%	139.606	96.566	43.040	69%	65%

Note: ◊) Indtægterne er inkl. Bus&Togindtægter og statstilskud som er fordelt forholdsmæssigt i forhold til øvrige indtægter. \*) Udgifterne på rute 825-826 samt 912-913 er fordelt vha fordelingsnøgle.  
^) Ruten er med kommunalt tilkøb. Kommunens andel af ruten er ikke omfattet af opgørelsen. ") Rejssemålstyper er defineret af Regionen efter bystørrelse.

## Assens Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	239	150	208	227	-19
- Kontantbilletter	213	129	179	203	-24
- SMS-billetter	26	21	29	24	5
Turkort	20	5	6	29	-23
Kvikkort	84	76	105	105	0
Periodekort, total	3.339	3.489	3.784	3.551	233
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	107	89	115	714	-599
- Hypercard	659	706	868	0	868
- Skolekort	2.573	2.693	2.801	2.837	-36
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	81	264	367	68	299
Kompensation fra staten	12	9	12	12	0
Bus / tog samarbejde	0	0	0	0	0
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	6	14	19	1	18
Salgsprovision og -gebyrer	-10	-9	-13	-12	0
Øvrige indtægter	1	-2	-3	4	-6
<b>Indtægter i alt</b>	<b>3.771</b>	<b>3.995</b>	<b>4.486</b>	<b>3.984</b>	<b>502</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	15.526	12.507	16.972	17.096	-124
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	0	0	0	0	0
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-26	-18	-24	-15	-9
- Rejsetidsgaranti	0	1	1	0	1
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	620	2.236	3.119	600	2.519
- Entreprenørudgifter	534	1.921	2.682	522	2.160
- Administrationsudgifter	86	315	437	78	359
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	17	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>16.137</b>	<b>14.726</b>	<b>20.068</b>	<b>17.681</b>	<b>2.387</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>12.366</b>	<b>10.731</b>	<b>15.582</b>	<b>13.697</b>	<b>1.885</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	336	279	363	371	-8
- Salgsrelaterede udgifter	250	262	289	255	35
- Administrative udgifter	786	628	912	910	3
- Ordinære fællesudgifter	1.372	1.169	1.565	1.536	29
- Anlægsudgifter	36	30	42	61	-19
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>1.408</b>	<b>1.198</b>	<b>1.606</b>	<b>1.596</b>	<b>10</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyning	57	0	42	53	-11
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	1.465	1.198	1.649	1.649	-1
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>13.774</b>	<b>11.929</b>	<b>17.188</b>	<b>15.293</b>	<b>1.895</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyning og egenkapital</b>	<b>13.830</b>	<b>11.929</b>	<b>17.230</b>	<b>15.346</b>	<b>1.885</b>

\*)I budget 11 er samtlige indtægter for fælleskommunaleruter indregnet under kontantbilletter. ^)I regnskab 09 indgår en andel af turkort i kontantbilletter.



## Assens Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	13.830	11.929	17.230	15.346	1.885
Opkrævet aconto for året	12.560	11.509	15.346	15.346	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>1.270</b>	<b>420</b>	<b>1.884</b>	<b>0</b>	<b>1.884</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-211	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	12.560	11.509	15.346	15.346	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>12.349</b>		<b>15.346</b>	<b>15.346</b>	<b>0</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	337.000	248.000	358.000	341.000	17.000
Passagerantal telekørsel (personture)	5.352	18.527	25.722	4.560	21.162
Passagerantal i alt	342.352	266.527	383.722	345.560	38.162
Indbyggerantal	41.443	41.146	41.146	41.443	-297
Driftsbusser	23	23	23	23	0
Køreplantimer	17.235	13.300	18.166	18.094	72
Køreplankm	561.909	452.743	621.314	614.364	6.950
Passagerer/køreplantime	19,6	18,6	19,7	18,8	0,9
Passagerer/antal indbyggere	8,1	6,0	8,7	8,2	0,5
Køreplantimer/antal indbyggere	0,4	0,3	0,4	0,4	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	11,2	16,1	12,5	11,7	0,8
Indtægter/køreplantime (kr.)	218,8	300,4	247,0	220,2	26,8
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	936,3	1.107,2	1.104,7	977,2	127,5
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	717,5	806,8	857,7	757,0	100,8
Årets underskud/køreplantime (kr.)	799,2	896,9	946,2	845,2	101,0
Årets underskud/passagerer (kr.)	40,9	48,1	48,0	44,8	3,2
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	333,7	289,9	418,8	370,3	48,5

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Regional rute med kommunalt tilkøb, kommuneniv.

Assens Kommune - rute 268					
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
Indtægter i alt	836	539	724	0	724
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	1.462	1.107	1.507	1.516	-9
Bruttoudgifter, busruter	1.462	1.107	1.507	1.516	-9
<b>Drift af busruter</b>	<b>626</b>	<b>568</b>	<b>783</b>	<b>1.516</b>	<b>-733</b>
Passagerantal	41.000	31.000	43.000	41.000	2.000

## Assens Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-440	-348	-427	-450	23
Entreprenørudgifter	1.739	1.225	1.658	1.680	-22
Fællesudgifter	872	754	1.015	707	308
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.171</b>	<b>1.631</b>	<b>2.246</b>	<b>1.937</b>	<b>309</b>
Personture	7.605	5.333	7.178	7.572	-394
<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	1.827	1.271	1.735	2.628	-893
Fællesudgifter	219	172	233	253	-20
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.046</b>	<b>1.443</b>	<b>1.968</b>	<b>2.881</b>	<b>-913</b>
Personture	13.691	10.099	13.725	14.906	-1.181
<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	322	241	329	-	329
Fællesudgifter	14	19	26	-	26
<b>Ejerbidrag</b>	<b>336</b>	<b>260</b>	<b>355</b>	<b>-</b>	<b>355</b>
Personture	869	1.127	1.527		1.527
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	76	56	79	-	79
Fællesudgifter	3	3	5	-	5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>79</b>	<b>59</b>	<b>84</b>	<b>-</b>	<b>84</b>
Personture	176	199	276		276
<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	476	321	438	481	-43
Fællesudgifter	62	27	35	88	-53
<b>Ejerbidrag</b>	<b>538</b>	<b>348</b>	<b>473</b>	<b>569</b>	<b>-96</b>
Personture	3.877	1.564	2.064	5.168	-3.104
<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	273	107	123	465	-342
Fællesudgifter	12	6	7	30	-23
<b>Ejerbidrag</b>	<b>285</b>	<b>113</b>	<b>130</b>	<b>495</b>	<b>-365</b>
Personture	752	373	433	1.788	-1.355
<b>Elevkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	125	39	59	169	-110
Fællesudgifter	12	5	7	14	-7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>137</b>	<b>44</b>	<b>66</b>	<b>183</b>	<b>-117</b>
Personture	744	275	408	832	-424
<b>Specialscolekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	3.174	2.177	2.909	3.124	-215
Fællesudgifter	227	170	226	293	-66
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.401</b>	<b>2.347</b>	<b>3.135</b>	<b>3.417</b>	<b>-281</b>
Personture	14.167	10.010	13.323	17.208	-3.885

## Assens Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-440	-348	-427	-450	23
Entreprenørudgifter	8.012	5.437	7.330	8.547	-1.217
Fællesudgifter	1.421	1.156	1.555	1.385	170
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>8.993</b>	<b>6.245</b>	<b>8.458</b>	<b>9.482</b>	<b>-1.024</b>
Personture i alt	41.881	28.980	38.934	47.474	-8.540
<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture i kr. (i kr.)	181	155	155	174	
Ejerbidrag/personetur	202	173	173	192	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befording

## Faaborg-Midtfyn Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	364	232	322	401	-79
- Kontantbilletter	325	200	278	358	-80
- SMS-billetter	39	32	45	43	2
Turkort	72	28	39	101	-62
Kvikkort	248	229	319	259	60
Periodekort, total	3.032	2.752	3.135	3.057	77
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	453	290	375	1.651	-1.276
- Hypercard	1.246	1.048	1.290	0	1.290
- Skolekort	1.333	1.413	1.469	1.406	63
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	84	91	118	84	34
Kompensation fra staten	167	129	172	170	2
Bus / tog samarbejde	99	0	93	91	2
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	5	12	18	1	17
Salgsprovision og -gebyrer	-26	-22	-30	-27	-2
Øvrige indtægter	53	51	54	41	14
<b>Indtægter i alt</b>	<b>4.098</b>	<b>3.503</b>	<b>4.240</b>	<b>4.177</b>	<b>63</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	17.281	13.342	18.094	18.103	-9
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	88	24	24	0	24
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-21	-9	-12	-10	-2
- Rejsetidsgaranti	1	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	689	800	1.038	703	335
- Entreprenørudgifter	581	672	872	601	271
- Administrationsudgifter	108	128	166	102	64
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	18	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruiter</b>	<b>18.056</b>	<b>14.157</b>	<b>19.144</b>	<b>18.796</b>	<b>348</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>13.958</b>	<b>10.654</b>	<b>14.904</b>	<b>14.619</b>	<b>285</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	481	411	535	547	-12
- Salgsrelaterede udgifter	271	230	274	267	7
- Administrative udgifter	1.126	925	1.344	1.341	3
- Ordinære fællesudgifter	1.878	1.566	2.152	2.155	-3
- Anlægsudgifter	51	43	61	89	-28
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>1.929</b>	<b>1.609</b>	<b>2.214</b>	<b>2.245</b>	<b>-31</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	83	0	62	78	-16
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	2.013	1.609	2.276	2.323	-47
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>15.887</b>	<b>12.263</b>	<b>17.118</b>	<b>16.863</b>	<b>254</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>15.970</b>	<b>12.263</b>	<b>17.180</b>	<b>16.941</b>	<b>239</b>

## Faaborg-Midtfyn Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	15.970	12.263	17.180	16.941	239
Opkrævet aconto for året	16.018	12.706	16.941	16.941	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-48</b>	<b>-443</b>	<b>239</b>	<b>0</b>	<b>239</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-3.367	-49	-49	-14	-35
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	16.018	12.706	16.941	16.941	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>12.651</b>		<b>16.892</b>	<b>16.927</b>	<b>-35</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	416.000	266.000	375.000	497.000	-122.000
Passagerantal telekørsel (personture)	6.755	7.543	9.756	6.000	3.756
Passagerantal i alt	422.755	273.543	384.756	503.000	-118.244
Indbyggerantal	51.635	51.279	51.279	51.562	-283
Driftsbusser	30	30	30	30	0
Køreplantimer	25.390	19.046	26.056	26.401	-345
Køreplankm	821.645	626.350	856.664	886.223	-29.559
Passagerer/køreplantime	16,4	14,0	14,4	18,8	-4,4
Passagerer/antal indbyggere	8,1	5,2	7,3	9,6	-2,3
Køreplantimer/antal indbyggere	0,5	0,4	0,5	0,5	-0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	9,9	13,2	11,3	8,4	2,9
Indtægter/køreplantime (kr.)	161,4	183,9	162,7	158,2	4,5
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	711,1	743,3	734,7	711,9	22,8
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	549,7	559,4	572,0	553,7	18,3
Årets underskud/køreplantime (kr.)	625,7	643,9	657,0	638,7	18,2
Årets underskud/passagerer (kr.)	38,2	46,1	45,6	33,9	11,7
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	309,3	239,2	335,0	328,6	6,5

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Faaborg-Midtfyn Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-759	-628	-773	-751	-22
Entreprenørudgifter	2.945	2.028	2.810	3.043	-233
Fællesudgifter	1.564	1.524	2.087	1.217	870
<b>Ejerbidrag</b>	<b>3.750</b>	<b>2.924</b>	<b>4.124</b>	<b>3.509</b>	<b>615</b>
Personture	13.256	9.802	13.422	12.492	930
<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-5	-8	-10	-8	-2
Entreprenørudgifter	1.628	1.159	1.580	2.316	-736
Fællesudgifter	200	157	212	229	-17
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.823</b>	<b>1.308</b>	<b>1.782</b>	<b>2.537</b>	<b>-755</b>
Personture	12.478	9.237	12.489	13.492	-1.003
<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-2	-2	-2		-2
Entreprenørudgifter	287	195	259		259
Fællesudgifter	13	16	21	-	21
<b>Ejerbidrag</b>	<b>298</b>	<b>209</b>	<b>278</b>	<b>-</b>	<b>278</b>
Personture	798	933	1.233		1.233
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0		-
Entreprenørudgifter	66	41	62		62
Fællesudgifter	3	2	4	-	4
<b>Ejerbidrag</b>	<b>69</b>	<b>43</b>	<b>66</b>	<b>-</b>	<b>66</b>
Personture	202	146	222		222
<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-35	-8	-11	-6	-5
Entreprenørudgifter	1.104	1.080	1.478	759	719
Fællesudgifter	168	126	169	160	9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.237</b>	<b>1.198</b>	<b>1.636</b>	<b>913</b>	<b>723</b>
Personture	10.517	7.441	9.941	9.400	541
<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	268	64	83	354	-271
Fællesudgifter	19	4	5	28	-23
<b>Ejerbidrag</b>	<b>287</b>	<b>68</b>	<b>88</b>	<b>382</b>	<b>-294</b>
Personture	1.166	235	296	1.628	-1.332
<b>Aktivitetkørsel</b>					
Indtægter	-268	-209	-297	-283	-14
Entreprenørudgifter	1.673	1.416	1.929	1.652	277
Fællesudgifter	315	241	326	422	-96
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.720</b>	<b>1.448</b>	<b>1.958</b>	<b>1.791</b>	<b>167</b>
Personture	19.708	14.169	19.178	24.808	-5.630
<b>Elevkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0		-
Entreprenørudgifter	5	11	11		11
Fællesudgifter	1	3	3	-	3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>14</b>
Personture	90	188	188		188

## Faaborg-Midtfyn Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-1.069	-855	-1.093	-1.048	-45
Entreprenørudgifter	7.976	5.994	8.212	8.124	88
Fællesudgifter	2.283	2.074	2.827	2.056	772
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>9.190</b>	<b>7.213</b>	<b>9.946</b>	<b>9.132</b>	<b>815</b>
Personture i alt	58.215	42.151	56.969	61.820	-4.851
<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	132	134	136	129	
Ejerbidrag/persontur	151	159	163	144	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befording



## Kerteminde Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	292	187	257	288	-31
- Kontantbilletter	261	161	221	257	-36
- SMS-billetter	31	26	36	31	5
Turkort	49	23	32	54	-22
Kvikkort	177	188	259	178	81
Periodekort, total	1.250	1.096	1.228	1.243	-15
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	261	192	245	575	-330
- Hypercard	315	237	289	0	289
- Skolekort	674	667	694	668	26
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	48	97	131	54	77
Kompensation fra staten	109	84	112	111	1
Bus / tog samarbejde	141	0	145	125	20
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	4	6	9	0	9
Salgsprovision og -gebyrer	-18	-17	-23	-16	-7
Øvrige indtægter	34	4	4	21	-18
<b>Indtægter i alt</b>	<b>2.087</b>	<b>1.669</b>	<b>2.153</b>	<b>2.058</b>	<b>95</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	7.537	5.468	7.373	7.308	65
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	111	84	115	114	1
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-2	-1	-1	0	-1
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	403	878	1.203	541	662
- Entreprenørudgifter	351	758	1.041	480	561
- Administrationsudgifter	52	120	162	61	101
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	9	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>8.058</b>	<b>6.429</b>	<b>8.690</b>	<b>7.963</b>	<b>727</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>5.971</b>	<b>4.760</b>	<b>6.537</b>	<b>5.905</b>	<b>632</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	240	181	235	240	-5
- Salgsrelaterede udgifter	138	109	139	131	7
- Administrative udgifter	563	407	591	589	2
- Ordinære fællesudgifter	941	697	966	961	4
- Anlægsudgifter	26	19	27	39	-12
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>967</b>	<b>716</b>	<b>992</b>	<b>1.000</b>	<b>-8</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	37	0	27	34	-7
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	1.004	716	1.020	1.034	-15
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>6.938</b>	<b>5.477</b>	<b>7.529</b>	<b>6.905</b>	<b>624</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>6.975</b>	<b>5.477</b>	<b>7.557</b>	<b>6.939</b>	<b>617</b>

## Kerteminde Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejrbetaling af busdrift	6.975	5.477	7.557	6.939	617
Opkrævet aconto for året	7.218	5.204	6.939	6.939	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-243</b>	<b>273</b>	<b>618</b>	<b>0</b>	<b>618</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-35	-242	-242	-209	-33
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	7.218	5.204	6.939	6.939	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>7.183</b>		<b>6.697</b>	<b>6.730</b>	<b>-33</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	211.000	141.000	200.000	214.000	-14.000
Passagerantal telekørsel (personture)	3.245	7.031	9.521	3.600	5.921
Passagerantal i alt	214.245	148.031	209.521	217.600	-8.079
Indbyggerantal	23.793	23.677	23.677	23.788	-111
Driftsbusser	9	9	9	9	0
Køreplantimer	11.170	7.794	10.550	10.560	-10
Køreplankm	375.710	261.368	356.028	352.652	3.376
Passagerer/køreplantime	18,9	18,1	19,0	20,3	-1,3
Passagerer/antal indbyggere	8,9	6,0	8,4	9,0	-0,5
Køreplantimer/antal indbyggere	0,5	0,3	0,4	0,4	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	9,9	11,8	10,8	9,6	1,1
Indtægter/køreplantime (kr.)	186,9	214,1	204,1	194,9	9,2
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	721,4	824,9	823,7	754,1	69,6
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	534,5	610,8	619,6	559,2	60,4
Årets underskud/køreplantime (kr.)	621,1	702,7	713,7	653,9	59,8
Årets underskud/passagerer (kr.)	32,9	38,8	37,6	32,3	5,4
Ejrbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	293,2	231,3	319,2	291,7	27,4

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Kerteminde Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-409	-298	-374	-434	60
Entreprenørudgifter	1.634	1.085	1.492	1.842	-350
Fællesudgifter	868	701	950	689	261
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.093</b>	<b>1.488</b>	<b>2.068</b>	<b>2.097</b>	<b>-29</b>
Personture	7.859	5.264	7.134	7.650	-516

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-1	-3	-4	-4	-
Entreprenørudgifter	644	411	574	993	-419
Fællesudgifter	74	56	77	85	-8
<b>Ejerbidrag</b>	<b>717</b>	<b>464</b>	<b>647</b>	<b>1.074</b>	<b>-427</b>
Personture	4.616	3.274	4.534	5.014	-480

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-2	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	187	124	151	-	151
Fællesudgifter	9	10	12	-	12
<b>Ejerbidrag</b>	<b>194</b>	<b>134</b>	<b>163</b>	<b>-</b>	<b>163</b>
Personture	533	566	687	-	687

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	30	11	16	24	-8
Fællesudgifter	2	1	1	1	0
<b>Ejerbidrag</b>	<b>32</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>25</b>	<b>-8</b>
Personture	94	47	69	64	5

<b>Paragrafkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	278	316	427	283	144
Fællesudgifter	20	35	46	17	30
<b>Ejerbidrag</b>	<b>298</b>	<b>351</b>	<b>473</b>	<b>300</b>	<b>174</b>
Personture	1.252	2.034	2.734	992	1.742

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-1	-3	-4	-	-4
Entreprenørudgifter	439	481	663	273	390
Fællesudgifter	95	67	91	80	11
<b>Ejerbidrag</b>	<b>533</b>	<b>545</b>	<b>750</b>	<b>353</b>	<b>397</b>
Personture	4.391	3.952	5.352	4.684	668

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	93	48	58	135	-77
Fællesudgifter	6	3	4	10	-6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>99</b>	<b>51</b>	<b>62</b>	<b>145</b>	<b>-83</b>
Personture	344	195	235	596	-361

<b>Aktivitetkørsel</b>					
Indtægter	-1	-86	-130	-1	-129
Entreprenørudgifter	933	834	1.157	883	274
Fællesudgifter	187	155	212	226	-14
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.119</b>	<b>903</b>	<b>1.239</b>	<b>1.108</b>	<b>131</b>
Personture	11.718	9.107	12.470	13.308	-838

### Kerteminde Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-414	-390	-512	-439	-73
Entreprenørudgifter	4.238	3.310	4.538	4.433	105
Fællesudgifter	1.261	1.027	1.393	1.108	285
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>5.085</b>	<b>3.947</b>	<b>5.419</b>	<b>5.102</b>	<b>317</b>
Personture i alt	30.807	24.439	33.215	32.308	907
<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	135	129	131	137	
Ejerbidrag/persontur	160	150	152	156	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

## Langeland Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	719	613	831	660	171
- Kontantbilletter	642	528	716	589	127
- SMS-billetter	77	85	115	71	44
Turkort	177	147	149	150	-1
Kvikkort	109	123	166	110	56
Periodekort, total	1.183	1.193	1.252	1.196	56
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	84	132	167	421	-254
- Hypercard	227	197	187	0	187
- Skolekort	872	864	898	775	123
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	0	12	16	0	16
Kompensation fra staten	18	14	18	18	0
Bus / tog samarbejde	0	0	0	0	0
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	3	7	10	0	10
Salgsprovision og -gebyrer	-27	-29	-38	-23	-15
Øvrige indtægter	16	300	400	-1	400
<b>Indtægter i alt</b>	<b>2.197</b>	<b>2.380</b>	<b>2.805</b>	<b>2.111</b>	<b>694</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	7.023	5.204	6.959	7.132	-173
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	0	0	0	0	0
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-1	-3	-4	0	-4
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	0	82	108	0	108
- Entreprenørudgifter	0	73	96	0	96
- Administrationsudgifter	0	9	12	0	12
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	10	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>7.032</b>	<b>5.283</b>	<b>7.063</b>	<b>7.132</b>	<b>-69</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>4.835</b>	<b>2.903</b>	<b>4.258</b>	<b>5.021</b>	<b>-763</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	210	159	207	212	-5
- Salgsrelaterede udgifter	145	156	181	135	46
- Administrative udgifter	490	358	520	520	0
- Ordinære fællesudgifter	845	673	908	868	41
- Anlægsudgifter	22	17	24	35	-11
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>868</b>	<b>690</b>	<b>932</b>	<b>902</b>	<b>30</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	32	0	24	30	-6
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	900	690	956	932	24
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>5.702</b>	<b>3.593</b>	<b>5.190</b>	<b>5.923</b>	<b>-733</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>5.734</b>	<b>3.593</b>	<b>5.214</b>	<b>5.953</b>	<b>-739</b>

## Langeland Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	5.734	3.593	5.214	5.953	-739
Oprævet aconto for året	6.138	4.465	5.953	5.953	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget oprævet aconto)</b>	<b>-404</b>	<b>-872</b>	<b>-739</b>	<b>0</b>	<b>-739</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-820	-404	-404	-255	-149
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	843	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	19	0	0	0	0
Oprævet aconto for året	6.138	4.465	5.953	5.953	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>6.180</b>		<b>5.549</b>	<b>5.698</b>	<b>-149</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	274.000	207.000	286.000	271.000	15.000
Passagerantal telekørsel (personture)	0	509	679	0	679
Passagerantal i alt	274.000	207.509	286.679	271.000	15.679
Indbyggerantal	13.094	12.803	12.803	13.005	-202
Driftsbusser	5	5	5	5	0
Køreplantimer	9.831	7.223	9.650	9.784	-134
Køreplankm	390.287	292.703	390.592	391.356	-764
Passagerer/køreplantime	27,9	28,7	29,6	27,7	1,9
Passagerer/antal indbyggere	20,9	16,2	22,3	20,8	1,5
Køreplantimer/antal indbyggere	0,8	0,6	0,8	0,8	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	8,0	11,5	9,8	7,8	2,0
Indtægter/køreplantime (kr.)	223,5	329,5	290,7	215,8	74,9
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	715,3	731,4	731,9	728,9	3,0
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	491,8	401,9	441,2	513,2	-71,9
Årets underskud/køreplantime (kr.)	580,0	497,5	537,8	605,4	-67,5
Årets underskud/passagerer (kr.)	20,8	17,4	18,1	21,9	-3,7
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	437,9	280,7	407,3	457,7	-50,5

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Regional rute med kommunalt tilkøb, kommuneniv.

### Langeland Kommune - rute 912/913

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	2.084	1.991	2.399	2.045	238
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	3.520	2.672	3.535	3.578	-43
Bruttoudgifter, busruter	3.520	2.672	3.535	3.578	-43
<b>Drift af busruter</b>	<b>1.436</b>	<b>681</b>	<b>1.136</b>	<b>1.533</b>	<b>-281</b>
Passagerantal	74.000	63.000	86.000		

## Langeland Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-156	-119	-147	-152	5
Entreprenørudgifter	713	454	627	694	-67
Fællesudgifter	270	228	313	216	97
<b>Ejerbidrag</b>	<b>827</b>	<b>563</b>	<b>793</b>	<b>758</b>	<b>35</b>
Personture	2.109	1.459	2.007	2.006	1

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-1	1
Entreprenørudgifter	891	456	621	1.086	-465
Fællesudgifter	71	42	57	75	-18
<b>Ejerbidrag</b>	<b>962</b>	<b>498</b>	<b>678</b>	<b>1.160</b>	<b>-482</b>
Personture	4.408	2.474	3.372	4.420	-1.048

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	143	102	154	-	154
Fællesudgifter	5	6	9	-	9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>148</b>	<b>108</b>	<b>163</b>	<b>-</b>	<b>163</b>
Personture	303	358	537	-	537

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	5	36	48	-	48
Fællesudgifter	-	2	3	-	3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>51</b>
Personture	17	111	148	-	148

<b>Paragrafkørsel</b>					
Indtægter	-7	-3	-5	-6	1
Entreprenørudgifter	41	18	29	38	-9
Fællesudgifter	2	1	1	2	-0
<b>Ejerbidrag</b>	<b>36</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>-8</b>
Personture	121	54	80	96	-16

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	478	320	415	334	81
Fællesudgifter	73	48	61	66	-5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>551</b>	<b>368</b>	<b>476</b>	<b>400</b>	<b>76</b>
Personture	4.549	2.795	3.595	3.900	-305

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	38	10	16	35	-19
Fællesudgifter	3	1	1	3	-2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>41</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>38</b>	<b>-21</b>
Personture	175	32	54	152	-98



## Langeland Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-163	-122	-152	-159	7
Entreprenørudgifter	2.309	1.396	1.910	2.187	-277
Fællesudgifter	424	327	446	362	84
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>2.570</b>	<b>1.601</b>	<b>2.204</b>	<b>2.390</b>	<b>-186</b>
Personture i alt	11.682	7.283	9.793	10.574	-781
<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	198	189	192	207	
Ejerbidrag/persontur	220	214	219	226	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

## Middelfart Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2012 - budget 2012)
Enkeltbilletter, total	464	325	445	486	-41
- Kontantbilletter	414	280	383	434	-51
- SMS-billetter	50	45	62	52	10
Turkort	66	46	63	76	-13
Kvikkort	152	166	227	150	77
Periodekort, total	1.705	1.648	1.916	1.637	279
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	239	207	263	1.066	-803
- Hypercard	932	887	1.076	0	1.076
- Skolekort	534	555	577	571	6
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	3	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	22	24	32	30	2
Kompensation fra staten	117	90	120	119	1
Bus / tog samarbejde	284	66	239	243	-4
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	5	8	13	0	12
Salgsprovision og -gebyrer	-22	-21	-28	-22	-6
Øvrige indtægter	16	3	2	17	-15
<b>Indtægter i alt</b>	<b>2.813</b>	<b>2.354</b>	<b>3.028</b>	<b>2.736</b>	<b>292</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	9.781	7.733	10.406	10.327	79
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	0	0	0	0	0
- Cross border leasing	0	0	0	0	0
- Bod	-21	-8	-10	-10	0
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	36	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	249	360	481	335	146
- Entreprenørudgifter	220	319	426	284	142
- Administrationsudgifter	29	41	55	51	4
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	12	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruiter</b>	<b>10.057</b>	<b>8.085</b>	<b>10.877</b>	<b>10.652</b>	<b>225</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>7.244</b>	<b>5.731</b>	<b>7.849</b>	<b>7.916</b>	<b>-67</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	305	224	292	298	-7
- Salgsrelaterede udgifter	186	154	195	175	21
- Administrative udgifter	715	504	733	731	2
- Ordinære fællesudgifter	1.206	883	1.220	1.204	16
- Anlægsudgifter	33	24	33	49	-15
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>1.239</b>	<b>907</b>	<b>1.253</b>	<b>1.253</b>	<b>0</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	45	0	34	43	-9
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	1.284	907	1.287	1.296	-8
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>8.483</b>	<b>6.637</b>	<b>9.102</b>	<b>9.169</b>	<b>-66</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>8.529</b>	<b>6.637</b>	<b>9.136</b>	<b>9.211</b>	<b>-75</b>

## Middelfart Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	8.529	6.637	9.136	9.211	-75
Opkrævet aconto for året	8.526	6.908	9.211	9.211	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>3</b>	<b>-271</b>	<b>-75</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-2.037	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	420	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	9	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	8.526	6.908	9.211	9.211	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>6.918</b>		<b>9.211</b>	<b>9.211</b>	<b>0</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	163.000	118.000	173.000	149.000	24.000
Passagerantal telekørsel (personture)	1.816	2.414	3.219	3.000	219
Passagerantal i alt	164.816	120.414	176.219	152.000	24.219
Indbyggerantal	37.612	37.645	37.645	37.704	-59
Driftsbusser	12	12	12	12	0
Køreplantimer	13.846	10.626	14.335	14.340	-5
Køreplankm	487.007	369.690	498.391	499.457	-1.066
Passagerer/køreplantime	11,8	11,1	12,1	10,4	1,7
Passagerer/antal indbyggere	4,3	3,1	4,6	4,0	0,6
Køreplantimer/antal indbyggere	0,4	0,3	0,4	0,4	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	17,3	20,0	17,5	18,4	-0,9
Indtægter/køreplantime (kr.)	203,2	221,6	211,2	190,8	20,4
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	726,3	760,9	758,8	742,8	16,0
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	523,2	539,3	547,5	552,0	-4,5
Årets underskud/køreplantime (kr.)	612,7	624,6	635,0	639,4	-4,4
Årets underskud/passagerer (kr.)	52,0	56,2	52,6	61,5	-8,9
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	226,8	176,3	242,7	244,3	-1,6

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Middelfart Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-386	-320	-396	-387	-9
Entreprenørudgifter	1.538	1.146	1.589	1.489	100
Fællesudgifter	837	785	1.080	650	430
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.989</b>	<b>1.611</b>	<b>2.273</b>	<b>1.752</b>	<b>521</b>
Personture	7.631	5.813	8.001	7.160	841

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	784	549	723	967	-244
Fællesudgifter	105	76	99	115	-16
<b>Ejerbidrag</b>	<b>889</b>	<b>625</b>	<b>822</b>	<b>1.082</b>	<b>-260</b>
Personture	6.534	4.463	5.849	6.766	-917

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	80	24	65	-	65
Fællesudgifter	4	2	6	-	6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>84</b>	<b>26</b>	<b>71</b>	<b>-</b>	<b>71</b>
Personture	276	132	339	-	339

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-386	-320	-396	-387	-9
Entreprenørudgifter	2.402	1.719	2377	2.456	-79
Fællesudgifter	946	863	1186	765	421
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>2.962</b>	<b>2.262</b>	<b>3167</b>	<b>2.834</b>	<b>333</b>
Personture i alt	14.441	10.408	14189	13.926	263

<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	161	159	161	162	
Ejerbidrag/persontur	196	203	208	185	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befording

## Nordfyns Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2012 - budget 2012)
Enkeltbilletter, total	265	185	254	276	-22
- Kontantbilletter	237	159	219	246	-27
- SMS-billetter	28	26	35	30	5
Turkort	37	17	24	47	-23
Kvikkort	238	243	333	326	7
Periodekort, total	3.098	2.993	3.280	2.922	358
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	219	144	185	907	-722
- Hypercard	870	745	908	0	908
- Skolekort	2.009	2.104	2.188	2.015	173
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	50	50	66	90	-24
Kompensation fra staten	67	52	69	68	1
Bus / tog samarbejde	128	0	126	101	25
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	6	12	17	1	17
Salgsprovision og -gebyrer	-19	-18	-24	-23	-1
Øvrige indtægter	-3	0	-1	-1	1
<b>Indtægter i alt</b>	<b>3.868</b>	<b>3.534</b>	<b>4.146</b>	<b>3.807</b>	<b>338</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	14.579	11.867	15.992	16.109	-117
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	41	17	23	0	23
- Cross border leasing	18	0	0	0	0
- Bod	-1	-10	-13	0	-13
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	260	338	447	560	-113
- Entreprenørudgifter	221	292	386	509	-123
- Administrationsudgifter	39	46	61	51	10
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	17	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruiter</b>	<b>14.914</b>	<b>12.212</b>	<b>16.449</b>	<b>16.669</b>	<b>-220</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>11.046</b>	<b>8.678</b>	<b>12.303</b>	<b>12.862</b>	<b>-558</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	345	275	358	365	-7
- Salgsrelaterede udgifter	256	232	267	243	24
- Administrative udgifter	807	618	898	893	5
- Ordinære fællesudgifter	1.408	1.125	1.523	1.501	22
- Anlægsudgifter	37	29	41	60	-19
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>1.445</b>	<b>1.154</b>	<b>1.564</b>	<b>1.561</b>	<b>3</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	56	0	42	52	-10
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	1.500	1.154	1.606	1.613	-7
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>12.491</b>	<b>9.831</b>	<b>13.867</b>	<b>14.423</b>	<b>-555</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>12.546</b>	<b>9.831</b>	<b>13.909</b>	<b>14.475</b>	<b>-566</b>

## Nordfyns Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	12.546	9.831	13.909	14.475	-566
Opkrævet aconto for året	12.791	10.856	14.475	14.475	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-245</b>	<b>-1.025</b>	<b>-566</b>	<b>0</b>	<b>-566</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.503	-245	-245	0	-245
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	12.791	10.856	14.475	14.475	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>11.288</b>		<b>14.230</b>	<b>14.475</b>	<b>-245</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	452.000	297.000	416.000	467.000	-51.000
Passagerantal telekørsel (personture)	2.408	2.696	3.595	3.000	595
Passagerantal i alt	454.408	299.696	419.595	470.000	-50.405
Indbyggerantal	29.330	29.106	29.106	29.264	-158
Driftsbusser	22	22	22	22	0
Køreplantimer	16.968	13.369	18.110	17.582	528
Køreplankm	571.486	426.752	583.854	563.339	20.515
Passagerer/køreplantime	26,6	22,2	23,0	26,6	-3,6
Passagerer/antal indbyggere	15,4	10,2	14,3	16,0	-1,7
Køreplantimer/antal indbyggere	0,6	0,5	0,6	0,6	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	8,6	11,9	10,0	8,2	1,8
Indtægter/køreplantime (kr.)	228,0	264,4	228,9	216,6	12,4
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	878,9	913,5	908,3	948,1	-39,8
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	651,0	649,1	679,4	731,5	-52,1
Årets underskud/køreplantime (kr.)	736,1	735,4	765,7	820,3	-54,6
Årets underskud/passagerer (kr.)	27,6	33,1	33,3	30,9	2,5
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	427,7	337,8	477,9	494,6	-16,7

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Kommunal rute med kommunalt tilkøb, kommuneniv.

### Nordfyns Kommune - forsøgsrute 23

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
Indtægter i alt	0	18	24	0	24
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	0	356	487	0	487
Bruttoudgifter, busruter	0	356	487	0	487
<b>Drift af busruter</b>	<b>0</b>	<b>338</b>	<b>463</b>	<b>0</b>	<b>463</b>
Passagerantal		6.000	8.000		0

Nordfyns Kommune

**Flextrafik**

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-421	-320	-391	-404	13
Entreprenørudgifter	1.682	1.084	1.491	1.655	-164
Fællesudgifter	833	708	966	621	345
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.094</b>	<b>1.472</b>	<b>2.066</b>	<b>1.872</b>	<b>194</b>
Personture	6.989	4.580	6.249	6.174	75

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	1.053	751	1.016	1.591	-575
Fællesudgifter	123	94	126	143	-17
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.176</b>	<b>845</b>	<b>1.142</b>	<b>1.734</b>	<b>-592</b>
Personture	7.700	5.557	7.440	8.426	-986

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	256	203	272		272
Fællesudgifter	11	15	20	-	20
<b>Ejerbidrag</b>	<b>267</b>	<b>218</b>	<b>292</b>	<b>-</b>	<b>292</b>
Personture	691	903	1.203		1.203

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	50	32	58		58
Fællesudgifter	2	2	3	-	3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>52</b>	<b>34</b>	<b>61</b>	<b>-</b>	<b>61</b>
Personture	146	114	203		203

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	181	120	143	214	-71
Fællesudgifter	10	8	9	14	-5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>191</b>	<b>128</b>	<b>152</b>	<b>228</b>	<b>-76</b>
Personture	615	459	549	828	-279

<b>Elevkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	80	109	146	21	125
Fællesudgifter	8	9	13	5	8
<b>Ejerbidrag</b>	<b>88</b>	<b>118</b>	<b>159</b>	<b>26</b>	<b>133</b>
Personture	517	552	739	292	447

<b>Specialscolekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	2.467	4.250	5.730	7.453	-1.723
Fællesudgifter	271	461	614	714	-100
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.738</b>	<b>4.711</b>	<b>6.344</b>	<b>8.167</b>	<b>-1.823</b>
Personture	16.916	27.096	36.128	42.000	-5.872



Nordfyns Kommune

Flextrafik					
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-421	-320	-391	-404	13
Entreprenørudgifter	5.769	6.549	8.856	10.934	-2.078
Fællesudgifter	1.258	1.297	1.752	1.497	255
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>6.606</b>	<b>7.526</b>	<b>10.217</b>	<b>12.027</b>	<b>-1.810</b>
Personture i alt	33.574	39.261	52.511	57.720	-5.209

Nøgletal**					
Entreprenørudgifter pr. personture	166	163	165	188	
Ejerbidrag/persontur	189	186	189	206	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

## Nyborg Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2012 budget 2012)
Enkeltbilletter, total	623	411	564	621	-57
- Kontantbilletter	556	354	486	554	-68
- SMS-billetter	67	57	78	67	11
Turkort	55	29	40	68	-28
Kvikkort	335	360	495	373	122
Periodekort, total	2.237	1.939	2.177	2.156	21
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	369	212	270	1.069	-799
- Hypercard	769	623	758	0	758
- Skolekort	1.099	1.104	1.149	1.087	62
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	2	2	2	4	-2
Kompensation fra staten	37	28	37	38	-1
Bus / tog samarbejde	223	0	203	156	47
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	6	9	15	1	14
Salgsprovision og -gebyrer	-34	-30	-41	-33	-8
Øvrige indtægter	9	-1	0	9	-9
<b>Indtægter i alt</b>	<b>3.493</b>	<b>2.749</b>	<b>3.492</b>	<b>3.392</b>	<b>100</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	15.284	11.556	15.582	15.416	166
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	0	0	0	0	0
- Cross border leasing	275	191	255	256	-1
- Bod	0	0	0	0	0
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	13	16	21	51	-30
- Entreprenørudgifter	11	14	18	44	-26
- Administrationsudgifter	2	2	3	7	-4
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	15	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>15.587</b>	<b>11.763</b>	<b>15.858</b>	<b>15.723</b>	<b>135</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>12.096</b>	<b>9.014</b>	<b>12.366</b>	<b>12.331</b>	<b>35</b>
<b>Fællesudgifter:</b>					
- Driftsrelaterede udgifter	425	344	448	459	-11
- Salgsrelaterede udgifter	231	180	225	217	9
- Administrative udgifter	995	774	1.125	1.124	1
- Ordinære fællesudgifter	1.650	1.299	1.798	1.800	-2
- Anlægsudgifter	45	36	51	75	-24
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>1.696</b>	<b>1.335</b>	<b>1.849</b>	<b>1.875</b>	<b>-25</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	70	0	52	65	-13
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	1.765	1.335	1.902	1.940	-39
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>13.791</b>	<b>10.349</b>	<b>14.216</b>	<b>14.206</b>	<b>10</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>13.861</b>	<b>10.349</b>	<b>14.268</b>	<b>14.271</b>	<b>-4</b>

## Nyborg Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	13.861	10.349	14.268	14.271	-4
Opkrævet aconto for året	14.233	10.703	14.271	14.271	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-372</b>	<b>-354</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-447	-372	-372	-222	-150
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedvis to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	14.233	10.703	14.271	14.271	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>13.786</b>		<b>13.899</b>	<b>14.050</b>	<b>-151</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
Passagerantal* bus	377.000	263.000	371.000	413.000	-42.000
Passagerantal telekørsel (personture)	97	123	164	400	-236
Passagerantal i alt	377.097	263.123	371.164	413.400	-42.236
Indbyggerantal	31.486	31.293	31.293	31.394	-101
Driftsbusser	16	16	16	16	0
Køreplantimer	21.256	11.555	21.295	21.246	49
Køreplankm	602.432	445.030	601.132	600.030	1.102
Passagerer/køreplantime	17,7	22,8	17,4	19,4	-2,0
Passagerer/antal indbyggere	12,0	8,4	11,9	13,2	-1,3
Køreplantimer/antal indbyggere	0,7	0,4	0,7	0,7	0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	9,3	10,5	9,4	8,2	1,2
Indtægter/køreplantime (kr.)	164,3	237,9	164,0	159,7	4,3
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	733,3	1.018,0	744,7	740,0	4,6
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	569,1	780,1	580,7	580,4	0,3
Årets underskud/køreplantime (kr.)	79,8	115,6	86,9	88,3	-1,4
Årets underskud/passagerer (kr.)	4,5	5,1	5,0	4,5	0,4
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	440,2	330,7	455,9	61,8	394,1

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Nyborg Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-329	-286	-360	-317	-43
Entreprenørudgifter	1.329	937	1.324	1.357	-33
Fællesudgifter	668	615	861	500	361
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.668</b>	<b>1.266</b>	<b>1.825</b>	<b>1.540</b>	<b>285</b>
Personture	5.707	4.494	6.292	5.098	1.194

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	564	361	497	757	-260
Fællesudgifter	74	55	75	80	-5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>638</b>	<b>416</b>	<b>572</b>	<b>837</b>	<b>-265</b>
Personture	4.619	3.228	4.423	4.695	-272

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	98	92	120	-	120
Fællesudgifter	4	9	11	-	11
<b>Ejerbidrag</b>	<b>102</b>	<b>101</b>	<b>131</b>	<b>-</b>	<b>131</b>
Personture	264	503	653	-	653

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	35	23	33	30	3
Fællesudgifter	2	2	2	1	1
<b>Ejerbidrag</b>	<b>37</b>	<b>25</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>4</b>
Personture	100	94	132	71	61

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-11	-13	-18	-10	-8
Entreprenørudgifter	512	577	770	423	347
Fællesudgifter	82	75	99	93	6
<b>Ejerbidrag</b>	<b>583</b>	<b>639</b>	<b>851</b>	<b>506</b>	<b>345</b>
Personture	5.155	4.419	5.819	5.460	359

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	121	57	74	173	-99
Fællesudgifter	8	3	4	16	-12
<b>Ejerbidrag</b>	<b>129</b>	<b>60</b>	<b>78</b>	<b>189</b>	<b>-111</b>
Personture	472	205	257	936	-679

<b>Aktivitetkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	-	284	709	-	709
Fællesudgifter	-	56	139	-	139
<b>Ejerbidrag</b>	<b>-</b>	<b>340</b>	<b>848</b>	<b>-</b>	<b>848</b>
Personture	-	3.276	8.190	-	8.190

<b>Elevkørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	101	43	53	164	-111
Fællesudgifter	8	4	5	21	-16
<b>Ejerbidrag</b>	<b>109</b>	<b>47</b>	<b>58</b>	<b>185</b>	<b>-127</b>
Personture	508	230	290	1.228	-938

## Nyborg Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
-------------	------------------------------------	---	---	----------------------------------	---

<b>Specialskekørsel</b>					
Indtægter		-	0		-
Entreprenørudgifter		213	532		532
Fællesudgifter		28	71	-	71
<b>Ejerbidrag</b>	<b>-</b>	<b>241</b>	<b>603</b>	<b>-</b>	<b>603</b>
Personture		1.664	4.160		4.160

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-340	-299	-378	-327	-51
Entreprenørudgifter	2.760	2.587	4112	2.904	1.208
Fællesudgifter	846	846	1267	711	557
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>3.266</b>	<b>3.134</b>	<b>5001</b>	<b>3.288</b>	<b>1.714</b>
Personture i alt	16.825	18.113	30216	17.488	12.728

<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	164	143	136	165	
Ejerbidrag/persontur	194	173	165	186	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befording

## Odense Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	18.669	12.602	17.696	18.070	-373
- Kontantbilletter	16.672	10.851	15.238	16.127	-889
- SMS-billetter	1.997	1.751	2.458	1.943	516
Turkort	3.564	2.920	4.018	3.729	289
Kvikkort	12.594	12.161	17.654	12.170	5.484
Periodekort, total	28.012	20.979	25.923	27.396	-1.473
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	17.604	11.829	14.944	26.681	-11.737
- Hypercard	9.719	8.613	10.421	0	10.421
- Skolekort	689	536	558	715	-157
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	1	0	0	1	-1
Kompensation fra staten	3.215	2.474	3.299	3.279	20
Bus / tog samarbejde	8.127	5.850	8.290	6.547	1.743
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	115	195	321	13	309
Salgsprovision og -gebyrer	-1.239	-1.127	-1.557	-1.018	-539
Øvrige indtægter	353	95	99	454	-355
<b>Indtægter i alt</b>	<b>73.411</b>	<b>56.148</b>	<b>75.744</b>	<b>70.641</b>	<b>5.103</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	142.889	110.036	147.932	144.277	3.655
- Entreprenørudgift - Odense Bybusser	24.957	17.223	22.787	22.412	375
- Entreprenørkontrakter	167.846	127.259	170.719	166.689	4.030
- Incitamentsaftale	2.094	644	1.591	2.187	-596
- Variabel kørsel	2.082	3.962	5.914	2.600	3.314
- Cross border leasing	8.123	6.063	7.901	8.122	-221
- Bod	-97	-90	-120	-50	-70
- Rejsetidsgaranti	5	9	12	10	2
- Endestationer/rutebilstationer	468	493	800	800	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	4	0	0	13	-13
- Entreprenørudgifter	3	0	0	11	-11
- Administrationsudgifter	1	0	0	2	-2
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	37	188	438	125	313
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	323	36	115	0	115
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>180.885</b>	<b>138.564</b>	<b>187.370</b>	<b>180.496</b>	<b>6.874</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>107.474</b>	<b>82.416</b>	<b>111.626</b>	<b>109.855</b>	<b>1.771</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	4.353	3.167	4.121	4.218	-97
- Salgsrelaterede udgifter	4.853	3.680	4.886	4.513	373
- Administrative udgifter	10.189	7.126	10.352	10.334	18
- Ordinære fællesudgifter	19.395	13.972	19.359	19.065	294
- Anlægsudgifter	466	335	471	689	-217
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>19.861</b>	<b>14.307</b>	<b>19.830</b>	<b>19.754</b>	<b>77</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	642	0	479	601	-122
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	20.502	14.307	20.310	20.355	-45
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>127.334</b>	<b>96.724</b>	<b>131.457</b>	<b>129.609</b>	<b>1.848</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>127.976</b>	<b>96.724</b>	<b>131.936</b>	<b>130.210</b>	<b>1.726</b>

## Odense Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	127.976	96.724	131.936	130.210	1.726
Opkrævet aconto for året	133.531	97.657	130.210	130.210	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-5.555</b>	<b>-933</b>	<b>1.726</b>	<b>0</b>	<b>1.726</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-902	-5.555	-5.555	0	-5.555
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	133.531	97.657	130.210	130.210	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>132.629</b>		<b>124.655</b>	<b>130.210</b>	<b>-5.555</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	7.459.000	5.690.000	7.903.000	7.578.000	325.000
Passagerantal telekørsel (personture)	76	6	8	100	-92
Passagerantal i alt	7.459.076	5.690.006	7.903.008	7.578.100	324.908
Indbyggerantal	191.610	193.641	193.641	191.692	1.949
Driftsbusser	74	70	70	72	-2
Køreplantimer	195.576	146.103	195.578	195.040	538
Køreplankm	4.084.565	3.086.515	4.129.640	4.044.000	85.640
Passagerer/køreplantime	38,1	38,9	40,4	38,9	1,6
Passagerer/antal indbyggere	38,9	29,4	40,8	39,5	1,3
Køreplantimer/antal indbyggere	1,0	0,8	1,0	1,0	-0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	9,8	9,9	9,6	9,3	0,3
Indtægter/køreplantime (kr.)	375,4	384,3	387,3	362,2	25,1
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	924,9	948,4	958,0	925,4	32,6
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	549,5	564,1	570,8	563,2	7,5
Årets underskud/køreplantime (kr.)	651,1	662,0	672,1	664,5	7,6
Årets underskud/passagerer (kr.)	17,1	17,0	16,6	17,1	-0,5
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	667,9	499,5	681,3	679,3	2,1

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

Odense Bybusser					
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
<b>Drift Odense Bybusser</b>	<b>25.423</b>	<b>17.223</b>	<b>22.787</b>	<b>22.412</b>	<b>375</b>
Kontraktsum Odense Bybusser	27.169	19.119	25.492	25.492	0
Mindreforbrug i forhold til kontraktsum	1.746	1.896	2.705	3.080	-375

## Odense Kommune

### Køreplantimer og passagerantal

Rute	Beskrivelse	2012			2012 - Efter 3. kvartal			2013 - Efter 3. kvartal		
		Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime	Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime	Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime
<b>Lokalruter</b>										
10	Citybus	4.626	148.914	32	3.468	103.306	30	3.450	139.608	40
11	Skt. Klemens - Torpegården - Kirkendrup	2.035	36.783	18	1.525	26.907	18	1.579	20.960	13
21-22	Højby - Slukefter / Ubberud	24.736	1.176.174	48	18.450	845.396	46	19.565	870.853	45
28-29	Tarup / Villestoftø - Hjallesø	9.758	164.858	17	7.317	118.164	16	6.084	174.711	29
30-39	Bolbro - Seden Syd	31.176	1.573.004	50	23.249	1.142.368	49	23.301	1.193.215	51
40-44	Sanderum - Syddansk Universitet	20.628	883.190	43	14.847	620.232	42	15.243	654.535	43
51-53	Agedrup / Bullerup - Bellingø	30.972	1.149.844	37	23.243	835.868	36	23.536	859.093	37
60-61	Stige - Tornbjerg	22.692	839.691	37	17.008	605.728	36	17.553	656.676	37
70-79	Søhus / SDU - Seden	10.072	380.309	38	7.436	270.723	36	7.283	267.334	37
80-89	Skibhusene - Fraugde / Neder Holluf / Hollufgård	16.620	514.019	31	12.502	371.765	30	12.361	402.519	33
91-92	Allesø / Lumby - Herluf Trolles Vej	14.648	379.588	26	11.025	275.387	25	10.696	294.534	28
	I alt	187.964	7.246.374	39	140.070	5.215.844	37	140.650	5.534.039	39
<b>Fælleskommunale ruter*</b>										
122	Odense - Morud - Hårslev	1.464	67.384	46	1.097	48.851	45	1.141	51.289	45
161-162	Odense - Tietgenbyen - Birkum (Ørbæk - Svendborg)	5.134	114.812	22	3.885	83.877	22	3.790	82.921	22
885	Odense - Åsum - Rågelund (Rynkeby - Kerteminde)	1.014	30.185	30	764	21.919	29	757	22.209	29
	I alt	7.612	212.380	28	5.746	154.647	27	5.687	156.419	28
	<b>Total</b>	<b>195.576</b>	<b>7.458.754</b>	<b>38</b>	<b>145.817</b>	<b>5.370.491</b>	<b>37</b>	<b>146.337</b>	<b>5.690.458</b>	<b>39</b>

Note: \*) Passagerer fordelt forholdsvis mellem ejerne v.h.a. køreplantimer.



## Odense Kommune

### Selvfinansierungsgrad

Rute	Beskrivelse	2012					2012 - Efter 3. kvartal					2013 - Efter 3. kvartal				
		Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering		Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering		Brutto-udgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering	
					Med statstilskud	Uden statstilskud				Med statstilskud	Uden statstilskud				Med statstilskud	Uden statstilskud
10	Citybus	5.075	-	5.075	-	-	3.720	0	3.720	-	-	4.093	0	4.093	-	-
11	Skt. Klemens - Torpegården - Kirkendrup	2.013	218	1.795	11%	10%	1.475	158	1.317	11%	10%	1.666	194	1.472	12%	11%
21-22	Højby - Slukefter / Ubberud	21.615	11.291	10.323	52%	50%	15.778	7.932	7.846	50%	48%	17.892	9.412	8.481	53%	49%
28-29	Tarup / Villestofte - Hjallesø	8.419	3.138	5.282	37%	36%	6.170	2.233	3.937	36%	34%	6.017	1.987	4.030	33%	31%
30-39	Bolbro - Seden Syd	29.246	14.765	14.481	50%	48%	21.351	10.317	11.034	48%	46%	21.700	11.759	9.941	54%	51%
40-44	Sanderum - Syddansk Universitet	19.659	9.412	10.246	48%	46%	13.611	6.373	7.237	47%	45%	16.466	6.829	9.638	41%	39%
51-53	Agedrup / Bullerup - Bellinge	27.052	11.376	15.676	42%	40%	19.837	8.023	11.814	40%	38%	22.161	7.698	14.463	35%	33%
60-61	Stige - Tornbjerg	19.596	8.753	10.843	45%	43%	14.357	6.124	8.233	43%	41%	16.263	6.964	9.299	43%	40%
70-79	Søhus / SDU - Seden	9.367	3.426	5.941	37%	35%	6.803	2.401	4.403	35%	34%	7.388	2.622	4.766	35%	33%
80-89	Skibhusene - Fraugde / Neder Holluf / Hollufgård	18.156	4.835	13.320	27%	25%	13.365	3.396	9.969	25%	24%	10.890	3.957	6.934	36%	34%
91-92	Allesø / Lumby - Herluf Trolles Vej	14.548	3.640	10.908	25%	24%	10.770	2.594	8.176	24%	23%	9.871	2.924	6.947	30%	28%
	I alt	174.746	70.854	103.892	41%	39%	127.236	49.550	77.686	39%	37%	134.408	54.344	80.064	40%	38%
<b>Fælleskommunale ruter*)</b>																
122	Odense - Morud - Hårslev	1.060	647	413		61%	793	487	306		61%	818	473	345		58%
161-162	Odense - Tietgenbyen - Birkum (Ørbæk - Svendborg)	3.616	1.589	2.027		44%	2.730	1.219	1.511		45%	2.673	1.093	1.580		41%
885#	Odense - Åsum - Rågelund (Rynkeby - Kerteminde)	905	321	584		35%	644	238	406		37%	665	238	427		36%
	I alt	5.581	2.557	3.024		46%	4.167	1.944	2.223		47%	4.156	1.804	2.352		43%
	Total	180.327	73.411	106.916		39%	131.403	51.494	79.909		37%	138.564	56.148	82.416		38%

Note: ◊) Indtægterne på lokalruter er inkl. Bus&Togindtægter og statstilskud som er fordelt forholdsmæssigt i forhold til øvrige indtægter.

\*) Indtægterne på fælleskommunale ruter er inkl. Bus&Togindtægter og statstilskud som er fordelt forholdsmæssigt i forhold til øvrige indtægter.

#) Dublering mellem Odense og Langeskov betales i et andet forhold end rutens samlede antal køreplanter. Selvfinansierungsgraden er derfor lavere.

**Odense Kommune**

**Flextrafik**

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-2.550	-1.959	-2.415	-2.559	144
Entreprenørudgifter	9.467	6.551	9.120	9.618	-498
Fællesudgifter	5.974	5.069	6.958	4.656	2.302
<b>Ejerbidrag</b>	<b>12.891</b>	<b>9.661</b>	<b>13.663</b>	<b>11.715</b>	<b>1.948</b>
Personture	54.960	38.574	52.945	50.796	2.149

<b>Anden kørsel Odense*)</b>					
Indtægter		-	0		-
Entreprenørudgifter		-	0		-
Fællesudgifter		-	2.208	-	2.208
<b>Ejerbidrag</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.208</b>	<b>-</b>	<b>2.208</b>
Personture		-			-

\*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel^)</b>					
Indtægter	-2.550	-1.959	-2.415	-2.559	144
Entreprenørudgifter	9.467	6.551	9.120	9.618	-498
Fællesudgifter	5.974	5.069	9.166	4.656	4.510
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>12.891</b>	<b>9.661</b>	<b>15.871</b>	<b>11.715</b>	<b>4.156</b>
Personture i alt	54.960	38.574	52.945	50.796	2.149

<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	172	170	172	189	
Ejerbidrag/persontur	234	250	300	230	

^) Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

## Svendborg Kommune

Busdrift					
Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	2.964	1.517	2.038	3.391	-1.353
- Kontantbilletter	2.647	1.306	1.755	2.999	-1.244
- SMS-billetter	317	211	283	392	-109
Turkort	316	143	192	471	-279
Kvikkort	1.510	1.460	1.962	1.736	226
Periodekort, total	4.332	3.529	4.147	5.095	-948
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	1.669	1.171	1.463	4.095	-2.632
- Hypercard	1.934	1.530	1.822	0	1.822
- Skolekort	729	828	861	1.000	-139
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	60	105	136	720	-584
Kompensation fra staten	576	443	591	588	3
Bus / tog samarbejde	536	144	457	493	-36
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	16	25	40	2	38
Salgsprovision og -gebyrer	-159	-126	-165	-169	4
Øvrige indtægter	87	7	6	92	-86
<b>Indtægter i alt</b>	<b>10.238</b>	<b>7.247</b>	<b>9.403</b>	<b>12.418</b>	<b>-3.015</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	31.678	22.945	30.525	31.616	-1.091
- Incitamentsaftale	687	0	0	750	-750
- Variabel kørsel	3	0	0	675	-675
- Cross border leasing	601	0	0	0	0
- Bod	-234	-5	-7	0	-7
- Rejsetidsgaranti	1	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	659	1.268	1.632	4.668	-3.036
- Entreprenørudgifter	553	1.024	1.349	3.444	-2.095
- Administrationsudgifter	106	244	283	1.224	-941
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	45	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>33.440</b>	<b>24.208</b>	<b>32.150</b>	<b>37.709</b>	<b>-5.559</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>23.202</b>	<b>16.961</b>	<b>22.747</b>	<b>25.291</b>	<b>-2.544</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	925	711	925	946	-20
- Salgsrelaterede udgifter	677	475	607	793	-187
- Administrative udgifter	2.166	1.600	2.324	2.317	7
- Ordinære fællesudgifter	3.768	2.786	3.856	4.056	-200
- Anlægsudgifter	99	75	106	154	-49
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>3.867</b>	<b>2.861</b>	<b>3.962</b>	<b>4.210</b>	<b>-249</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	144	0	108	135	-27
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	4.011	2.861	4.069	4.345	-276
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>27.069</b>	<b>19.822</b>	<b>26.708</b>	<b>29.501</b>	<b>-2.792</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>27.213</b>	<b>19.822</b>	<b>26.816</b>	<b>29.636</b>	<b>-2.820</b>

## Svendborg Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	27.213	19.822	26.816	29.636	-2.820
Opkrævet aconto for året	24.238	22.227	29.636	29.636	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>2.975</b>	<b>-2.405</b>	<b>-2.820</b>	<b>0</b>	<b>-2.820</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	-2.719	0	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	0	0	0	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	0	0	0
Opkrævet aconto for året	24.238	22.227	29.636	29.636	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>21.519</b>		<b>29.636</b>	<b>29.636</b>	<b>0</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	919.000	601.000	795.000	1.021.000	-226.000
Passagerantal telekørsel (personture)	6.649	12.871	16.667	72.000	-55.333
Passagerantal i alt	925.649	613.871	811.667	1.093.000	-281.333
Indbyggerantal	58.551	58.094	58.094	58.485	-391
Driftsbusser	26	24	24	26	-2
Køreplantimer	43.906	30.953	40.989	41.781	-792
Køreplankm	1.457.901	773.643	1.041.158	1.078.956	-37.798
Passagerer/køreplantime	20,9	19,4	19,4	24,4	-5,0
Passagerer/antal indbyggere	15,7	10,3	13,7	17,5	-3,8
Køreplantimer/antal indbyggere	0,7	0,5	0,7	0,7	-0,0
Indtægter/passagerer (kr.)	11,1	12,1	11,8	12,2	-0,3
Indtægter/køreplantime (kr.)	233,2	234,1	229,4	297,2	-67,8
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	761,6	782,1	784,4	902,5	-118,2
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	528,4	548,0	555,0	605,3	-50,4
Årets underskud/køreplantime (kr.)	616,5	640,4	651,6	706,1	-54,5
Årets underskud/passagerer (kr.)	29,5	33,0	33,6	28,9	4,7
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	464,8	341,2	461,6	506,7	-45,1

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

## Svendborg Kommune

### Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-587	-490	-600	-595	-5
Entreprenørudgifter	2.211	1.614	2.203	2.300	-97
Fællesudgifter	1.296	1.202	1.627	1.004	623
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.920</b>	<b>2.326</b>	<b>3.230</b>	<b>2.709</b>	<b>521</b>
Personture	11.685	8.780	11.887	11.102	785

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0		-
Entreprenørudgifter	1.526	1.092	1.506	1.776	-270
Fællesudgifter	225	175	241	243	-2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.751</b>	<b>1.267</b>	<b>1.747</b>	<b>2.019</b>	<b>-272</b>
Personture	14.035	10.291	14.181	14.278	-97

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0		-
Entreprenørudgifter	141	127	164		164
Fællesudgifter	12	17	22	-	22
<b>Ejerbidrag</b>	<b>153</b>	<b>144</b>	<b>186</b>	<b>-</b>	<b>186</b>
Personture	736	1.021	1.321		1.321

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	1.324	297	297	1.189	-892
Fællesudgifter	224	47	47	267	-220
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.548</b>	<b>344</b>	<b>344</b>	<b>1.456</b>	<b>-1.112</b>
Personture	13.986	2.758	2.758	15.696	-12.938

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	82	12	12	98	-86
Fællesudgifter	9	2	2	18	-16
<b>Ejerbidrag</b>	<b>91</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>116</b>	<b>-102</b>
Personture	576	99	99	1.052	-953

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-587	-490	-600	-595	-5
Entreprenørudgifter	5.284	3.142	4.182	5.363	-1.181
Fællesudgifter	1.766	1.443	1.939	1.531	408
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>6.463</b>	<b>4.095</b>	<b>5.521</b>	<b>6.299</b>	<b>-778</b>
Personture i alt	41.018	22.949	30.246	42.128	-11.882

<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	122	116	118	77	
Ejerbidrag/persontur	148	147	150	90	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befording

**Ærø Kommune**

**Busdrift**

Busdrift indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Enkeltbilletter, total	0	0	0	0	0
- Kontantbilletter	0	0	0	0	0
- SMS-billetter	0	0	0	0	0
Turkort	0	0	0	0	0
Kvikkort	0	0	0	0	0
Periodekort, total	0	0	0	0	0
- Periodekort ekskl. Skolekort og hypercard	0	0	0	0	0
- Hypercard	0	0	0	0	0
- Skolekort	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
Telekørsel - bestilt hos FynBus	109	55	66	123	-57
Kompensation fra staten	130	100	133	133	0
Bus / tog samarbejde	0	0	0	0	0
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	0	1	1	0	1
Salgsprovision og -gebyrer	0	0	0	0	0
Øvrige indtægter	0	0	0	0	0
<b>Indtægter i alt</b>	<b>239</b>	<b>155</b>	<b>200</b>	<b>256</b>	<b>-56</b>
Busdrift udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	4.205	3.493	4.933	4.603	330
- Incitamentsaftale	0	0	0	0	0
- Variabel kørsel	46	26	30	20	10
- Cross border leasing	76	0	0	0	0
- Bod	0	0	0	0	0
- Rejsetidsgaranti	0	0	0	0	0
- Endestationer/rutebilstationer	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos entreprenør	0	0	0	0	0
- Telekørsel - bestilt hos FynBus	474	182	212	396	-184
- Entreprenørudgifter	433	163	190	366	-176
- Administrationsudgifter	41	19	22	30	-8
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	0	0	0	0	0
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1	0	0	0	0
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>4.802</b>	<b>3.701</b>	<b>5.175</b>	<b>5.019</b>	<b>156</b>
<b>Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>4.563</b>	<b>3.546</b>	<b>4.975</b>	<b>4.763</b>	<b>212</b>
Fællesudgifter:					
- Driftsrelaterede udgifter	138	108	140	144	-3
- Salgsrelaterede udgifter	16	10	13	16	-3
- Administrative udgifter	324	243	353	352	1
- Ordinære fællesudgifter	478	361	506	512	-6
- Anlægsudgifter	15	11	16	23	-7
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>493</b>	<b>372</b>	<b>522</b>	<b>535</b>	<b>-13</b>
Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	22	0	16	20	-4
Fællesudgifter til oprævning i året/ramme	515	372	539	556	-17
<b>Årets underskud busdrift netto og fællesudgifter</b>	<b>5.056</b>	<b>3.918</b>	<b>5.497</b>	<b>5.299</b>	<b>199</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>5.077</b>	<b>3.918</b>	<b>5.514</b>	<b>5.319</b>	<b>195</b>

## Ærø Kommune

Restfinansiering og likviditet					
Restfinansiering					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Ejerbetaling af busdrift	5.077	3.918	5.514	5.319	195
Opkrævet aconto for året	5.100	3.989	5.319	5.319	0
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (- = for meget opkrævet aconto)</b>	<b>-23</b>	<b>-71</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>195</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Afregning for foregående regnskabsår	0	-23	-23	-1.936	1.913
Budgetsikkerhedsmodel (underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	0	0	523	523	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	0	0	1	1	0
Opkrævet aconto for året	5.100	3.989	5.319	5.319	0
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>5.100</b>		<b>5.820</b>	<b>3.907</b>	<b>1.913</b>

Nøgletal					
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Passagerantal* bus	241.000	187.000	241.000	241.000	0
Passagerantal telekørsel (personture)	2.562	1.098	1.300	1.764	-464
Passagerantal i alt	243.562	188.098	242.300	242.764	-464
Indbyggerantal	6.636	6.460	6.460	6.607	-147
Driftsbusser	2	2	2	2	0
Køreplantimer	6.665	5.439	7.745	7.089	656
Køreplankm	257.266	208.123	275.789	272.948	2.841
Passagerer/køreplantime	36,2	34,4	31,1	34,0	-2,9
Passagerer/antal indbyggere	36,3	28,9	37,3	36,5	0,8
Køreplantimer/antal indbyggere	1,0	0,8	1,2	1,1	0,1
Indtægter/passagerer (kr.)	1,0	0,8	0,8	1,1	-0,2
Indtægter/køreplantime (kr.)	35,9	28,6	25,8	36,1	-10,3
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	720,5	680,5	668,2	708,0	-39,8
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	684,6	651,9	642,4	671,9	-29,5
Årets underskud/køreplantime (kr.)	758,6	720,3	709,8	747,5	-37,6
Årets underskud/passagerer (kr.)	21,0	21,0	22,8	22,0	0,8
Ejerbetaling busdrift/antal indbyggere (kr.)	765,0	606,5	853,5	805,1	48,4

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle

**Ærø Kommune**

**Flextrafik**

(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 budget 2013)
<b>Handicapkørsel (SBH)</b>					
Indtægter	-41	-16	-27	-38	11
Entreprenørudgifter	151	110	178	121	57
Fællesudgifter	83	74	118	55	63
<b>Ejerbidrag</b>	<b>193</b>	<b>168</b>	<b>269</b>	<b>138</b>	<b>131</b>
Personture	638	446	715	458	257

<b>Lægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	121	75	98	141	-43
Fællesudgifter	11	6	8	13	-5
<b>Ejerbidrag</b>	<b>132</b>	<b>81</b>	<b>106</b>	<b>154</b>	<b>-48</b>
Personture	695	360	460	768	-308

<b>Speciallægekørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	5	14	18	-	18
Fællesudgifter	-	2	3	-	3
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>-</b>	<b>21</b>
Personture	31	122	154	-	154

<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	1	4	5	-	5
Fællesudgifter	-	0	0	-	0
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
Personture	4	22	26	-	26

<b>Genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	-	-	-
Entreprenørudgifter	9	-	-	17	-17
Fællesudgifter	1	-	0	2	-2
<b>Ejerbidrag</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>-19</b>
Personture	38	-	-	128	-128

<b>Special genoptræningskørsel</b>					
Indtægter	-	-	0	-	-
Entreprenørudgifter	-	1	1	-	1
Fællesudgifter	-	0	0	-	0
<b>Ejerbidrag</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Personture	-	5	5	-	5

<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>					
Indtægter	-41	-16	-27	-38	11
Entreprenørudgifter	287	204	300	279	21
Fællesudgifter	95	82	129	70	59
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>341</b>	<b>270</b>	<b>402</b>	<b>311</b>	<b>91</b>
Personture i alt	1.406	955	1.360	1.354	6

<b>Nøgletal**</b>					
Entreprenørudgifter pr. personture	181,45	178,76	184,21	206,86	
Ejerbidrag/persontur	177,92	193,50	206,00	187,37	

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

\*\*Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring



## Fælleskommunale ruter

### Køreplantimer og passagerantal

Rute	Beskrivelse	2012			2012 - Efter 3. kvartal			2013 - Efter 3. kvartal		
		Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime	Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime	Køreplantimer	Passagerer	Passagerer pr. køreplantime
121	Ringe - Gislev - Svendborg	1.245	24.514	20	911	17.667	19	884	13.749	16
122	Odense - Morud - Hårslev	3.404	156.707	46	2.551	113.607	45	2.645	119.276	45
161 - 162	Odense - Ørbæk - Svendborg	11.303	255.137	23	8.527	186.393	22	7.879	184.270	23
885	Kerteminde	3.168	94.327	30	2.389	68.498	29	2.365	69.402	29
I alt		19.120	530.685	28	14.377	386.165	27	13.772	386.697	28

### Selvfinansieringsgrad

Rute	Beskrivelse	2012				2012 - Efter 3. kvartal				2013 - Efter 3. kvartal			
		Bruttoudgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute*	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering (Uden statstilskud)	Bruttoudgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering (Uden statstilskud)	Bruttoudgift pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansiering (Uden statstilskud)
121	Ringe - Gislev - Svendborg	758	603	155	80%	557	441	116	79%	557	342	215	61%
122	Odense - Morud - Hårslev	2.465	1.504	961	61%	1.843	1.131	712	61%	1.902	1.099	803	58%
161 - 162	Odense - Ørbæk - Svendborg	8.035	3.534	4.501	44%	6.066	2.711	3.355	45%	5.942	2.418	3.524	41%
885	Odense - Langeskov - Kerteminde	2.367	870	1.497	37%	1.729	744	985	43%	1.770	741	1.029	42%
I alt		13.625	6.511	7.114	48%	10.195	5.027	5.168	49%	10.171	4.600	5.571	45%

Note: \* Passagerindtægter består af anvendt FynBus' rejsehjemmel og andel af Bus/Togindtægter. Andelen af Bus/Togindtægter er beregnet efter antal køreplantimer. Statstilskud til kommuner indgår ikke i indtægtsgrundlaget.

## Fælleskommunale ruter, kommuneniveau

### Faaborg-Midtfyn Kommune - rute 121 & 161/162

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	649	375	505	714	-209
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	1.017	750	1.000	1.012	-12
Bruttoudgifter, busruter	1.017	750	1.000	1.012	-12
<b>Drift af busruter</b>	<b>368</b>	<b>375</b>	<b>495</b>	<b>298</b>	<b>197</b>
Passagerantal	33.000	21.000	29.000	36.000	-7.000

### Kerteminde Kommune - rute 885

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	607	503	675	778	-102
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	1.339	1.022	1.363	1.344	19
- Dubleringskørsel	123	83	115	114	1
Bruttoudgifter, busruter	1.462	1.022	1.478	1.458	20
<b>Drift af busruter</b>	<b>855</b>	<b>519</b>	<b>803</b>	<b>680</b>	<b>122</b>
Passagerantal	64.000	47.000	65.000	71.000	-6.000

### Nordfyn Kommune - rute 122

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	912	271	840	1.039	-199
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
- Entreprenørkontrakter	1.405	1.084	1.449	1.920	-471
Bruttoudgifter, busruter	1.405	1.084	1.449	1.920	-471
<b>Drift af busruter</b>	<b>493</b>	<b>813</b>	<b>609</b>	<b>881</b>	<b>-272</b>
Passagerantal	89.000	68.000	93.000	95.000	-2.000

### Nyborg Kommune - rute 161/162

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	769	487	653	832	-179
<b>Udgifter (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2012 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)</b>	<b>Forventet regnskab 2013 (årets priser)</b>	<b>Budget 2013 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)</b>
- Entreprenørkontrakter	1.607	1.188	1.584	1.579	5
Bruttoudgifter, busruter	1.607	1.188	1.584	1.579	5
<b>Drift af busruter</b>	<b>838</b>	<b>701</b>	<b>931</b>	<b>747</b>	<b>184</b>
Passagerantal	51.000	37.000	51.000	55.000	-4.000

### Odense Kommune - rute 122, 161/162 & 885

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	2.769	1.804	2.420	3.021	-601
<b>Udgifter (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2012 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)</b>	<b>Forventet regnskab 2013 (årets priser)</b>	<b>Budget 2013 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)</b>
- Entreprenørkontrakter	5.306	3.972	5.299	5.256	43
- Dubleringskørsel	275	184	251	254	-3
Bruttoudgifter, busruter	5.581	4.156	5.550	5.510	40
<b>Drift af busruter</b>	<b>2.812</b>	<b>2.352</b>	<b>3.130</b>	<b>2.489</b>	<b>641</b>
Passagerantal	212.000	156.000	215.000	230.000	-15.000

### Svendborg Kommune - rute 121 & 161/162

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)	Forventet regnskab 2013 (årets priser)	Budget 2013 (årets priser)	Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)
Indtægter i alt	1.334	805	1.080	1.429	-349
<b>Udgifter (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2012 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 3. kvartal 2013 (årets priser)</b>	<b>Forventet regnskab 2013 (årets priser)</b>	<b>Budget 2013 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (regnskab 2013 - budget 2013)</b>
- Entreprenørkontrakter	2.553	1.888	2.516	2.327	189
Bruttoudgifter, busruter	2.553	1.888	2.516	2.327	189
<b>Drift af busruter</b>	<b>1.219</b>	<b>1.083</b>	<b>1.436</b>	<b>898</b>	<b>538</b>
Passagerantal	81.000	57.000	78.000	88.000	-10.000

## ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 3.kvt	Budget 2013	Forventet 2013 efter 3. kvt 2013	Difference, B2013 - FR2013 3.kvt
<b>Driftsudgifter</b>				
Kontraktudgifter, bus	3	28	15	13
EDB-omkostninger - busPC mv.	821	3.670	3.993	-323
Chaufføruddannelse	12	652	653	-1
Billetteringsudstyr	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	2.178	7.862	8.057	-195
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsumsafgift	2.166	7.742	7.933	-191
Øvrigt	12	120	124	-4
Stoppesteder	55	200	150	50
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>3.069</b>	<b>12.412</b>	<b>12.868</b>	<b>-456</b>
<b>Salgsudgifter</b>				
Provision	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	1.976	7.701	7.560	140
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsumsafgift	1.158	2.319	3.773	-1.455
Øvrige ordinære udgifter	818	5.382	3.787	1.595
Rejsehjemmel	2	1.395	1.453	-58
Kundecenter	0	0	0	0
Salg og distribution	1.418	5.312	5.997	-686
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsumsafgift	946	3.510	3.898	-389
Øvrige ordinære udgifter	472	1.802	2.099	-297
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0
<b>Salgsudgifter i alt</b>	<b>3.396</b>	<b>14.407</b>	<b>15.011</b>	<b>-603</b>
<b>Administrationsudgifter</b>				
Bygninger og inventar	421	1.933	1.903	30
Konsulenter, revision, advokat	-73	1.087	1.041	46
Møder, rejser	48	564	403	161
EDB	532	3.424	3.331	93
Kontor, telefon mv.	178	1.412	1.307	105
Personale og uddannelse	77	1.539	1.516	23
Løn inkl. lønsumsafgift	5.165	23.067	23.074	-7
Renter	0	75	18	57
Ej specificeret	-44	-100	-272	172
<b>Administrationsudgifter i alt</b>	<b>6.304</b>	<b>33.001</b>	<b>32.321</b>	<b>680</b>
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>12.769</b>	<b>59.821</b>	<b>60.200</b>	<b>-379</b>