

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Tirsdag den 17. november 2015 kl. 16.00-18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense
Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg
Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland
Repræsentantskabsmedlem Hans Bjerregaard, Assens
Repræsentantskabsmedlem Søren Vestergaard, Ærø

Afbud

Direktør Carsten Hyldborg Jensen
Kontrakt- og driftschef Ingrid Dissing
Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen
Plan- og udviklingschef Søren Junker

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Rammer for udbud af den kommunale buskørsel i Nordfyns Kommune	3
2. Den samlede rejse.....	6
3. Databehandleraftaler med kommuner, region, trafikkselskaber	7
4. Takster 2016	8
5. FynBus' 9-måneders regnskab 2015.....	13
Sager til drøftelse:	15
Sager til orientering:.....	15
6. Beredskabsplaner i kommunerne – samarbejde med FynBus	15
7. Status vedr. Rejsekort.....	17
8. Meddelelser	18
9. Eventuelt.....	19

Sager til beslutning:

I. Rammer for udbud af den kommunale buskørsel i Nordfyns Kommune

Sagsnummer:

201510-13274

Resumé:

FynBus' bestyrelse vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud. Bestyrelsen fastlægger rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

Sagen beskriver forslag til udbudsform, tildelingskriterier, kontraktlængde, entrepriseopdeling mv. med henblik på beslutning.

Sagsfremstilling:

Buskørslen i Nordfyns Kommune udføres i dag i to kontrakter der begge løb fra august 2010 til august 2016, med mulighed for forlængelse i 2 x 1 år på uændrede vilkår.

Bestyrelsen for FynBus vedtog i december 2013 "Udbudspolitik for FynBus", som fastlægger de overordnede rammer for arbejdet med udbud i FynBus, herunder de principbeslutninger, som bestyrelsen for FynBus skal træffe i forbindelse med hvert enkelt udbud.

Efter FynBus udbudspolitik fastlægger bestyrelsen for FynBus rammerne for udbuddet, herunder bl.a. valg af udbudsform og tildelingskriterie.

I afsnittene nedenfor stilles konkrete forslag til, hvordan udbud af buskørslen i Nordfyns Kommune skal tilrettelægges.

Teknik- og Miljøudvalget i Nordfyns Kommune

Teknik- og Miljøudvalget i Nordfyns Kommune har truffet beslutning om, at kontrakterne ikke forlænges, da der derfor er mulighed for at effektivisere kørslen og justere kørslen såvel op som ned i forhold til passagertallet.

Herudover har Teknik- og Miljøudvalget i Nordfyns Kommune i oktober 2015 truffet beslutning om:

- At udbuddet fortsat skal være delt i 2 kontrakter
- At kontrakterne udbydes med uændrede vilkår for de busser der benyttes på ruterne.
- At afgang med en benyttelse på under 4 passagerer i gennemsnit pr. tur, erstattes af telekørsel til betjening af skoleelever.

Udbudsform

Den udbudte rutekørsel er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet. Ved udbud efter dette direktiv, er det muligt at anvende udbudsformerne offentligt udbud, begrænset udbud og udbud efter forhandling.

Ved "offentligt udbud" kan alle interesserede tilbudsgiver afgive tilbud.

Ved "begrænset udbud" vil der blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Ved "udbud efter forhandling" vil der tilsvarende blive prækvalificeret et antal tilbudsgivere, der efterfølgende opfordres til at afgive tilbud.

Til forskel fra de to øvrige udbudsformer, er det muligt ved "udbud efter forhandling" at forhandle med de prækvalificerede om **ændringer i deres tilbud**. Det er muligt at få tilrettet såvel udbyders krav som tilbudsgiverens tilbud efter konkret forhandling, herunder krav til det udbudte busmateriel, antal af busser, ændringer i køreplantimer m.m.

FynBus har gode erfaringer med at udbyde buskørsel efter "udbud efter forhandling", ligesom andre trafikkselskaber med fordel har udbudt buskørsel efter "udbud efter forhandling".

Direktøren indstiller, at udbuddet i Nordfyns Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet kan udbydes efter tildelingskriterierne "laveste pris" eller "økonomisk mest fordelagtige tilbud".

Ved tildelingskriteriet "laveste pris" konkurreres der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "økonomisk mest fordelagtige tilbud" konkurreres ud over prisen også på elementer som kvalitet, kvalitetssikring, busudskiftningsplan m.m. Der skal desuden opstilles og vægtes underkriterier.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "laveste pris" anvendes.

Kontraktlængde

Direktøren indstiller en kontraktlængde på 6 år med mulighed for forlængelse i op til 2 x 1 år.

Fleksibilitet i kontraktperioden

I alle kontrakter indbygges et udsvingsbånd, som regulerer størrelsen på ændringer, som entreprenør er forpligtet til at tåle på uændrede vilkår i kontraktperioden. Ændringer udover udsvingsbåndet skal forhandles med entreprenør. FynBus forventer et udsvingsbånd på 20 % i hele kontraktperioden.

Erfaringerne har vist, at med graden af produktudvikling på busområdet, er det nødvendigt med en vis fleksibilitet i kontraktperioden, herunder at det skal være muligt at skifte bustype i kontraktperioden.

Udbudsmaterialet vil derfor sikre muligheden for fleksibilitet i kontraktperioden, hvor det vil være muligt at indføre nye bustyper, hvis det skønnes relevant på det tidspunkt.

Kravspecifikation

I det følgende beskrives fremtrædende delelementer af kravspecifikationen.

Kørslen

Buskørslen i Nordfyns Kommune er åben lokalkørsel, der betjener kommunens skoler.

Kørselsomfanget i pakke 1 er 6.571 afregningstimer fordelt på 12 busser.

Kørselsomfanget i pakke 2 er 6.778 afregningstimer fordelt på 10 busser.

Entrepriseopdeling

For at også mindre vognmænd har mulighed for at byde på buskørslen, opdeles udbuddet i to kontrakter.

Herudover er der lavet en passageranalyse, der viser, at der på visse afgange er mindre end 4 passagerer. Disse afgange tages ud af udbuddet, og betjenes i fremtiden af telekørsel.

Serviceniveau

Kravene til bussernes størrelse, antal af siddepladser og komfort, vil svare til kravene på de busser, der kører i Nordfyns Kommune på nuværende tidspunkt.

Medarbejdere

Såfremt der hos de nuværende entreprenører er medarbejdere, som skal overføres til de eventuelle nye entreprenører, vil dette ske efter reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.

Foreløbig tidsplan for gennemførelse af udbuddet

FynBus forventer at offentliggøre udbudsbekendtgørelse samt prækvalifikationsmateriale medio december 2015.

Kontrakten forventes indgået i april 2016 med kontrakt start august 2016.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Udbudsformen er udbud efter forhandling.
- Tildelingskriteriet er "laveste pris".
- Kravspecifikation omfatter nævnte delelementer.
- Reglerne i Lov om medarbejderes rettigheder i forbindelse med virksomhedsoverdragelse finder anvendelse i de situationer, hvor medarbejdere skal overføres til ny entreprenør.
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2x1 års forlængelse.
- Sagen forventes forelagt bestyrelsen på møde i april 2016 med henblik på valg af entreprenør.

Vedtagelse:

2. Den samlede rejse

Sagsnummer:

201510-13249

Resumé:

"Den samlede rejse" er et projekt, som er finansieret af den statslige Yderområdepulje. Projektet er et samarbejde mellem Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia samt Region Midtjylland. Visionen for projektet er sammenhængende kollektiv trafik fra adresse til adresse, mindre rejsetid, enklere bestilling og større tryghed – populært sagt ved at få Flextur/Telekørsel i Rejseplanen. Rejseplanen og FlexDanmark udvikler den nødvendige software. Projektet forventes i pilotdrift i slutningen af 2016, og administrationen fremlægger derfor nu oplæg vedrørende projektet.

Sagsfremstilling:

"Den samlede rejse" vil vise Teletaxi og Flextur i Rejseplanen som tilbringe kørsel til/fra rutebunden, kollektiv transport. Dermed sikres, at kunden kan komme fra en adresse til en anden – ikke bare fra stoppested til stoppested – også i de områder, hvor den traditionelle kollektive trafik ikke dækker. På den måde forenes alle de traditionelle, kollektive trafiktilbud til en samlet rejse, uanset hvor rejsen starter og slutter.

Projektet "Den samlede rejse" involverer alle trafikskaber med undtagelse af BAT, og det vil derfor i princippet blive muligt for kunden ved projektets slutning i 2018 at foretage en samlet rejse fx fra en adresse på Sjælland (involverende Flextur) til en adresse på Fyn (involverende Teletaxi).

Det kollektive trafiktilbud i den enkelte kommune vil fortsat være forskelligt. På Fyn har kommunerne valgt forskellige dele af elementerne i det fælles telekørselskoncept: Der er fx forskel på betjeningstidsrum, antal teleområder der må køres i, og hvor langt man må have til en bus (telependler).

Når kunden ved projektets slutning søger sin rejse i Rejseplanen, vises den samlede rejse med telekørsel, og det markeres, at telekørsel – i modsætning til traditionel rutekørsel – er bestillingskørsel. Kunden skal derfor klikke på rejsen i Rejseplanen for at komme til en bestillingsside (selvbetjening), hvor telekørslen bestilles. Telekørslen i den samlede rejse kan betales med Rejsekort eller dankort.

Projektet er nu så langt, at der skal startes pilotdrift i enkelte kommuner. Der lægges op til en trinvis implementering af pilotdriften, så der fx startes op med én kommune i Nordjylland og udvides med flere test-kommuner, når der gives grønt lys fra testen i denne.

Administrationen vil derfor begynde dialogen med en til to fynske kommuner, der giver tilsagn om at være med i pilotdriften ultimo 2016. Tilsagn vil indebære deltagelse i opstartsarbejde fra primo 2016 med de evt. opstartsvanskeligheder, det kan give at deltage i pilotdrift.

"Den samlede rejse" giver mulighed for at vise telekørsel i Rejseplanens søgeresultat, når der ikke er et rutebaseret alternativ for kunden. Dette har ikke tidligere været teknisk muligt. Administrationen vil derfor i dialogen med kommunerne fremhæve, at kommunerne fra

2018 ikke vil kunne sige nej til at vise telekørsel i Rejseplanen – inden for det fælles telekørselskoncept vil det fortsat være muligt for kommunerne at "skrue" på fx åbningstider, minimumsafstand til stoppested mv.

I forbindelse med telekørsel fra adresse til adresse vil det fortsat være nødvendigt at søge informationer om køretider mv. i køreplanerne eller et nyt bestillingssystem til telekørsel. Det skyldes, at projektet "Den samlede rejse" kun lægger op til at vise telekørsel i Rejseplanen, hvis kørslen sker i tilslutning til rutekørsel.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus indleder dialog med udvalgte kommuner med henblik på at finde en til to kommuner, der vil deltage i pilotdriften.
- FynBus forudsætter, at alle kommuner som udgangspunkt lader deres eksisterende telekørsel indgå i Rejseplanen, når der ikke er et rutebundet alternativ for kunden.

Vedtagelse:

3. Databehandleraftaler med kommuner, region, trafikskaber

Sagsnummer:

201510-13276

Resumé:

Administrationen fremlægger udkast til standard-databehandleraftaler vedrørende flexområdet til godkendelse.

På Flexområdet udveksles der personoplysninger mellem bl.a. regioner/kommuner og trafikskaberne. Trafikskaberne har derfor udarbejdet databehandleraftaler mellem henholdsvis regionerne/kommunerne (som dataansvarlige) og trafikskaberne (som databehandlere). FynBus står overfor at indgå disse aftaler.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Flexkørsel udveksles der personoplysninger mellem regioner/kommuner og trafikskaberne. Der kan dels være tale om almindelige oplysninger som navn, adresse, telefonnummer m.v., dels CPR-nummer og dels følsomme oplysninger som helbredsoplysninger. Endvidere er der oplysninger om udførte ture og betalinger m.v.

Region/kommune behandler disse personoplysninger (registrering, visitation mv.) og overlader herefter oplysningerne til trafikskabet, som planlægger kørslen. Denne overladelse kræver aftale i form af databehandleraftale.

På vegne af trafikskaberne har en arbejdsgruppe med deltagelse af FlexDanmark og Movia udarbejdet udkast til standard-databehandleraftaler, som trafikskaberne kan indgå med bl.a. regioner/kommuner. Se vedlagte bilag 3.1 og 3.2.

"Dataansvarlige"

Udgangspunktet for disse standard-databehandleraftaler er, at regionerne er dataansvarlige for de personoplysninger, der indsamles som led i de kørselsordninger, regionerne er direkte ansvarlige for. Tilsvarende er kommunerne dataansvarlige for de personoplysninger, der indsamles som led i de kørselsordninger, kommunerne er ansvarlige for.

Den dataansvarlige er den myndighed, for hvem persondatatabehandlingen foretages. Den dataansvarlige har bestemmelsesretten over persondatatabehandlingen, og skal give databehandleren instrukser om behandlingen. Disse instrukser er fastsat i databehandleraftalen. Endvidere skal den dataansvarlige sikre, at databehandleren efterlever disse instrukser.

”Databehandlere”

Trafikselskaberne er hver især databehandlere for regioner og kommuner, idet de dataansvarlige regioner og kommuner har overladt opgaven med Flextrafik til trafikselskaberne og dermed også den databehandling, der finder sted i den forbindelse.

Som dokumentation for, at databehandlerne lever op til de krav der stilles i databehandleraftalen, igangsættes der et arbejde med at udarbejde it-revisionserklæringer.

Databehandleraftaler

FynBus vil tage kontakt til henholdsvis Region Syddanmark og de fynske kommuner med henblik på indgåelse af databehandleraftaler. Desuden vil der blive indgået de fornødne underdatabehandleraftaler.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- Der indgås standard-databehandleraftaler mellem FynBus og hhv. Region Syddanmark og de fynske kommuner.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1: Udkast til Databehandler aftale FynBus' kommuner.

Bilag 3.2: Udkast til Databehandler aftale FynBus og RSD.

4. Takster 2016

Sagsnummer:

201510-13277

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til takster for 2016, herunder forslag til rejsekorttakster i FynBus' takstområde.

Sagsfremstilling:

Baggrund

Trafikselskaberne og togoperatørerne i Danmark har en fælles aftale om, at der årligt skiftes takster den 2. søndag i januar måned.

Takstudmøntningen skal ske indenfor statens udmeldte takststigningsloft, der i 2016 er 1,3 %. Den generelle stigning er indregnet som forudsætning i det vedtagne budget for 2016.

I 2016 er der tale om et lidt specielt år, idet FynBus får implementeret Rejsekortet. Det sker først ved et pilotforsøg i lokalt i Svendborg og Nyborg fra marts 2016 og derefter i hele FynBus' område fra ultimo oktober 2016.

Det betyder, at FynBus først skal indføre nye takster på de eksisterende produkter, og senere konvertere priserne til rejsekortets forskellige produkter, i oktober 2016. Det er især taksterne på kvikkortet og de kommende takster for rejsekortet som vil få betydning for, hvordan kunderne vil opleve den takstmæssige overgang til rejsekortet.

FynBus har aktuelt fuld takstkompetence over de nuværende FynBus rejsehjemler, bortset fra periodekortpriser, hvor FynBus og DSB har et takstsamarbejde, og således skal være enige om priserne.

Da de priser på rejsekortet som fastlægges af FynBus også vil gælde for regionale togrejser inden for ét takstområde, er FynBus i dialog med DSB om forskellige modeller. Bilag 4.1 redegør herfor.

De beskrevne modeller i bilaget forventes imidlertid ikke at blive taget i brug, idet FynBus og de øvrige trafikvirksomheder vest for Storebælt i øjeblikket arbejder på en model hvor trafikselskaberne og togoperatørerne selv fastlægger taksterne, uafhængigt af hinanden.

FynBus har derfor udarbejdet forslag til takster for 2016, som i størst muligt omfang sikrer, at overgang fra kvikkortet til rejsekortet ikke medfører takstændringer for kunderne.

FynBus' overordnede prispolitik er, at enkeltbilletten skal være den dyreste. Herefter kommer kvikkortet/rejsekortet, som skal have en lavere pris for den første rejse end enkeltbilletten og som har en rabatstruktur der gør at jo mere man rejser, des billigere bliver det. For daglige pendlere skal periodekortet være det billigste produkt.

Enkeltbilletter:

Taksten på enkeltbilletter og SMS foreslås ændret med i gennemsnit 1,1 %:

- Enkeltbilletter til voksne på 3 – 9 zoner ændres med 1 krone til et lige kronebeløb. Taksten for børnebilletter er uændret. Børnebilletter på rejsekortudstyr vil med ændringen fremadrettet blive udstedt med en pris i hele kroner, hvorved afrundinger undgås.
- Taksten for 1 zone forbliver uændret, den sælges kun til voksne.
- Ændringen forhindrer ikke, at der på et senere tidspunkt kan etablere en fælles takstrække i Vestdanmark.

Tabel 1: Enkeltbillet voksen takster 2015 og 2016

Ant. zoner	Billet - voksen		Ændring i %
	2015	2016	2015-2016
1	23	23	0,0%
2	24	24	0,0%
3	31	32	3,2%
4	41	42	2,4%
5	51	52	2,0%
6	61	62	1,6%
7	71	72	1,4%
8	81	82	1,2%
9	91	92	1,1%
10	100	100	0,0%
Gennemsnit			1,1%

KVIKkort/turkort:

Efter nogle forholdsvis store ændringer af kvikkorttaksterne i 2014 med henblik på tilpasning til rejsekortet, blev KVIKkort taksterne i 2015 holdt uændret.

Taksten på KVIKkort foreslås ændret med i gennemsnit 1,3 %, svarende til takststigningsloftet. Kunder på trin 1 vil stort set ikke mærke nogen ændring, mens kunder på trin 2 og trin 3 i gennemsnit vil opleve stigning på 2,7 % og 2,5 %.

Med de beskrevne ændringer opnås, at der tages mest muligt hensyn til den takstmæssige overgang til rejsekortet.

Da turkort er fastsat i forhold til trin 1 på KVIKkortet, vil disse kunder stort set ikke mærke nogen ændring.

Tabel 2: KVIKkort takster 2015 og 2016.

Ant. zoner	Kvikkort - voksen								
	Kvikkort trin 1 (1-15 ture)			Kvikkort trin 2 (16-27 ture)			Kvikkort trin 3 (over 27 ture)		
	2015	2016	Ændring i % 2015-2016	2015	2016	Ændring i % 2015-2016	2015	2016	Ændring i % 2015-2016
2	15,00	15,00	0,0%	12,50	12,83	2,6%	11,50	11,74	2,1%
3	23,25	23,50	1,1%	19,38	20,11	3,7%	17,83	18,54	4,0%
4	30,00	30,00	0,0%	25,00	25,67	2,7%	23,00	23,85	3,7%
5	39,00	39,00	0,0%	32,50	33,38	2,7%	29,90	30,92	3,4%
6	45,00	45,00	0,0%	38,33	38,50	0,5%	34,50	36,00	4,4%
7	54,00	54,00	0,0%	45,00	46,21	2,7%	41,40	43,62	5,4%
8	60,00	60,00	0,0%	50,00	51,48	3,0%	46,00	47,43	3,1%
9	72,00	72,00	0,0%	60,00	61,51	2,5%	55,20	55,63	0,8%
10	75,00	75,00	0,0%	62,50	64,40	3,0%	57,50	57,90	0,7%
Gennemsnit			0,1%			2,7%			2,5%

Periodekort:

Taksterne på periodekort stiger med 1,3 % svarende til takststigningsloftet, med en stort set ligelig stigning for alle kunder. FynBus og DSB har takstfællesskab omkring periodekort på Fyn, og DSB har meddelt at de kan acceptere stigningen på 1,3 % på periodekort, men helst så en højere stigning.

Tabel 3: Periodekort takster 2015 og 2015

Ant. zoner	Periodekort				
	Voksen - 30 dage		Pr. tur ved 40 ture		Ændring i % 2015-2016
	2015	2016	2015	2016	
2	369	374	9,23	9,35	1,4%
3	617	625	15,43	15,63	1,3%
4	776	786	19,40	19,65	1,3%
5	916	928	22,90	23,20	1,3%
6	1.054	1.068	26,35	26,70	1,3%
7	1.192	1.207	29,80	30,18	1,3%
8	1.334	1.351	33,35	33,78	1,3%
9	1.468	1.487	36,70	37,18	1,3%
10	1.602	1.623	40,05	40,58	1,3%
Gennemsnit					1,3%

Rejse- og indtægtsfordeling

De enkelte hovedprodukters bidrag til antal rejser og indtægter er vist nedenfor:

Tabel 4: Rejse- og indtægtsfordeling fordelt på hovedprodukter.

	Rejsefordeling	Indtægtsfordeling
Enkeltbillet	9 %	18 %
Turkort+værdikort	3 %	4 %
KVIKkort	24 %	26 %
Periodekort mv.	64 %	52 %
I alt	100 %	100 %

Med den viste fordeling af rejser og indtægter vil den samlede, realiserede takststigning være 1,2 % med et forventet merprovenu efter indregning af priselasticitet på ca. 2,8 mio. kr. i 2016. Dermed udnytter FynBus ikke fuldt ud takststigningsloftet som indregnet i budgetforslaget for 2016. Mankoen på det manglende provenu på ca. 0,2 mio. kr. vil FynBus i henhold til aftalerne om takststigningsloft kunne lægge oveni takststigningsloftet for 2017.

Takster på Rejsekort

Forslaget til taksten på Rejsekortet fastlægges således, at

- Rejsekortets trin 0–2 sættes til samme pris som KVIKkortets trin 1.
- Der gives yderligere rabat på rejsekortets trin 3 til 7.

- Rejsekortet trin 3-4 svarer i gennemsnit til den foreslåede kvikkorttakst på trin 2.
- Rejsekortet trin 5-7 svarer i gennemsnit til den foreslåede kvikkorttakst på trin 3

Forslaget betyder at FynBus i overgangsfasen ikke udnytter rejsekortets muligheder for rabattrin fuldt ud. Det forventes at ske fremover. Til gengæld vil de takstmæssige konsekvenser for de kunder, der skifter fra KVIKkort til rejsekort være minimale.

Tabel 5: Rejsekorttakster

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1				2		3	
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	15,00	15,00	15,00	12,90	12,75	12,60	11,85	11,25
3	23,50	23,50	23,50	20,21	19,98	19,74	18,57	17,63
4	30,00	30,00	30,00	25,80	25,50	25,20	23,70	22,50
5	39,00	39,00	39,00	33,54	33,15	32,76	30,81	29,25
6	45,00	45,00	45,00	38,70	38,25	37,80	35,55	33,75
7	54,00	54,00	54,00	46,44	45,90	45,36	42,66	40,50
8	60,00	60,00	60,00	51,60	51,00	50,40	47,40	45,00
9	72,00	72,00	72,00	61,92	61,20	60,48	56,88	54,00
10	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25

Systemteknisk fastlægges de konkrete rejsekorttakster ud fra en såkaldt normalpriskurve (basispris), som hos FynBus er taksten på kvikkortets trin I. Hertil lægger man en rabatop-tællingskurve (Rop), der definerer rabatten på de givne trin i rejsekortet.

For FynBus forslag til rejsekorttakster ser tallene således ud:

Tabel 6: Rabat ift. zoner.

Normalpriskurve		Rop	
Zoner	Pris	Interval	%
1	15,00	0	0%
2	15,00	1	0%
3	23,50	2	0%
4	30,00	3	14%
5	39,00	4	15%
6	45,00	5	16%
7	54,00	6	21%
8	60,00	7	25%
9	72,00		
10	75,00		

Indstilling:

Direktionen indstiller, at bestyrelsen godkender

- Forslag til takster for 2016.
- Rejsekorttaksterne for FynBus fra november 2016.
- At ændringer træder i kraft 10. januar 2016, idet rejsekorttaksterne implementeres i takt med udrulningen af rejsekortet hos FynBus.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 4.1: Takstrederegørelse. Notat: Rejsekorttakster på Fyn 2016.

5. FynBus' 9-måneders regnskab 2015**Sagsnummer:**

201510-13278

Resumé:

Administrationen fremlægger forventet regnskab 2015 efter 9 måneder til orientering. Der fremsættes ligeledes ønske om overførsel af 5 anlægsprojekter til 2016.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger forventet regnskab 2015 efter 9 måneder til orientering og fremsætter ønske om overførsel af anlægsprojekter til 2016 til godkendelse.

Busdriften

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 367,3 mio. kroner. Det er en mindredgift på 5,5 mio. kroner i forhold til 6 måneders regnskabet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Busdrift					
Indtægter	-235,3	-248,5	-235,7	-235,6	-0,1
Bruttoudgifter	510,7	528,8	522,2	519,8	2,4
Busdrift netto	275,5	280,3	286,5	284,2	2,3
Opkrævede fællesudgifter	62,9	65,5	66,3	64,2	2,2
Ejerbidrag busdrift	338,3	345,8	352,8	348,4	4,4
Ejerbidrag telekørsel	14,6	15,9	19,9	18,9	1,0
Ejerbidrag	353,0	361,8	372,8	367,3	5,5
Passagerer					
Busdrift	18,390	19,142	18,418	18,352	66
Telekørsel	0,101	0,124	0,143	0,137	0,006

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Mindreudgiften på 5,5 mio. kroner kan primært henføres til:

- Fald i bruttoudgifterne på 2,4 mio. kroner, hvilket skyldes:
 - 1,4 mio. kroner mindre til målstyret markedsføring
 - 0,6 mio. kroner i incitamentskontrakter
- 2,2 mio. kroner i mindre opkrævning af fællesudgifter, idet en del anlægsprojekter ikke kan gennemføres i 2015 og ønskes overført til 2016.
- 1,0 mio. kroner i mindre ejerbidrag til telekørsel, hvilket primært skyldes, at forventningen til det samlede turantal er 6.000 ture lavere end efter 6 måneder.

Indtægter og passagerer forventes samlet set at være på samme niveau som forventet efter 6 måneder.

Administration indstiller at følgende anlægsprojekter overføres 2016:

- a. Statens arkiver 0,5 mio. kroner
- b. Drifts- og kvalitetssystemet "doks" 0,3 mio. kroner
- c. OUH projektet 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- d. Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- e. Navne på stoppesteder 0,4 mio. kroner (projektet forventes delvist gennemført i 2015 – der er afsat i alt 0,8 mio. kroner til projektet)

Der er nærmere redegjort herfor i bilag 5.1

Flexkørsel

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 2: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Indtægter	-6,5	-6,4	-6,5	-6,8	0,3
Entreprenørudgifter	119,8	128,1	96,0	95,8	0,2
Flex udgifter netto	113,2	121,8	89,5	89,0	0,5
Fællesudgifter	28,3	26,5	24,8	24,9	-0,1
Ejerbidrag	141,5	148,3	114,3	114,0	0,3

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Turantallet på flexkørsel forventes at stige med ca. 1.600 ture til ca. 855.600 ture. Stigningen ligger primært på handicapkørsler. Til trods for en mindre stigning i turantallet forventes ejerbidraget at falde med 0,3 mio. kroner, idet der generelt forventes et lille fald i entreprenørudgifterne, og idet den forventende stigning i handicapture medfører øgede indtægter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender overførslen af anlægsprojekter a til e til 2016.
- Tager forventet regnskab efter 9 måneder til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1: Notat internt forventet regnskab 2015 ændringer i forhold til 6 måneder.

Bilag 5.2: FynBus - Forventet regnskab 2015 efter 3. kvartal.

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

6. Beredskabsplaner i kommunerne – samarbejde med FynBus

Sagsnummer:

201510-13279

Resumé:

FynBus indgår i beredskabsarbejdet på Fyn i krisesituationer som vejrlig, bombetrusler, terror m.v. og kan bl.a. bidrage med mandskab og transport med busser. Der orienteres om FynBus' rolle i det fynske beredskab.

Sagsfremstilling:

Krisesituationer som vejrliget (orkan, snestorm), bombetrusler, terror, storbrand mv., hvor også politiet eller det lokale beredskab er involveret, har stor indvirkning på FynBus' drift. Gennem de senere år har FynBus oplevet *ikke* at indgå i disse enheders beredskabsplaner, f.eks. i forbindelse med de seneste bombetrusler mod Odense Banegård Center.

Frem til kommunalreformen i 2007 indgik Odense Bytrafik i Odense Kommunes beredskabsplan med særskilt afsnit, men i dag er FynBus ikke indskrevet i kommunernes beredskabsplaner.

FynBus har haft dialog med politiet og aftalt, at FynBus fremover bliver en del af det lokale beredskab (LBS) på politigården. FynBus er i gang med at få sikkerhedsgodkendt de relevante medarbejdere til området. Beredskabsansvarlig hos FynBus vil blive udnævnt af direktøren. I forhold til det kommunale beredskab samles de fynske kommuners beredskab under Beredskab Fyn. Det er aftalt med den kommende chef for Beredskab Fyn, at FynBus' rolle indskrives i den kommende fælles beredskabsplan.

FynBus kan i forhold til Beredskab Fyn blandt andet bidrage med:

- Direkte kommunikation med entreprenører, chauffører og passagerer via kommunikationsudstyr, herunder straks at kunne omdirigere busser til anden rute eller opgave.
- Trafikvagt/overvågning hos FynBus/entreprenør, der er bemandedt i hele driftsdøgnet.
- Hurtigt at stille med personale i "marken".
- Stille med ekstrabusser, idet FynBus har kontrakt på i alt ca. 400 busser fordelt i FynBus' område.
- Bistand ved evakuering.
- Kommunikation med togoperatør i forhold til ændringer i togdriften og/eller korrespondance med f.eks. togbusser.
- Kontorfaciliteter/kantine til midlertidig opbevaring.

Herudover har FynBus sin egen beredskabsplan i forhold til medarbejdere, passagerer, entreprenører og chauffører. Denne plan er revideret efter seneste bombetrussel mod Odense Banegårds Center. Så snart FynBus er indskrevet i de ovennævnte beredskabsplaner, vil FynBus' interne beredskabsplan blive afstemt med denne. FynBus' beredskabsplan er i øvrigt afstemt beredskabsplanen for Odense Banegårds Center, idet FynBus har kundecenter og administrative funktioner i ejerlejligheden på Odense Banegårds Center.

Ved f.eks. terrortrusler mod Odense Banegårds Center foretager FynBus blandt andet følgende:

- Omdirigering af busserne til alternative terminalpladser i Odense, hvor FynBus har udpeget 3 alternative pladser, hvoraf de enkelte ruter er henvist til en konkret.
- Hurtig forøgelse af bemanning på kundetelefoner.
- Kontrollører og servicepersonale i marken omkring de alternative terminaler for at hjælpe kunderne.
- Personale ved f.eks. tog/bus stoppesteder for at hjælpe de passagerer, der skal videre med bus.
- Etablering af FynBus kontrolcenter, hvor kommunikationsfolk, kundeservicemedarbejdere for flextrafik og buskørsel arbejder tæt sammen om hurtig og aktuell information til omverdenen.

Ved kritiske vejr-situationer, som f.eks. orkan og snestorm, har FynBus endvidere især fokus på:

- At sikre, at ingen busser og kunder efterlades i marken.
- At sikre, at skoleelever køres sikkert hjem.
- At planlægge kørsel og kommunikation, når krisesituationen er overstået, idet der typisk går nogle timer før driften igen er normaliseret.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

Vedtagelse:**7. Status vedr. Rejsekort****Sagsnummer:**

201510-13280

Resumé:

Der gøres her status over en række forhold i forbindelse med implementeringen af Rejsekort i FynBus, herunder salgssteder, udrulning af Rejsekort ver. 5.2, Test af Rejsekort med Periodekort og installation af Rejsekort Hardware.

Sagsfremstilling:

Der forhandles fortsat med DSB omkring den fremtidige zonestruktur på Fyn. Forhandlingerne forventes afsluttet i november 2015. Beslutningerne omkring kortkonvertering, bl.a. rabattrin for nuværende kunder og regler for refusion af FynBus kortprodukter afventer resultatet af disse forhandlinger.

Herudover er status på følgende aktiviteter:

Salgssteder

I september og oktober måned har FynBus' administration afholdt møder med repræsentanter i alle de fynske kommuner, for at kortlægge deres ønsker om salgssteder. Kommunernes ønsker behandles nu i de respektive udvalg og administrationen har bedt om tilbagemelding ultimo 2015. På et bestyrelsesmøde i 1. kvartal 2016 fremlægges en sag for bestyrelsen med omfanget og placeringen af salgsstederne til beslutning.

Udrulning af Rejsekort version 5.2

Bestyrelsen i Rejsekort A/S skal den 18. november godkende opgraderingen af Rejsekortet til version 5.2. Med opgraderingen vil kunderne bl.a. opleve nye menupunkter i selvbetjeningen og møde et nyt startbillede på rejsekortautomaterne. Ændringerne vil dog primært være i forhold til datahåndtering og back end i selve systemet. Rejsekort A/S har udarbejdet en kommunikationsplan og beredskabsplan i forbindelse med udrulningen, der finder sted d. 28.-29. november. Det vurderes, at et fåtal af rejsekortkunderne vil opleve, at kortautomater ikke virker i kortere perioder og derfor vil have behov for at kontakte kundecentrene efterfølgende. Der vil som følge af udrulningen være en forhøjet risiko for negativ mediedækning.

Test af Rejsekort med Periodekort

Rejsekort A/S har i 1. kvartal 2016 planlagt at lave test af Rejsekortet med periodekort og FynBus har søgt om at være test trafikselskab i forbindelse med pilotprojektet i Svendborg og Nyborg, der starter ultimo marts 2016.

Installation af Rejsekort hardware

FynBus er nu gået i gang med installation af WLAN på busentreprenørernes garageanlæg til modtagelse og afsendelse af rejsekort data. Installationen af rejsekortudstyr i alle 400 busser, der er omfattet af kontrakt med FynBus, påbegyndes ultimo februar 2016.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

8. Meddelelser

Sagsnummer:

201510-13281

- Mobile Pay.
- Ærøs udtræden af FynBus.
- Ny organisation i FynBus.

- Mødeplan 2016.
- OBC, trafiksituation.
- Reklamer.

9. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jakobsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Per Jespersen

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

AFTALE OM BEHANDLING AF PERSONOPLYSNINGER

Mellem

Kommune
[Adresse]
[Postnr. + By]
CVR. nr.: []

(herefter "Kommunen")

og

FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C
CVR. nr.: 29979944

(herefter "FynBus")

er der indgået nedenstående aftale om FynBus' behandling af personoplysninger på vegne af Kommunen (herefter "Aftalen"):

1. Formål og baggrund

FynBus udfører en række opgaver for Kommunen med hjemmel i lov om trafikselskaber¹. Det drejer sig om teletaxi, handicapkørsel, og forskellige kommunale kørselsordninger (herunder kørsel til læge, genoptræning, specialskoler m.v.). Disse typer af kørsler koordineres og samles under betegnelsen "Flextrafik".

For at kunne udføre og administrere kørslen i Flextrafik, modtager FynBus en række oplysninger om borgere, enten fra Kommunen eller direkte fra borgerne. Kommunen er dataansvarlig for disse oplysninger, og behandlingen sker med hjemmel i persondataloven. I forbindelse med udførelsen af de nævnte opgaver overlader Kommunen oplysningerne til FynBus, der dermed er databehandler for Kommunen.

FynBus udfører Flextrafik for samtlige kommuner i FynBus' område. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at udfærdige denne standardaftale om databehandling, som indgås med de enkelte kommuner.

¹ Lov om trafikselskaber, lovbkg. 323 af 20. marts 2015.

På denne baggrund indgås følgende Aftale mellem Kommunen som dataansvarlig og FynBus som databehandler, jf. persondatalovens § 42, stk. 2.

2. De behandlede personoplysninger

I forbindelse med de under pkt. 1 nævnte opgaver, behandler FynBus på Kommunens vegne følgende oplysninger om borgere:

- Navn
- Adresse
- CPR-nummer
- Telefonnummer
- E-mail adresse
- Helbredsoplysninger
- Oplysning om udførte rejser, betaling for rejser, udestående betalinger m.v.

Personoplysningerne må alene behandles til formål, som er nødvendige for FynBus' udførelse af de opgaver, der er nævnt under pkt. 1.

3. FynBus' forpligtelser som databehandler

I forbindelse med FynBus' udførelse af opgaver på vegne af Kommunen, gælder følgende:

FynBus handler alene efter instruks fra Kommunen, der som dataansvarlig afgør, til hvilke formål og med hvilke hjælpemidler, der må foretages behandling af oplysningerne.

FynBus skal overholde de til enhver tid gældende regler i lov om behandling af personoplysninger ("Persondataloven") med tilhørende forskrifter, herunder bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 ("Sikkerhedsbekendtgørelsen") og vejledning nr. 37 af 2. april 2001 ("Sikkerhedsvejledningen").

Idet behandlingen omfatter fortrolige og følsomme oplysninger, skal FynBus tillige overholde de særlige sikkerhedskrav, der er fastsat i Sikkerhedsbekendtgørelsens kapitel 3.

FynBus skal træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, herunder sådanne yderligere foranstaltninger, som måtte være nødvendige, mod at de behandlede personoplysninger hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes eller forringes samt mod, at de kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med Persondataloven.

FynBus er således bl.a. forpligtet til at

- indføre log-in- og adgangskodeprocedurer samt opsætte og vedligeholde firewall og anti-virussoftware,
- sikre, at alene medarbejdere med arbejdsrelaterede formål hertil har adgang til personoplysningerne,
- sikre, at medarbejdere, der håndterer personoplysninger under denne aftale er bekendt med de regler, der gælder herfor,

- opbevare datalagermedier på forsvarlig vis, således at disse ikke er tilgængelige for tredjemand, og
- sikre, at bygninger og systemer, der anvendes i forbindelse med databehandlingen, er sikre, samt at der alene anvendes hardware og software af høj kvalitet, og som opdateres løbende.

4. Fortrolighed

Tavshedspligtsreglerne for offentligt ansatte i forvaltningslovens § 27 og straffelovens § 152-152 f er gældende, jf. straffelovens § 152 a. Overtrædelse af disse tavshedspligtsbestemmelser kan medføre straf.

Der skal i øvrigt iagttages ubetinget tavshed med hensyn til de oplysninger, der opnås kendskab til i forbindelse med arbejdet for Kommunen.

FynBus er forpligtet til at pålægge medarbejdere og underleverandører, der får adgang til oplysninger omfattet af Aftalen, samme tavshedspligt.

Tavshedspligten ophører ikke ved samarbejdets eller medarbejderes ansættelses ophør.

5. Brug af underdatabehandlere

Kommunen er bekendt med og accepterer, at FynBus som led i varetagelsen af de under pkt. 1 nævnte opgaver, anvender underdatabehandlere.

De væsentligste underdatabehandlere er på tidspunktet for Aftalens indgåelse:

- FlexDanmark FMBA, der driver trafikstyrings- og bestillingscentral for Flextrafik med planlægning og koordinering af kørslen, samt drift af de it-systemer, der understøtter udførelsen af Flextrafik.
- Skiftende vognmænd, der udfører kørsel som led i de under pkt. 1 nævnte opgaver i henhold til kontrakt med FynBus, og som modtager de oplysninger, der er nødvendige for at udføre kørslen.
- De øvrige regionale trafikselskaber² i det omfang der udføres kørsel med kunder på tværs af trafikselskaber.

FynBus er berettiget til at anvende andre underdatabehandlere, såfremt dette skønnes nødvendigt. Kommunen kan til enhver tid få oplyst, hvilke underdatabehandlere der anvendes.

FynBus indestår for, at der indgås de fornødne underdatabehandleraftaler, der sikrer, at underdatabehandlere er pålagt tilsvarende vilkår som efter denne Aftale samt at overholde lovgivningen i øvrigt. Kommunen kan bede om at modtage kopi af underdatabehandleraftaler.

² Jf. § 1 i lov om trafikselskaber; Midttrafik, Sydtrafik, Movia og Nordjyllands Trafikselskab.

FynBus er ikke herudover berettiget til at videregive personoplysninger til tredjeparter uden Kommunens forudgående skriftlige instruks, medmindre sådan videregivelse eller overladelse følger af lovgivningen.

6. Kontroller og revisionserklæring

FynBus er forpligtet til uden unødigt ophold at give Kommunen tilstrækkelige oplysninger til, at denne til enhver tid kan sikre sig, at der er implementeret de nødvendige og tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger til sikring af, at personoplysninger ikke hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes, forringes, kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med persondatalovens krav.

FynBus er indforstået med, at Kommunen og dennes revision (såvel intern som ekstern) har adgang til al nødvendig information, der vedrører indholdet i Aftalen, samt adgang til at foretage sikkerhedsrevision, få udleveret dokumentation, herunder logs, stille spørgsmål m.v. med henblik på at konstatere, at FynBus overholder de krav, der følger af lovgivningen og denne Aftale.

7. Brud på sikkerheden m.v.

FynBus er forpligtet til straks at give Kommunen meddelelse om brud på it-sikkerheden eller brud på databeskyttelsesreglerne eller andre uregelmæssigheder i forbindelse med behandlingen af personoplysningerne.

8. Ikrafttræden og varighed

Databehandleraftalen indgås ved begge parter underskrift og løber så længe der foretages databehandling som beskrevet.

FynBus er dog forpligtet af denne Aftale, så længe FynBus behandler personoplysninger på vegne af Kommunen.

Aftalens og lovgivningens bestemmelser om fortrolighed m.v. gælder uændret, også efter ophør af samarbejdsforholdet.

---o0o---

Aftalen underskrives i to enslydende eksemplarer, hvoraf hver part opbevarer ét.

For Kommunen:

For FynBus:

Dato:

Dato:

Navn:

Navn:

UDKAST

AFTALE OM BEHANDLING AF PERSONOPLYSNINGER

Mellem

Region Syddanmark
Damhaven 12
7100 Vejle
CVR. nr.: 29190909

(herefter "Region Syddanmark")

og

FynBus
Tolderlundsvej 9
5000 Odense C
CVR. nr.: 29979944

(herefter "FynBus")

er der indgået nedenstående aftale om FynBus' behandling af personoplysninger på vegne af Region Syddanmark (herefter "Aftalen"):

1. Formål og baggrund

FynBus udfører siddende patientbefordring for Region Syddanmark med hjemmel i lov om trafikselskaber¹. Kørslen koordineres via "Flextrafik".

For at kunne udføre og administrere kørslen i Flextrafik, modtager FynBus en række oplysninger om borgere, enten fra Region Syddanmark eller direkte fra borgerne. Region Syddanmark er dataansvarlig for disse oplysninger, og behandlingen sker med hjemmel i persondataloven. I forbindelse med udførelsen af de nævnte opgaver overlader Region Syddanmark oplysningerne til FynBus, der dermed er databehandler for Region Syddanmark.

FynBus udfører Flextrafik for Region Syddanmark. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at udfærdige denne standardaftale om databehandling.

På denne baggrund indgås følgende Aftale mellem Region Syddanmark som dataansvarlig og FynBus som databehandler, jf. persondatalovens § 42, stk. 2.

¹ Lov om trafikselskaber, lovbkg. 323 af 20. marts 2015.

2. De behandlede personoplysninger

I forbindelse med de under pkt. 1 nævnte opgaver, behandler FynBus på Region Syddanmarks vegne følgende oplysninger om borgere:

- Navn
- Adresse
- CPR-nummer
- Telefonnummer
- E-mail adresse
- Helbredsoplysninger
- Oplysning om udførte rejser, betaling for rejser, udestående betalinger m.v.

Personoplysningerne må alene behandles til formål, som er nødvendige for FynBus' udførelse af de opgaver, der er nævnt under pkt. 1.

3. FynBus' forpligtelser som databehandler

I forbindelse med FynBus' udførelse af opgaver på vegne af Region Syddanmark, gælder følgende:

FynBus handler alene efter instruks fra Region Syddanmark, der som dataansvarlig afgør, til hvilke formål og med hvilke hjælpemidler, der må foretages behandling af oplysningerne.

FynBus skal overholde de til enhver tid gældende regler i lov om behandling af personoplysninger ("Persondataloven") med tilhørende forskrifter, herunder bekendtgørelse nr. 528 af 15. juni 2000 ("Sikkerhedsbekendtgørelsen") og vejledning nr. 37 af 2. april 2001 ("Sikkerhedsvejledningen").

Idet behandlingen omfatter fortrolige og følsomme oplysninger, skal FynBus tillige overholde de særlige sikkerhedskrav, der er fastsat i Sikkerhedsbekendtgørelsens kapitel 3.

FynBus skal træffe de fornødne tekniske og organisatoriske sikkerhedsforanstaltninger, herunder sådanne yderligere foranstaltninger, som måtte være nødvendige, mod at de behandlede personoplysninger hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes eller forringes samt mod, at de kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med Persondataloven.

FynBus er således bl.a. forpligtet til at

- indføre log-in- og adgangskodeprocedurer samt opsætte og vedligeholde firewall og anti-virussoftware,
- sikre, at alene medarbejdere med arbejdsrelaterede formål hertil har adgang til personoplysningerne,
- sikre, at medarbejdere, der håndterer personoplysninger under denne aftale er bekendt med de regler, der gælder herfor,

- opbevare datalagermedier på forsvarlig vis, således at disse ikke er tilgængelige for tredjemand, og
- sikre, at bygninger og systemer, der anvendes i forbindelse med databehandlingen, er sikre, samt at der alene anvendes hardware og software af høj kvalitet, og som opdateres løbende.

4. Fortrolighed

Tavshedspligtsreglerne for offentligt ansatte i forvaltningslovens § 27 og straffelovens § 152-152 f er gældende, jf. straffelovens § 152 a. Overtrædelse af disse tavshedspligtsbestemmelser kan medføre straf.

Der skal i øvrigt iagttages ubetinget tavshed med hensyn til de oplysninger, der opnås kendskab til i forbindelse med arbejdet for Region Syddanmark.

FynBus er forpligtet til at pålægge medarbejdere og underleverandører, der får adgang til oplysninger omfattet af Aftalen, samme tavshedspligt.

Tavshedspligten ophører ikke ved samarbejdets eller medarbejderes ansættelses ophør.

5. Brug af underdatabehandlere

Region Syddanmark er bekendt med og accepterer, at FynBus som led i varetagelsen af de under pkt. 1 nævnte opgaver, anvender underdatabehandlere.

De væsentligste underdatabehandlere er på tidspunktet for Aftalens indgåelse:

- FlexDanmark FMBA, der driver trafikstyrings- og bestillingscentral for Flextrafik med planlægning og koordinering af kørslen, samt drift af de it-systemer, der understøtter udførelsen af Flextrafik.
- Skiftende vognmænd, der udfører kørsel som led i de under pkt. 1 nævnte opgaver i henhold til kontrakt med FynBus, og som modtager de oplysninger, der er nødvendige for at udføre kørslen.
- De øvrige regionale trafikselskaber² i det omfang der udføres kørsel med kunder på tværs af trafikselskaber.

FynBus er berettiget til at anvende andre underdatabehandlere, såfremt dette skønnes nødvendigt. Region Syddanmark kan til enhver tid få oplyst, hvilke underdatabehandlere der anvendes.

FynBus indestår for, at der indgås de fornødne underdatabehandleraftaler, der sikrer, at underdatabehandlere er pålagt tilsvarende vilkår som efter denne Aftale samt at overholde lovgivningen i øvrigt. Region Syddanmark kan bede om at modtage kopi af underdatabehandleraftaler.

² Jf. § 1 i lov om trafikselskaber; Midttrafik, Sydtrafik, Movia og Nordjyllands Trafikselskab.

FynBus er ikke herudover berettiget til at videregive personoplysninger til tredjeparter uden Region Syddanmarks forudgående skriftlige instruks, medmindre sådan videregivelse eller overladelse følger af lovgivningen.

6. Kontroller og revisionserklæring

FynBus er forpligtet til uden unødigt ophold at give Region Syddanmark tilstrækkelige oplysninger til, at denne til enhver tid kan sikre sig, at der er implementeret de nødvendige og tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger til sikring af, at personoplysninger ikke hændeligt eller ulovligt tilintetgøres, fortabes, forringes, kommer til uvedkommendes kendskab, misbruges eller i øvrigt behandles i strid med persondatalovens krav.

FynBus er indforstået med, at Region Syddanmark og dennes revision (såvel intern som ekstern) har adgang til al nødvendig information, der vedrører indholdet i Aftalen, samt adgang til at foretage sikkerhedsrevision, få udleveret dokumentation, herunder logs, stille spørgsmål m.v. med henblik på at konstatere, at FynBus overholder de krav, der følger af lovgivningen og denne Aftale.

7. Brud på sikkerheden m.v.

FynBus er forpligtet til straks at give Region Syddanmark meddelelse om brud på it-sikkerheden eller brud på databeskyttelsesreglerne eller andre uregelmæssigheder i forbindelse med behandlingen af personoplysningerne.

8. Ikrafttræden og varighed

Databehandleraftalen indgås ved begge parter underskrift og løber så længe der foretages databehandling som beskrevet.

FynBus er dog forpligtet af denne Aftale, så længe FynBus behandler personoplysninger på vegne af Region Syddanmark.

Aftalens og lovgivningens bestemmelser om fortrolighed m.v. gælder uændret, også efter ophør af samarbejdsforholdet.

---o0o---

Aftalen underskrives i to enslydende eksemplarer, hvoraf hver part opbevarer ét.

For Region Syddanmark:

For FynBus:

Dato:

Dato:

Navn:

Navn:

UDKAST

Notat

Rejsekorttakster på Fyn 2016

I dette notat beskrives 2 modeller til takster på rejsekortet. Hver model beskriver de takstmæssige konsekvenser for kunderne hos henholdsvis FynBus og DSB, og der er foretaget en vurdering af de provenue-mæssige konsekvenser.

Taksterne tænkes indført fra januar/februar 2016, hvor de vil være gældende for KVIKKortets tre rabattrin, og senere vil ligge til grund for taksterne på rejsekortets syv rabattrin, når rejsekortet tages i brug i efteråret af 2016.

1. FynBus nuværende og fremtidige produkter

FynBus har haft elektronisk billettering siden 2003, og det nuværende billetssystem (Buscom) og backendsystem (TMS) udfases ved overgangen til rejsekortet. Der vil i overgangsperioden både være Buscom-udstyr og rejsekortudstyr i busserne, som muliggør en glidende overgang, som er planlagt til at vare frem til foråret 2017.

Den elektroniske produktportefølje omfatter i dag værdikort, turkort (klippekort), KVIKKort, periodekort (måneskort), ungdomskort og skolekort samt storkunde KVIKKort. Alle produkter planlægges konverteret til rejsekort.

Desuden tilbyder FynBus SMS-billetter, mobilletter på APP, eventbilletter samt print-selv grupperejser, der er under udarbejdelse.

Produkterne fremgår af figur 1.

Figur 1: Nuværende og fremtidig rejsehjemmel i FynBus

Nuværende produkter	Fremtidige produkter
Enkeltbillet, salg i bus	Enkeltbillet, salg i bus
Elektronisk værdikort og turkort (uden kendt betaler)	Rejsekort anonym med mængderabat
Elektronisk kvikkort (kendt betaler)	Rejsekort flex og personligt, med mængderabat
Elektronisk periodekort	Rejsekort Kombi
Elektronisk ungdomskort	Rejsekort – ungdom
Elektronisk skolekort	Rejsekort – skole
SMS-billet og APP(enkeltbillet)	SMS-billet og APP (enkeltbillet)
SMS-billet turist/gruppe	SMS-billet turist/gruppe
SMS-billet Event	SMS-billet Event

Der er i notat beskrevet 2 oplæg til takster, som indgår i drøftelser med DSB om prissætningen på rejsekortet fra 2016.

2. Udgangspunkt for modeller for rejsekorttakster 2016

Udgangspunkt for takstmodellerne er følgende:

1. DSB og FynBus udarbejdede et oplæg til en flerårig aftale, som skulle sikre en gradvis harmonisering af DSB's og FynBus' takster i perioden 2013-16, således at der var et fælles takstsæt på det tidspunkt, hvor FynBus skulle overgå til rejsekortet. Aftalen tog udgangspunkt i etablering af ét takstområde i stedet for tre, og at FynBus skulle fastlægge prisen på de korte rejser, mens DSB skulle fastlægge prisen på de lange rejser. FynBus bestyrelse godkendte aftalen, uden dog at acceptere et krav om kompensation for et eventuelt provenutab hos DSB. FynBus søgte at få en generel aftale om kompensation indgået i Bus&Tog-samarbejdet. Dette lykkedes ikke. FynBus fandt derfor, at den eneste mulighed for kompensation ville være, hvis spørgsmålet blev taget op i forbindelse med Statens forhandlinger med DSB om en ny kontrakt. Det er som bekendt ikke sket.
2. FynBus vedtog takster for 2014, der tog udgangspunkt i aftalen med DSB. Taksterne for 2015 var imidlertid blot en forholdsvis begrænset øgning af 2014-priserne. Den nødvendige tilpasning til de højere DSB-priser har derfor ikke fundet sted.
3. FynBus har forstået, at DSB ønsker tre takstområder opretholdt, mens FynBus forudsætter at FynBus bliver ét takstområde.
4. FynBus tager i forslaget udgangspunkt i, at priserne på rejsekortet skal være så tæt på de nuværende priser på KVIK-kortet som muligt, når man tager i betragtning, at der sker en overgang fra tre rabattrin til syv rabattrin med delvist forskellige rabatkurver. Dette indebærer, at priserne på de lange rejser vil blive betydeligt mindre end i den oprindelige aftale med mellem DSB og FynBus. Indplaceringen på et rabattrin sker løbende på baggrund af den "bedste" af de sidste tre hele måneder, noget som FynBus tilpassede kvikkortpriserne til i 2014.
5. Med tre takstområder er det i henhold til Lov om Trafikselskaber, FynBus der fastlægger prisen for rejser inden for takstområderne, mens det er DSB der fastlægger prisen for rejser mellem takstområderne, med mindre priserne kan fastlægges i enighed. Det indebærer, at ca. 15 % af de buspassagerer, der rejser fra et takstområde til et andet, vil opleve højere priser for en busrejse, fordi prisen beregnes på baggrund af DSB's takster for Intercity- og Lyntog. Samtidig vil nogle rejser på de regionale togstrækninger på Vestfyn og mellem Odense og Svendborg prissættes efter FynBus' takstsæt for busrejser. Andre efter DSB's takstsæt for Intercity- og Lyntog. FynBus har derfor foreslået at der fremover vil være et takstområde på Fyn, samtidig med at der er mulighed for at adskille bus- og togtakster.

Takstområderne er oprettet for at kunne håndtere takstsamarbejdet med udgangspunkt i Lov om Trafikselskaber, der fastlægger at:

§ 6 a

Stk. 1

Trafikselskabet skal indgå aftale med jernbanevirksomhederne, jf. § 6, stk. 1, der sikrer, at passagererne kan foretage en rejse, som foregår med både bus og tog, på én rejsehjemmel. Aftalen skal ligeledes sikre, at der inden for trafikselskabets område er mulighed for at anvende samme rejsehjemmel, uafhængigt af om passageren benytter bus eller tog, jf. dog stk. 5.

Stk. 2

Trafikselskabet har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1. Jernbanevirksomhederne har pligt til at tage initiativ med henblik på indgåelse af de i stk. 1 nævnte aftaler om fastsættelse af takster for rejser, der overskrider de takstområder, der er fastsat efter § 6, stk. 1.

Stk. 3

Trafikselskabet og jernbanevirksomhederne skal samarbejde med henblik på at nå til enighed om en aftale om fastsættelse af taksterne. Hvis der ikke kan opnås enighed om taksterne, fastsætter trafikselskabet taksterne for rejser inden for de takstområder, der er fastlagt efter § 6, stk. 1, og jernbanevirksomhederne fastsætter taksterne for rejser, der overskrider takstområderne.

DSB har på den baggrund ønsket, at der etableres tre takstområder på Fyn. Herved opnås, at DSB kan fastsætte prisen på Intercity- og Lyntogsrejser uden at skulle forhandle med FynBus, hvilket er naturligt, da FynBus ikke har hverken transportpolitiske eller økonomiske interesser i at have indflydelse på de lange togrejser.

FynBus har til gengæld en kommerciel interesse i selv at kunne fastlægge prisen for busrejser.

Som vist i figur 2 er FynBus aktuelt opdelt i rejsekort takstområderne Vest (Middelfart Kommune), Midt (Assens, Faaborg-Midtfyn, Odense, Nordfyn og Kerteminde kommuner) og Øst (Svendborg, Nyborg, Langeland og Ærø kommuner). Ruter der gennemløber flere takstområder er fx Faaborg-Svendborg, Kerteminde-Nyborg, Assens-Middelfart, Assens-Bogense.

FynBus har endnu ikke implementeret rejsekortet, og alle FynBus' nuværende takstprodukter er baseret på at FynBus er ét takstområde.

FynBus har med baggrund i regionens principper stort set ingen parallelkørsel med DSB's tog på Fyn, og i givet fald er det kørsel, der varetager andre rejsebehov end togets og dermed ikke er i direkte konkurrence med togdriften.

På strækningen Odense-Nyborg kører FynBus med rute 195. Ruten har 28 afgang på hverdage og en køretiden på 55 minutter mod 15 minutter med toget. Rutens formål er derfor lokal betjening af delstrækninger Odense-Langeskov-Ullerslev-Nyborg.

På strækningen Odense-Svendborg har FynBus kun direkte betjening med rute 161/162 med 10 afgang på hverdage og en samlet køretid på 97 minutter mod 40 minutter med toget. Rutens formål er således alene lokal betjening på strækninger Odense-Ørbæk-Svendborg.

På strækningen Odense-Middelfart har ingen direkte busser.

På Vestfyn har FynBus direkte busforbindelse på strækningen Aarup-Odense med rute 130/131 med 26 afgang på hverdage og en samlet køretid på 35 minutter mod ca. 20 minutter med toget. Ligeledes har FynBus direkte busforbindelse på strækningen Ejby-Middelfart med 5 afgang på hverdage og en samlet køretid på 32 minutter mod 13 minutter med toget.

Figur 2: Takstområder på Fyn for rejser med DSB på rejsekort.



Nuværende takster, - 2015

I de nedenstående tre tabeller ses de nuværende takster hos FynBus og DSB på henholdsvis KVIKKkortet og rejsekortet.

Tabel 1: FynBus KVIKKkortpriser 2015

Kvikkort (Voksen)		2015		
Trin	1	2	3	
Zoner				
1-2	15,00	12,50	11,50	
3	23,25	19,38	17,83	
4	30,00	25,00	23,00	
5	39,00	32,50	29,90	
6	45,00	38,33	34,50	
7	54,00	45,00	41,40	
8	60,00	50,00	46,00	
9	72,00	60,00	55,20	
10	75,00	62,50	57,50	

Tabel 2 viser DSB's de lokale rejsekortpriser i 2015. Priserne gælder for togrejser på Fyn, inden for et takstområde, mens togrejser mellem to takstområder er dyrere, svarende til priserne for intercity- og lyntogsrejser.

Tabel 2: DSB rejsekortpriser på Fyn 2015 (lokale rejser indenfor ét takstområde)

Takst (Voksen)		2015						
Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	17,00	15,30	14,45	13,26	12,24	9,86	8,33	7,48
3	26,00	23,40	22,10	20,28	18,72	15,08	12,74	11,44
4	38,00	34,20	32,30	29,64	27,36	22,04	18,62	16,72
5	48,00	43,20	40,80	37,44	34,56	27,84	23,52	21,12
6	59,00	53,10	50,15	46,02	42,48	34,22	28,91	25,96
7	68,00	61,20	57,80	53,04	48,96	39,44	33,32	29,92
8	78,00	70,20	66,30	60,84	56,16	45,24	38,22	34,32
9	87,00	78,30	73,95	67,86	62,64	50,46	42,63	38,28
10	100,00	90,00	85,00	78,00	72,00	58,00	49,00	44,00

I tabel 3 ses forskellen mellem FynBus' og DSB's priser indenfor ét område i 2015. Tabellen illustrerer udfordringen ved en takstharmonisering.

Tabel 3 forskellen mellem DSB's og FynBus' priser, 2015 (rejser indenfor ét takstområde)

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	2,00	0,30	-0,55	0,76	-0,26	-1,64	-3,17	-4,02
3	2,75	0,15	-1,15	0,90	-0,66	-2,75	-5,09	-6,39
4	8,00	4,20	2,30	4,64	2,36	-0,96	-4,38	-6,28
5	9,00	4,20	1,80	4,94	2,06	-2,06	-6,38	-8,78
6	14,00	8,10	5,15	7,69	4,15	-0,28	-5,59	-8,54
7	14,00	7,20	3,80	8,04	3,96	-1,96	-8,08	-11,48
8	18,00	10,20	6,30	10,84	6,16	-0,76	-7,78	-11,68
9	15,00	6,30	1,95	7,86	2,64	-4,74	-12,57	-16,92
10	25,00	15,00	10,00	15,50	9,50	0,50	-8,50	-13,50

Tabel 3 viser, at en konvertering af FynBus kvikkortpriser til DSB rejsekortpriser vil have følgende konsekvenser:

1. alle FynBus' kunder, uanset rejselængde, vil opleve en prisstigning på de første rejser (0-9 rejser).
2. kunder, der rejser kort (i 2-3 zoner) og er på det nuværende FynBus rabattrin I, vil opleve et prisfald, når de har rejst 10 gange eller flere.
3. kunder, der rejser langt (4 -10 zoner) på rabattrin I, vil opleve en markant stigning.
4. højfrekvente rejsende (mere end 28 rejser) vil opleve et prisfald uanset om det er en kort eller en lang rejse.

FynBus finder det særligt problematisk at indføre takster, som øger priserne på de lange rejser væsentligt, samtidig med at der sker en betydelig omfordeling af takstniveauerne for lavfrekvente og højfrekvente rejsende.

På den baggrund har FynBus udarbejdet nedenstående model I til nye rejsekorttakster.

3. Model 1 til konvertering fra KVIKKort til rejsekort

Som udgangspunkt for taksterne i 2016 forudsættes det, at der skal ske en samlet prisstigning på FynBus kortprodukter svarende til det af Staten fastlagte takstloft på 1,3 %. Som beregningsgrundlag for takststigningen foretages først en konvertering fra KVIKKort- takstrækken til rejsekorttakstrækken. Her er der to faktorer, der spiller i beregningen:

- Starttaksten (rabattrin 0)
- Rabatkurven

Med syv rabattrin på rejsekortet bør det tilstræbes, at der er anvendes en jævn rabatkurve, som udnytter alle syv trin.

Det vil være muligt at konvertere KVIKkortets takster direkte til rejsekortet, uden at kunderne oplever prisændringer, men da vil der kun blive anvendt tre af rejsekortets rabattrin, og en del af grundideen med rejsekortet går tabt.

Det er tilstræbt, at kunder på de tre nuværende rabattrin gennemsnitligt skal opleve en så lille ændring som muligt. Det indebærer, at starttaksten skal være højere, mens sluttaksten bliver mindre.

Den gennemsnitlige prisstigning er på 1 % i forhold til de aktuelle KVIKkortpriser i 2015. På grund af forskydninger udgør stigningen kun 0,2 % af taksstigningsloftet på 1,3 %. FynBus skal derfor tage stilling til i hvilket omfang, der skal ske prisstigninger på kontantbilletter og periodekort, med henblik på at udnytte takststigningsloftet, der er indregnet i FynBus' budget for 2016

Derudover skal FynBus tage stilling til KVIK-korttaksterne for 2016 baseret på de eksisterende tre rabattrin, da alle FynBus' nuværende produkter vil være gældende i hele 2016.

Tabel 4: FynBus rejsekorttakster 2016 (MODEL 1)

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	17,00	15,30	14,45	12,75	12,24	11,90	11,22	10,20
3	27,00	24,30	22,95	20,25	19,44	18,90	17,82	16,20
4	34,00	30,60	28,90	25,50	24,48	23,80	22,44	20,40
5	44,00	39,60	37,40	33,00	31,68	30,80	29,04	26,40
6	50,50	45,45	42,93	37,88	36,36	35,35	33,33	30,30
7	60,00	54,00	51,00	45,00	43,20	42,00	39,60	36,00
8	65,50	58,95	55,68	49,13	47,16	45,85	43,23	39,30
9	79,50	71,55	67,58	59,63	57,24	55,65	52,47	47,70
10	82,00	73,80	69,70	61,50	59,04	57,40	54,12	49,20

Priserne er fremkommet på baggrund af rabatkurven i tabel 5

Tabel 5: Rabatkurve ved beregning af 2016-takster

Interval	%
0	0%
1	10%
2	15%
3	25%
4	28%
5	30%
6	34%
7	40%

Tabel 6 viser forskellen mellem den nuværende KVIK-korttakster og taksterne på rejsekortet i model I. Det ses at det er de lavfrekvente rejsende (under tre rejser pr. måned) uanset rejselængde, der kommer til at opleve en stigning. Resten af kunderne vil opleve små udsving, bortset fra de højfrekvente kunder (mere end 33 rejser pr. måned), der vil opleve et prisfald.

Tabel 6: Model I: Forskel mellem FynBus-priser 2015 og 2016¹

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	2,00	0,30	-0,55	0,25	-0,26	0,40	-0,28	-1,30
3	3,75	1,05	-0,30	0,87	0,06	1,07	-0,01	-1,63
4	4,00	0,60	-1,10	0,50	-0,52	0,80	-0,56	-2,60
5	5,00	0,60	-1,60	0,50	-0,82	0,90	-0,86	-3,50
6	5,50	0,45	-2,08	-0,45	-1,97	0,85	-1,17	-4,20
7	6,00	-	-3,00	-	-1,80	0,60	-1,80	-5,40
8	5,50	-1,05	-4,33	-0,88	-2,84	-0,15	-2,77	-6,70
9	7,50	-0,45	-4,43	-0,38	-2,76	0,45	-2,73	-7,50
10	7,00	-1,20	-5,30	-1,00	-3,46	-0,10	-3,38	-8,30

3.1. Prisændringer for regionale togpassagerer fra 2015 til 2016

I tabel 10 ses forskellen mellem DSB's priser i 2015 og FynBus' model I til takster for 2016.

¹ Eksempel – 10 zoner rabattrin 0. Model I – FB2015 = 82,00 – 75,00 = 7,00.

Med tre takstområder vil FynBus' takster også være gældende for de regionale togpassagerer inden for et takstområde, og med ét takstområde vil de være gældende for alle togpassagerer på Fyn.

Tabel 7: Forskel mellem DSB 2015- lokale priser og FynBus model I til 2016-priser²

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	-	-	-	-0,51	-	2,04	2,89	2,72
3	1,00	0,90	0,85	-0,03	0,72	3,82	5,08	4,76
4	-4,00	-3,60	-3,40	-4,14	-2,88	1,76	3,82	3,68
5	-4,00	-3,60	-3,40	-4,44	-2,88	2,96	5,52	5,28
6	-8,50	-7,65	-7,23	-8,15	-6,12	1,13	4,42	4,34
7	-8,00	-7,20	-6,80	-8,04	-5,76	2,56	6,28	6,08
8	-12,50	-11,25	-10,63	-11,72	-9,00	0,61	5,01	4,98
9	-7,50	-6,75	-6,38	-8,24	-5,40	5,19	9,84	9,42
10	-18,00	-16,20	-15,30	-16,50	-12,96	-0,60	5,12	5,20

Tabel 7 viser, at:

- togekunder der i dag rejser tre zoner eller mindre, og som rejser lav- eller mellemfrekvent, det vil sige mindre end 28 rejser om måneden, vil stort set ikke mærke overgangen til FynBus takster (MODEL I).
- togekunder, der i dag rejser langt (fire zoner eller mere), vil opleve et prisfald, hvis de rejser lav- eller mellemfrekvens, mens de vil opleve en stigning, hvis de rejser højfrekvent.

3.2. Konsekvenser for buspassagerer der krydser en takstområdegrænse

Buspassager, der kører mellem to takstområder, skal betale en pris, der er fastsat af DSB (intercity- og lyntogsrejser), mens passagerer, der rejser inden for et takstområde, skal betale en pris fastsat af FynBus.

Tabel 8 viser den merpris, som passagerne skal betale, hvis der rejses mellem to takstområder. Skønmæssigt 15 % af FynBus' passagerer vil mærke denne prisforskel.

På den baggrund foreslår FynBus, at prisen på alle busrejser på Fyn fastsættes af FynBus. Der er flere begrundelser herfor:

² Eksempel – 10 zoner rabattrin 7. Model I – DSB 2015 (1 område) = 49,20 – 44,00 = 5,20.

1. Det er vanskeligt at forklare kunderne, hvorfor der skal være markante forskelle i prisen på busrejser afhængigt af, om der krydses en takstområdegrænse.
2. Der er ingen parallelkørsel mellem FynBus og DSB, som kunne begrunde, at en bus- og togrejse skal koste det samme.
3. DSB har en naturlig interesse inden for rammerne af en nettokontrakt med Staten at sikre sine billetindtægter på intercity- og lyntogsrejser, uden at være afhængig af prissætningen på lokale busrejser. Dette sker bedst ved opretholdelse af tre takstområder.

Tabel 8: Forskel mellem DSB 2015-priser på tværs af 2 takstområder og FynBus model 1 til 2016-priser³

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	5,00	4,50	2,05	2,65	2,06	1,30	-0,22	-0,30
3	3,00	2,70	-0,45	0,75	0,06	-0,90	-2,82	-2,70
4	10,00	9,00	4,10	5,30	4,12	2,60	-0,44	-0,60
5	8,00	7,20	1,60	3,40	2,12	0,40	-3,04	-3,00
6	12,50	11,25	4,33	6,23	4,59	2,45	-1,83	-1,95
7	13,00	11,70	3,75	6,10	4,25	1,80	-3,10	-3,15
8	18,50	16,65	7,33	9,68	7,44	4,55	-1,23	-1,50
9	19,50	17,55	6,68	9,68	7,11	3,75	-2,97	-3,15
10	29,00	26,10	13,55	16,20	13,11	9,20	1,38	0,75

FynBus har bedt DSB beregne de økonomiske konsekvenser af, at tog- og busrejser på Fyn sker til taksterne i model 1, svarende til at FynBus er ét takstområde.

En foreløbig konsekvensberegning på baggrund af Fynbus' s model 1 viser et årligt provenutab på ca. 4,9 mio. kr. for DSB. Heraf 1,3 mio.kr. indenfor et takstområde og 3,6 mio.kr. mellem takstområder.

Der er i DSBs beregninger af provenutab ikke indregnet eventuel positiv effekt på passagertallet på de rejser, der bliver billigere, ligesom der heller ikke er taget hensyn til de effekter, der under alle omstændigheder vil være ved at konvertere nuværende kunder på DSB klippekort til rejsekortet.

DSB forventer at der et potentiale på i alt ca. 350.000 rejsekort rejser om året med toget i FynBus' område. Til sammenligning forventer FynBus minimum 4,0 mio. rejsekort rejser årligt i busserne, svarende til det nuværende niveau for kvikkortrejser.

³ Eksempel – 10 zoner rabattrin 0. DSB 2015 (flere områder) - Model 1 = 111,00 – 82,00 = 29,00.

4. Model 2 - fælles model for bus- og togkunder

Nedenfor beskrives en model, som forsøger at tage højde for, at de samlede takstændringer for både bus- og togkunder kommer til at svare til takststigningsloftet på 1,3 %.

Model 2 er et kompromis som skal imødegå prisnedsættelser for lavfrekvente DSB kunder med rejselængder der ligger i intervallet 5 – 8 zoner. (Se model 1).

Forudsætninger:

1. Rabatfordelingen på FynBus's KVIKkort forudsættes overført til rejsekortet
2. Delvis overflytning af DSB's klippekort og billetter til rejsekortet.
3. Samme rabatfordeling, som model 1.

Som konsekvens heraf, er det især taksterne for de lange rejser på 5 – 8 zoner, som skal ændres. Tabel 9 viser de beregnede takster i model 2A

Tabel 9: FynBus rejsekorttakster model 2 2016

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	17,00	15,30	14,45	12,75	12,24	11,90	11,22	10,20
3	27,00	24,30	22,95	20,25	19,44	18,90	17,82	16,20
4	36,00	32,40	30,60	27,00	25,92	25,20	23,76	21,60
5	45,00	40,50	38,25	33,75	32,40	31,50	29,70	27,00
6	55,00	49,50	46,75	41,25	39,60	38,50	36,30	33,00
7	66,00	59,40	56,10	49,50	47,52	46,20	43,56	39,60
8	78,00	70,20	66,30	58,50	56,16	54,60	51,48	46,80
9	90,00	81,00	76,50	67,50	64,80	63,00	59,40	54,00
10	100,00	90,00	85,00	75,00	72,00	70,00	66,00	60,00

Tabel 9 viser forskellen mellem FynBus's KVIKkort takster i 2015 og model 2, og det ses,

- at det er de lavfrekvente busrejsende (under tre rejser pr. måned) uanset rejselængde, der kommer til at opleve en stigning. Stigningen er størst for 6 – 10 zoner med mellem 22 % og 33 % på rejsekortets trin 0.
- at alle busrejser på 6 – 10 zoner vil opleve en stigning i prisen bortset fra trin 7 på rejsekortet.

Tabel 10: FynBus kvikkort. Forskel mellem 2015-priser og Model 2⁴

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	2,00	0,30	-0,55	0,25	-0,26	0,40	-0,28	-1,30
3	3,75	1,05	-0,30	0,87	0,06	1,07	-0,01	-1,63
4	6,00	2,40	0,60	2,00	0,92	2,20	0,76	-1,40
5	6,00	1,50	-0,75	1,25	-0,10	1,60	-0,20	-2,90
6	10,00	4,50	1,75	2,92	1,27	4,00	1,80	-1,50
7	12,00	5,40	2,10	4,50	2,52	4,80	2,16	-1,80
8	18,00	10,20	6,30	8,50	6,16	8,60	5,48	0,80
9	18,00	9,00	4,50	7,50	4,80	7,80	4,20	-1,20
10	25,00	15,00	10,00	12,50	9,50	12,50	8,50	2,50

Tabel 10 viser, at:

- buskunder der rejser 1 – 3 zoner vil kun opleve få ændringer. De højfrequente buskunder vil opleve en mindre nedsættelse af prisen.
- buskunder der rejser lav- og mellemfrekvent i 4 – 10 zoner vil opleve en større stigning i prisen.
- buskunder der rejser højfrekvent i 4 – 10 zoner vil opleve en mindre nedsættelse af prisen.

4.1 Konsekvenser for togpassagerer inden for ét takstområde

I tabel 11 ses forskellen mellem DSB's priser indenfor et takstområde i 2015 og taksterne i Model 2.

⁴ Eksempel – 10 zoner rabattrin 0. Model 2. – FB2015 = 100,00 – 75,00 = 25,00.

Tabel 11: Forskel mellem DSB lokale 2015-priser (indenfor ét takstområde) og model 2⁵

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	-	-	-	-0,51	-	2,04	2,89	2,72
3	1,00	0,90	0,85	-0,03	0,72	3,82	5,08	4,76
4	-2,00	-1,80	-1,70	-2,64	-1,44	3,16	5,14	4,88
5	-3,00	-2,70	-2,55	-3,69	-2,16	3,66	6,18	5,88
6	-4,00	-3,60	-3,40	-4,77	-2,88	4,28	7,39	7,04
7	-2,00	-1,80	-1,70	-3,54	-1,44	6,76	10,24	9,68
8	-	-	-	-2,34	-	9,36	13,26	12,48
9	3,00	2,70	2,55	-0,36	2,16	12,54	16,77	15,72
10	-	-	-	-3,00	-	12,00	17,00	16,00

Tabel 11 viser, at:

- togkunder der rejser lav- eller mellemfrekvent vil opleve en mindre nedsættelse af prisen.
- hvorimod højfrekvente togkunder på trin 6-7 vil opleve en stigning på 27 – 40 % ved overgangen til FynBus takster i model 2.

4.2 Konsekvenser for togpasagerer der krydser en takstområdegrænse

I tabel 12 ses forskellen mellem DSB's priser på rejser, der krydser en takstområdegrænse, i 2015 og taksterne i Model 2.

Tabel 12: Forskel mellem DSB 2015-priser på tværs af 2 takstområder og FynBus model 2 til 2016-priser⁶

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Trin								
Kvikkort	1	1	1	2	2	3	3	3
Rejsekort	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	-5,00	-4,50	-2,05	-2,65	-2,06	-1,30	0,22	0,30
3	-3,00	-2,70	0,45	-0,75	-0,06	0,90	2,82	2,70
4	-8,00	-7,20	-2,40	-3,80	-2,68	-1,20	1,76	1,80
5	-7,00	-6,30	-0,75	-2,65	-1,40	0,30	3,70	3,60
6	-8,00	-7,20	-0,50	-2,85	-1,35	0,70	4,80	4,65
7	-7,00	-6,30	1,35	-1,60	0,07	2,40	7,06	6,75
8	-6,00	-5,40	3,30	-0,30	1,56	4,20	9,48	9,00
9	-9,00	-8,10	2,25	-1,80	0,45	3,60	9,90	9,45
10	-11,00	-9,90	1,75	-2,70	-0,15	3,40	10,50	10,05

⁵ Eksempel – 10 zoner rabattrin 7. Model 2. - DSB (1 område) = 60,00 – 44,00 = 16,00.

⁶ Eksempel – 10 zoner rabattrin 7. Model 2. - DSB (flere områder) = 60,00 – 49,95 = 10,05.

Tabel 12 viser, at:

- togkunder der rejser lav- eller mellemfrekvent vil opleve en nedsættelse af prisen.
- hvorimod højfrekvente togkunder på trin 6-7 vil opleve en stigning på 3 – 23 % ved overgangen til FynBus takster.

Den samlede konsekvens af model 2. er en stigning på 2,3 % i KVIKkorttaksterne i 2016 i forhold til 2015. Det giver udfordringer i forhold til overholdelse af takststigningsloftet for 2016. Og det er derfor nødvendigt at lave en gennemsnitlig stigning af taksterne på periodekort på 1,2 %. Hermed vil FynBus's samlede takststigning overholde takststigningsloftet på 1,3 %.

FynBus har bedt DSB beregne de økonomiske konsekvenser af, at togrejser på Fyn sker til taksterne i tabel model 2 (Tabel 9).

En foreløbig konsekvensberegning på baggrund af Fynbus' s model 2 viser et samlet årligt provenutab på ca. 4,0 mio. kr. mio. kr. for DSB.

5. Periodekort

Afhængig af takstmodel, giver det forskellige forudsætninger for fastsættelse af de fælles periodekortpriser på Fyn.

Model 1

De moderate ændringer på KVIKkortet medfører, at periodekort kan reguleres med 1,3 % indenfor takststigningsloftet.

Ant. zoner	Periodekort					Ændring i %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2014-2015	2015-2016
2	358	371	371	369	374	-0,5%	1,4%
3	568	588	617	617	625	0,0%	1,3%
4	694	718	754	776	786	2,9%	1,3%
5	818	847	889	916	928	3,0%	1,3%
6	942	975	1.024	1.054	1.068	2,9%	1,3%
7	1.066	1.103	1.158	1.192	1.207	2,9%	1,3%
8	1.192	1.234	1.296	1.334	1.351	2,9%	1,3%
9	1.312	1.358	1.426	1.468	1.487	2,9%	1,3%
10	1.432	1.482	1.556	1.602	1.623	3,0%	1,3%

Model 2

De noget større ændringer på KVIKkortet medfører, at FynBus i 2016 foreslår periodekort reguleret med 1,2 % i gennemsnit. Herudover er det nødvendigt med en mindre tilpasning af billetpriserne.

Ant. zoner	Periodekort					Ændring i %	
	2012	2013	2014	2015	2016	2014-2015	2015-2016
2	358	371	371	369	373	-0,5%	1,1%
3	568	588	617	617	624	0,0%	1,1%
4	694	718	754	776	786	2,9%	1,3%
5	818	847	889	916	928	3,0%	1,3%
6	942	975	1.024	1.054	1.068	2,9%	1,3%
7	1.066	1.103	1.158	1.192	1.207	2,9%	1,3%
8	1.192	1.234	1.296	1.334	1.351	2,9%	1,3%
9	1.312	1.358	1.426	1.468	1.487	2,9%	1,3%
10	1.432	1.482	1.556	1.602	1.623	3,0%	1,3%

Bilag 5.1**Notat****Forventet regnskab 2015****Indhold**

Indledning	2
Busdriften inkl. telekørsel	3
Hovedtal	3
Flexkørsel	5
Udviklingen i personture.....	5
Hovedtal	5
Anlægsprojekter.....	6

Indledning

Administrationen aflægger forventet regnskab 2015 efter 9 måneder.

Nedenstående kommentarer tager udgangspunkt i de ændringer der er sket siden der blev fremlagt forventet regnskab for 2015 efter 6 måneder. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 5.2. Der er desuden udarbejdet og fremsendt specifikke kommentarer og regnskaber for de enkelte ejere.

Busdriften inkl. telekørsel

Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften forventes at udgøre 367,3 mio. kroner. Det er en mindredrift på 5,5 mio. kroner i forhold til forventet efter 6 måneder.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Busdrift					
Indtægter	-235,3	-248,5	-235,7	-235,6	-0,1
Bruttoudgifter	510,7	528,8	522,2	519,8	2,4
Busdrift netto	275,5	280,3	286,5	284,2	2,3
Optrævede fællesudgifter	62,9	65,5	66,3	64,2	2,2
Ejerbidrag busdrift	338,3	345,8	352,8	348,4	4,4
Ejerbidrag telekørsel	14,6	15,9	19,9	18,9	1,0
Ejerbidrag	353,0	361,8	372,8	367,3	5,5
Passagerer					
Busdrift	18,390	19,142	18,418	18,352	66
Telekørsel	0,101	0,124	0,143	0,137	0,006

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Indtægter

Indtægter og passagerer forventes samlet set at være på samme niveau som forventet efter 6 måneder.

Der er dog følgende væsentlige ændringer:

- Indtægterne i Odense forventes at være 2,0 mio. kroner og 2,6 % mindre, heraf skyldes 0,5 mio. kroner periodeforskydning i forbindelse med målrettet markedsføring, idet projektet omkring målrettet markedsføring for Odense tidligst forventes startet op ultimo november og dermed ikke generer indtægter af betydning i 2015.
- Indtægterne i Region Syddanmark forventes at være 1,2 mio. kroner og 0,9 % større.

Den største usikkerhed til indtægterne er indtægtsdelingen med DSB vedrørende indtægterne for 2013 og 2014. FynBus har som tidligere beskrevet ikke godkendt indtægtsdelingen for 2013, idet afregningen til DSB er steget med 7,5 mio. kroner i forhold til tidligere år. Der er endnu ikke enighed mellem selskaberne omkring endelig model til brug for afregning af indtægterne for 2014.

Bruttoudgifter

Forventningen til bruttoudgifterne efter 9 måneder er 2,3 mio. kroner lavere end forventet efter 6 måneder.

Faldet skyldes primært at udgifterne til målrettet markedsføring forventes at udgøre 1,4 mio. kroner mindre end forventet efter 6 måneder, hvilket skyldes at vi på baggrund af erfaringer fra "pendlerprojektet" har valgt at lave en noget mindre kampagne i Odense. Derudover er der et fald

i incitamentskontrakter på 0,6 mio. kroner, idet entreprenørerne ikke lever op til at få udbetalt fuld bonus.

Herudover sker der en forskydning mellem entreprenørudgifter som falder og afdækningen af olie-risikoen som stiger med 2,7 mio. kroner, som følge af ændringer i indeks på grund af faldende olie-priser.

Fællesudgifterne

Opkrævningen af fællesudgifter forventes at være 2,2 mio. kroner lavere end forventet efter 6 måneder. Dette skyldes at følgende anlægsprojekter ønskes udskudt til 2016:

- Statens arkiver 0,5 mio. kroner
- Drifts- og kvalitetssystemet "doks" 0,3 mio. kroner
- OUH projektet 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- Navne på stoppesteder 0,4 mio. kroner (projektet forventes delvist gennemført i 2015 – der er afsat i alt 0,8 mio. kroner til projektet)

Overskridelsen på de ordinære fællesudgifter forventes at være 0,2 mio. kroner mindre end forventet efter 6 måneder, således at den nu forventes at udgøre 0,8 mio. kroner.

Telekørsel

Ejerbidraget til telekørsel forventes at være 1,0 mio. kroner lavere end forventet efter 6 måneder. Dette skyldes primært at forventningen til det samlede turantal er 6.000 ture lavere end efter 6 måneder.

Reduktionen i ture skyldes primært et forventet fald i forventningerne til turene i Assens Kommune på ca. 3.700 ture samt mindre fald i flere andre kommuner og for Region Syddanmark.

I nedenstående tabel er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Region Syddanmark	98,1	102,0	108,8	107,4	1,4
Assens	19,8	18,8	19,3	18,5	0,8
Faaborg-Midtfyn	17,9	17,2	19,4	19,1	0,3
Kerteminde	7,9	8,0	8,0	7,9	0,1
Langeland	5,9	6,1	6,4	6,2	0,2
Middelfart	9,3	10,3	9,5	9,4	0,1
Nordfyn	14,8	14,5	17,2	17,0	0,2
Nyborg	13,7	13,4	13,5	13,1	0,4
Odense	133,0	139,1	136,9	135,1	1,8
Svendborg	26,2	25,7	27,0	26,9	0,1
Ærø	6,4	6,6	6,7	6,7	0,0
I alt	353,0	361,8	372,8	367,3	5,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Flexkørsel

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2015 vist.

Tabel 3: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Handicapkørsel	117.786	120.700	116.541	118.143	-1.602
Anden kørsel	616.422	701.607	512.824	512.794	30
Handicap og anden kørsel	734.208	822.307	629.365	630.937	-1.572
Telekørsel*	101.429	124.383	142.816	136.821	5.995
I alt	835.637	946.690	772.181	767.758	4.423
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.391	224.684	224.684	0,0
I alt**	1.055.041	1.171.081	996.865	992.442	4.423

*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.

** Der indgår ikke ture for lukket skolekørsel, da antallet af ture ikke kan sidestilles med måden, hvorpå personture opgøres. Lukket skolekørsel indgår alene med entreprenørudgiften.

Som det fremgår af ovenstående tabel er turantallet på niveau med forventninger efter 6 måneder. Udover det tidligere omtalte forventede fald i antallet af telekørselsture på ca. 6.000 ture, så forventes handicapkørslen at være ca. 1.600 ture højere end forventet efter 2. kvartal.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel

Tabel 4: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Indtægter	-6,5	-6,4	-6,5	-6,8	0,3
Entreprenørudgifter	119,8	128,1	96,0	95,8	0,2
Flex udgifter netto	113,2	121,8	89,5	89,0	0,5
Fællesudgifter	28,3	26,5	24,8	24,9	-0,1
Ejerbidrag	141,5	148,3	114,3	114,0	0,3

Opgørelsen er ekskl. telekørsel og nettokørselsudgifter til kørsel til siddende patientbefordring. Afregning af kørselsudgifter overfor entreprenørerne for den siddende patientbefordring forestås af Sydtrafik og indgår dermed ikke i FynBus' regnskab. Telekørslen fremgår af tallene for kollektiv trafik.

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Turantallet på flexkørsel, ekskl. telekørsel forventes at stige med ca. 1.600 ture til ca. 855.600 ture. Stigningen ligger primært på handicapkørsler. Til trods for en mindre stigning i turantallet for-

ventes ejerbidraget at falde med 0,3 mio. kroner, idet der generelt forventes et lille fald i entreprenørudgifterne, og idet den forventende stigning i handicapture medfører øgede indtægter.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel:

Tabel 5: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Budget 2015	Forventet 2015 efter 6 måneder	Forventet 2015 efter 9 måneder	Forskel FR15 6 mdr. ctr. FR15 9 mdr.
Assens	14,1	16,4	17,3	17,2	0,1
Faaborg-Midtfyn	10,3	10,7	9,8	9,6	0,2
Kerteminde	8,0	8,4	8,2	8,5	-0,3
Langeland	2,4	2,1	2,5	2,5	0,0
Middelfart	2,4	2,5	2,4	2,4	0,0
Nordfyn	9,4	12,7	14,5	14,1	0,4
Nyborg	5,3	3,4	4,4	4,2	0,2
Odense	80,8	84,3	47,2	47,5	-0,3
Svendborg	2,7	2,2	2,1	2,1	0,0
Ærø	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0
Region Syddanmark	5,8	5,2	5,5	5,7	-0,2
I alt	141,5	148,3	114,3	114,0	0,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Anlægsprojekter

Som nævnt ovenfor under fællesudgifter vil følgende projekter ikke kunne afsluttes i 2015. Projekterne ønskes overført til 2016.

- a. Statens arkiver, overførsel af data 0,5 mio. kroner
- b. Reservations- og gruppebestillingssystem 0,3 mio. kroner
- c. Trafikinformation, stoppesteder og infrastruktur ved OUH 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- d. Kapacitetsstyring med kundefokus 0,5 mio. kroner (fra 2014)
- e. Navne på stoppesteder 0,4 mio. kroner (projektet forventes delvist gennemført i 2015 – der er afsat i alt 0,8 mio. kroner til projektet)

a. Statens arkiver, overførsel af data

FynBus er, jf. Statens Arkivers Bekendtgørelse nr. 978 om bevaring og kassation af arkivalier fra de regionale trafikelskaber, forpligtet til at aflevere en kopi af afsluttede sager fra det elektroniske dokumenthåndteringssystem GoPro og andre anvendte IT systemer. Dette arbejde var planlagt gennemført i 2015 og administrationen i FynBus har afholdt møde med Rigsarkivet og fået udarbejdet en afleveringsbestemmelse som kravsspecificerer, hvordan afleveringen skal ske. Det er i den forbindelse aftalt, at al relevant data fra 2007 til 31. december 2015 afleveres samlet. Konverteringen af data vil derfor først ske i 1. kvartal 2016 og udgiften vil derfor først kunne afholdes i 2016. Anlægsudgiften søges derfor overført til 2016.

b. Reservations- og gruppebestillingssystem

IT systemet "doks" var ønsket for 2015 idet det er et system der kan benyttes af både FynBus og leverandører til, at registrerer alle hændelser, så de kan behandles efter fastlagte procedurer. FynBus har imidlertid også igangsat et projekt, med at optimere workflows for alle henvendelser og kanaler i FynBus fra forskellige interessenter. Til dette projekt er der afsat kr. 100.000 til IT-understøttelse i 2016. FynBus vurderer at det er hensigtsmæssigt at denne analyse er færdiggjort inden investering i "doks", da det dermed kan vurderes om denne IT-understøttelse også kan bruges til "Doks" og registrering af hændelser mellem FynBus og leverandører. Anlægsudgiften søges derfor overført til 2016.

c. Trafikinformation, stoppesteder og infrastruktur ved OUH

Der er til projektet afsat i alt 1,3 mio. kr., idet der udover disse anlægsmidler er afsat 0,8 mio. kroner fra puljemidler hos Region Syddanmark. Projektet forventes ikke gennemført i 2015, da afklaring af muligheder for kontaktflader mellem OUH og FynBus har taget længere tid end forventet. Der er nu aftalt møde med direktionen på OUH om projektets mål og gennemførelse. Projektet forventes på den baggrund at kunne gennemføres i første halvår af 2016 og finansieringen søges derfor overført til 2016.

d. Navne på stoppesteder

Projektet kan opdeles i to delprojekter, hvoraf del I består af investeres i udstyr og materialer, så FynBus fleksibelt kan udvikle og vedligeholde navne mm. på stoppesteder. Denne investering forventes at udgøre halvdelen af den samlede ramme og forventes indkøbt i 2015. Der skal indgås aftaler med ejerne om den praktiske implementering, og opgraderingen kommer til at ske sammen med den løbende drift i 2016 – når vejret og køreplanlægning tillader det.

Anden del af projektet er indførelse af stoppestedstreng på afgangstavlerne, som det kendes fx fra MOVIA. Det udvikles hos HACON og forventes implementeret på afgangstavler i I. kvartal 2016, og finansiering søges derfor overført hertil.

e. Kapacitetsstyring med kundefokus

IT-løsningen for kapacitetsstyring skal bygge på data fra de passagertællesystemer, der indføres med nye busser og en kommende regionale kørselskontrakt. Af praktiske installationsmæssige hensyn færdiggøres passagertællesystemet som det sidste i busserne der indsættes i Odense. Det sker forventeligt ultimo januar. Projektet kan derfor første realiseres i I. kvartal af 2016, og finansiering søges derfor overført hertil.

Bilag 5.2

Forventet regnskab 2015 efter 3. kvartal

Indholdsfortegnelse:

	<u>Side</u>
FynBus niveau – oversigt over regnskabs- og budgetresultater	2-6
<ul style="list-style-type: none">• Busdrift• Odense Bybusser• Tjenestemandspensioner• Egenkapital/udviklingspulje• Flextrafik	
Oversigt over fællesudgifter	7

Kollektiv trafik						
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. månedsregnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Indtægter:						
Enkeltbilletter, total	50.960	46.750	48.273	34.293	45.449	-2.824
- Kontantbilletter	43.916	38.310	39.127	26.585	35.234	-3.893
- SMS-billetter	7.044	8.440	9.146	7.708	10.215	1.069
Turkort	7.233	6.495	6.712	4.839	6.413	-299
Kvikkort	41.616	48.923	50.780	38.031	50.403	-377
Periodekort, total	96.039	101.181	107.236	78.242	99.927	-7.309
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	28.148	24.402	26.734	16.258	21.547	-5.188
- Ungdomskort	54.429	64.182	66.587	49.899	66.131	-456
- Skolekort	13.461	12.596	13.915	12.085	12.250	-1.665
Indtægter fra målstyret markedsføring	-	-	4.184	315	560	-3.624
Kompensation fra Staten	12.122	12.238	12.498	9.274	12.365	-133
Bus / tog samarbejde	23.442	22.949	22.559	17.315	23.086	528
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	580	33	90	232	310	220
Salgsprovision og - gebyrer	-4.226	-4.006	-4.317	-2.903	-3.871	447
Øvrige indtægter	1.498	706	473	707	943	470
Indtægter i alt	229.264	235.268	248.487	180.345	235.586	-12.901
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. månedsregnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Bruttoudgifter:						
- Entreprenørkontrakter	490.443	493.139	498.780	360.632	484.433	-14.347
- Incitamentsaftale	3.091	2.955	4.355	1.746	2.814	-1.541
- Variabel kørsel	9.677	12.871	20.726	10.149	16.998	-3.728
- Olierisiko	-	1.055	-	7.594	11.969	11.969
- Bod	-374	-436	-310	-300	-522	-212
- Rejsetidsgaranti	140	118	154	104	152	-2
- Endestationer/rutebilstationer	863	784	850	712	850	0
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	474	232	79	527	527	448
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	86	0	4.184	2.079	2.596	-1.588
Bruttoudgifter, busruter	504.400	510.718	528.818	383.243	519.817	-9.001
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	275.136	275.450	280.331	202.898	284.231	3.900
Fællesudgifter:						
- Driftsrelaterede udgifter	12.852	11.454	12.627	8.417	11.460	-1.167
- Salgsrelaterede udgifter	15.204	14.266	14.852	11.234	14.313	-539
- Administrative udgifter	32.359	35.556	35.191	26.501	37.680	2.489
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	1.281	104	0	0	-783	-783
- Anlægsudgifter	1.447	1.507	2.820	560	1.487	-1.333
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	63.143	62.887	65.490	46.712	64.157	-1.333
Årets ejerbidrag busdrift	338.279	338.337	345.821	249.610	348.388	2.567

Kollektiv trafik						
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. månedsregnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
- Indtægter	1.067	1.436	1.637	1.576	2.149	512
- Entreprenørudgifter	8.259	11.060	13.278	10.931	15.151	1.873
Telekørsel nettoudgifter	7.192	9.624	11.641	9.355	13.001	2.385
- Fællesudgifter (Flextrafik)	1.365	5.016	4.298	4.274	5.910	1.612
Årets ejerbidrag telekørsel	8.557	14.640	15.938	13.629	18.911	3.997
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)						
Årets underskud kollektiv trafik	345.556	352.873	361.759	263.238	368.083	6.324
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	346.837	352.977	361.759	263.238	367.300	5.541

Restfinansiering og likviditet						
Restfinansiering						
	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds- regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Ejerbetaling af busdrift	346.837	352.977	361.759	263.238	367.300	5.541
Opkrævet aconto for året	347.351	352.823	359.900	269.926	359.901	1
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	-514	154	1.859	-6.688	7.399	5.540
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel						
	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds- regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Afregning for foregående regnskabsår	-6.890	-3.596	-4.043	0	-1.436	2.607
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	523	4.249	6.322	2.468	5.592	-730
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	1	14	68	26	58	-10
Opkrævet aconto for året	347.351	352.823	359.900	269.926	359.901	1
Årets samlede likvide tilskud	340.985	353.490	362.247	272.420	364.115	1.868

Nøgletal						
	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds- regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Busruter						
Passagerantal*bus	18.101.000	18.390.000	19.142.000	13.498.000	18.352.000	-790.000
Driftsbusser	315	322	320	328	329	9
Køreplantimer	612.097	610.415	606.850	453.383	611.574	4.724
køreplankm	18.989.198	18.603.703	18.940.426	14.174.864	19.037.013	96.587
Passagerer/køreplantime	29,6	30,1	31,5	29,8	30,0	-1,5
Passager/antal indbyggere	37,3	37,8	39,3	27,6	37,5	-1,8
Køreplantime/antal indbyggere	1,3	1,3	1,2	0,9	1,2	0,0
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	-	46,1	47,0	47,1	45,3	-1,7
Indtægter/passagerer (kr.)	12,7	12,8	13,0	13,4	12,8	-0,1
indtægter/køreplantim (kr.)	374,6	385,4	409,5	397,8	385,2	-24,3
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	824,1	836,7	871,4	845,3	850,0	-21,4
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	449,5	451,3	461,9	447,5	464,8	2,9
Årets underskud/køreplantime (kr.)	564,5	578,1	596,1	580,6	601,9	5,8
Ejerbidrag/km (kr.)	17,8	18,2	18,3	17,6	18,3	0,0
Telekørsel						
Passagerantal telekørsel (personture)	80.329	101.429	124.383	98.792	136.821	12.438
Antal minutter (incl. Servicetid)	815.869	1.099.792	1.465.836	1.106.606	1.533.291	67.455
Antal km (direkte rejse)	549.785	730.719	988.845	713.432	987.713	-1.132
Nettoudgifter/persontur (kr.)	89,5	94,9	93,6	94,7	95,0	1,4
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	102,8	109,0	106,7	110,6	110,7	4,0
Fællesudgifter/persontur (kr.)	17,0	49,5	34,5	43,3	43,2	8,7
Ejerbidrag/km (kr.)	15,6	20,0	16,1	138,0	19,1	3,0
Ejerbidrag/minut (kr.)	10,5	13,3	10,9	12,3	12,3	1,4
Kollektiv trafik i alt						
Indbyggerantal	485.672	486.709	486.983	489.620	489.620	2.637
Passagerantal i alt	18.181.329	18.491.429	18.759.227	13.596.792	18.488.821	-270.406
Årets underskud/passagerer (kr.)	19	19	19	20	20	1
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	714	725	743	538	750	7

* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgler

Odense Bybusser						
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Drift af busser excl. Cross Border	24.511	24.961	21.849	15.198	21.505	-344

Tjenestemandspensioner						
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Nettohusleje - Gammelsø	2.588	3.018	-2.174	2.002	1.446	3.620
Renter og afkast af obligationsportefølje og gælsbrev Odense Kommune	2.268	4.925	4.800	819	1.500	-3.300
Pensionsudbetaling fra Sampension	761	1.107	1.040	1.004	1.338	298
Indtægter i alt	5.617	9.050	3.666	3.825	4.284	618
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	8.575	9.616	10.009	8.032	10.813	804
Ekstern administration	122	188	156	82	180	24
Udgifter i alt	8.697	9.804	10.165	8.114	10.993	828
I alt	3.080	754	6.499	4.289	6.709	210

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007						
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	5.105	5.338	5.300	3.352	4.469	-831
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	849	514	600	317	422	-178
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.405	1.452	1.400	1.078	1.441	41
Præmiebetaling til Sampension	7.359	7.304	7.300	4.747	6.332	-968
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	338	617	789	391	506	-283
i alt	7.697	7.921	8.089	5.138	6.838	-1.251

Egenkapital - finansiering						
Udviklingspulje - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Saldo, primo	1.327	1.414	1.414	-	1.461	47
Rentetilskrivning	13	47	47	-17	-17	-64
Investerings i billetteringsudstyr	-	-	-	-1.099	-1.400	-1.400
Saldo, ultimo	1.414	1.461	1.461	-1.116	44	-1.417
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds-regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Saldo, primo	28.501	28.501	28.501	-	28.471	-30
Anvendt til rejsekortet	-	-	-28.800	-	-	28.800
Rejsekort - projektkostninger	-	-30	-	-	-2.126	-2.126
Rejsekort - investering i udstyr	-	-	-	-28.095	-30.400	-30.400
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	-	-	-	-49.327	-49.327	-49.327
Projekt for kollektiv trafikplan	-	-	-	-	-1.800	-1.800
Investerings i billetteringsudstyr	-	-	-	-	-	-
Saldo, ultimo	28.501	28.471	-299	-77.422	-55.182	-54.883

Flextrafik						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds- regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Handicapørsel (SBH)						
Indtægter	-5.836	-6.046	-5.910	-5.136	-6.294	384
Entreprenørdgifter	23.181	24.288	24.179	17.258	23.530	648
Fællesudgifter	15.379	4.830	4.363	3.186	4.319	44
Ejerbidrag	32.725	23.072	22.632	15.308	21.555	1.077
Personture	116.478	117.786	120.700	87.156	118.143	-2.557
Lægekørsel						
Indtægter	-13	-9	0	-5	-7	7
Entreprenørdgifter	8.164	11.065	11.665	5.762	7.469	4.195
Fællesudgifter	1.109	2.556	2.420	1.293	1.697	724
Ejerbidrag	9.259	13.613	14.085	7.050	9.159	4.926
Personture	65.219	83.926	89.660	43.145	56.107	-33.553
Speciallægekørsel						
Indtægter	4	-4	0	-2	-3	3
Entreprenørdgifter	1.593	2.107	1.855	1.319	1.720	135
Fællesudgifter	139	336	265	182	239	27
Ejerbidrag	1.726	2.440	2.121	1.499	1.956	165
Personture	7.977	10.190	9.163	5.905	7.693	-1.470
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler						
Indtægter	-1	-1	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	258	266	185	197	264	-79
Fællesudgifter	16	32	21	21	28	-7
Ejerbidrag	273	297	206	218	292	-86
Personture	937	923	674	672	900	226
Paragrafkørsel						
Indtægter	-4	-5	-5	-3	-4	-1
Entreprenørdgifter	491	3.544	5.324	1.492	1.692	3.632
Fællesudgifter	50	441	543	231	268	275
Ejerbidrag	537	3.980	5.862	1.719	1.956	3.906
Personture	2.958	17.028	28.997	8.910	10.099	-18.898
Genoptræningskørsel****)						
Indtægter	-29	-25	0	-21	-28	28
Entreprenørdgifter	4.026	6.936	8.496	5.756	7.195	1.301
Fællesudgifter	492	1.619	1.783	1.278	1.619	164
Ejerbidrag	4.489	8.530	10.279	7.014	8.787	1.492
Personture	28.942	53.322	65.182	44.454	54.718	-10.464
Special genoptræningskørsel****)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	456	1.471	1.191	1.013	1.250	-58
Fællesudgifter	29	186	143	109	132	11
Ejerbidrag	486	1.657	1.335	1.122	1.382	-47
Personture	1.738	5.735	5.154	3.731	4.412	-742
Aktivitetskørsel						
Indtægter	-392	-459	-479	-329	-442	-37
Entreprenørdgifter	3.744	16.491	15.699	10.224	11.779	3.921
Fællesudgifter	663	2.264	2.379	1.488	2.009	370
Ejerbidrag	4.015	18.297	17.599	11.382	13.346	4.253
Personture	39.032	102.399	107.920	78.289	93.956	-13.964
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	361	1.354	2.785	1.191	1.493	1.292
Fællesudgifter	33	290	515	265	341	175
Ejerbidrag	393	1.644	3.300	1.456	1.834	1.466
Personture	1.933	8.906	16.945	8.660	10.956	-5.989
Specialscolekørsel						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	9.262	37.831	39.719	26.173	30.111	9.608
Fællesudgifter	937	6.733	6.992	4.586	5.625	1.367
Ejerbidrag	10.199	44.565	46.711	30.759	35.736	10.975
Personture	55.130	238.050	282.923	178.393	204.041	-78.882
Center for voksenundervisning						
Indtægter		0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter		3.423	4.417	2.149	2.149	2.268
Fællesudgifter		526	613	337	337	275
Ejerbidrag		3.949	5.029	2.486	2.486	2.543
Personture	0	21.863	28.316	15.081	15.081	-13.235

Flextrafik						
(1.000 kr.)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	9. måneds- regnskab 2015 (årets priser)	Forventet regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
CPR-kørsel						
Indtægter		0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter		286	555	0	0	555
Fællesudgifter		47	74	0	0	74
Ejerbidrag		333	629	0	0	629
Personture	0	1.950	3.410	0	0	-3.410
Dagcenterkørsel						
Indtægter		0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter		10.230	7.644	5.757	6.274	1.370
Fællesudgifter		1.514	1.180	690	865	316
Ejerbidrag		11.744	8.824	6.446	7.139	1.685
Personture	0	71.121	62.423	48.060	53.324	-9.099
Flexruter						
Indtægter		0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter		221	175	262	305	-130
Fællesudgifter		31	27	28	34	-7
Ejerbidrag		252	202	290	339	-137
Personture	0	785	840	849	1.026	186
Lukket skolekørsel						
Indtægter		0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter		246	4.252	318	553	3.699
Fællesudgifter		8	0	9	16	-16
Ejerbidrag		255	4.252	327	569	3.683
Personture	0	224	0	285	481	481
Anden kørsel Odense*)						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.733	1.140	0	0	1.746	-1.746
Ejerbidrag	1.733	1.140	0	0	1.746	-1.746
Personture	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14						
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt						
Indtægter	-6.269	-6.549	-6.394	-5.496	-6.777	384
Entreprenørudgifter	51.536	119.759	128.140	78.869	95.784	32.356
Fællesudgifter	20.579	22.554	21.318	13.703	19.273	2.045
Ejerbidrag Flextrafik i alt	65.845	135.765	143.065	87.076	108.280	34.785
Personture	320.340	734.208	822.307	523.590	630.937	-191.370
Nøgletal**						
Entreprenørudgifter pr. personture	149	157	149	144	144	-5
Ejerbidrag/persontur	186	180	168	162	166	-2

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

**Nøgletal er inkl. Telekørsel og ekskl. siddende patient befordring

ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 3. kvartal	Budget 3. kvartal	Budget 2015	Forventet 2015 efter 3. kvrt	Difference, B2015 - FR2015 3.kvt
Driftsudgifter					
Kontraktudgifter, bus	4	5	20	25	-5
EDB-omkostninger - busPC mv.	1.414	957	3.810	3.624	186
Chaufføruddannelse	128	148	593	551	42
Billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	1.691	1.735	6.939	6.860	80
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsumsafgift	1.621	1.704	6.815	6.673	143
Øvrigt	70	31	124	187	-63
Stoppsteder	40	75	300	400	-100
Driftsudgifter i alt	3.277	2.920	11.662	11.460	203
Salgsudgifter					
Provision	0	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	2.051	1.788	7.567	7.200	367
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsumsafgift	1.075	940	3.810	3.843	-33
Øvrige ordinære udgifter	976	847	3.757	3.357	400
Rejsehjemmel	-71	52	1.710	1.465	245
Kundecenter	0	0	0	0	0
Salg og distribution	1.272	1.446	5.566	5.648	-82
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsumsafgift	900	951	3.643	3.703	-60
Øvrige ordinære udgifter	372	495	1.923	1.945	-22
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0	0
Salgsudgifter i alt	3.252	3.286	14.843	14.313	530
Administrationsudgifter					
Bygninger og inventar	384	426	1.708	1.746	-38
Konsulenter, revision, advokat	120	424	1.450	1.613	-163
Møder, rejser	130	92	394	417	-23
EDB	62	851	4.356	4.001	355
Kontor, telefon mv.	187	318	1.274	1.402	-128
Personale og uddannelse	189	185	1.594	1.787	-193
Løn inkl. lønsumsafgift	6.066	6.267	25.339	26.502	-1.163
Renter	227	43	152	272	-120
Ej specificeret	0	-100	-100	-59	-41
Administrationsudgifter i alt	7.365	8.507	36.167	37.680	-1.514
Fællesudgifter i alt	13.894	14.713	62.672	63.453	-781