

FynBus bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 9. juni 2016

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 Jesper Hempler, Kerteminde

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Planlægningschef Søren Junker

Kommunikationschef Martin Bødker Krogh

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Budgetudkast 2017.....	3
2. Gratiskørsel med institutions- og skolebørn.....	8
3. Forslag til placering af R-busnet.....	10
4. Principper vedrørende udmøntning af midler til kortkonvertering.....	12
5. Udbud af flextrafik FG5/FV5	16
Sager til drøftelse:	18
6. Takst Vest – ny takstmodel	18
7. Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017 – 2020.....	19
8. Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik.....	21
9. Evaluering vedrørende telekørsel.....	26
Sag til orientering:	29
10. Redegørelse til ministeren om flextur	29
11. Meddelelser.....	30
12. Eventuelt.....	30

Sager til beslutning:**I. Budgetudkast 2017****Sagsnummer:**

201605-14578

Resumé:

Administrationen fremlægger budgetforslag 2017 med budgetoverslag for 2017-2020 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2016 til orientering.

Desuden fremlægger administrationen et oplæg til særskilt drøftelse af vurderinger for passagerudviklingen i de kommende år.

Frem til 2015 var der indregnet en årlig vækst på 2,5 %. I budget 2016 er indregnet uændret passagertal i forhold til 2015.

Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger forventet regnskab for 2016 til orientering, og fremsætter budgetforslag 2017 med budgetoverslag for 2017-2020 til godkendelse. Budgetforslaget fremsættes på nuværende tidspunkt så det kan indgå i budgetforberedelsen i Region Syddanmark og kommunerne.

Det endelige budget 2017-20 skal i henhold til Lov og Trafikselskaber vedtages af bestyrelsen inden 15. september.

Budgetforslaget indeholder stillingtagen til afdækning af olierisiko, der ønskes drøftet.

Som bilag vedlægges bilag 1.1 Notat forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 samt bilag 1.2 Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020.

Notat vedrørende forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 på kommuneniveau samt Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020 på kommuneniveau fremsendes til de enkelte kommuner.

Kollektiv trafik**Hovedtal**

Ejerbidraget til kollektiv trafik forventes i regnskab 2016 at udgøre 374,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 20,5 mio. kroner i forhold til budgettet, hvilket svarer til en afvigelse på 5,8 %.

Hovedtallene for kollektiv trafik fremgår af tabel 1.

Tabel 1: hovedtal for den kollektive trafik.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Busdrift					
Indtægter	-235,3	-237,2	-236,0	-232,9	-238,8
Bruttoudgifter	510,7	515,3	497,1	511,4	494,4
Busdrift netto	275,5	278,2	261,1	278,5	255,6
Opkrævede fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	72,4	75,5
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	331,1	350,9	331,2
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	23,0	23,7	25,1
Ejerbidrag	353,0	360,8	354,1	374,6	356,2

Forventet regnskab for 2016

De væsentligste forklaringer til afvigelsen fra budget 2016 er angivet nedenfor:

- **Indtægterne** er 3,1 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 1,3 %. Mindreindtægten skyldes primært:
 - Vigende passagertal i Odense
- **Bruttoudgifterne** forventes at være 20,5 mio. kroner større end budgetteret, svarende til 4,5 %. Merudgiften skyldes primært:
 - Merudgifter på 9,2 mio. kr. for Region Syddanmark, 7,9 mio. kr. for Odense Kommune som følge af letbanearbejderne i Odense. Der skal bruges flere busser og mere køretid for at opretholde den samme service som i 2015.
 - 1,9 mio. kr. i merudgifter i Faaborg-Midtfyn kommune som følge af ændrede ringetider på skolerne, der medfører indsættelse af mere kørsel og flere busser.
 - Merudgifter på 2,4 mio. kr. som følge af omstillingsudgifter til ny kontrakter i Odense Kommune og for Region Syddanmark.
 - 0,8 mio. kroner i lavere kørselsudgifter i Nordfyns Kommune som følge af udbud og ny kørselskontrakt.
 - Lavere kørselsudgifter om følge af indeksregulering. Faldet i indeks forventes at medføre, at entreprenørudgifterne bliver 11 mio. kroner lavere end budgetteret. Dette modsvares af forventede udgifter på 11,4 mio. kroner i forbindelse med afdækning af olierisiko.
- **Fællesudgifterne**
Der forventes et merforbrug på 1,7 mio. kroner i 2016, der skyldes opgradering af telefonsystem, ansættelse af trafikassistent, samt en oprindelig udmeldt besparelse der ikke får helårseffekt i 2016. Derudover kommer udgifter til rejsekortet på 5,8 mio. kroner.
- **Anlægsprojekter** er 2,2 mio. kr. højere end budgetteret. Det skyldes, at nogle projekter ikke blev afsluttet i 2015.

- **Ejerbidrag ifm. telekørselsudgifter** forventes at blive 0,7 mio. kroner højere end budgetteret. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen forventes at stige med ca. 9.900 passagerer i forhold til budget, svarende til 5,9 %. Der forventes flere passagerer i Nordfyn og Faaborg-Midtfyn kommuner. Det modsvares i et vist omfang af færre passagerer i primært Odense, Svendborg og Nyborg kommuner i forhold til budgettet. Merudgiften skyldes øgede entreprenørudgifter som følge af den øgede aktivitet.

Budgetforslag for 2017

De overordnede forklaringer til budgetforslag 2017 er angivet nedenfor:

- **Det samlede ejerbidrag** til kollektiv trafik er 18,4 mio. kroner mindre end forventet regnskab for 2016. Faldet udgør 4,9 %.
- **Passagerudvikling.** Passagerudviklingen er beregnet på baggrund af passageranalysen.
I Odense Kommune forventes et fald på 6 %, som følge af helårsvirkning af Handleplan 2016 og takststigning. For Region Syddanmark forventes en stigning på 1,9 % som følge af indførelsen af R-busnettet.
- **Indtægterne** for 2017 er 5,9 mio. kroner større end forventet regnskab 2016. Der er ikke indregnet takststigninger, da takststigningsloftet er udnyttet. Stigningen i indtægter stammer væsentligst fra provenu som følge af, at "Odense for en tier" ophører samt passagervæksten som følge af R-busnettet. Indtægtsbudgettet er baseret på den sammensætning af takster og rejsehjemmel, der er kendt i 2016. Med overgangen til Rejsekort og indførelsen af Takst Vest vil ændringer forekomme.
- **Bruttoudgifterne** er 18,4 mio. kr. lavere end forventet regnskab for 2016. Bruttoudgifterne for 2017 er opgjort med baggrund i kendskab til de foreløbige køreplaner fra august 2016 samt forventningerne til køreplansskiftet i december 2016. Udgifterne ændres primært på grund af:
 - Lavere kontraktudgifter for Region Syddanmark og Nordfyns Kommune som følge af ny kørselskontrakt.
 - Lavere kørselsudgifter i Odense Kommune som følge af Handleplan 2016.
 - Øgede kørselsudgifter i Faaborg-Midtfyn kommune, da nyt betjeningskoncept for skoleruterne får helårsvirkning.
- **Olierisikoen** udgør 17 % af entreprenørudgifterne på 464 mio. kroner, svarende til 78,9 mio. kroner. Det indstilles, at bestyrelsen godkender afdækning på 25 % af olierisikoen, hvilket svarer til næsten fuld budgetsikkerhed, og vil være på niveau med tidligere års afdækning.
- **Rammen for fællesudgifterne** udgør 64,5 mio. kroner i 2017. Derudover forventes merudgifter til rejsekortet på 9,3 mio. kroner.
- **Rammen for anlægsprojekter** udgør 3,6 mio. kroner. Det indstilles at den reduceres med 50 % til 1,8 mio. kroner pga. indtrædelse i rejsekortet.

- **Ejerbidrag telekørselsudgifter** forventes at være 1,4 mio. kroner svarende til 5,4 % højere end forventet regnskab for 2016. Stigningen skyldes et fortsat øget aktivitetsniveau. Forventningerne til telekørsel er indregnet ud fra kommunernes nuværende niveau og servicetilbud samt forventning til udviklingen i kørslen.

Flextrafik

I nedenstående tabel 2 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2017 vist.

Tabel 1: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	127.902	121.247
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	303.074	288.808
Handicap og anden kørsel	734.208	631.597	418.399	430.976	410.055
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	177.547	187.160
I alt	835.637	770.350	586.064	608.523	597.215
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.114	229.833	224.473	230.000
I alt	1.055.041	994.464	815.887	832.996	827.215

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 forventes at udgøre 13.000 flere personture end budgetteret, hvilket er en stigning på 3 %. Den forventede stigning i forhold til budget skyldes:

- En stigning i handicapkørsel på 6.000 ture primært Nyborg og Odense.
- En stigning i specialskolekørsel på 16.500 ture primært i Assens, men også Nordfyn og Kerteminde.
- Et fald i genoptræningskørsel på 11.200 ture primært i Faaborg- Midtfyn og Kerteminde kommuner. Hertil kommer fald i andre kommuner fordelt på forskellige ordninger.

2017

I budgetforslag 2017 forventes et fald i antallet af ture på 4,8 % svarende til 21.000 personture. Faldet skyldes blandt andet kommunernes opstramning af visitationen, samt at Nyborg Kommune har valgt at udbyde kørslen selv fra marts 2017.

På bestyrelsesmødet den 9. juni fremlægges en administrationsanalyse, der vil indgå i kommunernes overvejelser om, hvordan kørslen skal udbydes i 2017.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regn- skab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,1	-6,6
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,4	63,8
Flex udgifter netto	113,2	90,0	59,1	60,3	57,2
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	20,9	20,2
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	81,2	77,4

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.

2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgøre 81,2 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 1 mio. kroner eller 1,2 % i forhold til budget 2016.

2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgøre 77,4 mio. kroner. Det er 3,8 mio. kroner eller 4,6 % mindre end forventet 2016, hvilket skyldes det faldende aktivitetsniveau.

Entreprenørudgiften pr. persontur forventes i 2017 at være 141 kroner, hvilket er 2 kr. mindre end forventet regnskab 2016. Faldet skyldes primært sammensætningen af kørselstyper, så den relative andel af dyre kørsler bliver mindre.

Der gennemføres udbud af kørslen til kontraktstart i marts 2017. Det vil påvirke udgifterne.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 4.

Tabel 2: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	24,7
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	26,3	26,1
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,4	10,9
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,5	6,8
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,8	8,1
	Specialskelekørsel	17,8	14,6	13,0	13,6
	Telekørsel	21,3	17,5	15,6	16,3

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

2016

De faste fællesudgifter forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end i 2015, mens samtlige variable udgifter forventes lavere end budget 2016.

Stigningen fra 2015 til 2016 skyldes mistede stordriftsfordele som følge af stort fald i antal ture.

2017

Der forventes et lille fald i de faste fællesudgifter og en stigning i de variable.

Der er en forventning om at reducere de fastefællesudgifter mere end faldet i antal ture, hvorimod de variable fællesudgifter stiger som følge af faldet i antal ture.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budgetforslag 2017 og budgetoverslag 2018-20, herunder:
 - En afdækning af olierisiko med 25 %
 - At der eventuelt sker en tilretning af passagerantal og passagerindtægterne i forbindelse med udarbejdelse af endelig budget, afhængig af drøftelserne omkring mål for flere passagerer.
- Tager forventet regnskab for 2016 til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1

Notat forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017.

Bilag 1.2

Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017 med budgetoverslag 2018-2020.

2. Gratiskørsel med institutions- og skolebørn

Sagsnummer:

201605-14579

Resumé:

Bestyrelsen har givet mulighed for gratis kørsel til særlige aktiviteter i Odense Kommune for skole- og institutionsbørn i perioden 1. august 2015 – 1. august 2016. Ligeledes har 8. og 9. klasser i hele FynBus' område i skoleåret 2015/2016 mulighed for at køre gratis til DRs arrangementer "Public Outreach".

Administrationen foreslår, at de to ordninger permanentgøres – under forudsætning af, at Odense Kommune godkender de budgetmæssige konsekvenser vedr. institutions- og skolebørn. Administrationen foreslår endvidere, at der som et 1-årigt forsøg etableres en tilsvarende gratisordning for institutioner og skoler i FynBus' øvrige områder.

Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet 16. juni 2015 vedtog bestyrelsen at give mulighed for gratiskørsel for skole- og institutionsbørn i Odense til særlige aktiviteter i Odense. Kørslen gennemføres som et projekt fra 1. august 2015 – 1. august 2016. Derudover blev der iværksat gratiskør-

sel for 8. og 9. klasser i hele FynBus' område til arrangementet "Public Outreach" hos DR Fyn i Odense. Kørslen gennemføres som et projekt i skoleåret 2015/2016.

Kørslen til særlige aktiviteter i Odense Kommune var begrænset til udenfor myldretiden i tidsrummene kl. 09-13 og kl. 18-07 på hverdage samt hele døgnet på lørdage, søndage og helligdage indenfor Odense Kommune.

Kørslen blev sat i værk efter aftale med Odense Kommune og Region Syddanmark.

Ordningerne har været en succes. Odense Kommune har udtrykt tilfredshed med ordningen, men har ikke endeligt besluttet, hvorvidt ordningen ønskes videreført. DR Fyn har fremsat ønske om, at lade ordningen med 8. og 9. klasser blive permanent.

Kørslen til DR Fyn har i alt medført op til 4 gruppebestillinger om ugen. Disse kørsler er alle udført med de ordinære busser og har således ikke medført meromkostninger.

Ordningen i Odense har medført en stigning i grupperejser med 140 %, svarende til ca. 55.000 rejser. De fleste af disse ture er gennemført med den ordinære bus, dog er antallet af grupperejser, der kræver ekstra bus, steget med ca. 30 %, svarende til, at der er indsat ekstrabusser på yderligere ca. 150 ture. Der er ingen væsentlige indtægtsmæssige konsekvenser for Odense Kommune under ét, da det typisk er kommunen, der får både indtægten fra og udgiften til rejsehjemler. Der afholdes møde med Region Syddanmark den 27. maj 2016, blandt andet herom.

De samlede meromkostninger til Odense Kommune for ordningen forventes opgjort til 450.000-500.000 kr. årligt. Der er ingen væsentlige indtægtsmæssige konsekvenser for Odense Kommune under ét, da det typisk er kommunen, der får både indtægten fra og udgiften til rejsehjemler. Det oprindeligt anslåede budget for Odense Kommune var ca. 140.000 kr. årligt.

Da betalingsmodellen for ekstrabusser er ændret med den nye kontrakt for buskørsel i Odense fra august 2015, er det svært at sammenligne omkostninger for variabel kørsel fra 2014/15, der var udgangspunkt for vurderingen af omkostningerne til ordningen, til 2015/16.

I den nye model indgår alle variable omkostninger, også andelen af den faste busomkostning. Til sammenligning indgik den faste busomkostninger frem til august 2015 ikke i betalingen for dubleringskørsel, da det blev udført med busser, der var dedikeret til dubleringskørsel, men hvor den faste betaling blev henregnet til den køreplanlagte kørsel. Prisen pr. ekstratur er således steget markant efter kontraktskiftet.

Såfremt ordningen i Odense udvides til at omfatte hele FynBus' område, vil det have størst betydning for de regionale ruter samt bybusserne i Svendborg, Nyborg og Middelfart.

For de regionale ruter vurderes en sådan ordning at medføre en stigning med ca. 65 ture årligt, svarende til en meromkostning på 50.000 - 100.000 kr. Hertil vil komme et årligt indtægtstab i størrelsesordenen 100.000 - 200.000 kr. Den samlede nettoudgift er 150.000 - 300.000 kr. Ordningen vil kunne generere op til 35.000 flere kunder.

I bybussystemerne udover Odense vil der ikke være afledte driftsomkostninger, medmindre der konkret aftales indsættelse af ekstrasusser med de respektive kommuner. Det vil alene være serviceniveauet for de øvrige kunder, der kan blive påvirket af mere trængsel i busserne på de rejser hvor der er skoleklasser med.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- At ordningen med 8. og 9. klassers transport til DR Fyn gøres permanent.
- At ordningen med gratiskørsel for institutioner og skoler i Odense til særlige aktiviteter gøres permanent, under forudsætning af Odense Kommunes godkendelse af de budgetmæssige konsekvenser.
- At der som et 1-årigt forsøg etableres en tilsvarende gratisordning for institutioner og skoler i FynBus' øvrige områder.

Vedtagelse:**3. Forslag til placering af R-busnet****Sagsnummer:**

201605-14581

Resumé:

Administrationen foreslår i forlængelse af Trafikplan 2014-2017, at der etableres en R-busnet i FynBus' område.

På baggrund af en analyse foreslås et R-net, der vil aktivere ca. 18.000 køreplantimer pr. år til en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt. Hertil kommer en R-bus mellem Fredericia og Middelfart med et ressourceforbrug på ca. 2.500 køreplantimer.

Sagsfremstilling

I Trafikplan 2014-17 foreslår FynBus, at der indføres et R-busnet: (Trafikplanen side 67):

"FynBus foreslår, at det overordnede busnet udvikles hen imod de overordnede principper i det R-net, som Movia har haft succes med i Region Sjælland. R-nettet er et højfrekvent rutenet med mindst 1/2-timesdrift i tidsrummet 6-20, hvor der desuden tilstræbes afgang på faste minuttal.

R-nettet er målrettet erhvervspendlere og indkøbs- og fritidsrejser, og kan naturligvis også bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og slut-tider. Køreplanernes udgangspunkt er at understøtte tog og arbejdspladser.

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

I 2015 gennemførte FynBus udbud af den regionale trafik, som bl.a. indeholdt option på opgradering af nogle ruter til R-busser. Resultatet af udbuddet medførte en besparelse, der gav mulighed for driftsudvidelser, herunder udnyttelse af optioner, indenfor Region Syddanmarks rammebevilling.

På bestyrelsesmødet d. 4. februar 2016 vedtog bestyrelsen, at udnytte optionen på R-busser. Det blev ligeledes besluttet, at administrationen udarbejder en analyse, der beskriver forslag til udmøntning af optionen til beslutning i FynBus' bestyrelse og Region Syddanmarks Udvalg for Regional Udvikling.

Optionen på R-busser er nærmere beskrevet i udbudsmaterialet vedr. den regionale kørsel. R-busserne skal være det regionale trafiksystems rygrad, hvor flere busafgange skal sikre fynboernes muligheder for ærinde- og fritidsrejser samtidig med, at busserne også bruges i pendlingsammenhæng.

R-busser defineres ved, at de eksisterende ruter forbedres med flere afgang om formiddagen og først på aftenen. Driftsomfanget er nærmere planlagt til at være mindst halvtimesdrift i tidsrummet fra ca. kl. 6:00 – 20:00 på hverdage og lavere frekvens herudover.

Kørselsomfanget på de udbudte optioner er overslagsmæssigt beregnet ud fra de nuværende køretider og fremgår af Tabel I.

Tabel I - Kørselsomfanget på de udbudte optioner

Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

Indførelse af et R-net vil aktivere ca. 18.000 køreplantimer pr. år. På baggrund af Tide Bus' tilbud på den regionale kørsel, vil det medføre en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt.

R-busnettet etableres med brug af de busser, der allerede er bestilt ved kontraktindgåelsen og vil blive iværksat ved køreplansskiftet i december 2016.

Succesmålet er, at den udvidede kørsel opnår en selvfinansieringsgrad på 50 %, som traditionelt har været Region Syddanmarks præstationsmål for initiativer igangsat af trafikskaberne.

Etableringen af R-nettet vurderes til over en 2 årig periode, at øge antallet af passagerer med ca. 3,8 procent svarende til 245.000 rejser. Den årlige merindtægt er ca. 4,4 mio. kr. ved en gennemsnitsindtægt på 18 kr. pr. rejse i den regionale trafik. Den budgetterede selvfinansieringsgrad er således 52 %.

I analysen er beskrevet de nuværende forudsætninger for R-nettet og hvordan køreplantimerne skal anvendes.

Det bemærkes, at FynBus sideløbende med R-nettet samarbejder med Sydtrafik omkring mulighederne for et nyt trafiksystem omkring Lillebælt med en R-bus mellem Fredericia og Middelfart. Rentabiliteten og kundegrundlaget skal kortlægges og det vurderes, at en opgradering af fx rute 105 mellem Fredericia og Middelfart til halvtimesdrift, vil medføre et ressourceforbrug på ca. 2.500 køreplantimer.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag til R-busnet.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 3.1

Rapport Analyse til forberedelse af R-net. Maj 2016.

4. Principper vedrørende udmøntning af midler til kortkonvertering

Sagsnummer:

201605-14582

Resumé:

Den 21. maj 2015 besluttede bestyrelsen, at nuværende kunder med et elektronisk buskort hos FynBus ikke skal betale for overgangen til rejsekortet, som normalt koster 50 kr. Der blev afsat 5,5 mio. kr. til formålet.

Administrationen forelægger nu forslag til, hvordan beslutningen implementeres i overensstemmelse med tidsplanen for indførelse af rejsekortet i FynBus. Herunder defineres blandt andet hvad en aktiv kunde er, hvilken type rejsekort der berettiger til ordningen og hvilket tidsforløb der er tale om. Endelig bestemmes hvilke betingelser der gælder ifm. de forskellige relevante FynBus produkter.

Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 blev det besluttet, at FynBus tilslutter sig rejsekortet.

Der er fra Rejsekortets side fastlagt et gebyr på 50 kr. for at oprette et rejsekort. På bestyrelsesmødet den 21. maj 2015 besluttede bestyrelsen, at nuværende kunder med et elektronisk buskort hos FynBus ikke skal betale for overgangen til rejsekortet. Der blev afsat 5,5 mio. kr. til formålet.

På bestyrelsesmødet den 6. april 2016 vedtog FynBus' bestyrelse en opdateret tidsplan for implementering af rejsekortet, hvor implementeringen blev udskudt med 2½ måned til den 15. januar 2017.

Ud fra den tilpassede implementeringsplan er der lavet en plan for at få FynBus-kunderne over på rejsekortet som præsenteres i det følgende:

Vigtigste datoer:

- **15. januar 2017:** Alle busser har rejsekort-udstyr i busserne, og kunder med et rejsekort vil kunne benytte det i busserne på Fyn.
- **31. marts 2017:** Sidste dag nuværende FynBus-produkter kan bruges i busserne. Fra 1. april 2017 vil kunderne skulle bruge et rejsekort eller en kontantbillet

FynBus foreslår at følgende betingelse skal være opfyldt for, at en kunde kan få kompensation for overgangen til rejsekortet:

En aktiv FynBus-kunde

Alle aktive FynBus-kunder kan blive kompenseret for overgangen til rejsekortet.

En aktiv FynBus-kunde defineres som en kunde, der i perioden 1. september 2016 til 31. januar 2017 har benyttet sit KVIKkort/turkort/Værdikort mindst 5 gange, eller haft en betalt periode på et periodekort hos FynBus.

Hvis definitionen af en aktiv kunde var brugt i perioden 1. september 2015 til 31. januar 2016, ville dette omfatte ca. 78.000 kunder.

Antal kort der kan kompenseres

Alle kunder i FynBus oprettes med et cpr.nr. undtagen de anonyme kort; turkort og værdikort.

For at bestille et KVIKkort skal man være fyldt 18 år, da der stilles krav om at etablere en betalingserviceaftale. Skal man have et KVIKkort til et barn, skal en person, der er fyldt 18 år bestille på vegne af barnet.

Adgangen til at få kompensation i overgangen til rejsekort begrænses således, at en voksen kun kan bestille ét voksen- og ét barne-rejsekort, dog kun hvis kunden har tilsvarende FynBus kort.

Rejsekort flex eller rejsekort personligt.

Det vil desuden være en betingelse for at blive kompenseret for overgangen til rejsekortet, at kunden opretter et rejsekort flex eller rejsekort personligt.

I hvilket tidsrum kan et rejsekort kompenseres

FynBus kunder, der opfylder betingelserne ovenfor, kan få kompenseret overgangen til rejsekortet i perioden fra 1. december 2016 til 28. februar 2017. Muligheden for at kunne få kompensation vil på den baggrund udløbe den 28. februar 2017, dog således at "først til mølle"-princippet vil blive benyttet, og hvis det afsatte beløb er brugt før den 28. februar 2017, kan der ikke gives kompensation.

Derudover er følgende planlagt for overgangen fra FynBus kort til rejsekortet.

Bestillingsforløb for FynBus-kunder:

Da rejsekortet er et fælles produkt, hvor bestillingen af rejsekort sker via rejsekort.dk, er det ikke muligt, at FynBus-kunder undgår at betale kortgebyret for rejsekort personligt og rejsekort flex.

For at kunne kompenseres FynBus-kunder for overgangen til rejsekortet, skal kunden ansøge om et rejsekort via FynBus hjemmeside.

FynBus-kunden skal oplyse cpr. nr. eller kundenummer. Når det kan valideres, at personen er en aktiv FynBus-kunde, ledes personen videre i bestillingsforløbet på rejsekort.dk, hvor man bestiller og betaler for sit rejsekort. Er personen ikke aktiv FynBus-kunde, vil kunden ikke blive kompenseret for overgangen til rejsekortet.

Når kunden får sit rejsekort flex eller rejsekort personligt og bruger det første gang, vil der blive sat 50 kroner ind, som kunden kan rejse for, hvilket svarer til kortgebyret.

Konverteringsplanen for hvert produkt:**KVIKkort**

Kunder, der i dag har et KVIKkort, vil med fordel kunne bestille et rejsekort personligt eller rejsekort flex. Med disse to typer rejsekort, vil kunden have mulighed for at tage andre med på sit rejsekort. Ønsker man at kunne dele sit rejsekort med fx den øvrige husstand, skal kunden vælge et rejsekort flex.

Den sidste dag, hvor kunder kan bestille nye KVIKkort eller et erstatningskort, er den 14. januar 2017. Herefter skal de bestille et rejsekort, hvis de mister deres KVIKkort. Kunderne med eksisterende KVIKkort kan bruge dem frem til og med 31. marts 2017.

Turkort/Værdikort

Kunder, der i dag har et turkort eller værdikort, har valgt anonyme kort. Derfor forventes det, at en del af disse kunder vælger et rejsekort anonymt. Denne rejsekort-type har dog de færreste fordele, så kunderne opfordres til at vælge et rejsekort personligt eller rejsekort flex.

Ligesom for KVIKkort-kunder vil den 14. januar 2017 være den sidste dag, hvor kunder med turkort/værdikort kan fylde kortet op eller købe nyt.

Storkunde-KVIKkort

Storkunde-KVIKkort skal flyttes over på Rejsekort Erhverv, hvor man som fx institution bestiller rejsekort flex, men hvor brugeren fx er en medarbejder eller en beboer. Det er institutionen, der betaler for rejsekort erhverv.

Storkunderne vil i løbet af de første måneder i 2017 blive hjulpet over på et rejsekort erhverv.

Periodekort

Kunder, der har et periodekort hos FynBus, vil skulle vælge et periodekort på rejsekortet. Der udbydes 2 varianter af periodekortet:

- ét fastprisprodukt, hvor kunden betaler for strækningen mellem a og b samt

- ét kombikort, hvor man både betaler for en fast strækning, og har muligheden for at rejse udenfor denne strækning ved at betale særskilt for disse ture.

Erhvervskort

Kunder med et Erhvervskort, hvor arbejdsgiveren betaler for en 1-årig periode og efterfølgende afregner med medarbejderen via lønnen, skal have et periodekort på rejsekortet. Afregningen af periodekortet sker, som i dag, mellem arbejdsgiver og arbejdstager.

Overgangen fra det nuværende Erhvervskort til et rejsekort periodekort vil ske i de første måneder af 2017.

10+2-ordningen

I dag kan kunder, der tilmelder sig FynBus 10+2-ordning, få 2 betalingsfrie måneder på deres periodekort, hvis de har betalt uafbrudt i 10 måneder via betalingservice.

Rejsekort kan ikke betales via betalingservice, derfor bliver det ikke muligt at tilbyde en lignende ordning på rejsekortet. Ordningen bliver derfor lukket pr. 31. marts 2017. FynBus-kunderne vil i stedet skulle vælge mellem et fastprisprodukt eller et kombikort.

Tilmelding for nye kunder kan ske senest 31. oktober 2016, hvor en kunde kan nå at betale for 6 måneder. Alt efter hvor mange måneder kunden har betalt for til marts 2017, vil kunden få sin optjente rabat udbetalt til sin nem-konto i april 2017.

Skolekort

Skolekort-kunderne skal have et fastprisprodukt mellem skole og hjem. Skolerne vil, som i dag, kunne bestille for et helt skoleår på én gang. Ændringen til skolekort på rejsekort medfører, at bestillingen skal foregå i et andet bestillingssystem.

Skolerne har i løbet af foråret 2016 bestilt skolekort for skoleår 2016/2017. Overgangen til skolekort på rejsekort vil derfor ske i løbet af foråret 2017, med virkning fra skoleåret 2017/2018. Det betyder, at eleverne i en periode fra april 2017 til slut juni 2017 vil køre på skolekort, der ikke kan "bippes", da udstyret er fjernet fra busserne.

Ungdomskort

Situationen omkring Ungdomskortet er pt. uafklaret på landsplan. Der arbejdes på en løsning.

Samlet tidsplan

En samlet tidsplan præsenteres i mødet.

FynBus forventer, at kunne varsle ophør af FynBus produkter offentligt i Statstidende medio juni 2016 samt via opslag på hjemmesiden, skærme i busserne m.m.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- godkender den fremlagte plan for konvertering til rejsekort

Vedtagelse:

5. Udbud af flextrafik FG5/FV5

Sagsnummer:

201605-14583

Resumé:

FynBus udarbejdes i fællesskab med Midttrafik og Sydtrafik udbud af Flextrafik med kontraktstart 1. marts 2017.

På mødet forelægges forslag til ændringer af principiel karakter og derudover orienteres om øvrige vigtige ændringer i udbudsmaterialet. Forslagene er fælles for alle tre selskaber.

Sagsfremstilling:

I forbindelse med udarbejdelse af kontraktmaterialet til udbud af Flextrafik, har de tre trafikelskaber, FynBus, Sydtrafik og Midttrafik, behandlet forslag til ændringer fra branchen, vognmænd, chauffører samt juridiske og driftsmæssige forhold. I nedenstående fremlægges to sager til beslutning (1- 2) samt to (3 til 4) sager til orientering:

Til beslutning:

1. Sikkerhedsstillelse i udbud af garantivogne

Garantivogne bliver udbudt i de områder, hvor trafikelskaberne har behov for forsyningssikkerhed, eksempelvis på Odense Universitetshospital. Der er derfor behov for at sikre, at det er økonomisk sunde virksomheder, der afgiver tilbud på garantivogne, således at der er højst mulig sikkerhed for, at selskabet kan levere vognkapacitet i hele kontraktperioden.

For at sikre dette foreslås det at indføre en sikkerhedsstillelse i form af forhåndstil-sagn/bankgaranti pr. afgivet tilbud på kr. 10.000 pr. garantivogn. Afhængigt af kontrakt-længderne udgør kontraktsummen pr. garantivogn mellem 1,5 og 3,5 mio. kroner.

Til sammenligning har Movia sikkerhedsstillelse - afhængigt af vognstørrelse – på kr. 25.000/kr. 50.000, og Nordjyllands Trafikelskab har ingen krav om sikkerhedsstillelse.

Tidligere gennemførte udbud af specialkørsel i Midttrafik og FynBus, hvor der har været krav om sikkerhedsstillelse, har ikke givet anledning til spørgsmål fra branchen. Derudover er det FynBus vurdering, at vognmænd med en sund økonomi, ikke har undladt at afgive tilbud pga. kravet til sikkerhedsstillelse.

2. Indeksregulering/genforhandling

I 2014 blev det besluttet, at flexkontrakterne skulle forlænges med 1 år. Indeksreguleringen er baseret på Trafikelskaberne i Danmark omkostningsindeks. I henhold til de indgåede kontrakter, blev kontrakterne reguleret med – 2,83 % pr. 1. marts 2016.

FynBus modtog på den baggrund henvendelse fra flere vognmænd, der havde oplevet et økonomisk pres som følge af indeksreguleringen samt lovændringer. På bestyrelsesmødet den 6. april 2016 besluttede bestyrelsen, at det ikke er muligt at give økonomisk kompensation, som følge af lovændringer og negativ indeksregulering.

Det blev videre besluttet, at FynBus skal vurdere beregningsmodellen bag indeksreguleringen og genforhandlingsklausul i kommende udbud.

FynBus fremlægger forslag om, at prisreguleringen fortsat foretages ud fra Trafikselskaberne i Danmark prisindeks, som også anvendes i Movia og delvist i Nordjyllands Trafikselskab, men over et gennemsnit af de seneste 12 måneder frem for indekstallet pr. marts.

Ligeledes foreslås, at der indføres en genforhandlingsklausul, der giver mulighed for forhandlinger om evt. kompensation til vognmændene som følge af lovkrav, der afviger væsentlig fra den fastsatte indeksregulering, medmindre der er taget højde for det i ny lovgivning.

Til orientering:

3. Kontraktlængde

Bestyrelsen besluttede den 21. maj 2015, at forlænge de nuværende Flextrafik kontrakter med 1 år.

Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har efterfølgende undersøgt fordele og ulemper ved at have længerevarende kontrakter i Flextrafik. Undersøgelserne har taget udgangspunkt i tilbagemeldinger/anbefalinger fra kontaktudvalgene med brancherne samt vurdering af de økonomiske og ressourcemæssige forhold omkring administrative processer og påvirkning på entreprenørernes timepriser.

Ud fra disse undersøgelser, er det besluttet, at kontraktlængden på de variable udbud frem over skal være to år og udbud af garantivogne på enten to eller fire op. Sidstnævnte er op til hvert enkelt trafikselskab.

4. Kontraktoverdragelser/underleverandører

Mængden af kontraktoverdragelser kræver i perioden omkring kontraktstart en del administrative ressourcer. Derfor er det besluttet at begrænse kontraktoverdragelser i perioden 3 måneder før frem til 3 måneder efter kontraktstart. Derudover er udbudsreglerne ændret, hvilket betyder, at underleverandører fremover skal tillades, hvilket også forventes at begrænse overdragelsen af kontrakter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender sikkerhedsstillelse på kr. 10.000 pr. garantivogn (Punkt 1)
- Godkender ændringen i beregningen af indeksregulering til en årlig regulering baseret på et gennemsnit over den seneste 12 måneders periode, samt indførelse af genforhandlingsklausul, der giver mulighed for kompensation til vognmændene i forbindelse med lovændring (Punkt 2)
- Tager orienteringen vedrørende punkterne 3 og 4 til efterretning.

Vedtagelse:

Sager til drøftelse:**6. Takst Vest – ny takstmodel****Sagsnummer:**

201605-14585

Resumé:

De seks selskaber DSB, Arriva, NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har fremlagt et forslag til en takstreform, benævnt Takst-Vest for Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt og partiernes transportordfører den 24. maj 2016. Et politisk flertal støtter forslaget.

For FynBus betyder Takst-Vest især, at der skal ske ændringer i rejsekorttaksterne og månedskorttaksterne. Administrationen fremlægger forslag til drøftelse.

Sagsfremstilling:

De seks selskaber DSB, Arriva, NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har fremlagt et forslag til en takstreform, benævnt Takst-Vest for Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt og partiernes transportordfører d. 24. maj 2016.

Et politisk flertal støtter forslaget og vil gennemføre en ændring af Lov om Trafikselskaber som muliggør indførelsen af Takst-Vest. Samtidig er Takst-Sjælland også klar til endelig beslutning. Det forventes at de to takst-reformer, som har en lang række fælles elementer, vil kunne træde i kraft i løbet af foråret 2017.

For FynBus betyder Takst-Vest især, at der skal ske ændringer i rejsekorttaksterne og månedskorttaksterne:

- de første rejser på rejsekortet bliver dyrere, mens kunder der rejser hyppigt på rejsekortet vil få lavere priser,
- Månedskortpriser vil blive reduceret for 3-6 zoners rejser, for at give kunderne bedre mulighed for at vurdere hvornår den bedst kan betale sig at benytte et månedskort

Prisændringerne vil betyde et indtægtstab på op til 4 mio. kr., svarende til ca. 2 % af de samlede billetindtægter. Tabet opstår fordi;

- FynBus skal øge rabatten på rejsekortet, således at rabatten bliver den samme som i de andre selskaber (fælles rabatsatser i Takst-Vest),
- FynBus skal reducere prisen på nogle månedskort for at få en mere ensartet sammenhæng mellem rejsekort- og månedskortpriser.

Det endelige indtægtstab kan beregnes når de endelige takster forlægges til bestyrelses godkendelse senere i 2016.

Takst-Vest er nærmere beskrevet i bilag 6.1.

De takster som har været anvendt som udgangspunkt for udformningen af Takst-Vest fremgår af bilag 6.1.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:**Bilag:**

Bilag 6.1 Notat Takst Vest – takstændringer på Fyn.

7. Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017 – 2020.**Sagsnummer:**

201605-14587

Resumé:

For at fastsætte det fremtidige passagervækstmål for bustransporten på Fyn, er der i det vedlagte notat foretaget en analyse af nøgletal for 2011-2015 og den aktuelle udvikling i 2016. Udviklingen er sammenholdt med en omverdens analyse og forskellige initiativer til, at få flere passagerer er vurderet.

Med udgangspunkt i analysen og med en forventning om uændrede driftstilskud fra kommunerne og regionen, vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 % fra 2017-2020.

Sagsfremstilling:

Baggrunden for analysen er, at de tidligere års vækst er stagneret. FynBus' hidtidige mål om en vækst på 2,5 % om året har i en periode været opfyldt, hvorved det har været muligt at fastholde eller reducere kommunernes og regionens nettobidrag. Den offentlige buskørsel i de øvrige trafikselskaber har dog været under pres i de sidste år, hvor antallet af påstigninger har været faldende.

Med udgangspunkt i uændrede driftstilskud fra kommunerne og regionen, samt den aktuelle udvikling i antal påstigninger i 2015-2016, vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 %. Dette er dels begrundet med de landspolitiske prioriteringer ift. den kollektive bustrafik og det faldende passagertal på landsplan, men også at letbanebyggeriet i Odense i en årrække vil påvirke trafikken i Odense med længere rejsetider til følge.

For Odense vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016, at falde med ca. 6 % og væksten i 2017-2020 afhænger af de konkrete initiativer der iværksættes i Odenses handleplan 2017.

For den regionale kørsel vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016 at blive 0 %. Med indførelsen af R-nettet i december 2016 vurderes væksten at blive 1,9 % i 2017 voksende til 3,8 % i 2018 og frem. Afhængigt af etableringen af OBC Dannebrogsgade, og om-

fanget af regionale busser der skal holde her, skal der fratrækkes et passagerfald som følge af den øgede gangafstand.

For de øvrige fynske kommuner vurderes væksten at være ca. 0 % fra 2015 – 2016. "0" væksten i antal påstigninger forventes at fortsætte frem til 2020.

Tabellerne sammenfatter FynBus' vækstforventningerne til antal påstigninger i 2016-2020 i Odense, den regionale kørsel og de øvrige kommuner i procent og antal påstigninger. Væksten i antal påstigninger i Odense afhænger af initiativer i handleplan 2017. Den forventede negative vækst, er i oversigten afstemt letbanebyggeriet, der gradvist afsluttes frem til 2020.

Tabel 1. Procentvis vækst i antal påstigninger

Årlig vækst i %	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Odense	-6,0 %	-6,0 %	-4,0 %	-2,0 %	0 %
Regionen	0 %	1,9 %	3,8 %	0 %	0 %
Svendborg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Øvrige kommuner	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabel 2. Antal påstigninger

Årligt antal påstigninger	2016	2017	2018	2019	2020
Odense	7.475.000	7.025.000	6.750.000	6.600.000	6.600.000
Regionen	7.200.000	7.325.000	7.600.000	7.600.000	7.600.000
Svendborg	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Øvrige kommuner	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000

I notatets omverdensanalyse beskrives forskellige faktorer der påvirker væksten i den kollektive trafik og betydningen for bustransporten. Afslutningsvist opsummeres der i afsnittet "Hvad skal der til for at få flere passagerer?" en række anbefalinger fra KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark samt effekter af fx udvidet driftsomfang, optimering og prioritering mellem ruter og markedsføring.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 7.1

Rapport Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017-2020.

8. Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik

Sagsnummer:

201605-14580

Resumé:

Bestyrelsen har den 10. september 2015 besluttet, at der gennemføres en analyse af det kommunale udgiftsniveau til administration af visiteret kørsel/flexområdet, sammenlignet med udgifterne til FynBus. Borgmesterforum har den 1. december 2015 godkendt analyseformål, kontaktpersoner og analysemetoder. Formålet er, at give kommunerne et bedre grundlag for at beslutte, hvorvidt kørslen skal udbydes af den enkelte kommune selv eller af FynBus, samt for at vurdere behovet for eventuelle ændringer i fordelingsnøglen af fællesudgifterne til flextrafik.

Analysen viser blandt andet, at med hensyn til de tre kommuner der danner hovedgrundlaget for analysen – Svendborg, Odense og Nordfyns kommuner – vil det være billigst for Svendborg og Odense selv at udbyde rammeaftaler, mens kørselsordningerne i Nordfyn er blevet billigere, efter at kørslen er lagt ind til FynBus.

Det er en selvstændig konklusion i rapporten, at det er svært at drage konklusioner på tværs af kommunerne, både lokalt og nationalt, grundet store individuelle forskelle. Endvidere konstateres det, at datagrundlaget for vurdering af kommunernes omkostninger ved egne ordninger er svagt, hvilket svækker analysen.

Rapporten indstiller, at den nuværende fordelingsmodel bevares.

Sagsfremstilling:

Administration af telekørsel i FynBus

FynBus har sammen med kommunerne i foråret 2016 analyseret udgifterne til administration og kørsel på flexområdet, med henblik på at sammenligne FynBus med kommunerne, se Bilag 8.1.

Baggrunden er, at kommunerne efter i en årrække at have lagt flere og flere opgaver over til FynBus, gerne vil undersøge om det bedre kan betale sig at løse opgaverne selv. Der ses en tendens til, ikke kun på Fyn, at nogle kommuner opretter egne kørselskontorer. I det følgende gives en kort historisk baggrund til brug for den videre drøftelse.

Rapportens konklusioner er følgende:

1. FynBus' administrationsbidrag medfører i nogle tilfælde, at den besparelse der opnås på kørslen i stedet anvendes på administration.
2. To kommuner (Odense og Svendborg) som begge indgår i undersøgelsen, har ved særskilte udbud oplevet lavere priser på fast kørsel end de priser, som er opnået er FynBus. Priserne er inkl. vognmandens administration, og derfor attraktive for kommunerne.
3. Vognmandens dokumentation af kørslen har ikke samme kvalitet, som den dokumentation FynBus leverer. Sammen med dokumentationen følger også services som eksempelvis svar på spørgsmål fra kommunerne, særlige analyser, controlling og rapportering. Det er således et spørgsmål om kommunerne generelt set kan acceptere et lavere serviceniveau for til gengæld at spare administrationsudgifter.

4. Kommunernes dokumentation af administrative udgifter kan ikke gøres op, eller er mangelfuld. Det er derfor vanskeligt at måle udgiftsniveauet hos FynBus op mod kommunernes.
5. Erfaringerne viser at rammeudbud af fast kørsel, hvor vognmanden planlægger kørslen er billigere end udbud af ”pakker” hvor FynBus planlægger kørslen. Det skal derfor vurderes om rammeudbud skal være den fremtidige udbudsform, i forhold til fast kørsel, og om kravet om dokumentation skal slækkes.

Analysen har ikke analyseret udviklingen i kørselspriser nærmere. Andre undersøgelser har dog vist, at FynBus via fælles udbud, der har konkurrenceudsat kørslen, har sikret, at kørslen bliver konkurrenceudsat. Priser er reduceret, og ligger på et stabilt niveau.

Analysen viser, at der er behov for at se på den måde FynBus administrerer flexkørslen. Data og baggrundsoplysninger i undersøgelsen er imidlertid ikke tilstrækkelige til at nå frem til klare konklusioner.

Det indstilles derfor, at FynBus, i samarbejde med kommunerne frembringer et beslutningsgrundlag for kommunernes fremtidige placering af opgaven.

Baggrunden for overflytning af kørselsopgaver til trafikskabet

Før kommunalreformen i 2006 eksisterede der kun få kørselskontorer i de danske kommuner. Visiteret kørsel blev som hovedregel bestilt af de enkelte institutioner, afdelinger eller forvaltninger.

Der var således sjældent tale om at se på kørselsopgaven på tværs i den kommunale organisation, og udbud og indgåelse af kørselskontrakter var derfor ikke koordineret.

De vognmænd, der udførte opgaverne var fortrinsvis lokale vognmænd med taxibevilling udstedt af kommunen. Den kommunale kørsel sikrede en basisomsætning som gjorde det muligt for vognmændene, at opfylde kravet om at forsyne lokalområdet med taxikørsel, også på ydertidspunkterne.

Kørsel for særligt bevægelseshæmmede (SBH-kørsel, også kaldet handicapkørsel) blev varetaget af amterne.

Efter strukturreformen havde kommunerne fokus på at samordne de store serviceområder som skoler, daginstitutioner og ældreomsorg, og først et år inde i den 2. valgperiode kom der for alvor fokus på kørselsopgaver, der kan betegnes som en periferiydelse.

På Fyn var nogle kommuner begyndt at interessere sig for muligheden for at lægge opgaver over til FynBus. Den nye lov om trafikskaber placerede opgaven med SBH-kørsel hos trafikskaberne, og gav kommunerne mulighed for også at lægge andre kommunalt visiterede opgaver over til selskabet.

Kørselsopgaver kan inddeles i to hovedgrupper:

- Variabel kørsel, som er transport af enkeltpersoner med en kort planlægningshorisont (eksempelvis lægekørsel fra dag til dag, eller med kort varsel)

- Fast kørsel, som er kørsel der foregår efter et bestemt planlagt mønster (eksempelvis dagcenterkørsel eller kørsel til specialinstitutioner)

Omkring 2010 ønskede nogle kommuner at lægge især dagcenter kørsel over til FynBus. For at kunne løse denne opgave var det nødvendigt for FynBus at udvikle et IT-baseret planlægningsværktøj, som blev benævnt "Centersystemet".

I 2012 fremlagte Finansministeriet en rapport om besparelspotentialer på kørselsområdet som medvirkede til en reduktion i bloktilskuddet på 420 mio. kr., og en anbefaling til kommunerne om enten at selv at effektivisere på kørselsopgaven, eller lægge opgaverne over til trafikselskaberne. Kommunerne valgte i vid udstrækning at lægge opgaverne over til FynBus. Nogle kommuner valgte dog selv, helt eller delvist, at administrere deres kørsel.

Resultatet var, at FynBus modtog en lang række opgaver, som ikke tidligere havde været koordineret, og opbyggede en administrativ praksis omkring løsningen af disse opgaver.

FynBus er det trafikselskab, som relativt set har administreret de fleste af kommunernes opgaver, men også de øvrige trafikselskaber har oplevet en stor tilgang af opgaver.

På den baggrund har trafikselskaberne i 2012 etableret en fælles IT-organisation, FlexDanmark, som årligt koordinerer 5.356.883 ture.

I 2012 lagde Region Syddanmark den siddende patientbefordring over til Sydtrafik og FynBus, hvilket nødvendiggjorde, at de tre trafikselskaber efterfølgende har foretaget fællesudbud af omfattende kontrakter med 192 vognmænd og ca. 2.500.000 ture om året

Det økonomiske rationale ved kørselskoordination

Overflytningen af opgaver til trafikselskaberne baserer sig på den ene side på antagelsen om at EU-udbud af opgaver, hvor et stort antal konkurrerende vognmænd har mulighed for at byde, vil sænke enhedspriserne, og på den anden side antagelsen om, at volumen og stor-drift forbedrer muligheden for at optimere kørslen, og dermed reducerer enhedspriserne.

Fælles EU-udbud

Fælles udbud betyder, at alle vognmænd, der enten har en taxi-tilladelse eller en OST-tilladelse kan byde ind på opgaverne. Derved nedbrydes de lokale monopoler på kommunal kørsel, som de lokale taxiselskaber hidtil har haft, og kommunerne oplever at der er en række forskellige vognmænd, der løser opgaverne, mod tidligere kun nogle få.

De to kørselsformer udbydes forskelligt:

- Variabel kørsel foregår via en rammeaftale.
- Fast kørsel foregår via specifikke aftaler.

FynBus har gennem EU-udbud sikret en reduktion i kørselspriserne, som har ligget på et stabilt niveau de senere år. Det har været muligt at opnå de samme priser på fast kørsel som på variabel kørsel.

I denne periode har der været en, til tider voldsom, kritik af, at FynBus var med til at etablere en hård konkurrence, som gør det svært, eller umuligt, at drive en fornuftig vogn-

mandsforretning. Samtidig med at der er opnået lavere priser på kørselsopgaven, har FynBus opbygget en administrativ organisation og – praksis, hvor udgifterne hertil skal lægges oven i kørselspriserne.

Denne administration/service har tidligere enten ligget som en del af vognmandens pris, eller som en skjult omkostning hos kommunerne, eller er ikke blevet udført.

Volumen og stordrift

Volumen og stordrift betyder at kørselsopgaver har bedre mulighed for at blive løst som samkørsel og kædekørsel, og at der er en større chance for at ”den rigtige bil til den rigtige pris” er til rådighed.

Variabel kørsel afvikles på et spotmarked. Det er især her det giver mening, at have mange opgaver og leverandører til stede på samme tid i planlægningssystemet.

Fast kørsel planlægges ud fra de borgere, som er visiteret til den pågældende kørselstype. Da fast kørsel normalt udbydes som konkrete opgaver eller ”pakker”, er grænsen for stordrift fastlagt ved antallet af de opgaver, der lægges ind i udbuddet. I nogle tilfælde udbydes eksempelvis ”specialskolekørsel”, i andre tilfælde udbydes flere forskellige former for fast kørsel i den samme kommune, og i nogle få tilfælde er faste kørselsopgaver udbudt i samme pakke på tværs af to kommuner.

Hvis der skal opnås den rigtige pris på fast kørsel, skal der være mulighed for, at vognmanden kan anvende bilen til andre formål, når dagens faste kørselsopgave er udført.

Fra detailstyring til rammeaftaler om fast kørsel

Inden de faste kørselsopgaver blev overflyttet til FynBus, var det vognmændene, der foretog planlægningen og udførelsen af kørslen i samarbejde med den kommunale institution. I mangel af planlægningsværktøjer var der ofte forholdsvis meget manuel håndtering af planlægning og koordination.

Planlægningen og kontakten til kunderne blev foretaget af vognmanden. Der var ingen, eller kun lidt, information om antal ture, aflyste ture, køretider mv.

I forbindelse med, at kommunerne overførte de faste opgaver til FynBus, var det nødvendigt, at etablere et IT-system som kunne håndtere planlægningsopgaverne. Centersystemet blev taget i brug i 2012.

Systemet fungerer på den måde at kommunerne, via mail og telefon, informerer FynBus om de visiterede borgere, og de konkret kørselsopgaver. FynBus planlægger den mest optimale rute i Centersystemet, og sender ruten ud til vognmanden, elektronisk, via FlexDanmark.

Ved at bruge FlexDanmarks system opnås en række fordele:

1. Vognstyring med hjælp til chaufføren når planen ikke kan følges, og der skal om-disponeres.
2. Præcise turoplysninger, der muliggør efterkontrol af den enkelte tur, baseret på GSP-data. Herved kan det undersøges om bilen er der til tiden (f.eks. i forbindelse med klager)

3. Statistik over rettidighed, turens længde, turens pris, antal pasagerer, graden af samkørsel og kædekørsel mv.

I 2014 udviklede FynBus Centersystemet og navnet blev ændret til CPlan. Den meste afgørende forskel var, at kommunerne nu fik mulighed for selv at lægge borgernes stamdata ind i systemet.

I 2014 blev alle Odense Kommunes visiterede kørselsopgaver lagt over til FynBus, efter det koncept at FynBus planlægger kørslen og instruerer vognmanden i de konkrete kørselsopgaver. Erfaringer fra Odense viste at:

1. Den i forvejen eksisterende rammeaftale var ikke dyrere end de aftaler der blev indgået af FynBus,
2. En rammeaftale med en vognmand (med et stort kørselsvolumen) gør det unødvendigt at FynBus varetager detailplanlægningen.

På den anden side har kommunen, via en rammeaftale, ikke samme adgang til statistik og opfølgingsmuligheder.

FynBus har derfor igangsat en yderligere udvikling af CPlan, som gør det muligt for kommuner og vognmænd at anvende systemet, uden at FynBus anvender administrative ressourcer til forberedelse og planlægning af turene.

FynBus' administration er dyrere, men tilbyder flere services

Som nævnt har det historisk set været sparsomt med data om den kørsel, som blev udført direkte for kommunerne. Den netop gennemførte undersøgelse viser også, at det i dag er vanskeligt at belyse kommunernes udgifter, antal ture og enhedsomkostninger. Det er som følge heraf heller ikke muligt at følge op på eksempelvis kvalitetsbrist, med mindre der foreligger en klage.

Nogle af de services som FynBus tilvejebringer, er:

- Statistik
- Økonomiopfølgning
- Kvalitetsopfølgning
- Kontrol med vognmænd og chauffører
- Kontrol med arbejdsklausuler

Det er især de mindre vognmænd, som vil have svært ved at kunne give tilbud på rammeaftaler, hvis der stilles høje krav til dokumentation.

Det nye CPlan vil imidlertid kunne gøre det muligt for mindre vognmænd at dokumentere kørslen, og dermed mulighed for at give tilbud på rammeaftaler.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Drøfter sagen.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 8.1

Rapport Administrationsudgifter i forbindelse med Flextrafik

9. Evaluering vedrørende telekørsel

Sagsnummer:

201605-14584

Resumé:

Telekørsel er kommunernes og regionens mulighed for at tilbyde kollektiv trafik på tider og steder, hvor det ikke giver mening at indsætte busser. Telekørsel er nemlig bestillingskørsel, og er startet som et alternativ til at have fast rutekørsel med bus, hvor der er et meget lavt passagertal.

Telekørsel-konceptet har udviklet sig i takt med kommunernes og regionens behov, og består i dag overordnet af 4 typer: Teletaxi, Telecity, Telerute og Telependler. Af hensyn til kommunikationen af Telekørsel til borgerne har FynBus fokus på at holde typerne af Telekørsel så enkle og ensartede som muligt. FynBus' bestyrelse har derfor vedtaget overordnede rammer for Telekørselstyperne, som den enkelte kommune kan tilpasse sit tilbud af Telekørsel indenfor – kommunerne kan fx justere på åbningstid og geografi for kørsel.

Telekørsel har siden indførelsen haft en stadigt voksende popularitet, der også skal ses i sammenhæng med reduktion i "urentable", faste busruter.

Administrationen indstiller, at bestyrelsen drøfter den overordnede sammensætning af Telekørsel, og kommunernes muligheder for at tilpasse det lokale tilbud.

Sagsfremstilling:

Med udgangspunkt i strategien i Trafikplan 2014-2017 har FynBus indført Telekørsel som en del af den kollektive trafik. Da Telekørsel er bestillingskørsel, giver det andre muligheder end traditionel busrute-kørsel, nemlig at tilbyde kollektiv transport på tider og steder, hvor det ikke giver mening at indsætte busser. Men tilbuddet om Telekørsel tilstræbes at ligne det tilbud, som kunderne i forvejen kender fra busser – dvs.:

- at kunden skal være selvhjulpnen (kunden skal selv komme til og fra bilen).
- at der er tale om kollektiv transport (FynBus optimerer kæde- og samkørsel mest muligt).
- at prisstrukturen svarer til bussernes og at flere af de samme rejsehjemler kan anvendes.

Det er et mål, at Telekørsel ikke indsættes, hvor der i forvejen er et tilbud om bus, der ligger inden for kommunens valgte serviceniveau. Det forudsætter imidlertid effektive redskaber at foretage en sådan "geografisk visitering" (geovisitering), og disse redskaber har FynBus pt. ikke til størstedelen af Telekørslen. Der arbejdes imidlertid på en forbedret selvbetjeningsløsning, og hertil undersøges også mulighederne for geovisitering. Desuden vil det nationale Den Samlede Rejse-projekt give flere muligheder for geovisitering ultimo 2017.

Der er 4 typer af Telekørsel:

- Teletaxi: 72 % af Telekørslen. Adresse til adresse (evt. til/fra et Centerpunkt) inden for teleområder. Selvbetjening er en mulighed.
- Telecitcity: 9 % af Telekørslen. Minder om Teletaxi, men er placeret i/omkring en større by.
- Telerute: 6 % af Telekørslen. Kører fra stoppested til stoppested.
- Telependler: 13 % af Telekørslen. Kørsel til/fra et knudepunkt (hvor man kan skifte til/fra anden kollektiv transport) efter en personlig køreplan. Man skal "visiteres" til denne kørsel. Der er delvis selvbetjening.

Følgende skema viser det overordnede indhold af FynBus' Telekørselskoncept, herunder hvad FynBus vælger, og hvad kommunerne kan vælge:

	Teletaxi	Telecitcity	Telerute	Telependler
Type	Kommunen vælger hvilke typer Telekørsel, der skal være i kommunen.			
Tidsrum	Der kan vælges mellem 3 tidsmoduler. Modul 1: kl. 9-13 Modul 2: kl. 13-17 Modul 3: kl. 17-23 Der kan vælges forskellige tidsmoduler til hverdage og weekender.	Tidsmoduler som Teletaxi, men kørselstidsrummet tilpasses bybuskørslen. Eller evt. mere specifik køreplan til/fra Centerpunkter.	Telerute har stoppesteder (Centerpunkter), og har derfor en køreplan. Kommunen er med til at afgøre, hvornår der skal være kørsel.	Telependler kører i tidsrummet 05.30-23.00. Kommunen kan vælge at give dispensation til enkelte borgere.
Geografi / Kørsel mellem teleområder tilladt	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen beslutter, hvilke stoppesteder der kan køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen fastsætter hvor langt, man skal have til nærmeste knudepunkt, og andre relevante geovisiteringsprincipper, som fx max./min. rejsetid. Kommunen vælger knudepunkter.
Selvbetjening	De tekniske muligheder afgør, om der tilbydes selvbetjening (pt. Teletaxi og til dels Telependler).			
Bestillingsfrist	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne. Dog har enkelte tilbud pt. sær aftale med 1 times bestillingsfrist.	pt. 5 hverdage (da der skal laves en personlig køreplan).
Turpris	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af afstand mellem Centerpunkter.	Telependler forudsætter gyldig rejsehjemmel.
Gyldig rejsehjemmel	Fastsættes af FynBus.			
Rejseregler	Fastsættes af FynBus.			
Finansieres af	FynBus fordeler indtægter og udgifter.			
Øvrigt				

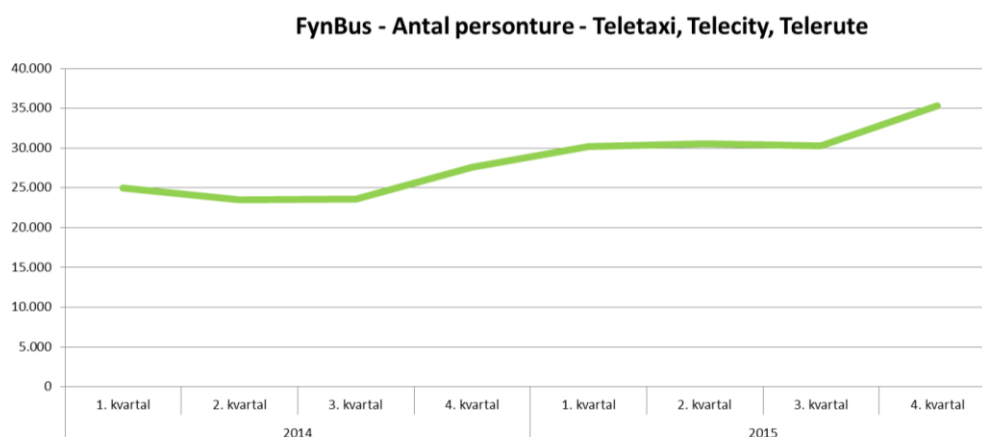
Rød skrift: Kommunen har indflydelse på dette punkt.

Det ses, at kommunerne vælger hvilke typer Telekørsel, de ønsker, hvornår der skal køres og hvor.

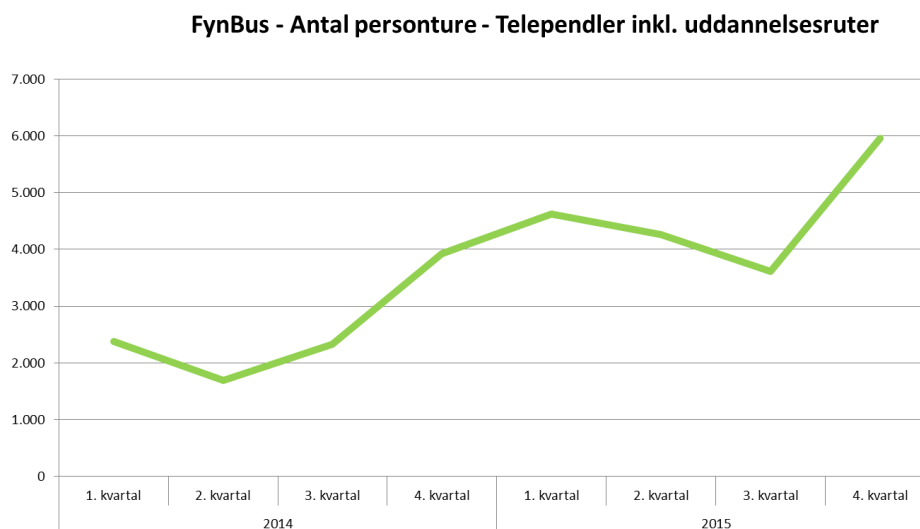
Udviklingen i passagertallet

Brugen af Telekørsel afspejler kommunens tilbud – jo bedre tilbud (i forhold til åbningstid og geografi), jo større brug. Da Telekørsel endnu er forholdsvist nyt, er brugen ikke ”stabiliseret”:

Skema: Antal personture – Teletaxi, Telecity, Telerute



Skema: Antal personture – Telependler inkl. uddannelsesruter.



Telekørsel (ekskl. Telependler) bruges både af unge og ældre. Andelen af ældre kunder er højere, end den er på buskørsel. Telekørsel (ekskl. Telependler) er ikke specifikt målrettet bestemte kørselsformål, men bruges bl.a. til fritidsformål. Telependler er målrettet, men ikke begrænset til, pendling til uddannelse og job.

Udgifter

Udgifter til Telekørsel består dels af udgifter til entreprenøren og dels af administrationsudgifter til FynBus. Administrationsudgifterne til FynBus er delt op i 2 en fast del og en variabel del. Benytter kunden selvbetjening sparer kommunen den variable del af administrationsudgifterne.

Entreprenørudgifter + Administrationsudgifter (fast + variabel del) = Samlet udgift pr. persontur

Entreprenørudgifterne var i 2015 i gennemsnit 109 kroner pr. persontur på Telekørsel (ekskl. Telependler):

Entreprenørudgifterne til Telependler var i 2015 dyrere pr. persontur end anden Telekørsel var, nemlig 129 kr.

Alt andet lige kan Telependler være dyrere, fordi den primære mængde af kørsel ligger i tidsbåndet kl. 05-09, hvor der i forvejen er høj kørselsefterspørgsel efter fx skolekørsel, aktivitetskørsel mv. Her kører den øvrige Telekørsel ikke. Desuden er der en del kørsel i det andet tidsbånd, hvor der også traditionelt er stor efterspørgsel efter kørsel, nemlig kl. 13-17 hvor den øvrige Telekørsel også kører. I disse tidsbånd anvendes grundet stor efterspørgsel de vogne, der er udbudt med en højere pris.

Administrationsudgifterne til FynBus var i 2015 i gennemsnit på 43,14 kr. pr. persontur heraf var de variable udgifter 21,32 kr. Tages der højde for besparelser pga. selvbetjening var de gennemsnitlige administrationsudgifter i 2015 for Telekørsel (ekskl. Telependler) 42,18 kr. og for Telependler 43,14 kr.

Fra den samlede udgift pr. persontur skal fratrækkes kundens egenbetaling.

Det er vigtigt at se udgifterne til Telekørsel i sammenhæng med sparede udgifter til indsættelse af en fast busrute.

Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- drøfter den overordnede sammensætning af Telekørsel, og kommunernes muligheder for at tilpasse det lokale tilbud

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 9.1 Rapport Telekørsel konceptet – status. Maj 2016.

Sag til orientering:

10. Redegørelse til ministeren om flextur

Sagsnummer:

201605-14586

Resumé:

Redegørelse vedrørende administration af Flextrafik til Transport- og bygningsministeren til orientering.

Sagsfremstilling:

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt udbad sig den 19. april 2016 en redegørelse for administration af Flextrafik omfattende:

- Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal på de forskellige typer af kørsel, der administreres u Flextrafik og fordelt på tilladelsestyper.
- Udviklingen i brugen af Flexturne i de seneste 5 år, herunder fordelingen på kunde- og aldersgrupper.
- Udviklingen i trafikelskabernes omkostninger til Flexturne.
- Indretningen af rejseregler og takstsystemer for Flexturne, herunder evt. begrænsninger for brugen af Flexturne i trafikelskaber.
- Andre oplysninger, som trafikelskaberne mener, vil være relevante, herunder f.eks. overvejelser om sammenhængen til taxitrafikken.

Den sidste udkast til redegørelse er pt i høring hos trafikelskaberne, men den endelige redegørelse forventes sendt til Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt den 31. maj 2015.

Redegørelsen fremlægges til orientering.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 10.1

Redegørelse til Transport- og Bygningsministeren om kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik.

11. Meddelelser

Sagsnummer:

201605-14588

Meddelelser:

- Lovforslag om løn- og ansættelsesforhold for chauffører
- Video i bussen

12. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Niels Bebe

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Bilag I.1**Notat****Forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017****Indhold**

Indledning	2
Busdriften inkl. telekørsel	4
Hovedtal	4
Busruter	5
Kørselsomfang	5
Bruttoudgifter	6
Passagerudvikling	8
Passagerindtægter	10
Fællesudgifter	11
Ordinære fællesudgifter	11
Anlægsudgifter	13
Telekørsel	13
Flexkørsel	14
Udviklingen i personture	15
Hovedtal	16
Entreprenørudgifter	17
Fællesudgifter	18
Tjenestemandspensioner	21
Egenkapital	24
Eksternt finansierede projekter	26

Indledning

FynBus aflægger forventet regnskab for 2016 og budgetforslag for 2017. Budgetforslaget er desuden grundlag for budgetoverslag 2018-20.

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i resultatet 2015, realiserede resultater efter 4 måneder samt kendte ændringer for 2016.

Budgetforslaget 2017 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2016 tillagt allerede kendte ændringer for 2017, herunder prisreguleringer.

Forslaget fremsættes med henblik på behandling i Region Syddanmark og kommunerne for vedtagelse i det endelige budget på bestyrelsens møde i september 2016.

De eksterne usikkerheder til budgetforslaget knytter sig især til forventningerne omkring:

- Passagerudviklingen:
FynBus har i 2015 oplevet stagnerende passagertal. Administrationen har derfor gennemført en passageranalyse, der forelægges på bestyrelsesmødet den 9. juni.

Analysens konklusioner er lagt til grund for vurderingen af passagerudviklingen 2016-18.

- Passagerindtægter:
Passagerindtægter 2016 er beregnet på baggrund af indtægtsfordelingen efter 4 måneder i 2016 og forventningerne til passagerudviklingen. Erfaringerne fra tidligere år er, at der kan ske forskydninger mellem ejerne, især Odense Kommune og Region Syddanmark.

Passagerindtægter i budgetforslag 2017 og overslagsårene er beregnet på baggrund af 2016 samt passageranalysens konklusioner.

Der er alene lagt vægt på de samlede forventede indtægter. I 2017 indføres Rejsekort, og det vil medføre, at indtægtsbudgettets enkeltposter ændres.

- Entreprenørudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark.
 - For Odense Kommune skyldes usikkerheden, at køreplanerne ikke er kodet færdig på nuværende tidspunkt, desuden ændres trafiksystemet løbende afledt af opførelsen af letbanen i Odense Kommune.
 - Kørslen for Region Syddanmark er for 2016 baseret på årets køreplansskift. Ved køreplansskiftet i december forventes R-Busnet indført, det forelægges på bestyrelsesmødet den 9. juni.
Busnettet er endnu ikke køreplanlagt og budgetforslag 17 derfor baseret på et overslag.
- Entreprenørudgifterne for de øvrige kommuners rutekørsel er beregnet ud fra køreplanerne pr. august 2016 – erfaringsmæssigt bliver der altid ændringer i starten af et nyt skoleår, der påvirker regnskabet.

Rutekørslen i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner skal i udbud til kontraktstart i august 2017.

Det vil betyde ændrede enhedspriser, og kørselsomfang, bustyper med mere aftales med

kommunerne i eftersommeren. Budgetforslag 2017 påvirkes heraf.

- Entreprenørudgifterne for rutekørsel er indekseret efter Trafikselskaberne i Danmarks forventninger til prisudviklingen.
Indeksændringen i forventet regnskab 2016 er beregnet til -2,3 % i forhold til budget 2016. I forhold til forventet regnskab 2016 er indregnet en prisstigning på 1,2 % i budgetforslag 2017.
- Entreprenørudgiften pr. persontur for ordninger under Flextrafik er baseret på de aktuelle afregningspriser.
Der gennemføres udbud af kørslen til kontraktstart 1. marts 2017.
- Odense, Svendborg og Nordfyn kommuner har i samarbejde med FynBus gennemført en analyse af administrationsudgifterne til kørselsordningerne under Flextrafik.
Undersøgelsen forelægges på bestyrelsesmødet den 9. juni.
Konklusionerne i undersøgelsen kan påvirke arbejdsdelingen mellem FynBus og kommunerne.
Hvis kommunerne overtager større dele af ansvaret for kørslen selv påvirkes turantal og fællesudgifter.
- Turantallet for kørselsordningerne under Flextrafik er for forventet 2016 beregnet ud fra allerede realiseret kørsel og kendskab til ændringer i ordningerne, mens budgetforslag 2017 er baseret på kommunernes foreløbige tilkendegivelse af forventet antal personture.

Nedenfor er forventet 2016 kommenteret i forhold til budgettet for 2016. Hvis der sker væsentlige ændringer fra forventet 2016 til budgetforslag 2017 er dette også kommenteret.

Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2. Der er desuden udarbejdet specifikke kommentarer og regnskab for de enkelte ejere i særskilt bilag, som udsendes til kommunerne.

Busdriften inkl. telekørsel

Hovedtal

Ejerbidraget til busdriften forventes at udgøre 374,6 mio. kroner. Det er en merudgift på 20,5 mio. kroner i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Busdrift					
Indtægter	-235,3	-237,2	-236,0	-232,9	-238,8
Bruttoudgifter	510,7	515,3	497,1	511,4	494,4
Busdrift netto	275,5	278,2	261,1	278,5	255,6
Opkrævede fællesudgifter	62,9	63,6	70,0	72,4	75,5
Ejerbidrag busdrift	338,3	341,8	331,1	350,9	331,2
Ejerbidrag telekørsel	14,6	19,0	23,0	23,7	25,1
Ejerbidrag	353,0	360,8	354,1	374,6	356,2

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

2016

Den samlede merudgift på 20,5 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark, Odense og Faaborg-Midtfyn kommune på henholdsvis 9,2, 7,9 og 1,9 mio. kroner.

2017

Ændringen fra forventet regnskab 2016 til budgetforslag 2017 på -18,4 mio. kroner dækker primært over Region Syddanmark og Odense Kommune på henholdsvis 14,5 og 2,5 mio. kroner.

I nedenstående tabel 2 er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Region Syddanmark	98,1	107,0	112,0	121,3	106,7
Assens	19,8	18,5	19,6	19,9	20,1
Faaborg-Midtfyn	17,9	19,2	19,8	22,9	24,4
Kerteminde	7,9	7,7	8,2	8,0	8,1
Langeland	5,9	5,9	6,2	6,2	6,0
Middelfart	9,3	9,4	9,5	10,0	9,9
Nordfyn	14,8	17,1	17,5	18,2	16,4
Nyborg	13,7	13,1	12,9	12,5	12,3
Odense	133,0	129,6	121,2	128,5	126,0
Svendborg	26,2	26,5	27,2	27,2	26,5
Ærø	6,4	6,8	0	0	0
I alt	353,0	360,8	354,1	374,6	356,0

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Busruter

Kørselsomfang

2016

Budget 2016 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2015, som de forelå primo juli 2015. Køreplantimerne forventes at stige med ca. 24.000 timer i forhold til budget 2016.

I Odense Kommune forventes kørselsomfanget at stige med 9.100 køreplantimer i forhold til budget 2016, primært som følge af de store vejarbejder i forbindelse med letbanen.

Udvidelsen af kørslen medfører indsættelse af 3 driftsbusser mere end budgetteret.

En tilsvarende udvikling sker for Region Syddanmark, da størsteparten af kørslen relaterer til Odense. Køreplantimetallet stiger med 11.150 timer.

Udvidelsen af kørslen medfører indsættelse af 2 driftsbusser mere end budgetteret.

I Fåborg Midtfyn Kommune forventes kørselsomfanget at stige med 1.800 køreplantimer i forhold til budget 2016. Kommunen har besluttet at ændre ringetider og indsætte 7 yderligere driftsbusser.

For øvrige kommuner er der kun foretaget mindre justeringer af køreplanerne fra budgettidspunktet.

2017

Køreplantimerne forventes samlet at stige med 12.000 timer i forhold til forventet regnskab for 2016.

Den væsentligste stigning skyldes indførelsen af R-busnet i Region Syddanmarks kørsel. Sammen med planlægningen af R-busnettet tilpasses kørselsomfanget løbende til Region Syddanmarks netto-tilskud.

Konsekvenserne af letbanearbejderne omkring Odense Banegård Center påvirker bybusserne i Odense. Udviklingen konkretiseres i Handleplan 2017 sammen med mulige vækstinitiativer.

Kørselsudvidelsen fra skoleårets start 2016 i Faaborg-Midtfyn kommune får helårsvirkning

FynBus' kørselsomfang i form af antal køreplantimer og driftsbusser fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3: Køreplantimeantal, antal driftsbusser og dubleringsbusser

Antal	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Køreplantimer	610.415	611.390	606.963	630.405	642.485
Driftsbusser*	322	331	328	340	340

*Antallet af driftsbusser er pr. ultimo regnskabsåret.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne omfatter udgifter til busruter. Bruttoudgifterne fordelt på de enkelte ejere fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 4: Bruttoudgifter for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Region Syddanmark	196,0	204,7	207,6	212,1	199,2
Assens	16,7	16,5	16,1	16,8	16,3
Faaborg Midtfyn	17,4	17,0	17,4	19,4	20,7
Kerteminde	7,2	6,8	6,6	6,7	6,6
Langeland	7,0	7,6	7,4	7,5	7,3
Middelfart	10,2	10,1	10,1	10,2	10,0
Nordfyn	16,0	16,3	16,2	15,4	13,4
Nyborg	15,1	13,9	13,3	13,5	13,3
Odense	189,8	186,5	172,8	179,8	178,4
Svendborg	29,4	29,8	29,7	30,0	29,1
Ærø	5,8	6,1	0,0	0,0	0,0
I alt	510,7	515,3	497,1	511,4	494,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

2016

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 511,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 14,3 mio. kroner svarende til en stigning på 2,8 %.

Den forventede merudgift skyldes hovedsagelig:

- Højere aktivitet på grund af letbanearbejder:
 - 4,5 mio. kr. for Region Syddanmark, 7 mio. kr. for Odense Kommune.
 - 2 mio. kr. i Faaborg-Midtfyn kommune som følge af ændrede ringetider og tilpasset skolebuskørsel

- - 0,9 mio. kr. i mindreudgift i Nordfyns Kommune som følge af ny kørselskontrakt fra august
- Et fald på 11 mio. kroner til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne
- 11,4 mio. kroner i forventet udgift til afdækning af olierisiko. Udgiften skyldes at olieprisen i 2016 har ligget under olieprisen på budgettidspunktet og forventes at gøre det i resten af 2016. Udgiften til olierisikoen skal ses i sammenhæng med faldet i entreprenørindekset.
- 0,2 mio. kroner i forventet mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus for det første kvartal ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme. Der er indregnet fuld bonus for resten af året.
- 6,5 mio. kr. til variabel kørsel.
Forskydningen er rent regnskabsteknisk da Odense Bybusser kører dubleringskørsel i Odense i stedet for rutekørsel. Odense Bybussers omkostningsniveau er markant højere end Keolis.
Aktiviteten er stort set uændret.
- 2,3 mio. kroner i forventede direkte henførbare driftsudgifter. Heraf 1,3 mio. kr. til Odense Kommune, for udestående omstillingsudgifter i forbindelse med kontraktskifte i 2015 samt 1,0 mio. kr. til omstillingsudgifter i forbindelse med ny kontrakt for Region Syddanmark.

2017

Bruttoudgifterne forventes at udgøre 494,4 mio. kroner, hvilket er 17 mio. kr. mindre end forventet regnskab 2016. Dette dækker over modsatrettede ændringer, som primært er:

- 5,8 mio. kroner i øgede udgifter til kontraktkørsel. Merudgiften kan primært henføres til:
 - Stigning i entreprenørudgifterne, som følge af stigning i indekset. Pristalsregulering af entreprenørkontrakterne forventes at udgøre 1,2 %.
 - Stigning i entreprenørudgifter i Faaborg-Midtfyn kommune, da ændringer pr. august 2016 får helårsvirkning
 - Fald i entreprenørudgifterne på 13,9 mio. kr. for Region Syddanmarks kørsel som følge af ny kørselskontrakt, R-busnet og løbende tilpasninger
 - Reduktion i entreprenørudgifterne med 6,0 mio. kroner, som følge af at Ærø Kommune forventes at udtræde af Fynbus pr. 31.12. 2015.
- -11 mio. kroner idet olierisikoen på budgetforslagstidspunktet er neutralt.
- -2,3 mio. kroner i forventede mindreudgifter til henførbare driftsudgifter, da der ikke forventes afholdt udgifter i forbindelse med kontraktskift i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart kommuner

Bruttoudgifterne er kommenteret på ejerniveau i særskilt bilag, som udsendes til kommunerne.

Olierisiko:

2016:

I juni 2015 besluttede bestyrelsen at afdække 50 % af de 83,8 mio. kroner, som udgør entreprenørudgifternes andel af olierisiko. Det svarer til 41,9 mio. kroner. På budgettidspunktet er olierisikoen udgiftsneutral for Fynbus. Såfremt olieprisen efterfølgende falder skal FynBus betale for afdækningen, hvorimod FynBus vil modtage penge ved stigende oliepriser.

Grundet de faldende oliepriser forventes en udgift til olierisikoen på 11,4 mio. kroner i 2016. Set i forhold til et indeksfald på entreprenørudgifterne på 11,0 mio. kroner, er det et højt beløb, da der kun er afdækket 50 % af risikoen. Dette skyldes dels at entreprenørindekset også består af andre delkomponenter, hvor olieindekset udgør 17 % af det samlede indeks, mens Lønindekset udgør 60 %. Fra budgettidspunktet og frem til nu, er det samlede indeks faldet med 2,3 % for både nye og gamle kontrakter. Ses der isoleret på olieindekset¹, er det faldet 13,2 % i samme periode, mens lønindekset, er steget med 0,2 %.

2017:

I budgetforslag 2017 udgør entreprenørudgifterne 464 mio. kroner. Fynbus' bestyrelse, skal beslutte om de fortsat ønsker at afdække olierisikoen på 78,9 mio. kroner. For 2016 valgte bestyrelsen at afdække 50 % af olierisikoen. Danske Banks indeks for olie er mere følsomt end Danmarks Statistisk. Administrationen indstiller derfor, at bestyrelsen godkender at afdække 25 % af olierisikoen (+/- 5 %), svarende til 19,7 mio. kroner, hvilket svarer til næsten fuld budgetsikkerhed i forhold til olierisikoen og vil være på niveau med tidligere års afdækning.

Passagerudvikling

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

På bestyrelsesmødet den 9. juni forelægger FynBus en passageranalyse.

Passageranalysen behandler de regionale og fælleskommunale ruter samt bybussystemerne i Odense og Svendborg.

Øvrige ruter er helt overvejende åbne skoleruter, og passagerudviklingen her bestemmes af kommunernes skolestrukturer, ligesom folkereformen har medført udsving.

Konsekvenserne af folkeskolereformen vurderes fuldt indfaset og tilpasning til nye skolestrukturer sker løbende i tæt samarbejde med den enkelte kommune.

Administrationen forventer en relativ passagerudvikling som vist i tabellen herunder:

Tabel 5: relativ passagerudvikling

Årlig vækst i %	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Odense	-6,0 %	-6,0 %	-4,0 %	-2,0 %	0 %
Regionen	0 %	1,9 %	3,8 %	0 %	0 %
Svendborg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Øvrige kommuner	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Baggrunden for udviklingen fremgår af passageranalysen.

¹ Fra Danmarks Statistik 07.2.2.2

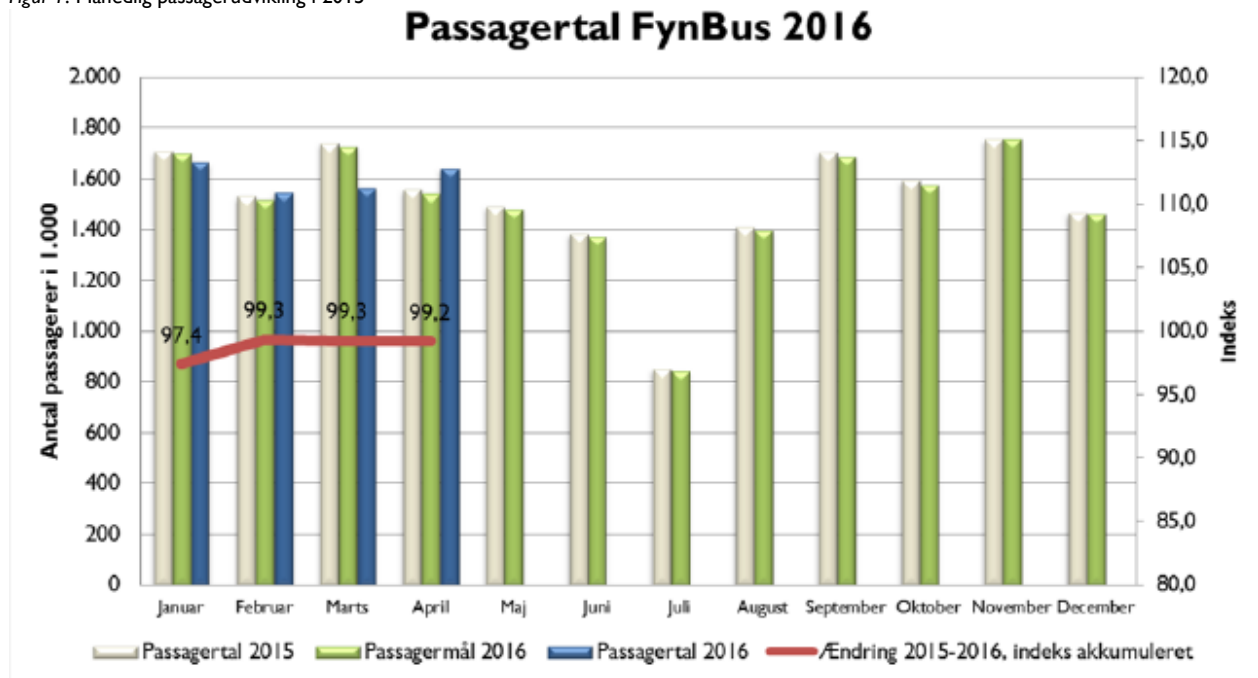
Tabel 6 viser passagerudviklingen på ejerniveau:

Tabel 6: Passagerudvikling på ejerniveau i perioden 2014-2017

I tusinde	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Regionale ruter	7.143	7.192	7.143	7.192	7.325
Assens	303	344	345	325	325
Faaborg-Midtfyn	381	394	407	378	378
Kerteminde	154	211	220	212	212
Langeland	200	300	291	299	299
Middelfart	178	187	178	187	187
Nordfyn	335	376	417	369	369
Nyborg	304	324	355	325	325
Odense	7.707	7.971	7.488	7.472	7.025
Svendborg	803	900	926	901	901
Ærø	241	241	0	0	0
Fælles Kommunale ruter	508	483	508	486	486
Kommunalt tilkøb	132	139	133	137	137
I alt	18.390	18.440	17.770	17.660	17.356

Den samlede udviklingen for Fynbus på månedsniveau for 2016 er vist i figur 1.

Figur 1: Månedlig passagerudvikling i 2015



Figuren viser, at passagertallet ligger under 2015-niveau.

Udviklingen i kundernes valg af rejsehjemmel er ligeledes behandlet i passageranalysen.

Passagerindtægter

Tabel 7 viser forventninger til passagerindtægter fordelt på ejere.

Tallene er beregnet på indtægtsfordelingen efter 4 måneder af 2016.

Erfaringen viser, at der kan ske nogen omfordeling i løbet af året mellem Region Syddanmark og Odense og Svendborg kommuner fordi trafiksystemerne i videst muligt omfang er tænkt sammenhængende.

Ved stor afgangshyppighed medfører det, at kunderne "bare vælger den næste bus", og det kan så være tilfældigt, om det er en regional eller lokal bus.

Tabel 7: Sammenligning af passagerindtægter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Region Syddanmark	-126,6	-126,9	-128,9	-125,2	-128,7
Assens	-4,2	-4,4	-4,1	-4,4	-4,4
Faaborg-Midtfyn	-4,0	-4,1	-3,9	-4,1	-4,1
Kerteminde	-1,9	-1,9	-1,8	-1,9	-1,9
Langeland	-2,2	-2,7	-2,3	-2,4	-2,4
Middelfart	-2,9	-3,0	-3,0	-2,9	-2,9
Nordfyn	-3,6	-3,6	-3,3	-3,5	-3,5
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,3	-3,5	-3,5
Odense	-76,9	-77,5	-75,3	-75,3	-77,6
Svendborg	-9,3	-9,6	-9,9	-9,6	-9,8
Ærø	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0
I alt	-235,3	-237,2	-236,0	-232,9	-238,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger. Indtægter fra målstyret markedsføring indgår i ovenstående tal.

I øvrigt er beregningerne foretaget ud fra de forventninger, der fremgår af passageranalysen.

2016

Passagerindtægterne for 2016 forventes at være ca. 3,1 mio. kroner lavere end budgetteret og 4,3 mio. kr. mindre end i 2015.

Mindreindtægten i forhold til budget 2016 skyldes primært:

- Faldende indtægter som følge af vigende passagertal især i Odense. Indtægtsfaldet er dog ikke helt på niveau med faldet i passagerudvikling.
- Forskydninger mellem rejsehjemler hvor indtægten for kontantbilletter er faldet (men SMS- og mobilbilletter steget markant). Tilsvarende er indtægter for KVIKkort vigende, hvorimod indtægter for periodekort er stigende.

2017

I januar 2017 indføres Rejsekort og der slukkes for FynBus' nuværende billetsystem med udgangen af marts.

Desuden forventes TakstVest indført i starten af 2017.

Fordelingen af indtægter på rejsehjemler kan derfor ikke fastlægges på nuværende tidspunkt. Der udestår endnu konkrete beregninger på takster og rabatniveauer.

Da udgangspunktet for både Rejsekort og Takst Vest er størst mulig provenuneutralitet, er beregninger for budgetforslag 2017 alene foretaget på forventninger til passagerudvikling på Region Syd-danmarks R-busnet og Odense Kommunes beslutning om, at "Odense for 10 kr." ophører. Samlet anslås indtægterne til at blive 5,9 mio. kr. højere end forventet regnskab 2016.

Indtægterne afhænger dels af passagerantallet og dels af indtægten pr. passager. I nedenstående tabel 8 er nøgletallet "indtægter pr. passager" vist for perioden 2013-2016, mens passagerindtægterne fordelt på ejere fremgår af tabel 9.

Tabel 8: Indtægter pr. passager

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter pr. passager	12,8	12,9	13,3	13,2	13,9

Tabel 9 viser, at indtægter pr. passager ligger på et nogenlunde stabilt niveau. Stigningen fra 2015 til 2016 skyldes takststigning og Ærø's udtræden, idet der har været gratiskørsel på Ærø.

Stigningen pr. passager fra 2016 til 2017 skyldes øgede indtægter men vigende passagertal.

Tabel 9: Sammenligning af passagerindtægter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Region Syddan- mark	-126,6	-126,9	-128,9	-125,2	-128,7
Assens	-4,2	-4,4	-4,1	-4,4	-4,4
Faaborg-Midtfyn	-4,0	-4,1	-3,9	-4,1	-4,1
Kerteminde	-1,9	-1,9	-1,8	-1,9	-1,9
Langeland	-2,2	-2,7	-2,3	-2,4	-2,4
Middelfart	-2,9	-3,0	-3,0	-2,9	-2,9
Nordfyn	-3,6	-3,6	-3,3	-3,5	-3,5
Nyborg	-3,5	-3,4	-3,3	-3,5	-3,5
Odense	-76,9	-77,5	-75,3	-75,3	-77,6
Svendborg	-9,3	-9,6	-9,9	-9,6	-9,8
Ærø	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0
I alt	-235,3	-237,2	-236,0	232,9	238,8

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger. Indtægter fra målstyret markedsføring indgår i ovenstående tal. Der indgår ungenkortindtægter på 1,0 mio. kroner, som kan henføres til 2013, men som først er indtægtsført i 2014.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 63,2 mio. kroner og et anlægsbudget på 1,2 mio. kroner.

Ordinære fællesudgifter

I 2016 udgør den ordinære ramme 63,2 mio. kroner og er stort set uændret siden 2013, hvis rammen blev pristalsreguleret til 2013-priser.

Rammen for fællesudgifter i budget 2016 er indeksreguleret med 1,6 % i forhold til 2015. Derudover er rammen reduceret med 0,5 mio. kroner i forbindelse med Ærø Kommunes udtræden af Fynbus fra 1. januar 2016. Den ordinære ramme excl. rejsekortet udgør herefter 63,2 mio. kroner i 2016 og er identisk med de budgetterede udgifter.

Derudover kommer merudgifter i forbindelse med indtræden i Rejsekortet. Merudgifterne i forhold til vores nuværende billetteringssystem forventes for 2016 at udgøre 5,8 mio. kroner, svarende til en merudgift på 0,2 mio. kroner i forhold til budget.

I budgetforslag 2017 og budgetoverslagsårene 2018-2010 stiger merudgiften, da udgifterne til Rejsekortet får helårseffekt fra 2017 og at vedligeholdelsesbidraget til udstyret vil stige fra 5,8 % til 7,9 %, når udstyret er to år gammelt. Merudgifterne i forhold til Fynbus' nuværende billetteringssystem forventes at udgøre 9,3 mio. kroner i 2017, for så at falde til en merudgift på 7,9 i 2020, Årsagen hertil er, at der i 2017 vil være et overlap, hvor der afholdes udgifter til både Fynbus' nuværende billetteringssystem og Rejsekortet, hvorfor udgiften er større i 2017 end i 2020.

Effekten på fællesudgifterne ved indtræden i Rejsekortet kan ikke opgøres nøjagtigt på nuværende tidspunkt. Der er derfor tale om et groft skøn, som vil blive kvalificeret yderligere i takt med at vi nærmer os tidspunkt for ibrugtagning af Rejsekortet.

Udgifter og ramme er vist i nedenstående tabel 10.

Tabel 10: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regn- skab 2016	Budgetforslag 2017
Driftsudgifter	11,5	11,1	10,9	10,9	11,1
Salgsudgifter	14,3	14,2	14,8	16,1	15,1
Adm.udgifter	35,6	36,6	37,5	37,8	38,3
Ordinære Fællesudgifter i alt	61,3	61,9	63,2	64,8	64,5
Rejsekortet	0,0	0,0	5,7	5,8	9,3
Fællesudgifter incl. rejsekortet	61,3	61,9	68,8	70,7	73,8
Ordinær Ramme Excl. rejsekortet	61,4	62,7	63,2	63,2	64,5
Årets mer-/mindre forbrug ordinær fællesudg.	0,1	0,7	0,0	-1,7	0
Akkumuleret ba- lance	0,5	1,2	1,2	-0,5	-0,5

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Fællesudgifterne forventes i 2016 at udgøre 64,8 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,7 mio. kroner i forhold til budget. Merudgiften skyldes primært udgifter til opgradering af telefonsystem, ansættelse af trafikassistent, oprindelig udmeldt besparelse får ikke helårseffekt i 2016. Pga. tidlige års mindreforbrug giver det en akkumuleret balance på -0,5 mio. kroner.

Anlægsudgifter

For 2016 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,5 mio. kroner. Rammen blev udmøntet med 1,2 mio. kroner for 2016. De resterende 2,3 mio. kroner udnyttedes ikke i 2016. Der er overført anlægsprojekter fra 2015 for i alt 2,6 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2016 udgør herefter 3,8 mio. kroner.

Projekterne forventes gennemført i 2016 indenfor de godkendte økonomiske rammer.

Anlægsudgifterne udmønter sig hovedsageligt til projekter med tilknytning til Fynbus' nuværende bussystem. I forbindelse med indtrædelse i rejsekortet, reduceres rammen på 3,6 mio. kroner med 50 % svarende til 1,8 mio. kroner i 2017. Administrationen indstiller, at bestyrelsen godkender ny ramme for anlægsudgifter til 1,8 mio. kroner i 2017.

Telekørsel

Indtægter, udgifter, ejerbidrag og passagerer for telekørslen fremgår af nedenstående tabel 11:

Tabel 11: Telekørsel:

(Mio kr.)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter	-1,4	-2,2	-2,5	-2,7	-2,7
Entreprenørudgifter	11,1	15,3	18,6	19,4	20,4
Fællesudgifter	5,0	5,9	6,8	7,0	7,4
Ejerbidrag Telekørsel	14,6	19,0	23,0	23,7	25,1

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel 12:

Tabel 12: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Telekørsel	101.429	138.753	167.655	177.547	187.160

2016:

Passagerer i telekørselsordningen forventes at stige med 9.892 i forhold til budget. Det er en stigning på 5,9 %. Årsagen til stigningen er at specielt Faaborg-Midtfyn og Nordfyn hvor der forventes henholdsvis 9.300 og 13.200 flere passagerer. Stigningen for Faaborg-Midtfyn kan henføres til en opstramning af den visiterede kørsel, hvor borgerne i stedet er henvist til telekørsel. I henhold til Nordfyn, så er det et forbedret tilbud, samt et øget kendskab, der er årsagen.

Der forventes modsat færre passagerer i flere kommuner primært Odense, Svendborg og Nyborg i forhold til det der er budgetteret i 2016.

Ejerbidraget for telekørsel forventes at udgøre 23,7 mio. kroner i 2016. Dette er en merudgift på 0,7 mio. kroner, svarende til en stigning på 3 %. Stigningen kan primært tilskrives et højere aktivitetsniveau.

Merudgiften skyldes primært en stigning i entreprenørudgifterne med 0,8 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til det højere aktivitetsniveau.

2017:

I budgetforslag 2017 forventes en stigning i forhold til forventet 2016 på 9.613 passagerer til 187.160 passagerer. Det er en stigning på 5,4 %. Der forventes en lille stigning i de fleste kommuner. Derudover skyldes stigning helårseffekt af Assens telependler, som forventes at overgå fra projekt til almindelig drift den 1. august 2016. Der skal dog i juni 2016 træffes beslutning om hvorvidt denne ordning skal fortsætte som projekt yderligere et år.

Ejerbidraget forventes at udgøre 25,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,4 mio. kroner, svarende til 5,7 % og skyldes det øgede aktivitetsniveau.

Flexkørsel

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark. Region Syddanmark varetager selv al daglig bestilling af kørsler.

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 31. marts 2016 har placeret hos FynBus.

Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik pr. 31.marts 2016

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X		X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X	X	X								X	
Nordfyn	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Nyborg	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. marts 2016 anvender FynBus i 72 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel 14 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2014 til 2017 vist.

Tabel 14: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Handicapkørsel	117.786	119.712	121.881	127.902	121.247
Anden kørsel	616.422	511.885	296.518	303.074	288.808
Handicap og anden kørsel	734.208	631.597	418.399	430.976	410.055
Telekørsel*	101.429	138.753	167.655	177.547	187.160
I alt	835.637	770.350	586.064	608.523	597.215
Siddende Patientbefordring*	219.404	224.114	229.833	224.473	230.000
I alt	1.055.041	994.464	815.887	832.996	827.215

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2016 forventes at udgøre 12.577 flere personture end budgetteret, hvilket er en stigning på 3,0 %. Den forventede stigning i 2016 i forhold til budget skyldes:

- En stigning i handicapkørsel på 6.021 personture svarende til en stigning på 4,9 %. De største stigninger i forhold til budget er i Nyborg og Odense.
- For specialskolekørsel forventes en stigning på 16.511 flere personture end budgetteret, heraf de 10.384 personture i Assens. Også i Nordfyn og Kerteminde, forventes en stigning.
- Der forventes 6.389 flere personture for elevkørsel end budgetteret, heraf de 3.050 i Kerteminde.
- Et fald i genoptræningskørsel på 11.173 personture, heraf de 4.868 personture i Faaborg-Midtfyn og 3.363 personture i Kerteminde. Desuden ses et fald i flere andre kommuner. En mulig forklaring på dette er en opstramning i visitationen, hvor tidligere visiterede borgere, nu tilskyndes til brug af telekørsel i stedet.

Telekørslerne forventes at stige med 9.892 ture i 2016 i forhold til budget. Stigningen skyldes primært opstramninger i den visiterede kørsel, samt øget kendskab. Samlet set forventes der en mindre stigning i turantal i forhold til budget for 2016 på 17.109 personture i forhold til budget.

2017

I budgetforslag 2017 forventes for handicap og anden kørsel et fald til 410.055 personture. Dette er et fald fra forventet 2016 på 20.921 personture, svarende til et fald på 4,8 % fra 2015 til 2016. Faldet skyldes flere forhold, heraf er opstramning af visitationen et af dem. Nyborg har valgt selv at udbyde det meste af anden kørsel fra 1. marts 2017. Flere kommuner skal i løbet af juni og juli tage stilling til, hvordan anden kørsel skal udbydes fremover.

Der forventes øget kørsel af telekørsel i budgetforslag 2017, i alt 9.613 personture bl.a. som følge af henvisning fra visiteret kørsel.

Fra 2016 til 2017 forventes et samlet fald på 5.781 personture for al kørsel gennem FynBus.

Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 15:

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter	-6,5	-6,7	-6,8	-7,1	-6,6
Entreprenørudgifter	119,8	96,8	65,9	67,4	63,8
Flex udgifter netto	113,2	90,0	59,1	60,3	57,2
Fællesudgifter	28,3	24,6	21,1	20,9	20,2
Ejerbidrag	141,5	114,7	80,2	81,2	77,4

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.

Ejerbidrag er specificeret på ejerne i nedenstående tabel 16:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Assens	14,1	17,7	16,4	18,8	16,9
Faaborg-Midtfyn	10,3	9,6	10,4	8,3	9,0
Kerteminde	8,0	8,5	9,4	9,1	8,6
Langeland	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5
Middelfart	2,4	2,4	2,2	2,4	2,4
Nordfyn	9,4	13,8	17,2	18,3	17,7
Nyborg	5,3	4,2	4,2	4,1	2,8
Odense	80,8	47,9	9,4	9,7	9,2
Svendborg	2,7	2,2	2,1	2,1	2,1
Ærø	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3
Region Syddanmark	5,8	5,7	6,2	5,9	6,0
I alt	141,5	114,7	80,2	81,2	77,4

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

2016

Ejerbidraget forventes i 2016 at udgør 81,2 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 1,0 mio. kroner eller 1,2 % i forhold til budget 2016. De primære årsager til merudgiften er:

- 2,4 mio. kroner mere til Assens og 1,1 mio. kroner til Nordfyn som skyldes meraktivitet.
- 2,1 mio. kroner mindre til Faaborg-Midtfyn, som primært skyldes mindre aktivitet pga. strammere visitation på dyre kørselsordninger.

2017

Ejerbidraget for 2017 forventes at udgør 77,4 mio. kroner. Det er 3,8 mio. kroner eller 4,6 % mindre end forventet 2016. Mindreudgiften skyldes primært:

- 1,9 mio. kroner i mindredgift til Assens Kommune, hvilket skyldes mindreaktivitet primært på specialskolekørsel.
- 1,3 mio. kroner i mindredgift for Nyborg Kommune, primært som følge af at Nyborg selv vælger at udbyde store dele af anden kørsel fra 1. marts 2017.
- Kerteminde, Nordfyn og Odense har hver en mindredgift på 0,5-0,6 mio. kroner pga. budgetteret mindreaktivitet.
- Faaborg-Midtfyn budgetterere med en merudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til 2016, hvilket skyldes meraktivitet. Der vil i forbindelse med det endelig budget taget stilling til hvorvidt meraktiviteten forventes at ske.

Entrepreneurudgifter

2016

Entrepreneurudgifterne i 2016 forventes for handicap og anden kørsel at udgøre 67,4 mio. kroner, hvilket er en merudgift på 1,5 mio. kroner i forhold til budget 2016. Dette svarer til en stigning på 2,3 %. Ændringen kan primært henføres til ændringerne i aktiviteten.

2017

Entrepreneurudgiften forventes i 2017 at være 63,8 mio. kroner, hvilket er en forventet mindredgift på 3,6 mio. kroner eller 5,2 % i forhold til 2016.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel 17:

Tabel 17: Entrepreneurudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Handicapkørsel	24,3	24,7	24,2	25,0	23,7
Anden kørsel	95,5	72,1	41,7	42,4	40,1
I alt	119,8	96,8	65,9	67,4	63,8

Note: eksklusiv telekørsel, som udgiftsføres under busdriften og eksklusiv siddende patientbefordring som regnskabsføres under Sydtrafik.

I nedenstående tabel 18 er entrepreneurudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 18: Entrepreneurudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Handicapkørsel	206	206	199	196	196
Anden kørsel	155	141	140	140	139
Handicap og anden kørsel	163	153	157	156	156
Telekørsel	109	110	111	109	109
I alt	157	146	144	143	141

Note: I nøgletallene er indregnet telekørsel som driftsmæssigt hænger sammen med flexkørsel

Entrepreneurudgiften pr. persontur forventes i 2016 at være 143 kroner, hvilket er 0,6 % under niveauet for budget.

Den samlede udgift pr. persontur afhænger af antallet af persontur indenfor de forskellige kørselsordninger.

Kørselsudgiften for de enkelte ordninger, afhænger af mange variabler, såsom længde, infrastruktur og samkørselsgrad. Desuden dækker anden kørsel over flere kørselsordninger med forskellig udgiftsstruktur.

Faldet i kørselsudgiften for anden kørsel fra 2014 til forventet 2017, skyldes primært at personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne forventes at udgøre 20,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,2 mio. kroner i forhold til budget.

Mindreudgiften på 0,2 mio. kroner kan primært henføres til:

- 1,8 mio. kroner mindre i lønudgifter pga. tilpasning af organisationen. Dette er primært sket via medarbejder er flyttet til andre dele af organisationen og en ændring af medarbejdersammensætningen.
- -0,8 mio. kroner i større andel af udgifterne der er fælles med busdriften, primært fordi medarbejdere er flyttet fra andre steder i organisationen.
- -0,3 mio. kroner i øget vedligeholdelse og udvikling af centersystem. Dette skyldes et merforbrug på ny motor til centersystem
- -0,9 mio. kroner i merudgifter til FlexDanmark, hvilket primært skyldes en højere andel af det samlede antal ture i FlexDanmark. Men også at FlexDanmark har øget det oprindelig budget pga. varsling om prisstigninger fra deres primære leverandør PLANIT på ca. 9,5 % de kommende år.
- 0,2 mio. kroner skyldes, at telekørsels andel af de samlede udgifter forventes at blive højere end budgetteret. Ændringen i udgifterne til telekørsel kan ikke genfindes direkte under busdriften, idet en andel af telekørslen er projekter delvist finansieret af trafikstyrelsen.

2017

Fællesudgifterne forventes i 2017 at udgøre 20,2 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til forventet 2016.

Mindreudgiften på 0,7 mio. kroner kan primært henføres til:

- 0,3 mio. kroner i mindre i udgift til Midttrafik for afregning af vognmænd pga. revideret aftale.
- 0,3 mio. kroner mindre i udvikling af centersystem.
- -0,3 mio. kroner i merudgift til FlexDanmark, den primære årsag hertil er prisstigninger på 9,5 % på licenser hos FlexDanmarks primære leverandør PLANIT.
- 0,4 mio. kroner skyldes, at telekørsel af de samlede udgifter forventes at blive højere end i forventet 2016, idet der forventes realiseret flere telekørselsture.

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 19.

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	21,8	25,1	24,9	24,7
	Siddende patientbefordring*	25,4	26,9	26,3	26,1
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	14,2	11,7	10,4	10,9
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	8,9	7,3	6,5	6,8
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	10,7	8,8	7,8	8,1
	Specialskelekørsel	17,8	14,6	13,0	13,6
	Telekørsel	21,3	17,5	15,6	16,3

*Siddende patientbefordrings andel af udgifter til FlexDanmark har tidligere været afregnet via Sydtrafik. Dette var forudsat på budgettidspunktet. Nu afregner FynBus alle fællesudgifter vedrørende Siddende patientbefordring på Fyn.

Det fremgår af tabellen, at de faste fællesudgifter pr. persontur forventes at blive lidt lavere end budgetteret, men højere end 2015, mens samtlige variable fællesudgifter forventes at være lavere end budgetteret. Stigningen i de faste udgifter pr. tur fra 2015 til 2016 skyldes et stort fald i antallet af ture. Der vil løbende blive arbejdet på at tilpasse fællesudgifterne.

I 2017 forventes et lille fald i de faste fællesudgifter pr. persontur, da der er en forventning om, at reducere udgifterne mere end faldet i personture. De variable fællesudgifter pr. persontur stiger i forhold til forventet 2016 på grund af et lille fald i personture.

Det fremgår ud af nedenstående tabel 20, at en medarbejder i 2016 forventes i gennemsnit at håndtere 29.964 personture, hvilket er 476 personture mindre end i 2015, men 939 personture flere end budgetteret. 2017 forventes at være på niveau med 2016.

Faldet fra 2015 til 2016 skyldes primært, at Odense Kommune har valgt at udbyde "anden kørsel" via rammeaftaler og disse ture dermed ikke indgår i turantallet mere. Da disse kørsler krævede færre ressourcer end øvrige kørsler påvirker dette nøgletallet negativt. I 2013 var Odense endnu ikke trådt ind med anden kørsel og derfor sammenlignelig med 2016. Antal persontur i 2013 pr. medarbejder var 23.434, hvilket er 6.530 personture færre end forventet 2016.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af tabel 21. Det fremgår, at fællesudgiften pr. persontur forventes at være 0,7 kroner mindre end budgetteret i 2016. 2017 forventes at være på niveau med 2016. Disse nøgletal er ligeledes påvirket af ændringen for Odense Kommune. I 2013 var fællesudgiften 37 kroner pr. persontur. Sammenlignes 2013 med 2016 ses det af fællesudgifterne pr. persontur forventes at falde med 3,6 kroner pr. persontur i løbende priser.

Tabel 20: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	832.996	827.215
Medarbejder normering	34,3	32,7	28,11	27,8	27,8
Antal personture pr. medarbejder	30.737	30.440	29.025	29.964	29.756

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Tabel 21: Fællesudgifter pr. persontur

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Fællesudgifter	32,2	29,7	27,8	27,8	27,5
Antal personture	1.055.041	994.464	815.887	832.996	827.215
Fællesudgifter pr. persontur	30,5	29,9	34,0	33,3	33,2

Note. Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring". Ekstraordinære udgifter i, 2014, 2015, 2016 og 2017 på henholdsvis, 1,1 mio., 0,7 mio. 0,1mio. og 0,1 mio. kroner er ikke indregnet i opgørelsen.

Tjenestemandspensioner

Ved FynBus' etablering i 2007 overtog FynBus et antal tjenestemænd fra Odense Kommune. Samtidig overtog FynBus pensionsforpligtelsen for disse tjenestemænd, samt aktiver til dækning af denne forpligtelse. Aktiverne består i dag af garageanlægget på Gl. Sø, obligationer, kontanter og et tilgodehavende hos Odense Kommune. En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne påhviler Odense Kommune.

FynBus har udover overtagne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de overtagne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne påhviler samtlige FynBus ejere.

Pensionsforpligtelsen for hovedparten af tjenestemændene har siden 2008 været afdækket hos Sampension. For øvrige tjenestemænd dækkes forpligtelsen via indbetalinger til obligationsbeholdningen.

Pensionsregnskabet er nedenfor beskrevet i afsnittene: "Resultat", "Præmiebetaling" og "Pensionsbalance".

Resultat:

Pensionsregnskabet resultat for 2016 forventes at blive et underskud på 5,4 mio. kroner. Det er en merudgift på 1,3 mio. kroner i forhold til budget.

Tabel 22: Hovedtal for pensionsregnskabet indtægter og udgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-9,1	-6,1	-7,9	-6,6	-6,6
Udgifter til pensioner	9,6	10,8	11,7	11,7	12,7
Netto udgifter pension	0,5	4,7	3,8	5,1	6,1
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Resultat pension	0,8	4,9	4,0	5,4	6,3

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Indtægterne forventes at udgøre 6,6 mio. kroner. Det er en mindreindtægt på 1,3 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,1 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en forventet merindtægt på 0,3 mio. kroner, hvilket skyldes merindtægt i husleje på 0,1 mio. kroner og forventet mindreforbrug på vedligeholdelse på 0,2 mio. kroner.
- 2,0 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en forventet mindreindtægt på 1,6 mio. kroner.
- 1,4 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension, svarende til budgettet.

Niveauet for indtægter fra afkast af værdipapirbeholdning er i budgetforslag 2017 og overslagsårene 2018 til 2020 fastholdt i forventning om, at en stigning i renten vil modsvare det fald i afkastet, som sker ved stigende udbetalinger.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgøre 11,7 mio. kroner, svarende til budgettet.

De eksterne administrative udgifter forventes at udgøre 0,2 mio. kroner, hvilket er på niveau med budget. Udgifterne kan henføres til eksterne udgifter til udbetalingsadministration og bankgebyrer.

Indtægten fra Sampension på 1,4 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Årets underskud på forventet 5,4 mio. kroner reducerer likvid- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

Præmiebetaling:

Som det fremgår af nedenstående tabel forventes den samlede præmie til pension i 2016 at udgøre 6,4 mio. kroner. Det er en mindredgift på 0,5 mio. kroner.

Den største del af opsparingen er placeret hos Sampension. Herudover indbetaler FynBus på særskilt opsparing til dækning af forpligtelser for tjenestemænd, som ikke er omfattet af ordningen med Sampension. Præmien beregnes i begge tilfælde som 47,9 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2016.

Udgiften betales af de enheder, som beskæftiger tjenestemændene. Hovedparten er beskæftiget i Odense Bybusser og øvrige er beskæftiget hos Keolis Danmark A/S og i FynBus' administration. Odense Kommune afholder udgifterne for de ansatte i Odense Bybusser.

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel 23:

Tabel 23: Fordeling af præmiebetalinger

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Odense Kommune	5,3	4,2	4,5	3,6	3,3
Tidebus Danmark A/S + Keolis	0,5	0,6	0,5	0,9	0,8
FynBus' fællesudgifter	1,5	1,4	1,5	1,4	1,4
I alt til Sampension	7,3	6,3	6,5	5,9	5,5
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5
Samlet præmiebetaling	7,9	6,9	7,0	6,4	6,0

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Pensionsbalance:

I pensionsbalancen indgår på den ene side FynBus' pensionsforpligtelser overfor tjenestemændene og på den anden side de værdier, der er reserveret til forpligtelserne.

Balancen opgøres hvert 5. år, hvor forpligtelserne bliver aktuaropgjort. Den seneste opgørelse blev foretaget i 2012.

I forbindelse med aktuaropgørelserne bliver forskellen mellem forpligtelserne og værdierne nulstillet ved, at FynBus bogfører den del af forpligtelsen, som vedrører Odense Kommune som et tilgodehavende og den del, som vedrører FynBus, bliver reguleret over FynBus' egenkapital.

Egenkapital

Egenkapitalen er i FynBus interne regnskab for 2015 opgjort til 24,5 mio. kroner².

Egenkapitalen er sammensat af 4 selvstændige poster jf. nedenstående tabel 24:

Tabel 24: Egenkapitalens sammensætning

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2014	Regnskab 2015	Budget 2016	Forventet regnskab 2016	Budgetforslag 2017
Disponibel egenkapital	28,5	-49,6	-55,2	-49,6	-90,6
Udviklingspulje	1,4	0,3	0,0	0,2	0,0
Pensionsforpligtelser og øvrige	-5,6	73,8			
I alt	24,4	24,5			

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital udgør primo 2015 28,5 mio. kroner.

Den disponible egenkapitalen er den andel af FynBus' samlede egenkapital, som kan henføres til indskud på 66,4 mio. kroner fra Fyns Amt og Odense Kommune i forbindelse med etableringen af FynBus i 2007.

I perioden frem til 2013 har bestyrelsen disponeret 39,2 mio. kroner - væsentligst til finansiering af investeringer i takstharmonisering.

I forbindelse med investering i rejsekortet vil der igen være dispositioner på egenkapitalen til indkøb af udstyr, indskud i selskabet og interne projektkomkostninger. Der blev i 2015 investeret for 78,0 mio. kroner. I 2016 forventes beløbet at udgøre 39,3 mio. kroner og består hovedsageligt af indkøb af udstyr.

Den disponible egenkapital forventes herefter at udgøre -90,6 mio. kroner ultimo 2016.

Udviklingspulje

Indestående på udviklingspuljen udgør primo 2016 0,3 mio. kroner.

Udviklingspuljen anvendes til finansiering af investeringer, som ikke finansieres over anlægsbudgettet. Bestyrelsen har i november 2014 besluttet at den resterende saldo på udviklingspuljen kan anvendes til investering i nuværende billetudstyr. Det forventes at anvende de 0,3 mio. kroner i 2016, hvorfor saldoen ultimo 2016 forventes at være 0.

Puljens indtægter består af renteafkast fra den disponible egenkapital. Pga. den lave rente og at udviklingspuljen forventes at være 0 kr. ultimo 2016, er renteindtægterne for 2016 vurderet til 0 kr.

² Fynbus' samlede egenkapital er i årsregnskabet for 2015 opgjort til 1,9 mio. kroner. I denne opgørelse er ejendommen Gammel Sø 6 optaget til nedskrevet værdi med 45,4 mio. kroner. I FynBus' interne regnskab optages ejendommen til 68 mio. kroner svarende til overtagelsesprisen i 2007.

Pensionsbalancen

Pensionsbalancen opgøres hvert 5. år jf. afsnittet under tjenestemandspensioner – senest i 2012. I 2013 er der mindre reguleringer. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Øvrigt

I denne post indgår bevægelser på egenkapitalen herunder især afskrivninger, som ikke omfattes af ovenstående 3 poster. Der er ikke selvstændigt budget herfor. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

Eksternt finansierede projekter

FynBus arbejder med projekter finansieret af Trafikstyrelsen, Rejseplanen og Region Syddanmark. I forbindelse med disse projekter kan der være øvrige interessenter som er involveret i og medfinansierer projekterne.

I 2016 er ”Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder” eneste igangværende projekt. . Der skal i juni 2016 træffes beslutning om, hvorvidt denne ordning skal fortsætte som projekt et år yderligere.

Tabel 24: Oversigt over igangværende eksternt finansierede projekter 2016

Mio. kroner (Årets priser)	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014-16
Finansieret af	Trafikstyrelsen (2,3), Assens Kommune (2,0)
Status	Bevilliget
Bevilget beløb	4,3
Afholdt beløb	0,8
Restbeløb	3,5

For projektet Kombinationsrejse bus og cykel, er projektet efterfølgende blevet forlænget. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Projekterne forventes at kunne opfylde bevillingsbetingelserne og holdes indenfor de bevilgede økonomiske rammer.

Bilag 1.2

Internt forventet regnskab 2016 og budgetforslag 2017

Indholdsfortegnelse:

	<u>Side</u>
FynBus niveau – oversigt over regnskabs- og budgetresultater	2-10
• Busdrift	
• Odense Bybusser	
• Tjenestemandspensioner	
• Egenkapital/udviklingspulje	
• Flextrafik	
 Oversigt over fællesudgifter	 11

FynBus

Kollektiv trafik

Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	45.128	41.171	39.940	-1.231	39.766	39.343	39.140	39.140
- Kontantbilletter	35.219	34.218	29.175	-5.043	29.182	28.874	28.726	28.726
- SMS-billetter	9.909	6.953	10.765	3.812	10.583	10.469	10.415	10.415
Turkort	6.555	6.718	6.174	-544	5.928	5.773	5.699	5.700
Kvikkort	51.508	52.452	49.779	-2.674	54.560	54.597	54.134	54.134
Periodekort, total	101.091	100.362	104.589	4.227	103.299	103.388	102.855	102.855
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	21.793	22.515	23.857	1.342	23.074	23.084	22.849	22.849
- Ungdomskort	66.754	66.006	68.188	2.182	67.716	67.818	67.532	67.532
- Skolekort	12.544	11.842	12.544	702	12.508	12.486	12.475	12.475
Indtægter fra målstyret markedsføring	29	2.710	72	-2.638	3.228	4.309	3.684	3.684
Kompensation fra Staten	12.365	12.356	12.321	-35	12.563	12.563	12.563	12.563
Bus / tog samarbejde	23.259	23.226	23.259	33	22.758	22.444	22.293	22.293
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	168	175	-85	-260	-69	-69	-69	-69
Salgsprovision og - gebyrer	-4.083	-4.036	-4.129	-93	-4.216	-4.216	-4.216	-4.216
Øvrige indtægter	1.157	834	1.016	182	957	957	957	957
Indtægter i alt	237.178	235.970	232.936	-3.034	238.774	239.089	237.041	237.042
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
- Entreprenørkontrakter	479.505	477.332	472.332	5.000	465.665	465.835	465.835	465.835
- Incitamentsaftale	2.317	4.439	4.222	217	4.440	4.440	4.440	4.440
- Variabel kørsel	16.296	12.353	18.866	-6.513	19.557	19.557	19.557	19.557
- Olierisiko	11.374	0	11.490	-11.490	0	0	0	0
- Bod	-680	-310	-846	536	-310	-310	-310	-310
- Rejsetidsgaranti	144	154	166	-12	165	165	165	165
- Endestationer/rutebilstationer	746	550	550	0	550	550	550	550
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	2.913	1.455	3.717	-2.262	1.445	1.445	1.445	1.445
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	2.734	1.105	950	155	2.877	3.718	3.684	3.684
Bruttoudgifter, busruter	515.349	497.078	511.446	-14.368	494.389	495.399	495.366	495.366
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	278.170	261.108	278.510	-17.402	255.615	256.311	258.324	258.323
Fællesudgifter:	62.670	68.831	69.018	187	73.769	71.779	72.380	72.381
- Driftsrelaterede udgifter	11.135	10.864	10.949	-85	11.092	11.092	11.092	11.092
- Salgsrelaterede udgifter	14.158	14.816	16.107	-1.291	15.127	15.127	15.127	15.127
- Administrative udgifter	36.644	37.490	37.818	-328	38.280	38.280	38.280	38.280
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	0	5.661	5.848	187	9.270	7.279	7.880	7.881
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	733	0	-1.704	1.704	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	959	1.200	3.354	-2.154	1.775	1.775	1.775	1.775
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	63.629	70.031	72.372	-2.341	75.544	73.554	74.155	74.156
Årets ejerbidrag busdrift	341.799	331.139	350.882	-19.743	331.159	329.864	332.479	332.479

FynBus

Kollektiv trafik

Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
- Indtægter	2.175	2.482	2.660	178	2.697	2.697	2.697	2.697
- Entreprenøruddgifter	15.331	18.627	19.400	-773	20.401	20.401	20.401	20.401
Telekørsel nettoudgifter	13.156	16.145	16.740	-595	17.705	17.705	17.705	17.705
- Fællesudgifter (Flextrafik)	5.864	6.807	6.969	-163	7.361	7.361	7.361	7.361
Årets ejerbidrag telekørsel	19.020	22.951	23.709	-758	25.065	25.065	25.065	25.065
Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)								
Årets underskud kollektiv trafik	360.086	354.090	376.296	-22.206	356.225	354.930	357.544	357.544
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	360.819	354.090	374.592	-20.502	356.225	354.930	357.544	357.544

Restfinansiering og likviditet

Restfinansiering

	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Ejerbetaling af busdrift	360.819	354.090	374.592	-20.502	356.225	354.930	357.544	357.544
Opkrævet aconto for året	358.402	344.084	344.083	-1	353.690	355.242	357.346	357.346
Restfinansiering - overføres til kommende år (-= for meget opkrævet)	2.417	10.007	30.509	20.502	2.535	-312	198	198

Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel

	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-1.435	-2.885	-7.543	-4.658	-629	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	5.591	1.620	2.126	506	3.571	11.875	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	58	17	22	5	37	124	0	0
Opkrævet aconto for året	358.402	344.084	344.083	-1	353.690	355.242	357.346	357.346
Årets samlede likvide tilskud	362.616	342.836	338.689	-4.147	356.669	367.240	357.346	357.346

FynBus
Nøgletal

	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Busruiter								
Passagerantal*bus	18.440.000	17.770.074	17.660.000	-110.074	17.160.000	16.881.120	16.747.258	16.747.258
Driftsbusser	331	328	340	12	340	340	340	340
Køreplantimer	611.390	606.963	630.405	23.442	642.485	642.485	642.485	642.485
køreplankm	18.854.935	18.679.523	18.720.771	41.248	19.008.208	19.008.208	19.008.208	19.008.208
Passagerer/køreplantime	30,2	29,3	28,0	-1,3	26,7	26,3	26,1	26,1
Passager/antal indbyggere	37,7	36,3	35,9	-0,4	35,1	34,4	34,1	34,1
Køreplantime/antal indbyggere	1,3	1,2	1,3	0,0	1,3	1,3	1,3	1,3
Selvfinansierungsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46,0	47,5	45,5	-1,9	48,3	48,3	47,9	47,9
Indtægter/passagerer (kr.)	12,9	13,3	13,2	-0,1	13,9	14,2	14,2	14,2
indtægter/køreplantim (kr.)	387,9	388,8	369,5	-19,3	371,6	372,1	368,9	368,9
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	842,9	819,0	811,3	-7,7	769,5	771,1	771,0	771,0
Drift af busruiter/køreplantime (kr.)	455,0	430,2	441,8	11,6	397,9	398,9	402,1	402,1
Årets underskud/køreplantime (kr.)	589,0	583,4	596,9	13,5	554,4	552,4	556,5	556,5
Ejerbidrag/km (kr.)	18,1	17,7	18,7	1,0	17,4	17,4	17,5	17,5
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	138.753	167.655	177.547	9.892	187.160	187.160	187.160	187.160
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.508.236	1.880.256	1.920.293	40.036	2.020.840	2.020.840	2.020.840	2.020.840
Antal km (direkte rejse)	970.102	1.204.085	1.229.293	25.208	1.291.746	1.291.746	1.291.746	1.291.746
Nettoudgifter/persontur (kr.)	94,8	96,3	94,3	-2,0	94,6	94,6	94,6	94,6
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	110,5	111,1	109,3	-1,8	109,0	109,0	109,0	109,0
Fællesudgifter/persontur (kr.)	42,3	40,6	39,3	-1,3	39,3	39,3	39,3	39,3
Ejerbidrag/km (kr.)	19,6	19,1	19,3	0,2	19,4	19,4	19,4	19,4
Ejerbidrag/minut (kr.)	12,6	12,2	12,3	0,1	12,4	12,4	12,4	12,4
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	488.578	489.561	491.474	1.913	489.561	490.358	491.054	491.739
Passagerantal i alt	18.578.753	17.937.729	17.837.547	-100.182	17.347.160	17.068.280	16.934.418	16.934.418
Årets underskud/passagerer (kr.)	19,6	19,9	21	1	20,8	21,0	21,3	21,3
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	738,5	723,3	762	39	727,6	723,8	728,1	727,1

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

FynBus

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Drift af bybusser excl. Cross Border	21.522	18.739	18.725	14	19.194	19.194	19.194	19.194

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	1.852	2.846	3.146	300	3.063	3.063	3.063	3.063
Renter og afkast af obligationsportefølje og gælsbrev Odense Kommune	2.917	3.600	2.000	-1.600	2.000	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.336	1.445	1.418	-27	1.545	1.645	1.745	1.845
Indtægter i alt	6.105	7.891	6.564	-1.327	6.608	6.708	6.808	6.908
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	10.844	11.743	11.743	-	12.743	13.743	14.743	15.743
Ekstern administration	173	180	180	-	180	180	180	180
Udgifter i alt	11.017	11.923	11.923	-	12.923	13.923	14.923	15.923
I alt	4.912	4.032	5.359	-1.327	6.315	7.215	8.115	9.015

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	4.199	4.500	3.615	-885	3.300	3.000	2.700	2.400
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	616	500	906	406	800	700	700	700
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.440	1.500	1.409	-91	1.400	1.300	1.200	1.100
Præmiebetaling til Sampension	6.255	6.500	5.930	-570	5.500	5.000	4.600	4.200
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	679	461	486	25	450	450	450	450
I alt	6.934	6.961	6.416	-545	5.950	5.450	5.050	4.650

FynBus

Egenkapital - finansiering								
Udviklingspulje - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Saldo, primo	1.461	44	253	209	-	-	-	-
Rentetilskrivning	-17	-	-	-	-	-	-	-
Investering i billetteringsudstyr	-1.191	0	-253	-253	-	-	-	-
Saldo, ultimo	253	44	-	-44	-	-	-	-
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Saldo, primo	28.471	-55.182	-49.581	5.601	-90.617	-98.369	-99.549	-99.549
Rejsekort - projektomkostninger	-691	-15.304	-8.357	6.947	-7.752	-	-	-
Rejsekort - investering i udstyr	-28.034	-31.032	-30.979	53	-	-1.180	-	-
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	-49.327	0	-	-	-	-	-	-
Saldo, ultimo	-49.581	-103.218	-90.617	12.601	-98.369	-99.549	-99.549	-99.549

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.232	-6.316	-6.509	193	-6.090	-6.090	-6.090	-6.090
Entreprenørudgifter	24.672	24.305	25.038	-733	23.707	23.707	23.707	23.707
Fællesudgifter	4.276	4.273	4.480	-207	4.219	4.219	4.219	4.219
Ejerbidrag	22.716	22.262	23.010	-747	21.836	21.836	21.836	21.836
Personture	119.712	121.881	127.902	6.021	121.247	121.247	121.247	121.247
Lægekørsel								
Indtægter	-7	0	-3	3	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7.424	6.420	6.297	123	5.914	5.914	5.914	5.914
Fællesudgifter	1.644	1.590	1.481	109	1.377	1.377	1.377	1.377
Ejerbidrag	9.061	8.010	7.775	235	7.291	7.291	7.291	7.291
Personture	55.639	49.032	47.474	-1.558	44.347	44.347	44.347	44.347
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-2	2	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.757	1.662	1.851	-189	1.926	1.926	1.926	1.926
Fællesudgifter	238	262	252	10	263	263	263	263
Ejerbidrag	1.991	1.924	2.100	-176	2.189	2.189	2.189	2.189
Personture	7.846	8.079	8.032	-47	8.415	8.415	8.415	8.415
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	267	297	202	95	259	259	259	259
Fællesudgifter	27	30	22	8	28	28	28	28
Ejerbidrag	293	327	224	103	287	287	287	287
Personture	893	926	694	-232	881	881	881	881
Paragrafkørsel								
Indtægter	-6	-7	-3	-4	-6	-6	-6	-6
Entreprenørudgifter	1.656	755	658	97	739	739	739	739
Fællesudgifter	258	133	125	8	129	129	129	129
Ejerbidrag	1.908	881	780	101	863	863	863	863
Personture	9.973	4.100	3.979	-121	4.100	4.100	4.100	4.100
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-26	0	-16	16	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	7.001	6.226	4.607	1.619	5.212	5.212	5.212	5.212
Fællesudgifter	1.534	1.491	1.074	418	1.202	1.202	1.202	1.202
Ejerbidrag	8.509	7.717	5.665	2.053	6.413	6.413	6.413	6.413
Personture	53.236	44.005	32.832	-11.173	36.550	36.550	36.550	36.550

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.255	1.393	557	836	970	970	970	970
Fællesudgifter	128	126	53	73	94	94	94	94
Ejerbidrag	1.384	1.519	610	910	1.064	1.064	1.064	1.064
Personture	4.400	3.730	1.622	-2.108	2.855	2.855	2.855	2.855
Aktivitetskørsel								
Indtægter	-438	-479	-522	43	-550	-550	-550	-550
Entreprenørudgifter	11.862	6.048	6.452	-404	6.228	6.228	6.228	6.228
Fællesudgifter	1.955	2.068	1.938	130	1.907	1.907	1.907	1.907
Ejerbidrag	13.378	7.637	7.868	-231	7.586	7.586	7.586	7.586
Personture	93.696	61.030	59.260	-1.770	58.000	58.000	58.000	58.000
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.585	1.221	1.986	-765	1.382	1.382	1.382	1.382
Fællesudgifter	364	316	514	-198	367	367	367	367
Ejerbidrag	1.948	1.537	2.500	-963	1.749	1.749	1.749	1.749
Personture	11.897	9.326	15.715	6.389	11.160	11.160	11.160	11.160
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	30.096	15.013	16.940	-1.927	14.654	14.654	14.654	14.654
Fællesudgifter	5.506	3.789	4.240	-451	3.704	3.704	3.704	3.704
Ejerbidrag	35.601	18.802	21.180	-2.378	18.358	18.358	18.358	18.358
Personture	204.395	95.400	111.911	16.511	96.700	96.700	96.700	96.700
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	2.149	23	0	23	570	570	570	570
Fællesudgifter	329	3	0	3	132	132	132	132
Ejerbidrag	2.478	26	0	26	701	701	701	701
Personture	15.081	90	0	-90	4.000	4.000	4.000	4.000
CPR-kørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	15	0	15	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	3	0	3	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	18	0	18	0	0	0	0
Personture	0	100	0	-100	0	0	0	0

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 - budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	6.213	1.897	1.996	-99	2.067	2.067	2.067	2.067
Fællesudgifter	845	640	663	-23	690	690	690	690
Ejerbidrag	7.057	2.537	2.659	-122	2.758	2.758	2.758	2.758
Personture	53.311	18.900	20.276	1.376	21.000	21.000	21.000	21.000
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	320	614	291	323	215	215	215	215
Fællesudgifter	34	61	27	34	26	26	26	26
Ejerbidrag	354	675	318	357	241	241	241	241
Personture	1.050	1.800	830	-970	800	800	800	800
Lukket skolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	537	0	539	-539	0	0	0	0
Fællesudgifter	15	0	15	-15	0	0	0	0
Ejerbidrag	552	0	553	-553	0	0	0	0
Personture	468	0	449	449	0	0	0	0
Anden kørsel Odense*)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	1.746	100	100	0	100	100	100	100
Ejerbidrag	1.746	100	100	0	100	100	100	100
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14								
Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-6.713	-6.802	-7.055	253	-6.645	-6.645	-6.645	-6.645
Entreprenørudgifter	96.792	65.889	67.414	-1.525	63.842	63.842	63.842	63.842
Fællesudgifter	18.898	14.887	14.983	-96	14.239	14.239	14.239	14.239
Ejerbidrag Flextrafik i alt	108.978	73.973	75.341	-1.368	71.436	71.436	71.436	71.436
Personture	631.597	418.399	430.976	12.577	410.055	410.055	410.055	410.055
Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	5.681	6.178	5.898	279	5.995	5.995	5.995	5.995
Ejerbidrag	5.681	6.178	5.898	279	5.995	5.995	5.995	5.995
Personture	224.114	229.833	224.473	-5.360	230.000	230.000	230.000	230.000

^{^)} Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik

FynBus

Flextrafik

(1.000 kr.)	Regnskab 2015 (årets priser)	Budget 2016 (årets priser)	Regnskab 2016 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2016 budget 2016)	Budgetforslag 2017 (2017 priser)	Budgetoverslag 2018 (2017 priser)	Budgetoverslag 2019 (2017 priser)	Budgetoverslag 2020 (2017 priser)
Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-6.713	-6.802	-7.055	253	-6.645	-6.645	-6.645	-6.645
Entreprenørudgifter	96.792	65.889	67.414	-1.525	63.842	63.842	63.842	63.842
Fællesudgifter	24.579	21.065	20.881	184	20.234	20.234	20.234	20.234
Ejerbidrag Flextrafik i alt	114.659	80.151	81.240	-1.088	77.431	77.431	77.431	77.431
Personture i alt	855.711	648.232	655.449	7.217	640.055	640.055	640.055	640.055

Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	146	144	143	-2	141	141	141	141
Ejerbidrag/persontur	166	165	163	-3	162	162	162	162

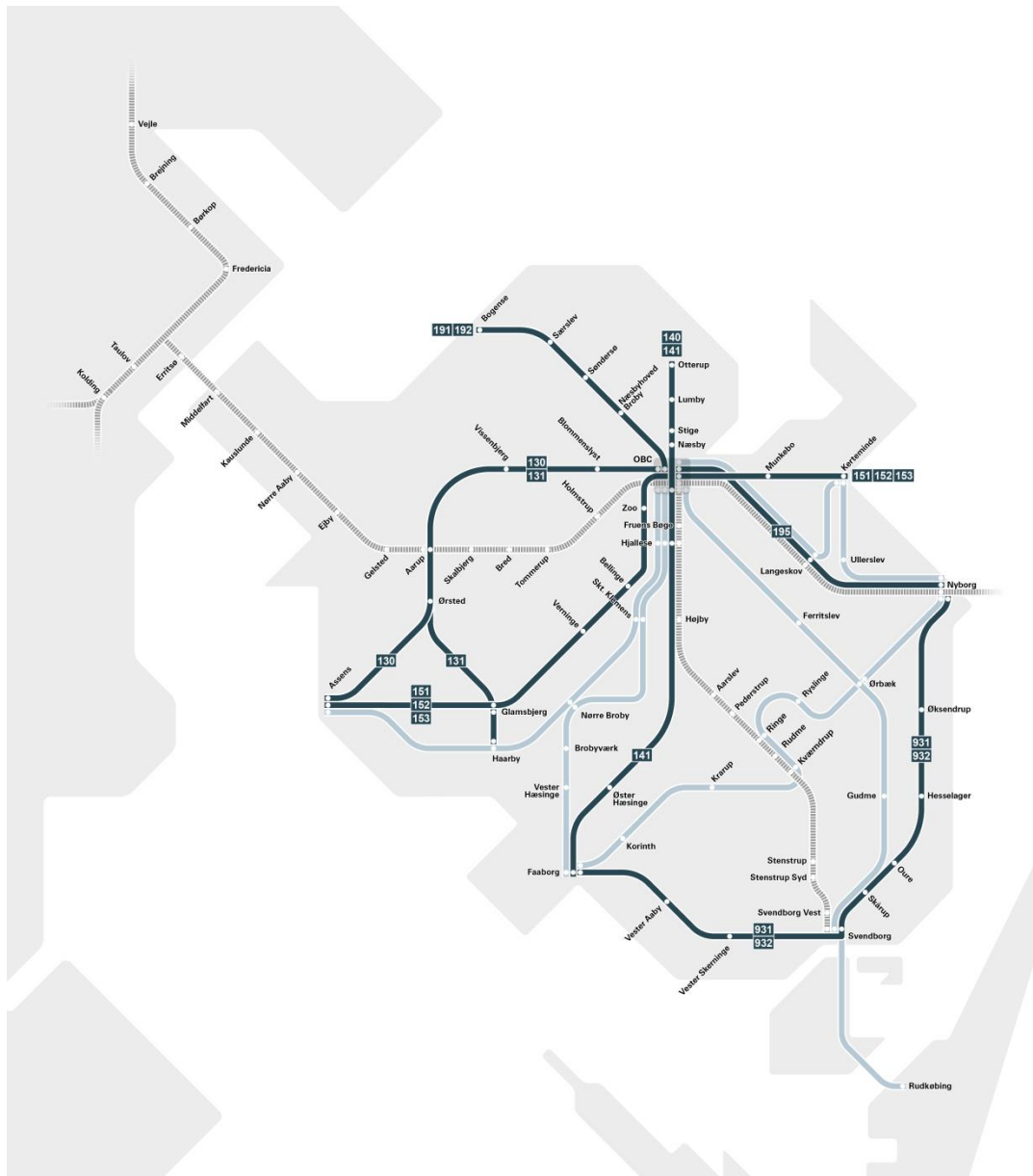
* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 1. kvartal	Budget 1. kvartal	Budget 2016	Forventet 2016 efter 1. kvt	Difference, B2016 - FR2016 1.kvt
Driftsudgifter					
Kontraktudgifter, bus	7	6	25	25	0
EDB-omkostninger - busPC mv.	3.217	1.200	3.898	9.766	-5.868
Chaufføruddannelse	238	33	130	130	0
Billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	1.722	1.611	6.849	6.447	402
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsumsafgift	1.685	1.591	6.769	6.362	407
Øvrigt	37	20	80	85	-5
Stoppesteder	18	100	400	430	-30
Driftsudgifter i alt	5.201	2.949	11.302	16.797	-5.495
Salgsudgifter					
Provision	0	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	2.149	2.116	8.355	8.148	207
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsumsafgift	1.406	1.208	4.848	4.947	-100
Øvrige ordinære udgifter	744	908	3.507	3.200	307
Rejsehjemmel	1.633	1.525	1.655	1.574	81
Kundecenter	0	0	0	0	0
Salg og distribution	1.821	1.564	6.553	6.385	167
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsumsafgift	1.278	1.112	4.739	4.696	43
Øvrige ordinære udgifter	543	452	1.814	1.690	124
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0	0
Salgsudgifter i alt	5.604	5.205	16.562	16.107	455
Administrationsudgifter					
Bygninger og inventar	540	478	1.912	2.038	-127
Konsulenter, revision, advokat	648	-104	-871	1.859	-2.730
Møder, rejser	40	100	609	525	84
EDB	440	1.245	4.587	4.304	282
Kontor, telefon mv.	350	339	1.354	1.544	-191
Personale og uddannelse	1.014	492	1.820	1.761	59
Løn inkl. lønsumsafgift	5.979	5.928	25.472	25.706	-234
Renter	48	118	481	381	100
Ej specificeret	0	0	-50	-300	250
Administrationsudgifter i alt	9.059	8.596	35.312	37.818	-2.506
Fællesudgifter i alt	19.864	16.750	63.177	70.723	-7.546

Bilag 3.1



Analyse til forberedelse af R-net

FynBus bestyrelse d. 9. juni 2016

Indhold

1. Sammenfatning	3
2. Det nuværende regionale net	5
2.1. De regionale principper	7
2.2. Serviceniveau og selvfinansieringsgrad.....	8
3. Hvordan og hvorfor rejser kunderne.....	10
4. Konceptet bag R-busnettet.....	11
5. Markedspotentiale	13
6. Konklusion	15
Bilag 1 Antal påstigninger i 2015 på de regionale ruter	20
Bilag 2 Potentielle kunder	27
Bilag 3. Vurdering af R-net på de regionale ruter på Fyn	30

1. Sammenfatning

I Trafikplan 2014-17 foreslår FynBus, at der indføres et R-busnet: (Trafikplanen side 67):

"FynBus foreslår, at det overordnede busnet udvikles hen imod de overordnede principper i det R-net, som Movia har haft succes med i Region Sjælland. R-nettet er et højfrekvent rutenet med mindst ½-timesdrift i tidsrummet 6-20, hvor der desuden tilstræbes afgange på faste minuttal.

R-nettet er målrettet erhvervspendlere og indkøbs- og fritidsrejser, og kan naturligvis også bruges af uddannelsessøgende, men er ikke planlagt efter skolers møde- og sluttider.

Køreplanernes udgangspunkt er at understøtte tog og arbejdspladser.

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

I 2015 gennemførte FynBus udbud af den regionale trafik, som bl.a. indeholdt option på opgradering af nogle ruter til R-busser.

Resultatet af udbuddet medførte en besparelse, der gav mulighed for driftsudvidelser, herunder udnyttelse af optioner, indenfor Region Syddanmarks rammebevilling.

På bestyrelsesmødet d. 4. februar 2016 vedtog bestyrelsen, at udnytte optionen på R-busser. Det blev ligeledes besluttet, at administrationen udarbejder en analyse, der beskriver forslag til udmøntning af optionen til beslutning i FynBus' bestyrelse og Region Syddanmarks Udvalg for Regional Udvikling.

Optionen på R-busser er nærmere beskrevet i udbudsmaterialet vedr. den regionale kørsel. R-busserne skal være det regionale trafiksystems rygrad, hvor flere busafgange skal sikre fynboernes muligheder for ærinde- og fritidsrejser samtidig med, at busserne også bruges i pendlingsammenhæng.

R-busser defineres ved, at de eksisterende ruter forbedres med flere afgange om formiddagen og først på aftenen. Driftsomfanget er nærmere planlagt til at være mindst halvtimesdrift i tidsrummet fra ca. kl. 6:00 – 20:00 på hverdage og lavere frekvens herudover.

Kørselsomfanget på de udbudte optioner er overslagsmæssigt beregnet ud fra de nuværende køretider og fremgår af Tabel 1.

Tabel 1 - Kørselsomfanget på de udbudte optioner

Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

Indførelse af et R-net vil aktivere ca. 18.000 køreplantimer pr. år. På baggrund af Tide Bus' tilbud på den regionale kørsel, vil det medføre en driftsudgift på ca. 8,4 mio. kr. årligt.

R-busnettet etableres med brug af de busser, der allerede er bestilt ved kontraktindgåelsen og vil blive iværksat ved køreplansskiftet i december 2016.

Succesmålet er, at den udvidede kørsel opnår en selvfinansieringsgrad på 50 %, som traditionelt har været Region Syddanmarks præstationsmål for initiativer igangsat af trafikselskaberne.

Etableringen af R-nettet vurderes til over en 2 årig periode, at øge antallet af passagerer med ca. 3,8 procent svarende til 245.000 rejser. Den årlige merindtægt er ca. 4,4 mio. kr. ved en gennemsnitsindtægt på 18 kr. pr. rejse i den regionale trafik. Den budgetterede selvfinansieringsgrad er således 52 %.

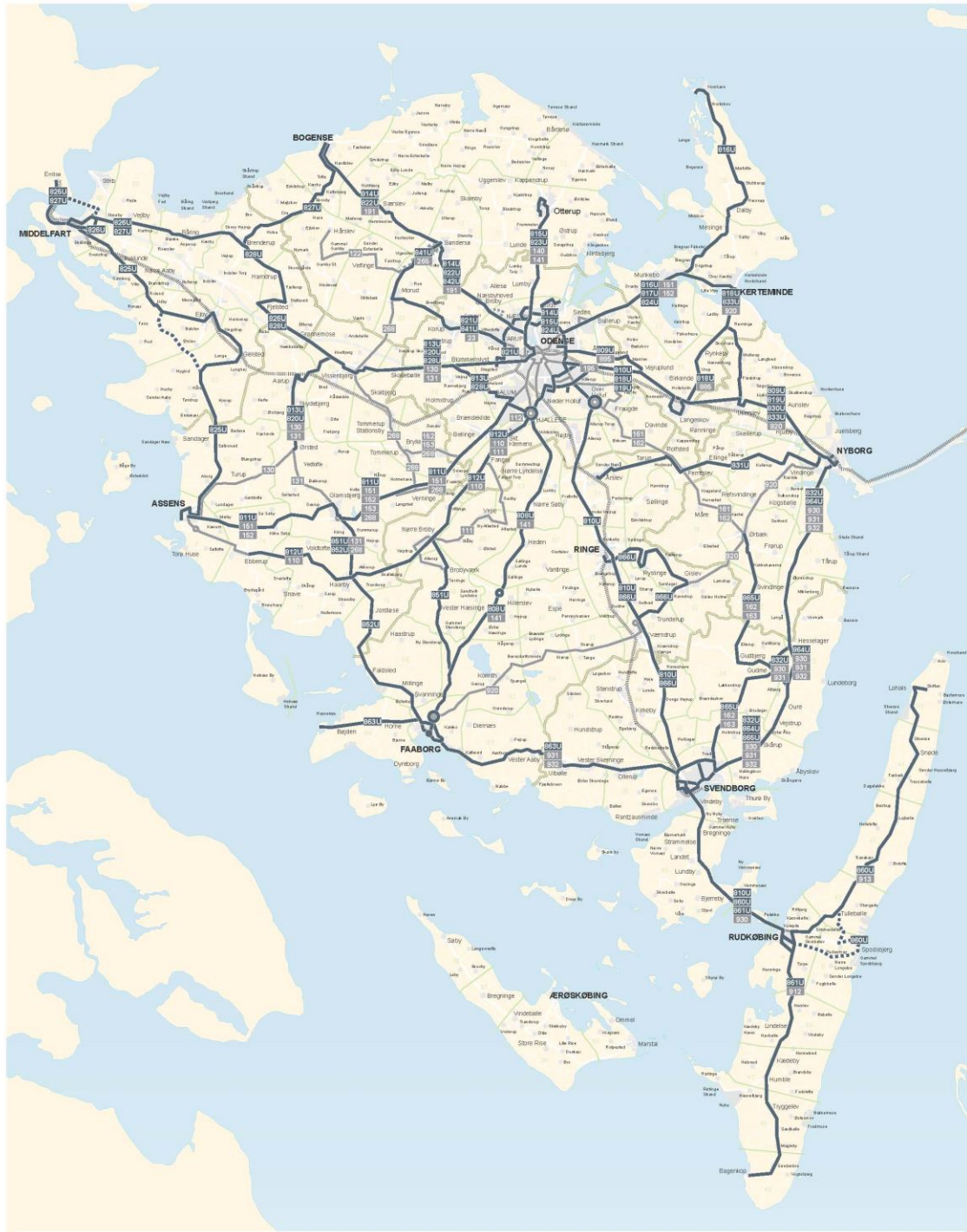
Der er i denne analyse beskrevet de nuværende forudsætninger for R-nettet og hvordan køreplantimerne skal anvendes.

Det bemærkes, at FynBus sideløbende med R-nettet samarbejder med Sydtrafik omkring mulighederne for et nyt trafiksystem omkring Lillebælt med en R-bus mellem Fredericia og Middelfart. Rentabiliteten og kundegrundlaget skal kortlægges og det vurderes, at en opgradering af fx rute 105 mellem Fredericia og Middelfart til halvtimesdrift, vil medføre et ressourceforbrug på ca. 2.500 køreplantimer.

2. Det nuværende regionale net

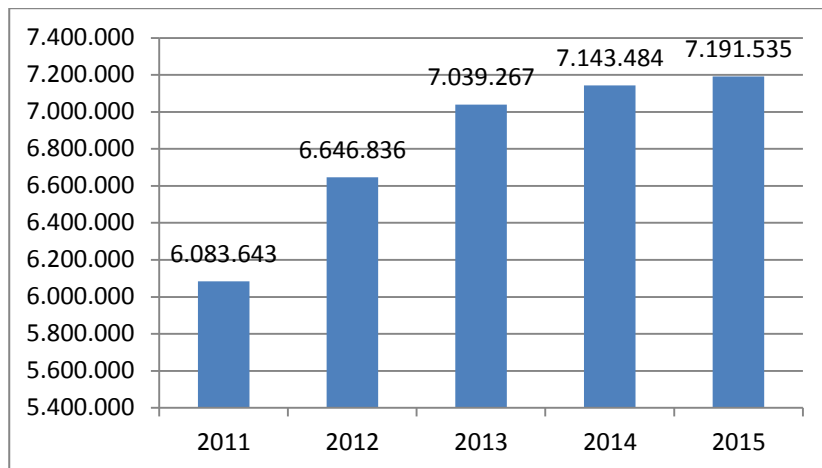
Kortet viser alle de nuværende regionale og fælleskommunale ruter samt uddannelsesruterne i 2016.

Figur 1: Rutekort for overordnet busnet april 2016



Figur 2 viser passagerudviklingen fra 2011-2015 på de regionale ruter. Som det fremgår af Figur 2, har passagertallet været stigende siden omlægningen i 2010, hvor det fynske trafiksystem blev tilpasset Region Syddanmarks principper for regionale kørsel. Væksten har samlet været ca. 18 % i perioden, men udviklingen har været stagnerende de sidste år, og fra 2014 til 2015 var væksten kun på 0,7 %.

Figur 2: Passagerudvikling 2011-2015



I takt med passagervæksten har FynBus udvidet driftsomfanget med indførelsen af uddannelsesruterne i sommeren 2014 efter forsøg med enkelte uddannelsesruter i Assens.

I 2014 og 2015 fordelte antallet af køreplantimer og passagerer sig som vist i Tabel 2.

Tabel 2 Passagerer pr. køreplantime 2014-15

Køreplantimer og passagerantal							
Rute	Beskrivelse	2014			2015		
		Køreplanter	Passagerer	Passagerer pr. køreplante	Køreplanter	Passagerer	Passagerer pr. køreplante
110 - 111	Faaborg/Assens - Nr. Broby - Odense	26.460	599.079	23	26.427	617.660	23
130 - 132	Assens - Glamsbjerg/Vissenbjerg - Odense	17.408	497.909	29	18.018	520.443	29
140 - 141	Otterup - Odense - Faaborg	28.483	796.274	28	29.275	772.151	26
151 - 153	Assens - Odense - Kerteminde	48.290	1.884.000	39	49.077	1.886.554	38
190 - 195, (842)	Bogense - Odense - Langeskov - Nyborg	34.637	1.215.105	35	33.374	1.123.045	34
268 ^	Haarby - Vissenbjerg - Sønder sø	1.329	41.579	31	1.356	35.154	26
920	Faaborg - Nyborg - Kerteminde	22.112	378.462	17	22.085	378.319	17
925	Bøjden - Faaborg (nedlagt)	914	18.305	20	-	-	-
930 - 932 (911)	Faaborg - Svendborg - Nyborg	42.283	1.100.461	26	44.203	1.040.879	24
Uddannelsesruter							
811-813	Assens - Odense	1.815	53.010	29	1.569	50.505	32
Øvrige*	Uddannelsesruter	26.560	559.300	21	31.502	762.663	24
I alt		250.292	7.143.484	29	256.886	7.191.535	28
Note:	^) Ruten er med kommunalt tilkøb. Kommunens andel af ruten er ikke omfattet af opgørelsen.						
	*) Øvrige ruter samt uddannelsesruter fra 2. halvår						

Af tabel 2 fremgår at antallet af køreplantimer er øget fra 2014 til 2015 med ca. 6.500 timer, svarende til 2,6 %, væsentligst som følge af uddannelsesruterne og de letbanearbejder i Odense, der blev påbegyndt i eftersommeren 2015.

Det gennemsnitlige antal passagerer pr. køreplantime er størst på rute 151-153 Assens – Odense – Kerteminde med 38 passagerer pr. time og på rute 190-195 Bogense – Odense – Langeskov – Nyborg med 34 passagerer pr. time.

2.1. De regionale principper

Siden 2010 har ruter og køreplaner været tilrettelagt og prioriteret efter Regionens principper om, at:

*”Regionen skal sikre kollektiv trafik af regional betydning og kommunerne den lokale trafik i kommunen...
.... Der skal flere passagerer i busserne ved at imødekomme borgernes ønsker til kollektiv trafik. De passagerer, der stadig bruger busserne, skal fastholdes ved at imødekomme brugernes ønsker.”*

Samtidig forudsætter principperne at:

- Der skal være overensstemmelse mellem de faktiske behov, de konkrete ruter og disses frekvenser. Der skal ske en afvejning af, hvordan man med de ressourcer, der er til rådighed, opnår den bedste transport for de fleste.
- Fastlæggelse af den konkrete linieføring og udpegning af stoppesteder sker i trafikplanerne – under hensyn til det overordnede mål om kort rejsetid.
- Betjening af yderområderne foreslås tilgodeset ved en særlig pulje inden for den samlede bevilling.
- Der skal tages hensyn til betjening af uddannelsesinstitutioner, som ikke ligger i A- og C-rejsemål.
- Der skal ske en koordinering mellem lokal- og regional kørsel. Parallelkørsel bør undgås.
- Strækninger, der er togbetjente skal som udgangspunkt ikke have parallelle busruter. Det skal vurderes konkret, om der er basis for regional bustrafik mellem regionale rejsemål, som er forbundet med tog.
- Større byer uden togbetjening skal sikres god dækning.
- En rute skal for at være regional, krydse mindst én kommunegrænse.

Principper for udpegning af regionale rejsemål:

Tabel 3: Region Syddanmarks definition af rejsemål

Type af regionalt rejsemål	Beskrivelse
A – væsentlige regionale rejsemål	Byområder med indbyggertal større end 25.000 (Odense og Svendborg)
B – almindelige regionale rejsemål	Trafikknudepunkter med regionale rejsende samt arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner med regional pendling. (Bøjden, Spodsbjerg, akutsygehuse)
C – almindelige regionale rejsemål	Byområder med et indbyggertal større end 5.000 men mindre end 25.000 (Nyborg, Middelfart, Faaborg, Assens, Kerteminde, Munkebo, Ringe)
Mindre bysamfund	Udvalgte bysamfund med indbyggertal på mellem 3.000 og 5.000 indbyggere. (Rudkøbing, Otterup, Højby, Strib, Bellinge, Langeskov, Bogense, Årslev, Vissenbjerg, Glamsbjerg)

Udover de rejsemålmæssige forudsætninger, er en del ruter etableret og drevet ud fra et forretningsmæssigt princip om en selvfinansieringsgrad på mere end 50 %.

2.2. Serviceniveau og selvfinansieringsgrad

Det aktuelle serviceniveau på de regionale ruter fremgår af tabel 4. Det er udtrykt i antal køreplantimer og afgang pr. time.

Tabel 4: Serviceniveauet på de største regionale ruter

Rute	Beskrivelse	Køreplantimer/ år (2016)	Afgange pr. time									
			Hverdage			Lørdage			Søndage			
			7-9 og 13-18	9-13	Øvrige	6-9	9-17	Øvrige	6-13	13-21	Øvrige	
110-111	Assens/Faaborg - Nr. Broby - Odense	26.400	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
130-132	Assens/Haarby - Vissenbjerg - Odense	18.400	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
140	Otterup - Odense	13.400	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1
141	Odense - Faaborg	16.400	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
150	Odense - Kerteminde	20.100	4	2	2	1	2	1	1	1	1	1
151	Assens - Glamsbjerg - Odense	14.800	2	1	1	½	1	½	½	½	½	½
152	Assens - Tommerup - Odense	15.300	2	1	1	½	1	½	½	½	½	½
191	Bogense - Odense	17.100	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
195	Odense - Langeskov - Nyborg	16.200	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
920-921	Kerteminde - Nyborg - Ringe - Faaborg	22.100	1	1	½	-	½	1	½	1	-	-
930	Nyborg - Svendborg - Faaborg	18.800	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
931	Nyborg - Svendborg - Rudkøbing	17.600	1	1	1	1	1	1	½	1	1	1
932	Nyborg - Svendborg	4.500	1									
932	Faaborg - Svendborg	4.900	1									
I alt		226.000										

På hverdage og i myldretiden har de fleste regionale afgange minimum 30 minutters drift eller mere. På de øvrige tidspunkter er der ofte 60 minutters drift.

Ud over ruterne vist i tabel 4 finansierer Region Syddanmark uddannelsesruterne, der målrettet er tilpasset ungdomsuddannelsernes møde og sluttider. I det forventede regnskab for 2016 er produktionen samlet beregnet til ca. 270.000 køreplantimer.

Tabel 5 – selvfinansierungsgrad regionale ruter

Selvfinansierungsgrad													
Rute	Beskrivelse	2014						2015					
		Bruttoudgi ft pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansierung		Bruttoudgi ft pr. rute	Passager indtægter pr. rute ◊	Busdrift netto pr. rute	Selvfinansierung			
					Med statstilskud	Uden statstilskud				Med statstilskud	Uden statstilskud		
110 - 111	Faaborg/Assens - Nr. Broby - Odense	17.801	8.845	8.956	50%	47%	18.139	9.338	8.802	51%	48%		
130 - 132	Assens - Glamsbjerg/Vissenbjerg - Odense	12.664	8.216	4.448	65%	61%	12.879	8.560	4.319	66%	62%		
140 - 141	Otterup - Odense - Faaborg	21.105	14.485	6.620	69%	64%	22.265	13.728	8.536	62%	58%		
151 - 153	Assens - Odense - Kerteminde	38.418	29.741	8.677	77%	73%	38.738	29.204	9.533	75%	71%		
190 - 195, (842)	Bogense - Odense - Langeskov - Nyborg	25.835	19.830	6.005	77%	72%	25.555	18.305	7.251	72%	67%		
268 ^	Haarby - Vissenbjerg - Sønderød	1.014	638	376	63%	59%	1.026	526	500	51%	48%		
920	Faaborg - Nyborg - Kerteminde	13.577	7.908	5.669	58%	55%	14.075	7.638	6.437	54%	51%		
925	Bøjden - Faaborg (nedlagt)	784	441	343	56%	53%							
930 - 932 (911)	Faaborg - Svendborg - Nyborg	27.921	24.972	2.948	89%	84%	32.271	22.912	9.359	71%	67%		
Uddannelsesruter													
811-813	Assens - Odense	3.042	1.178	1.864	39%	36%	2.468	1.224	1.244	50%	47%		
Øvrige*	Uddannelsesruter	33.885	10.371	23.514	31%	29%	37.288	15.754	21.534	42%	40%		
I alt		196.044	126.625	69.419	65%	61%	204.704	127.190	77.514	62%	58%		

Note: ◊) Indtægterne er inkl. Bus&Togindtægter og statstilskud som er fordelt forholdsvis i forhold til øvrige indtægter.

*) Øvrige ruter samt uddannelsesruter fra 2. halvår 2014.

Tabel 5 viser, at selvfinansierungsgraden er 62 % i gennemsnit. Det skyldes blandt andet, at køreplanerne løbende tilpasses den aktuelle efterspørgsel, så svagt benyttede ture nedlægges eller erstattes med Teletaxi.

3. Hvordan og hvorfor rejser kunderne

Fordelingen af rejser med regionale ruter for FynBus kundetyper er vist i tabel 6.

Tabel 6: Kundetyper og rejser 2014 og 2015

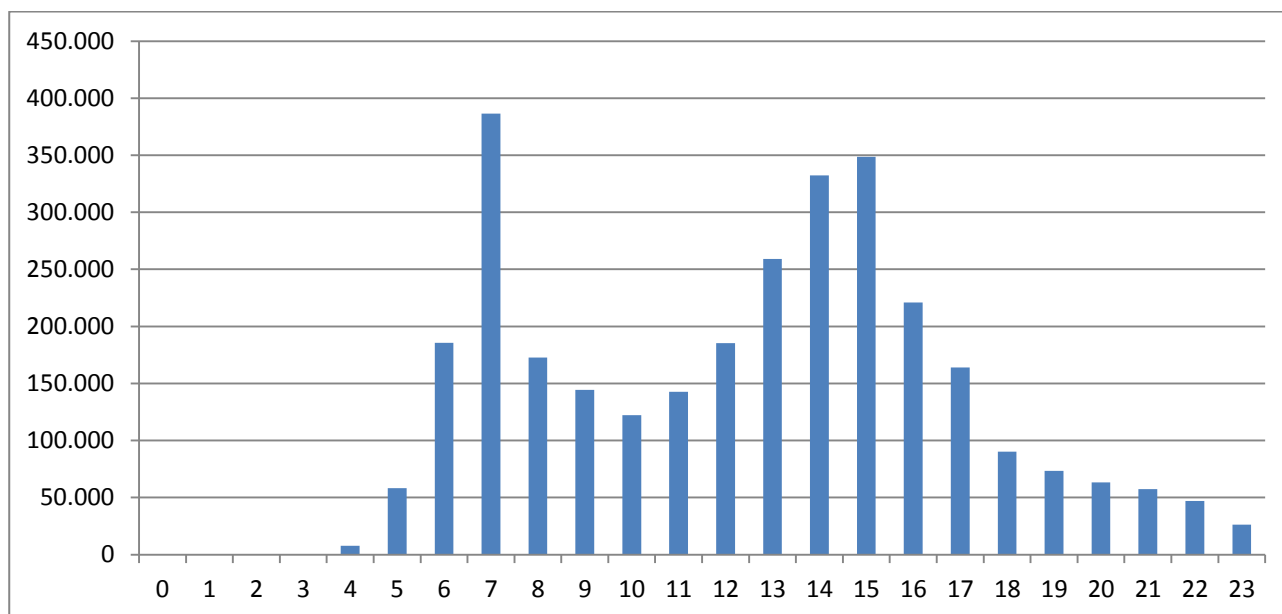
År	Barn	Ung	Voksen	Pensionist	Total
2015	554.377	1.953.446	1.421.444	393.042	4.322.309
2014	541.021	1.915.400	1.421.391	407.549	4.285.361
Forskel 2015-2014	13.356	38.046	53	-14.507	36.948

Fordelingen og antallet af passagerer på de største regionale ruter er vist på kortene i bilag 1. Baggrundsmaterialet er udtræk fra FynBus' billetsystem.

Som det fremgår af kortene er der flest rejser i bysamfundene. I de større byer bruger kunder også de regionale busser til lokale rejser – fx er ca. 2 mio. af rejserne i Odense lokale rejser med regionale ruter.

Døgnfordelingen på hverdage i 2015 fremgår af nedenstående figur.

Figur 3: Rejser på regionale ruter fordelt efter billetteringspunkt



Figur 3 viser, at pendlingsrejser om morgenen er spidstimen, det svarer fuldstændig til udviklingen for de øvrige trafikarter.

Efter morgenmyldretiden falder brugen lidt ud ind til myldretiden tager til igen om eftermiddagen.

Efterspørgselskurven bekræfter tallene i tabel 5, hvor det ses at langt størsteparten af de rejsende er unge eller voksne – det vil sige ungdomsuddannelsessøgende eller pendlere.

I forbindelse med udarbejdelsen af Byregion Fyns infrastrukturplan, er der lavet analyser på baggrund af DTU's data fra transportvaneundersøgelserne (TU-data).

I sammenhæng med R-busnettet er det relevant at se på, med hvilket formål fynboerne egentlig rejser.

Tabel 6: Turens formål (Kilde: TU-data Byregion Fyn).

Turformål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele ugen
Arbejdsplads	25%	25%	24%	24%	22%	6%	5%	20%
Uddannelsessted	8%	9%	8%	8%	7%	0%	0%	6%
Erhverv	4%	5%	5%	5%	3%	1%	1%	4%
Fritid	28%	29%	29%	30%	31%	51%	61%	35%
Ærinde	34%	33%	33%	33%	37%	41%	32%	35%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Det fremgår af tabel 6, at det faktisk kun er 26 % af fynboernes rejser, der sker med pendlingsformål. 70 % af rejserne er ærinde og fritidsrejser, der udgør 60 % af rejserne på hverdage.

4. Konceptet bag R-busnettet

R-bussen er kendetegnet ved at have en køreplan med faste minuttal, og ved at sikre korrespondancer til andre tog og busser ved de vigtigste knudepunkter undervejs. Det tilstræbes, at R-bussen har en så direkte linjeføring som muligt mellem større byer. R-bussens frekvens hænger sammen med kravene til R-bussens linjeføring, som tilsammen skaber et enkelt og overskueligt net af busruter, der er let forståeligt for passagererne.

R-bussen skal have en køreplan med faste minuttal og den skal have kortest mulig rejsetid mellem større byer og vigtigste bysamfund. For at understøtte målsætningen om høj rejsehastighed, tilrettelægges R-bussens ruteføring derfor så direkte som muligt – analogt til de regionale principper.

Med høj frekvens og høj rejsehastighed er passagererne villige til at bevæge sig længere efter bussen, og en direkte ruteføring kan dermed føre til et større kundeunderlag. Afvigelser kan dog ske og undtagelser gøres, hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til virksomheder, uddannelsesinstitutioner mv.

For at få effekt af en høj frekvens er det væsentligt, at alle afgang på ruten betjener de samme stoppesteder. Hvis R-bussen skal være attraktiv, må der ikke kunne opstå tvivl om hverken linjeføring, frekvens eller stoppestedsmønster.

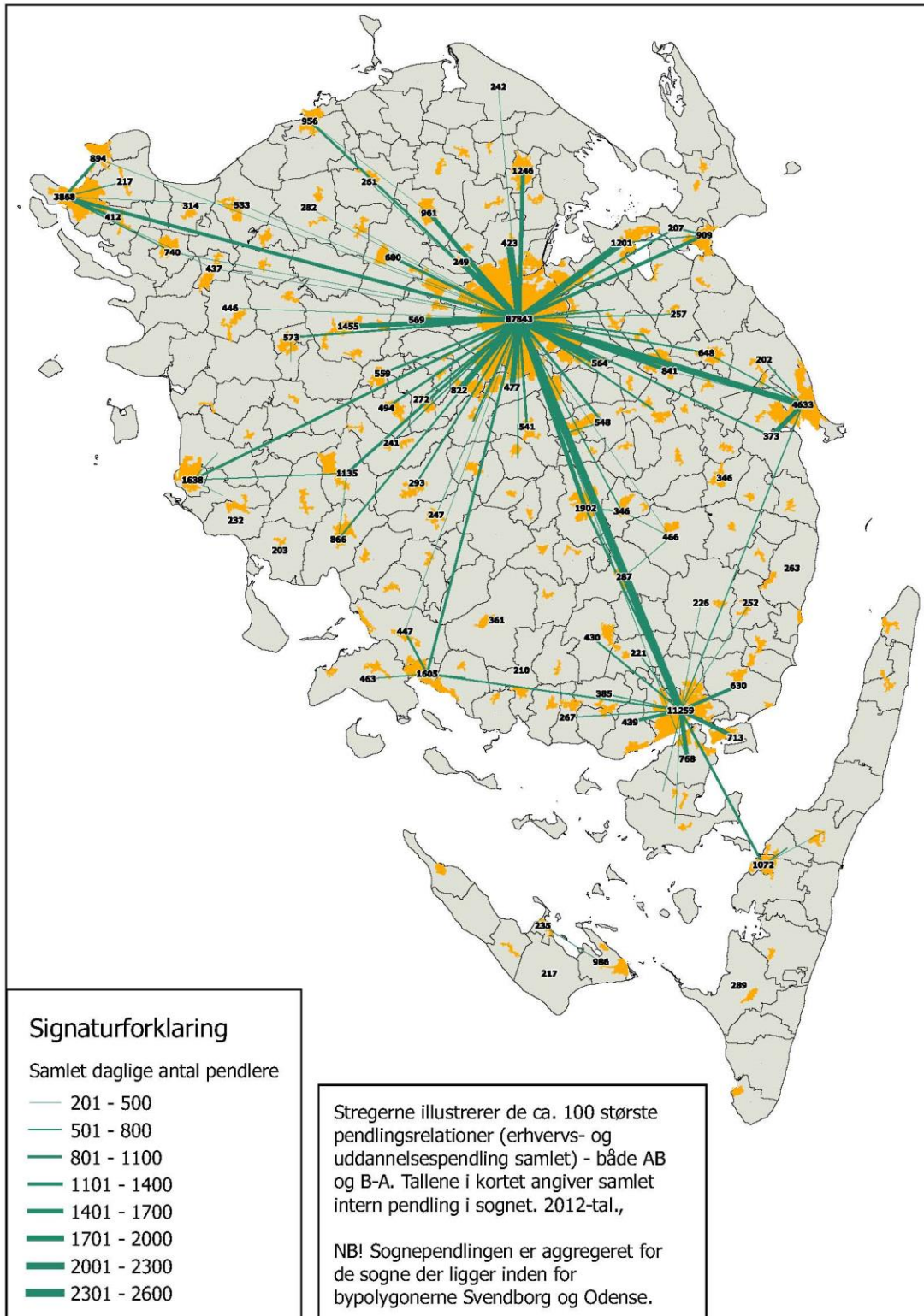
R-bussens karakteristika:

Frekvens	Hverdage kl 6-20 : Halvtimesdrift eller mere Efter kl. 20 : Timedrift Weekend : Timedrift eller mindre
Standningsmønster	Betjener alle stoppesteder undervejs Minimumsafstand mellem stoppesteder hæves til 400 meter og et gennemsnit på 600 meter under hensyntagen til lokale forhold og med fokus på at øge gennemsnitsrejsehastigheden.
Ruteføring	Så direkte som mulig.

5. Markedspotentiale

Figur 4 viser de største fynske pendlingsrelationer. Hvis man sammenligner med rutekortet i figur 1 fremgår det, at tog og busruter kører i de store pendlingsstrømmes korridorer.

Figur 4: Største pendlingsrelationer på Fyn (Pendlingsdata Danmarks statistik 2012)



Med udgangspunkt i disse pendlingsdata, har administrationen i FynBus tidligere beregnet et muligt markedspotentiale i alle fynske sogne i notatet "Erhvervspendling på regionalruter - Markedspotentiale og markedsandele". Beregningerne viste, at der var ca. 21.000 mulige kunder omkring de regionale ruter. I bilag 2 er gengivet metode og en oversigt over resultatet.

FynBus gennemførte i 2015 "pendlereksperimentet", hvor forskellige markedsføringstiltag blev forsøgt på det eksisterende rutenet og køreplaner.

MOVIA's erfaringer med R-busnet har været, at med øget frekvens i formiddagstimerne og de tidlige aftentimer er det muligt at tiltrække nye pendlere, da det udvidede driftsomfang også udvider "transportgarantien", hvis man ikke har et 8-16 job eller uddannelse.

Tilsvarende tilbyder den øgede frekvens også større fleksibilitet for ærinde og fritidsrejser.

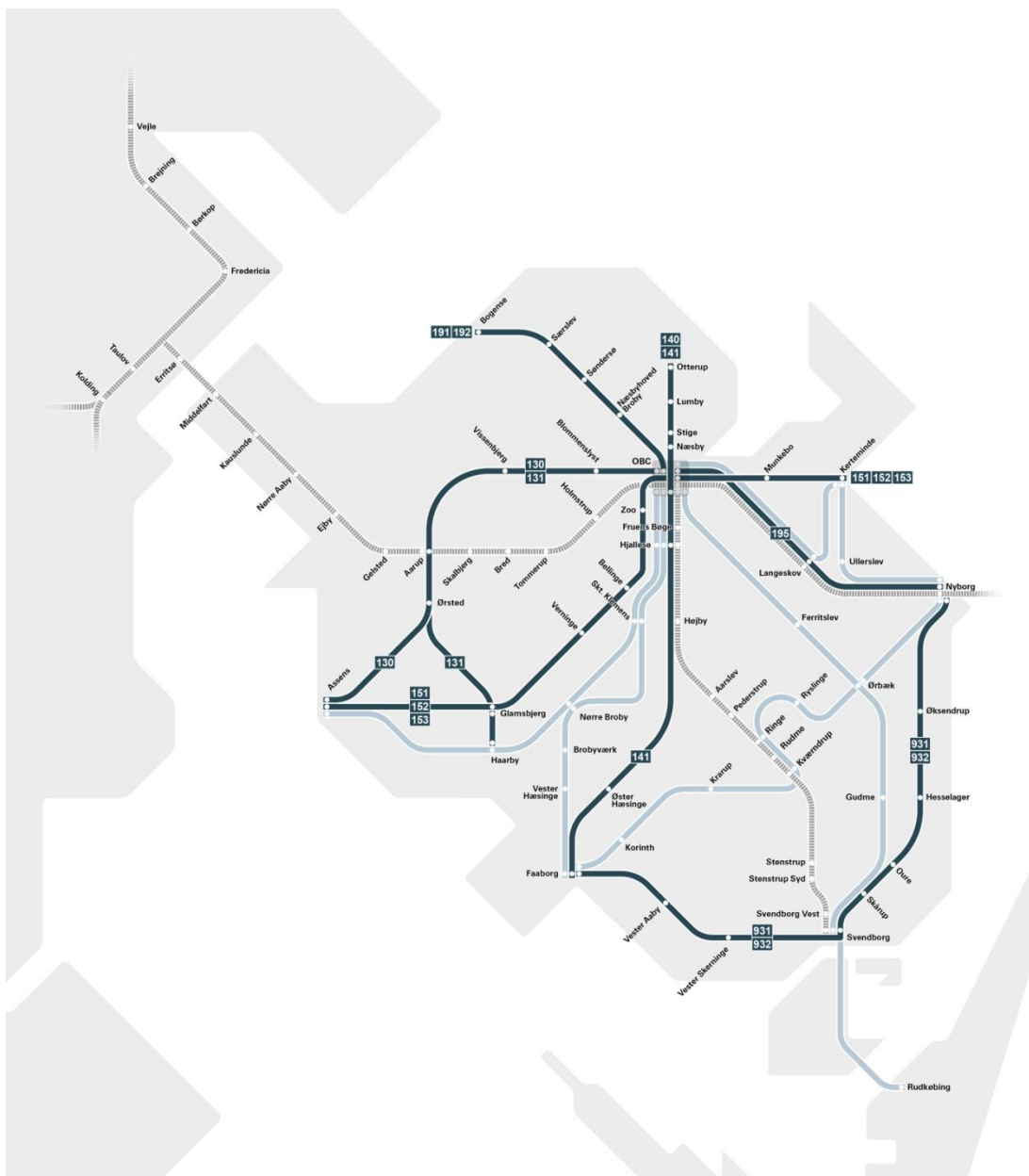
6. Konklusion

Hvis der tages hensyn til pendling, påstigninger, passager potentiale samt en minimums selvfinansieringsgrad på 50 pct. vurderes det, at R-nettet skal etableres på rute 130-132, 140-141, 151-153, 190-196 og 930-932.

Vurderingen af de enkelte ruter er gennemgået i bilag 3.

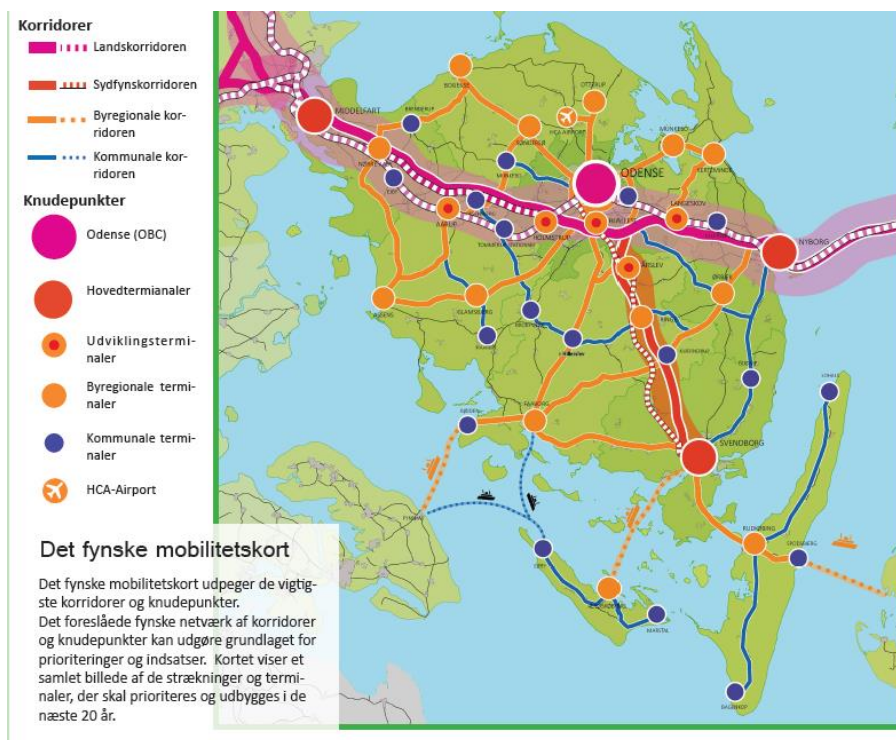
Ruterne der foreslås etableret R-net på, er illustreret i figuren.

Figur 5: Generaliseret kort over R-busnet (fremhævede ruter).



De korridorer hvor administrationen foreslår udvidet driftsomfang er også i tråd med Byregion Fyns udviklingsplan. Figur 6 viser de byregionale korridorer, som de fynske kommuner forventes, at udvikle på frem til 2040. Som det fremgår af kortet er der en fin sammenhæng til starten på R-busnettet, på de vigtigste strækninger mellem kystbyerne og hhv. Odense og Svendborg.

Figur 6. Det fynske mobilitetskort (Byregion Fyn, tidlig høringsudgave)



Overslag over ressourceindsatsen til udvidelse af driftsomfang med henblik på opgradering til R-busnet fremgår af tabel 7.

Tabel 7: Ressourceoverslag R-busnet

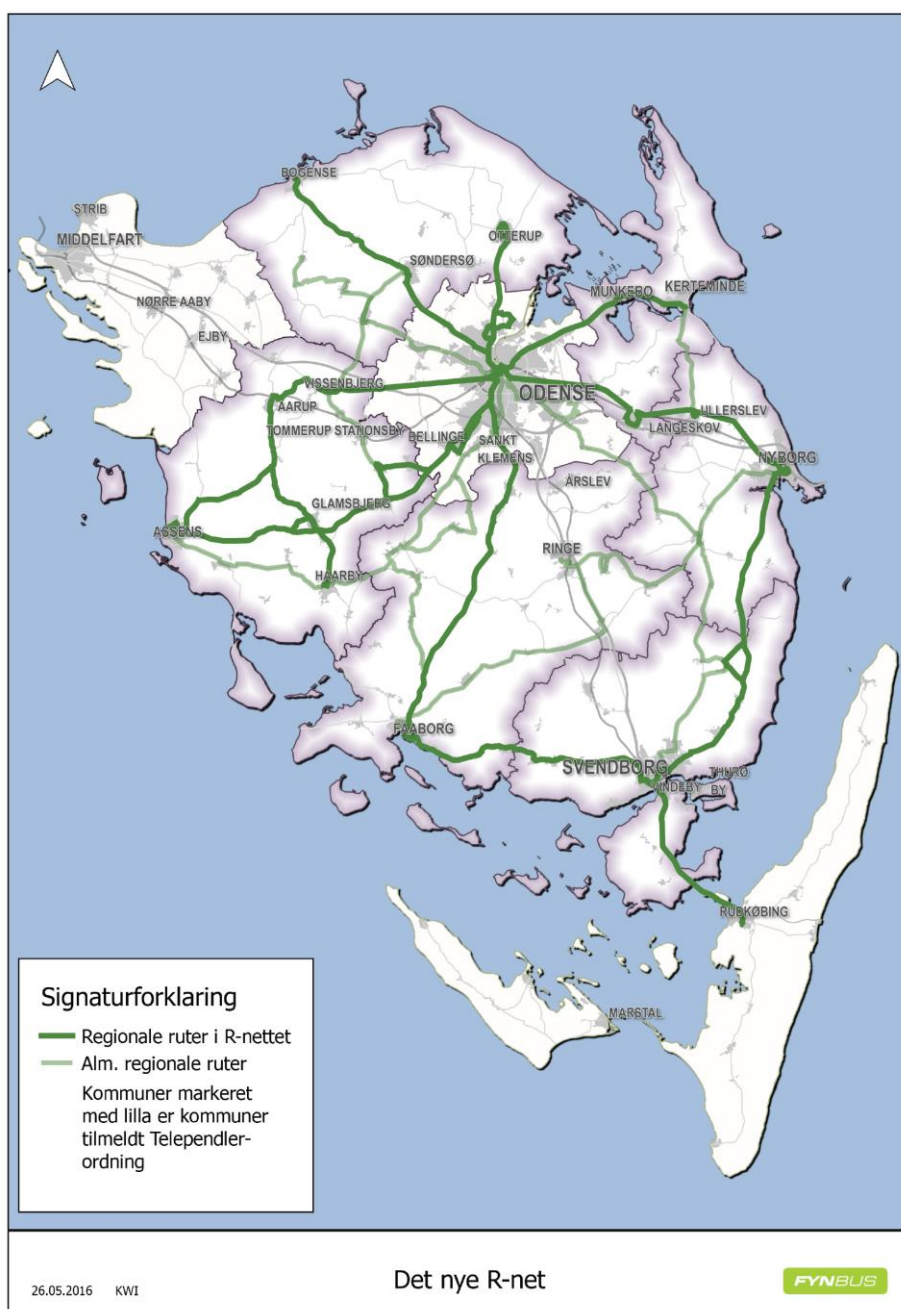
Option	Gruppe	Fra - til	Køreplantimer
A	140	Otterup - Faaborg	5.125
	150	Assens - Kerteminde	1.117
	Sum		6.242
B	191	Bogense - Odense	2.208
	195	Nyborg - Odense	3.500
	Sum		5.708
C	130	Odense - Vissenbjerg	3.792
	930	Faaborg - Svendborg	2.750
	Sum		6.542

Ud over R-busser lokalt på Fyn, kan det overvejes at etablere en R-bus rute mellem Middelfart og Fredericia i forbindelse med planlægning af nyt trafiksystem omkring Lillebælt i efteråret – et planlægnings samarbejde mellem FynBus og Sydtrafik.

Til en opgradering af rute 106 til halvtimesdrift på hverdage anslås at medgå 2.500 køreplantimer pr. år.

Figur 7 og 8 viser dækning på Fyn for det nye R-net samt dækning af regionale ruter, kommuner med telependler ordning og uddannelsesruter.

Figur 7. R-net, regionale ruter og kommuner med Telependler ordning.



Figur 8. Uddannelsesruter.



Effekt af R-busnet

I rapporten "Flere buspassagerer – hvad skal der til" vurderes forskellige initiativer til at øge antallet af passagerer i busserne. Rapporten konkluderer, at det væsentligste virkemiddel er at øge frekvensen. På baggrund af forskning vurderes en forøgelse af frekvensen med 10 procent, at give en forøget passagervækst på ca. 4,5 procent indenfor 2 år. Særligt er effekten af en øget frekvens højere uden for myldretiden samt mellem større byer.

Med udgangspunkt i dette, kan effekten af den øgende frekvens ved indførelsen af et R-net beregnes, til at være følgende.

Tabel 8: Effekt af R-busnet

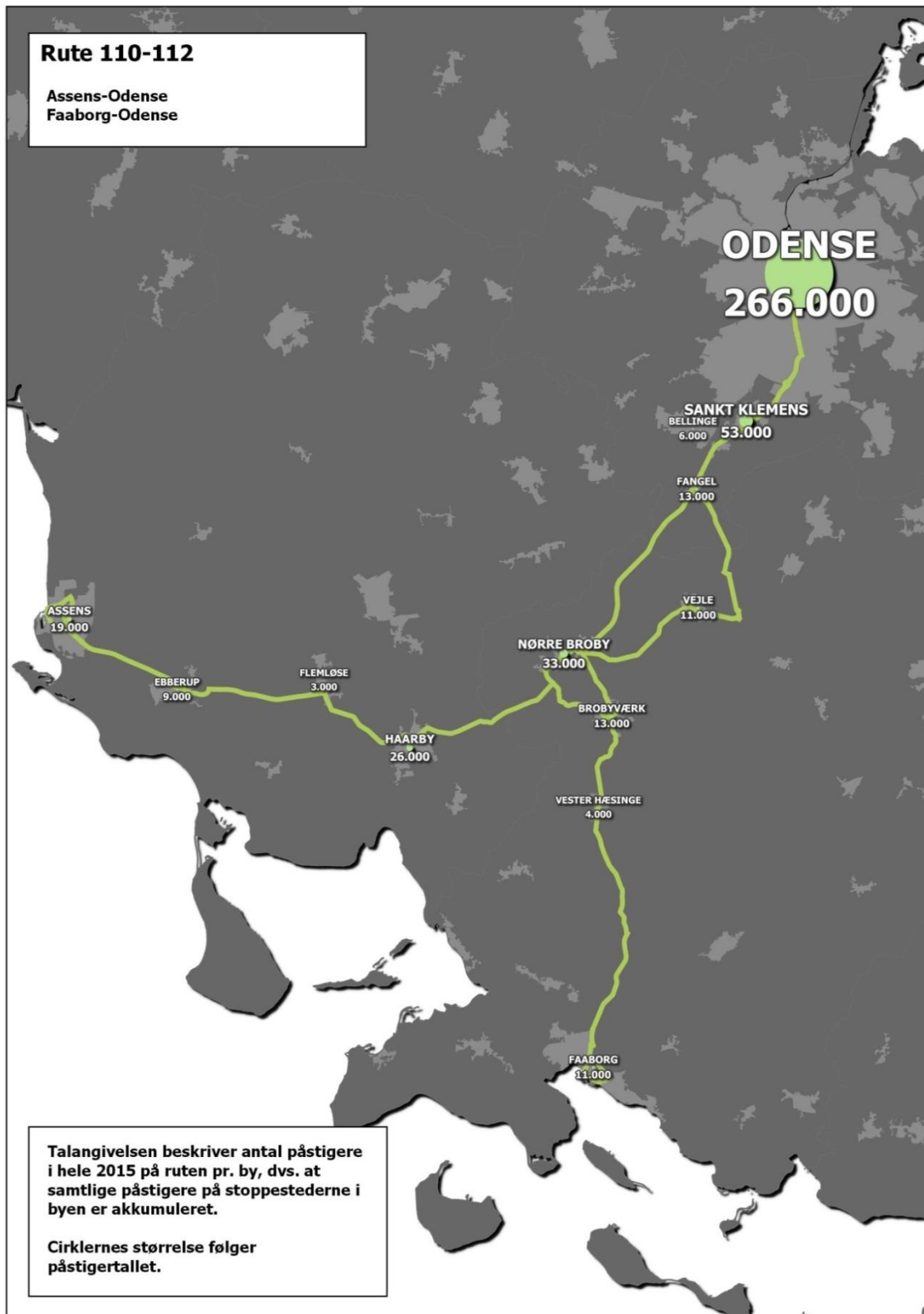
Rute	Beskrivelse	Køreplantimer/år 2016	Øget KP timer	i pct.	Passagerer 2015	Passager effekt efter 2 år
110 - 111	Faaborg/Assens - Nr. Broby - Odense	26.401			617.660	
130 - 132	Assens - Glamsbjerg/Vissenbjerg - Odense	18.393	3.792	20,6%	520.443	48.283
140 - 141	Otterup - Odense - Faaborg	29.782	5.125	17,2%	772.151	59.794
151 - 153	Assens - Odense - Kerteminde	50.265	1.117	2,2%	1.886.554	18.866
190 - 196	Bogense - Odense - Langeskov - Nyborg	33.352	5.708	17,1%	1.123.045	86.492
268	Haarby - Vissenbjerg - Sønderød	1.388			35.154	
920-921	Faaborg - Nyborg - Kerteminde	22.076			378.319	
930 - 932	Faaborg - Svendborg - Nyborg	42.375	2.750	6,5%	1.040.879	30.397
I alt		224.031	18.492		6.374.205	243.832
						3,8%
Uddannelsesruter						
811-813	Assens - Odense	1.421			50.505	
Øvrige*	Uddannelsesruter	32.149			762.663	
I alt		259.681			813.168	

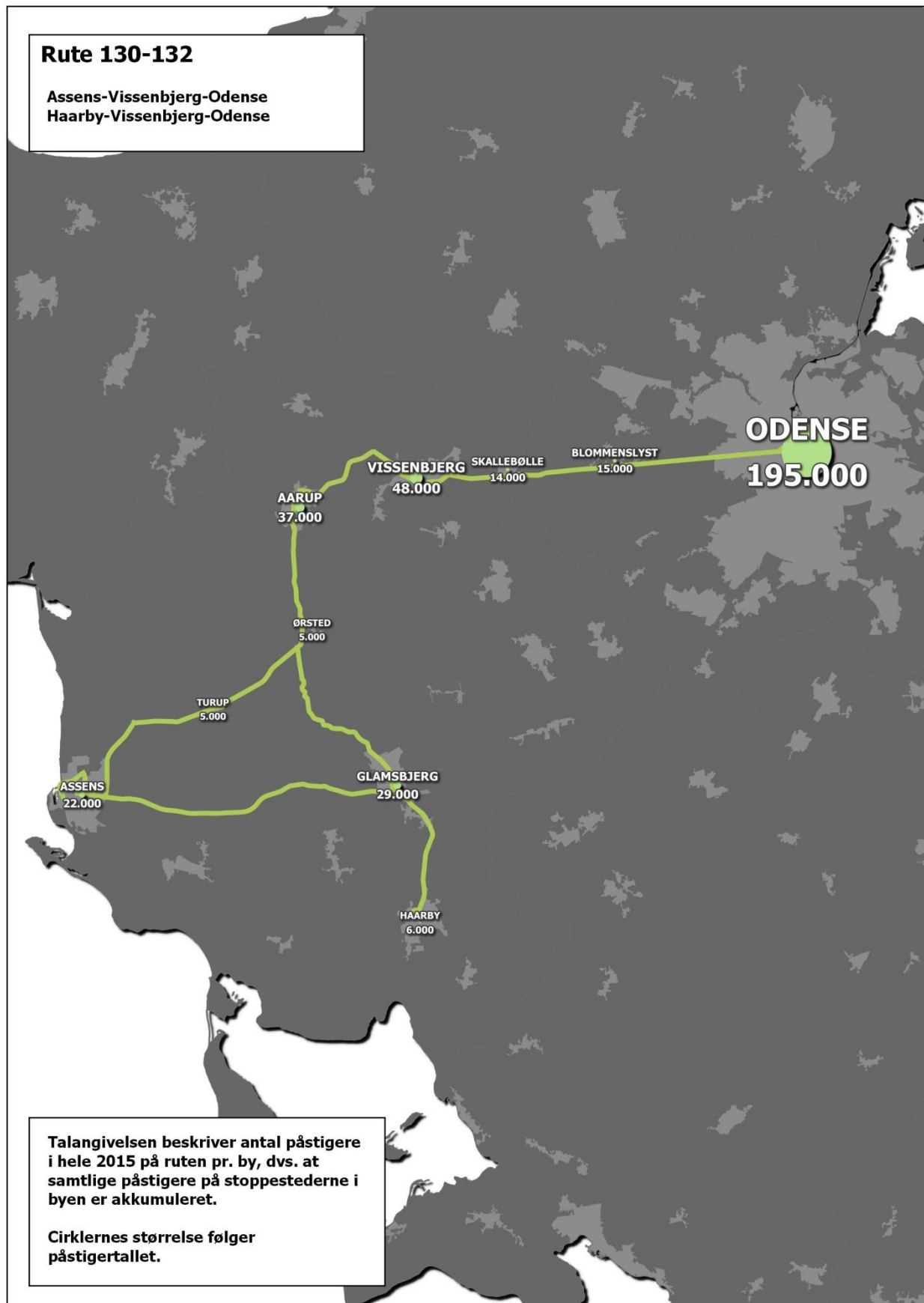
Tabellen viser, at forøgelse af køreplantimer på fx rute 130-132 på 20,6 pct. giver en forventet forøgelse på 48.283 passagerer efter 2 år. I alt vurderes passagereffekten på alle ruterne at blive ca. 3,8 pct.

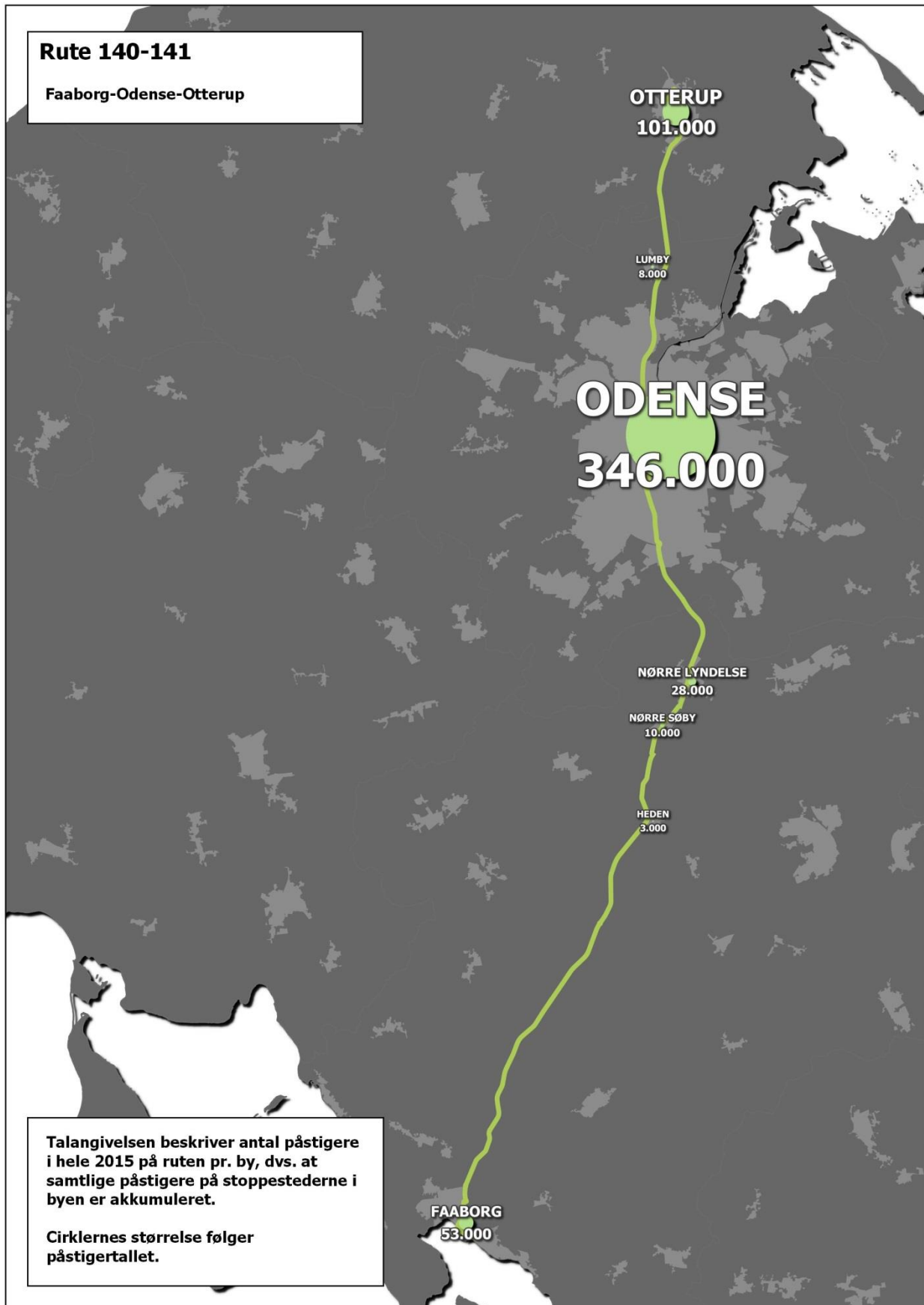
Provenuet af det forøgede antal passagerer er ca. 4,4 mio. kr. baseret på en gennemsnitlig indtægt pr. passager på 18 kr. i den regionale trafik (årsregnskab 2015).

Den samlede udgift for det øgede antal køreplantimer er i budgetforslag 2017 beregnet til 8,4 mio. kr. Det vil sige, at nettoudgiften anslås til 4 mio. kr. svarende til en selvfinansieringsgrad på 52 %.

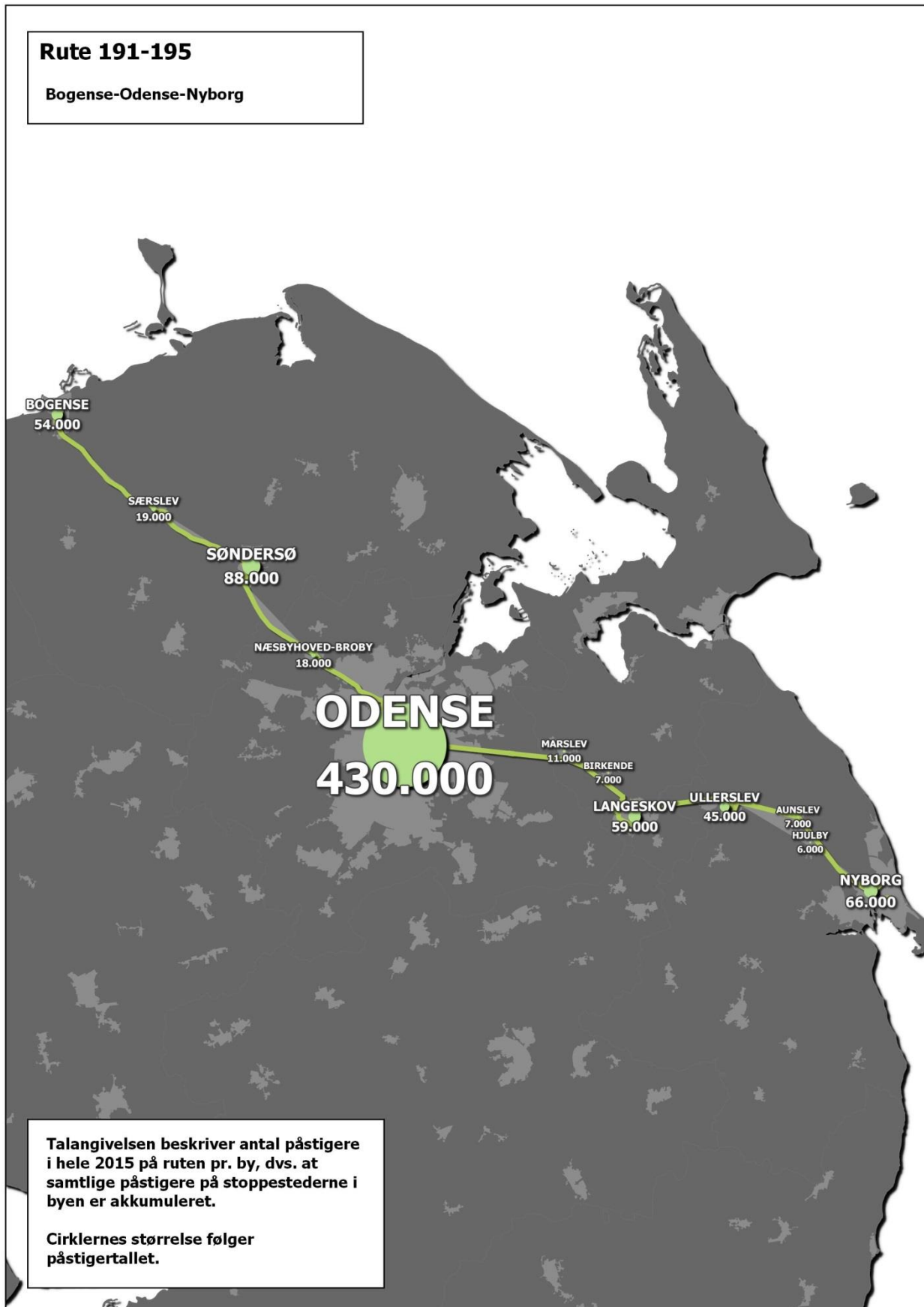
Bilag 1 Antal påstigninger i 2015 på de regionale ruter

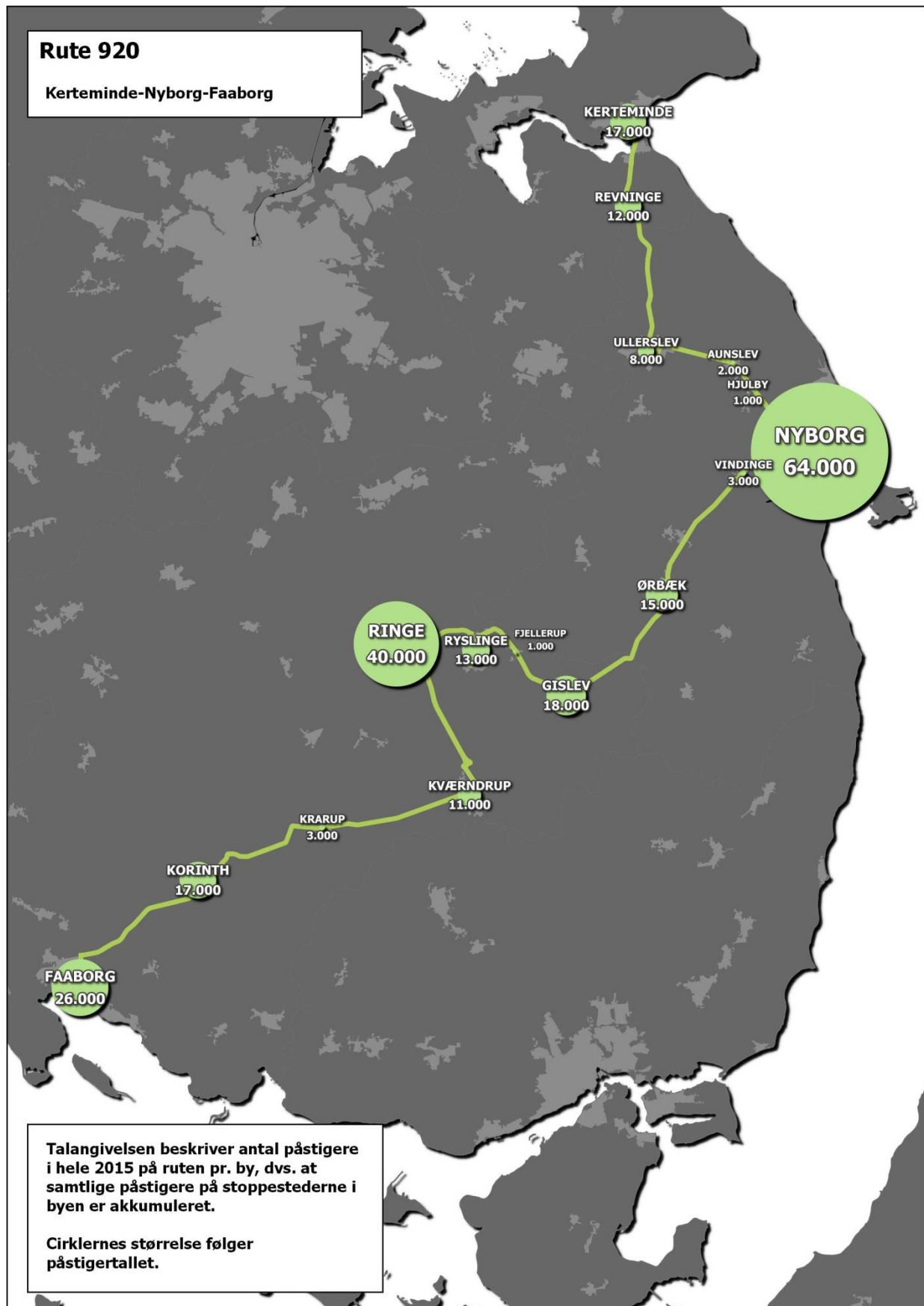


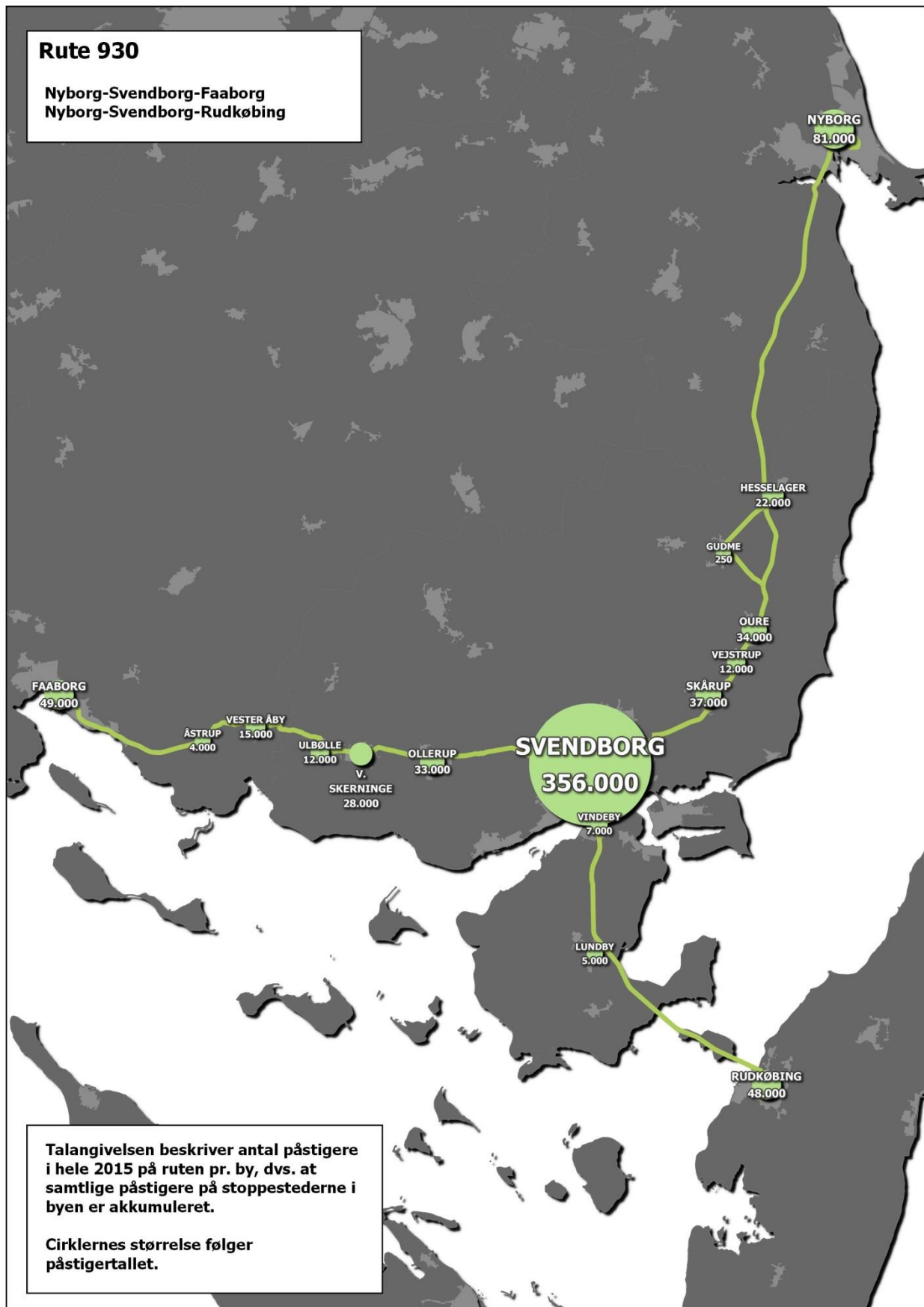












Bilag 2 Potentielle kunder

Administrationen i FynBus har tidligere lavet en analyse af mulige potentielle kunder på sogne niveau ud fra pendling, indbyggertal, afstand til busrute og bilfaktor. Beregningen viser, at der er ca. 21.000 potentielle kunder. Et eksempel på beregningerne er medtaget her.

Eksempel: Vester Åby sogn

Indbyggertal: 1.330

Husstande: 720

Antal Interne udpendlere: 322

I dette tilfælde er der kun 1 af de undersøgte regionalruter som går igennem det sogn hvor pendleren bor – 930'eren. For en pendler der bor i fx Assens er der dog flere regionalruter der går igennem. Så i det tilfælde er "antal interne udpendlere" lig med antal pendlere der bor i Assens og pendler til et sogn som er forbundet direkte via en af de tre undersøgte regionalruter der går igennem Assens.

Husstande inden for 400 m: 416

Indbyggere pr. husstand = $1.330/720 \sim 1,85$

Pendlere pr. indbygger = $322 / 1330 \sim 0,24$

Indbyggere inden for 400 m = $1,85 \cdot 416 \sim 768$

Pendlere inden for 400 m = Antal potentielle kunder i sognet = $768 \cdot 0,24 \sim 186$

Bilfaktor for Faaborg-Midtfyns kommune = 43%

Antal potentielle kunder i sognet inkl. bilfaktor = $186 \cdot 0,43 \sim 80$

De to søjler længst til højre angiver hhv. hvor mange nye kunder Fynbus kan få fra sognet (defineret som potentielle kunder minus eksisterende kunder) og markedsandelen. Eksempelvis har Fynbus allerede 27 kunder i Agedrup sogn, hvilket svarer til 9 % af de potentielle kunder. Vi har beregnet at der er ca. 284 potentielle kunder i sognet, og det vil sige, at der i Agedrup bør kunne skaffes $284 - 27 = 257$ nye kunder.

Der er dog en håndfuld sogne, hvor markedsandelen er over 100 % og antal mulige nye kunder tilsvarende er negativ. Disse resultater virker umiddelbart ulogiske, men som det forklares i bilag 1, så er skyldes det begrænsninger i analysens omfang og ikke den anvendte metode. Disse sogne er markerede med lilla skrift i tabel 1.

Tabel 1: Resultaterne af erhvervsundersøgelsen

Sogne	Interne udpendlere	Indb	Husstande pr sogn	Indb pr husstand	Pendlere pr. indb	Husstande 400 m	Indb 400 m	Bilfaktor	Potentielle kunder	Eksist. kunder	Mulige nye kunder	Markedsandel
Agedrup	797	2.884	1.201	2,4	28%	759	1823	56%	284	27	257	9%
Allested	147	758	348	2,18	19%	299	651	43%	54	12	42	22%
Ansgars	2.473	6.133	1.900	3,23	40%	1.384	4467	56%	1.017	79	938	8%
Assens	1.700	5.738	2.471	2,32	30%	2.242	5206	42%	646	144	502	22%
Aunslev	422	1.257	738	1,7	34%	311	530	47%	84	21	63	25%
Bellinge	1.231	4.766	2.139	2,23	26%	1.956	4358	56%	635	50	585	8%
Birkende	439	1.675	768	2,18	26%	140	305	43%	35	28	7	81%
Bjerreby	347	1.136	760	1,49	31%	15	22	49%	3	5	-2	148%
Bogense	953	3.771	2.151	1,75	25%	1.378	2416	40%	247	62	185	25%
Bolbro	1.679	10.141	3.185	3,18	17%	1.394	4438	56%	415	123	292	30%
Brahetrolleborg	428	1.826	928	1,97	23%	419	824	43%	83	19	64	23%
Bregninge	1.123	4.011	1.997	2,01	28%	653	1312	49%	181	12	169	7%
Brylle	480	1.611	749	2,15	30%	529	1138	42%	142	7	135	5%
Brændekilde	187	605	275	2,2	31%	171	376	56%	66	4	62	6%
Bøstrup	110	390	650	0,6	28%	10	6	49%	1	0	1	0%
Dalum	2.064	6.878	2.446	2,81	30%	1.779	5002	56%	847	28	819	3%
Diernæs	326	1.428	828	1,72	23%	309	533	43%	52	12	40	23%
Drigstrup	606	2.000	996	2,01	30%	716	1438	43%	188	50	138	27%
Dyrup	1.064	4.140	1.916	2,16	26%	1.738	3755	56%	545	33	512	6%
Egense	600	2.625	1.253	2,09	23%	15	31	49%	4	11	-7	310%
Fangel	219	930	486	1,91	24%	393	752	56%	100	10	90	10%
Flemløse	398	1.114	553	2,01	36%	218	439	42%	66	6	60	9%
Flødstrup	214	938	476	1,97	23%	114	225	47%	24	5	19	21%
Fraugde	765	3.959	1.895	2,09	19%	12	25	56%	3	42	-39	1536%
Fredens	3.425	13.724	5.776	2,38	25%	2.875	6831	56%	962	57	905	6%
Fredens	1.020	5.116	2.328	2,2	20%	858	1886	49%	186	130	56	70%
Frørup	187	803	1.066	0,75	23%	56	42	47%	5	9	-4	194%
Faaborg	1.856	6.388	3.526	1,81	29%	2.440	4421	43%	553	109	444	20%
Gamtofte	335	956	859	1,11	35%	434	483	42%	71	14	57	20%
Gislev	527	2.233	1.126	1,98	24%	584	1158	43%	118	24	94	20%
Gudme	337	1.316	679	1,94	26%	355	688	49%	87	10	77	11%
Guldbjerg	48	155	87	1,78	31%	13	23	40%	3	0	3	0%
Hans Tausen	1.144	3.951	1.308	3,02	29%	877	2649	56%	433	39	394	9%
Heden	57	331	149	2,22	17%	99	220	43%	16	2	14	12%
Hesselager	353	1.469	1.106	1,33	24%	291	387	49%	46	23	23	50%
Hillerslev	166	849	408	2,08	20%	83	173	43%	15	5	10	34%
Hjallese	1.574	8.721	4.200	2,08	18%	1.595	3312	56%	337	63	274	19%
Haarby	944	3.333	1.798	1,85	28%	820	1520	42%	180	35	145	19%
Kerteminde	1.136	4.173	2.639	1,58	27%	1.486	2350	43%	277	123	154	44%
Korsløkke	2.529	10.942	3.835	2,85	23%	2.708	7726	56%	1.008	103	905	10%
Krarup	117	591	281	2,1	20%	155	326	43%	28	3	25	11%
Kværndrup	461	2.340	1.205	1,94	20%	611	1187	43%	101	21	80	21%
Kærum	397	1.047	538	1,95	38%	168	327	42%	52	10	42	19%
Køng	1.204	3.733	1.961	1,9	32%	1.568	2985	42%	403	65	338	16%
Landet	319	1.063	568	1,87	30%	79	148	49%	22	6	16	27%

Tabel 1: Resultaterne af erhvervspejlingsanalysen												
Sogne	Interne udpendlere	Indb	Husstande pr sogn	Indb pr husstand	Pendlere pr. indb	Husstande 400 m	Indb 400 m	Bilfaktor	Potentielle kunder	Eksist. kunder	Mulige nye kunder	Markedsandel
Langå	77	298	145	2,06	26%	92	189	47%	23	2	21	9%
Longelse	197	629	737	0,85	31%	152	130	49%	20	3	17	15%
Lumby	903	4.021	3.560	1,13	22%	2.331	2633	56%	334	88	246	26%
Lunde	163	604	320	1,89	27%	7	13	40%	1	2	-1	139%
Marslev	310	1.273	576	2,21	24%	217	480	43%	51	14	37	28%
Munkebjerg	2.088	8.472	2.508	3,38	25%	1.980	6688	56%	930	28	902	3%
Munkebo	1.518	6.054	3.057	1,98	25%	2.100	4159	43%	451	181	270	40%
Nyborg	4.054	14.286	5.697	2,51	28%	3.275	8213	47%	1.102	150	952	14%
Næsby	1.434	6.446	2.862	2,25	22%	2.073	4669	56%	586	50	536	9%
Næsbyhoved Broby	920	3.950	1.803	2,19	23%	1.074	2353	56%	309	36	273	12%
Nørre Broby	455	2.017	1.057	1,91	23%	813	1551	43%	151	29	122	19%
Nørre Lyndelse	498	2.580	1.212	2,13	19%	733	1560	43%	130	35	95	27%
Nørre Søby	243	1.105	490	2,26	22%	397	895	43%	85	33	52	39%
Ollerup	272	1.260	497	2,54	22%	443	1123	49%	120	14	106	12%
Otterup	1.113	5.016	2.447	2,05	22%	1.696	3477	40%	312	146	166	47%
Oure	190	765	880	0,87	25%	331	288	49%	35	14	21	40%
Paarup	2.257	10.479	4.876	2,15	22%	234	503	56%	61	56	5	92%
Refsvindinge	256	945	407	2,32	27%	161	374	47%	48	5	43	10%
Revninge	172	656	280	2,34	26%	210	492	43%	56	9	47	16%
Ringe	1.359	6.650	3.285	2,02	20%	1.148	2324	43%	205	28	177	14%
Rudkøbing	1.124	4.089	2.361	1,73	27%	1.428	2473	49%	331	57	274	17%
Ryslinge	546	2.403	1.188	2,02	23%	428	866	43%	85	14	71	17%
Rønninge	984	3.735	1.759	2,12	26%	1.311	2784	43%	317	82	235	26%
Sanderum	1.671	6.393	3.103	2,06	26%	1.188	2448	56%	361	24	337	7%
Sankt Hans	2.207	5.925	1.400	4,23	37%	1.154	4884	56%	1.027	101	926	10%
Sankt Jørgens	1.538	5.323	2.565	2,08	29%	1.538	3192	49%	455	40	415	9%
Sankt Knuds	3.100	7.817	2.173	3,6	40%	1.192	4288	56%	960	65	895	7%
Sankt Nikolaj	933	2.961	1.227	2,41	32%	891	2150	49%	335	25	310	7%
Seden	1.181	5.338	2.478	2,15	22%	1.742	3753	56%	468	50	418	11%
Simmerbølle	269	752	383	1,96	36%	156	306	49%	53	5	48	9%
Skovby	247	914	589	1,55	27%	152	236	40%	26	6	20	23%
Skårup	192	592	340	1,74	32%	42	73	49%	12	4	8	35%
Skydebjerg	226	973	400	2,43	23%	179	435	42%	42	11	31	26%
Skårup	723	2.800	1.317	2,13	26%	568	1208	49%	154	33	121	21%
Stenløse	577	3.141	1.674	1,88	18%	1.292	2424	56%	251	22	229	9%
Svaninge	615	1.984	1.412	1,41	31%	95	133	43%	18	13	5	73%
Særslev	343	1.258	622	2,02	27%	373	754	40%	83	16	67	19%
Søby	72	261	114	2,29	28%	56	128	42%	15	5	10	34%
Søllested	88	309	152	2,03	28%	46	94	42%	11	1	10	9%
Sønder Broby	342	1.421	704	2,02	24%	529	1068	43%	111	16	95	14%
Sønderby	300	1.047	542	1,93	29%	292	564	42%	68	7	61	10%
Søndersø	876	3.566	1.820	1,96	25%	1.191	2334	40%	232	106	126	46%
Sørup	985	3.654	1.391	2,63	27%	335	880	49%	117	29	88	25%
Thomas Kingo	1.598	8.218	2.779	2,96	19%	1.759	5202	56%	571	26	545	5%
Tommerup	543	2.079	995	2,09	26%	828	1730	42%	189	42	147	22%
Turup	176	554	283	1,96	32%	194	380	42%	51	2	49	4%
Ubberud	677	3.169	1.416	2,24	21%	300	671	56%	81	27	54	33%
Ulbølle	259	994	466	2,13	26%	292	623	49%	80	9	71	11%
Ullerslev	785	3.027	1.400	2,16	26%	1.019	2203	47%	270	50	220	19%
Vedtøfte	82	221	108	2,05	37%	75	153	42%	24	1	23	4%
Vejle	219	925	436	2,12	24%	269	571	43%	58	11	47	19%
Vejstrup	169	622	321	1,94	27%	247	479	49%	64	10	54	16%
Verninge	454	1.666	818	2,04	27%	447	910	42%	104	20	84	19%
Vester Hæsinge	231	888	461	1,93	26%	308	593	43%	67	5	62	8%
Vester Skerninge	341	1.330	651	2,04	26%	442	903	49%	114	17	97	15%
Vester Åby	322	1.330	720	1,85	24%	416	768	43%	80	23	57	29%
Vindinge	1.433	3.383	1.628	2,08	42%	904	1879	47%	376	11	365	3%
Vissenbjerg	1.404	5.837	2.969	1,97	24%	1.260	2477	42%	249	84	165	34%
Vollsmose	1.354	10.932	2.148	5,09	12%	1.161	5909	56%	413	128	285	31%
Vor frue, Odense	1.526	7.338	1.685	4,35	21%	976	4250	56%	499	101	398	20%
Vor Frue, Svendborg	2.052	7.589	3.121	2,43	27%	1.577	3835	49%	512	130	382	25%
Øksendrup	58	282	130	2,17	21%	67	145	47%	14	2	12	14%
Ørbæk	398	1.741	937	1,86	23%	668	1241	47%	134	13	121	10%
Ørsted	162	545	265	2,06	30%	83	171	42%	21	5	16	24%
Øster Hæsinge	89	326	164	1,99	27%	17	34	43%	4	2	2	50%
Østrup	127	482	193	2,5	26%	14	35	40%	4	7	-3	188%
Aarup	530	2.401	1.097	2,19	22%	912	1996	42%	184	22	162	12%
Åstrup	125	518	404	1,28	24%	165	212	43%	22	4	18	18%
Åsum	136	478	300	1,59	28%	41	65	56%	10	3	7	29%
SUM	89.776	354.985	158.857			85.195	195.937		25.361	4.051	21.310	

Bilag 3. Vurdering af R-net på de regionale ruter på FynRute 110-112: Faaborg/Assens – Nr. Broby – Odense

Hverdage mellem kl. 05.00 og 19.00 halvtimesdrift på fællesstrækningen mellem Skt. Klemens og Odense. Timedrift på strækningen Faaborg/Nr. Broby/ Vejle- Allested, Assens/Nr. Broby – Skt. Klemens. Aften og weekend køres timedrift på fællesstrækningen og 2-timersdrift på yderstrækningen.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 26.401

Passagertallet for 2015 var 617.660

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 51 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper er ruten drevet ud fra det forretningsmæssige grundlag, med en selvfinansiering højere end 50 %, da de regionalt udpegede rejsemål Assens/Faaborg og Odense betjenes direkte med rute 141 og 151.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, ville der skulle etableres en yderligere afgang til Nr. Broby for at opnå halvtimesdrift.

Passagergrundlaget vurderes ikke tilstrækkeligt

Rute 130-132: Assens/Haarby – Vissenbjerg – Odense

Hverdage i myldretiderne halvtimesdrift på fællesstrækningen mellem Vissenbjerg og Odense. Timedrift på yderstrækningen Assens/Haarby – Vissenbjerg.

Mellem myldretiderne, aften og weekend køres timedrift på fællesstrækningen og 2-timersdrift på yderstrækningen.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 18.393

Passagertallet for 2015 var 520.443

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 66 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper er ruten drevet ud fra det forretningsmæssige grundlag, med en selvfinansiering højere end 50 %, da de regionalt udpegede rejsemål Assens og Odense betjenes direkte med rute 141 og 151.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil ruterne 130-132 kunne imødekomme disse, blandt andet ved at frekvensen øges til halvtimesdrift i formiddagstimerne.

Dette vil fordre ca. 3.700 årlige køreplantimer og anbefales.

Rute 140-141: Faaborg – Odense – Otterup

Hverdage i myldretiderne kvartersdrift på strækningen Otterup og Odense og halvtimesdrift på strækningen Odense - Faaborg.

Mellem myldretiderne, aften og weekend køres timedrift på begge strækninger.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 29.782

Passagertallet for 2015 var 772.151

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 62 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes Odense som *væsentligt* regionalt rejsemål med det *almindelige* regionale rejsemål Faaborg. Endvidere gives forbindelse til Otterup, som er et bysamfund med 3-5.000 indbyggere og derved indgår i regionens prioritering.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil ruterne 140-141 kunne imødekomme disse, blandt andet ved at frekvensen øges til halvtimesdrift i formiddagstimerne.

Dette vil fordre ca. 5.000 årlige køreplantimer.

Rute 151-153: Kerteminde – Odense – Glamsbjerg - Assens

Hverdage i myldretiderne kvartersdrift på strækningen Kerteminde – Odense- Glamsbjerg og halvtimesdrift på strækningen Glamsbjerg - Assens.

Mellem myldretiderne, lørdag fra kl. 10-17 halvtimesdrift på hele strækningen. Aften og weekend køres timedrift på hele strækningen.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 50.265

Passagertallet for 2015 var 1.886.554

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 75 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes Odense som *væsentligt* regionalt rejsemål med de *almindelige* regionale rejsemål Kerteminde, Munkebo og Assens. Endvidere gives forbindelse til Glamsbjerg, som er et bysamfund med 3-5.000 indbyggere og derved indgår i regionens prioritering.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil ruterne 151-153 stort set kunne imødekomme disse med nuværende frekvens og driftsomfang, dog med en marginal udvidelse på godt 1000 årlige køreplantimer.

Betjeningen af Assens er sammensat af en direkte rute (151) og en rute via Tommerup.

I den konkrete køreplanlægning vurderes, om mere direkte ruteføringer er hensigtsmæssige, så Tommerup Stationsby, Tommerup og Brylle forbindes med det sydvestlige Odense.

Rute 191-192: Odense – Søndersø – Bogense

Hverdage i myldretiderne tilnærmet tyvminuttersdrift.

Mellem myldretiderne, aften og weekend køres timedrift.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 16.676

Passagertallet for 2015 var 561.523

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 72 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes Odense som *væsentligt* regionalt rejsemål med Bogense, som er et bysamfund med 3-5.000 indbyggere og derved indgår i regionens prioritering.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil ruterne 191-192 kunne imødekomme disse, blandt andet ved at frekvensen øges til halvtimesdrift i formiddagstimerne. Dette vil fordre godt 2.000 årlige køreplantimer.

Rute 195: Odense – Langeskov – Nyborg

Hverdage i myldretiderne halvtimesdrift.

Mellem myldretiderne, aften og weekend køres timedrift.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 16.676

Passagertallet for 2015 var 561.523

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 72 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes Odense som *væsentligt* regionalt rejsemål med det *almindelige* regionale rejsemål Nyborg. Endvidere gives forbindelse til Langeskov, som er et bysamfund med 3-5.000 indbyggere og derved indgår i regionens prioritering.

I forhold til de regionale principper paralleltrafikerer ruten toget efter genåbningen af stationen i Langeskov, men FynBus vurderer fortsat ruten forretningsmæssig fordelagtig, og Langeskov formodes endvidere et få mere væsentlig regional betydning efter stationsetableringen, når togdriften "falder til ro".

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil rute 195 kunne imødekomme disse blandt andet ved at frekvensen øges til halvtimesdrift i formiddagstimerne. Dette vil fordre ca. 3500 årlige køreplantimer.

Rute 920: Kerteminde – Nyborg – Ringe – Faaborg

Hverdage samt weekend-eftermiddage køres timedrift.

Aften og weekend-formiddage køres to-timersdrift.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 22.076

Passagertallet for 2015 var 378.319

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 54 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes de *almindelige* regionale rejsemål Nyborg, Kerteminde, Ringe og Faaborg, og er etableret ud fra det forretningsmæssige grundlag med en selvfinansieringsgrad på 50 %.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil rute 920 kun kunne imødekomme disse såfremt linjens frekvens og driftsomfang øges ganske betydeligt.

Halvtimesdrift på hverdage og timedrift aften og weekend-formiddage vil betyde næsten en fordobling af linjens køreplantimer med et merforbrug på ca. 19.000 årlige køreplantimer.

Passagergrundlaget er i stor udstrækning unge til uddannelserne i Nyborg, Ringe og Faaborg, og der er løbende foretaget tilpasning af svagt benyttede ture for at opretholde selvfinansieringsgraden. Driftsomfanget foreslås ikke øget.

Rute 930-932: Faaborg/Rudkøbing – Svendborg – Nyborg

Hverdage i myldretiderne tyveminuttersdrift på fællesstrækningen mellem Svendborg og Nyborg. To afgang pr. time på strækningen Svendborg – Faaborg og én gang pr. time Svendborg - Rudkøbing.

Mellem myldretiderne, aften og weekend køres halvtimesdrift på strækningen Svendborg – Nyborg og timedrift på strækningen Svendborg – Faaborg.

Antallet af køreplantimer i 2016 er planlagt til 44.109

Passagertallet for 2015 var 1.040.879

Rutens selvfinansieringsgrad i 2015 var 71 %

I forhold til Region Syddanmarks betjeningsprincipper forbindes Svendborg som *væsentligt* regionalt rejsemål med de *almindelige* regionale rejsemål Faaborg og Nyborg. Endvidere gives forbindelse til Rudkøbing, som er et bysamfund med 3-5.000 indbyggere og derved indgår i regionens prioritering.

I forhold til de skitserede principper for et fynsk R-Net, vil ruterne 930-932 kunne imødekomme disse såfremt frekvensen øges til halvtimesdrift mellem Svendborg og Faaborg i formiddagstimerne. Dette vil fordre ca. 2700 årlige køreplantimer.

Bilag 6.1

Notat

Takst – Vest, takstændringer på Fyn

Indhold

Indledning	1
Enkeltbilletter.....	2
Rejsekortet, - ændringer i rabatstruktur.....	2
Prisen for den første rejse.....	3
Periodekort	4
Økonomiske konsekvenser	6
Bilag - FynBus takster på rejsekort personligt	7

Indledning

Enkeltbilletter

Taksterne på enkeltbilletter ændres ikke som konsekvens af Takst-Vest. Det væsentligste krav til taksterne på enkeltbilletter er, at de skal være dyrere eller have samme pris som den dyreste rejse på rejsekortet.

I Tabel I vises billettaksterne for 2016 sammenlignet med prisen for den første rejse på rejsekortet i Takst-Vest.

Tabel I – Billettakster 2016 og rejsekort Takst-Vest.

Zoner	Billet 2016	Rejsekort, første rejse
1	23,00	18,00
2	24,00	18,00
3	32,00	27,00
4	42,00	36,00
5	52,00	45,00
6	62,00	54,00
7	72,00	63,00
8	82,00	72,00
9	92,00	81,00
10	100,00	90,00
11		99,00
12		108,00
13		117,00
14		126,00

DSB ønsker, at den nuværende betaling for maksimalt 10 zoner på Fyn ændres til 14 zoner for togrejser. Af hensyn til sammenhæng i taksterne skal den maksimale zoneafstand harmoniseres. Den skal være den samme for bus og tog og gælde alle de produkttyper (billetter, rejsekort og periodekort).

Rejsekortet, - ændringer i rabatstruktur¹

I Takst-Vest harmoniseres rabatterne. De 8 rabattrin reduceres til 4. På det højeste rabattrin er den harmoniserede rabat 40 %. FynBus's rejsekorttakster for 2016 var planlagt med en rabat på 25 % (trin 7).

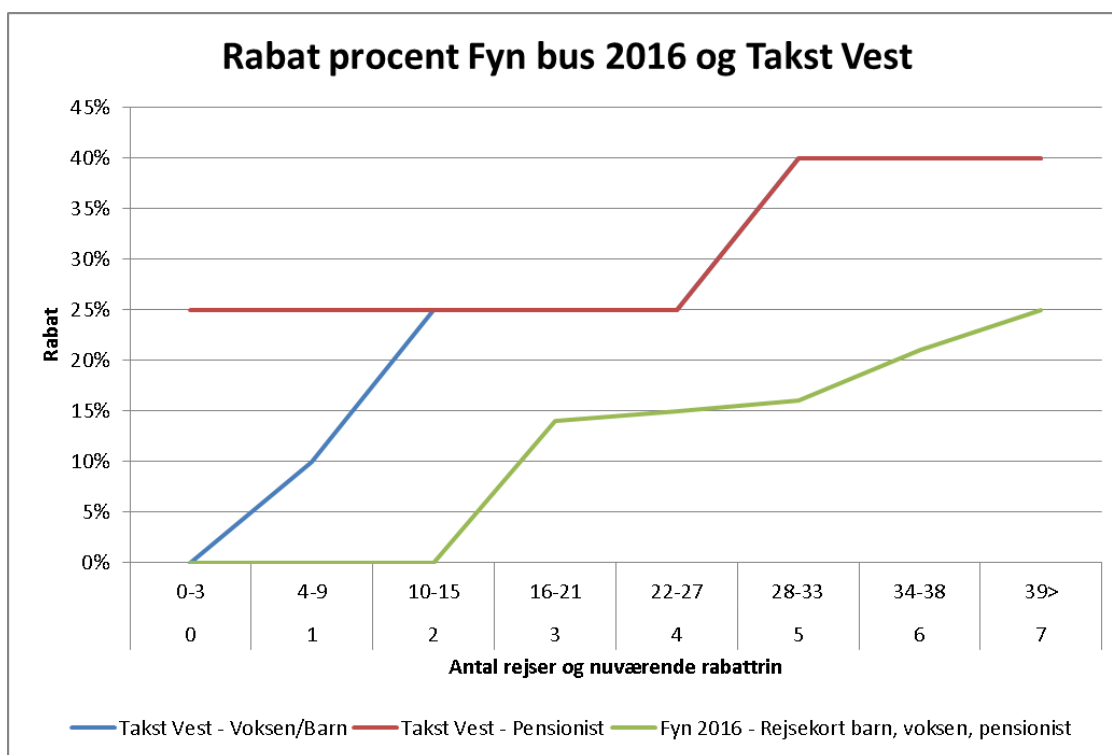
I figur I vises Fynbus's vedtagne rabatter på rejsekortet (takst 2016) sammen med de harmoniserede rabatter i Takst-Vest.

¹ De viste rabatter i Takst-Vest gælder rejsekort personligt.

Rabatterne i FynBus's rejsekorttakster var beregnet med udgangspunkt i en næsten direkte overflytning af kvikkort til rejsekortet. Prisen for de første 3 trin på rejsekortet var derfor den samme.

I Takst-Vest får pensionister ikke en egentlig kundetyperabat. Til gengæld gives 25 % mængderabat allerede ved den første rejse. Højfrekvente pensionister betaler den samme pris for rejsen som voksne.

Figur 1 – Rabat 2016 og den foreslåede rabat i Takst-Vest



Prisen for den første rejse

Der er tale om en væsentlig forøgelse af rabatten til højfrekvente kunder på kvikkort/rejsekort. En provenuneutral løsning kræver derfor en forøgelse af taksten for de lavfrekvente kunder.

Tabel 2 – Pris på rejsekort for den første rejse 2016 og Takst-Vest.

Zoner	2016	Takst-Vest	Ændring	
			Kr.	%
1-2	15,00	18,00	3,00	20,0%
3	23,50	27,00	3,50	14,9%
4	30,00	36,00	6,00	20,0%
5	39,00	45,00	6,00	15,4%
6	45,00	54,00	9,00	20,0%
7	54,00	63,00	9,00	16,7%
8	60,00	72,00	12,00	20,0%
9	72,00	81,00	9,00	12,5%
10	75,00	90,00	15,00	20,0%

Der er således tale om stigninger på op til 20 % for de første 3 rejser. Men allerede fra rejse nr. 4 reduceres prisen således at stigningen er op til 8 %, og fra rejse nr. 10 og der over bliver priserne lavere end de er i dag. Rejsekortpriserne på alle rabattrin fremgår af bilaget.

Periodekort

Periodekorttaksterne skal også fremover være fælles og derfor aftales med DSB. FynBus og DSB har aftalt følgende takster, som udgangspunkt for Takst-Vest.

Tabel 3 – Periodekorttakster 2016 og Takst-Vest.

Zoner	2016	Takst-Vest	Ændring	
			Kr.	%
1-2	374	372	-2	-0,5%
3	625	555	-70	-11,2%
4	786	740	-46	-5,9%
5	928	850	-78	-8,4%
6	1.068	1.000	-68	-6,4%
7	1.207	1.200	-7	-0,6%
8	1.351	1.350	-1	-0,1%
9	1.487	1.500	13	0,9%
10	1.623	1.700	77	4,7%
11	1.923	1.850	-73	-3,8%
12	1.923	2.050	127	6,6%
13	1.923	2.200	277	14,4%
14	1.923	2.350	427	22,2%

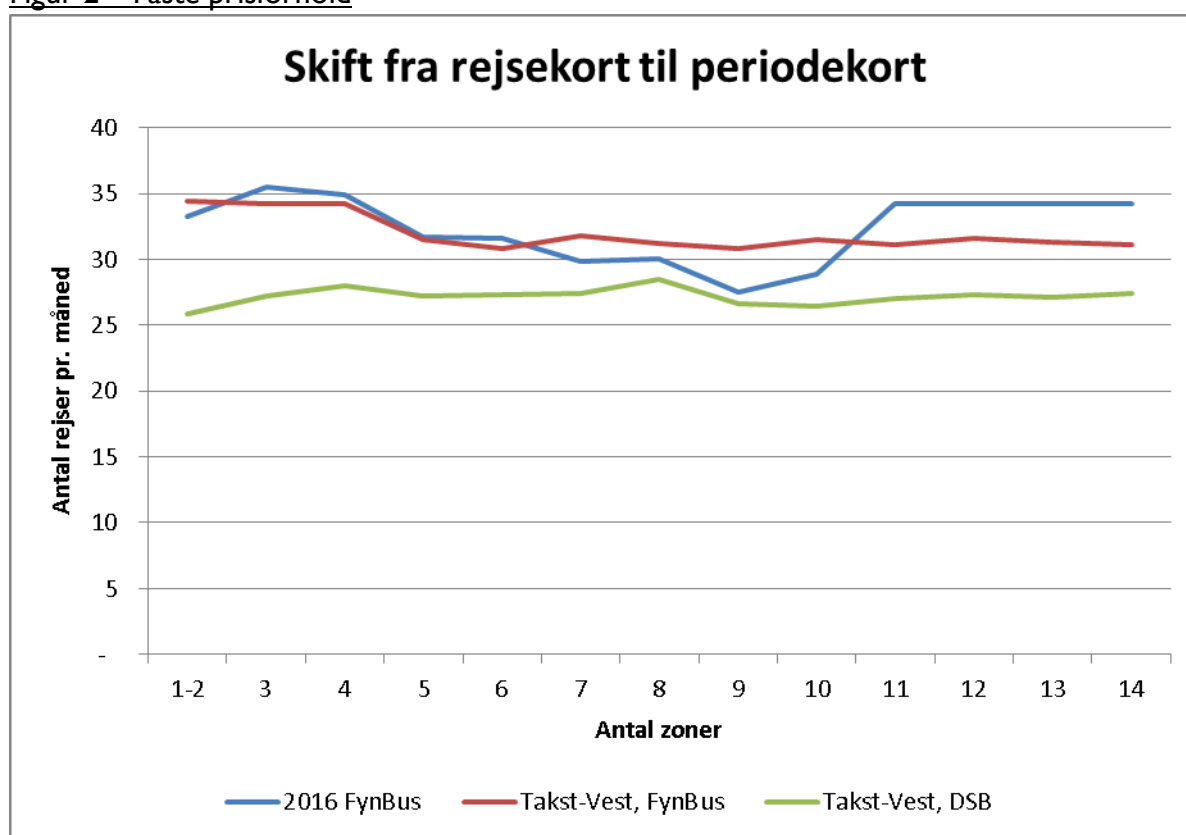
Fast prisforhold

I forbindelse med takstharmoniseringen er det væsentligt, at kunderne altid kan finde ud af, hvornår det er billigst at anvende periodekort.

Nedenstående figur 2 viser, at prisforholdet i FynBus's 2016 takster er indrettet således, at man på en 3 zoners rejse skal have 35 rejser pr. måned før det kan betale sig at skifte til periodekort. Hvorimod man med en 10 zoners rejse kan nøjes med 29 rejser pr. måned.

I Takst-Vest er det aftalt, at man kan leve med et spænd på maksimalt 3 rejser pr. måned.

Figur 2 – Faste prisforhold



På grund af forskellige rejsekorttakster for bus og tog findes der 2 faste prisforhold; et for busrejser og et for togrejser.

Det faste prisforhold har betydet, at periodekorttaksterne for 3-6 zoner skal sættes ned. Hvis man først har fastlagt rejsekorttaksten, så har man også fastlagt den øvre grænse for periodekortprisen på en given zoneafstand.

Økonomiske konsekvenser

De foreløbige beregninger af Takst-Vest viser et indtægtstab for FynBus på ca. 4 mio.kr. Det endelige indtægtstab kan ikke opgøres endnu, fordi der mangler en endelig finjustering af taksterne samt enkelte zonejusteringer.

De væsentligste indtægtsændringer på rejsekortet kommer som følge af:

- En gennemsnitlig forøgelse af priserne på rejsekort personligt med 1,5 % for voksne og børn. På laveste rabattrin hæves priserne med 19 % i gennemsnit. De højfrekvente kunder på trin 5 - 7 får til gengæld prisen sat ned med henholdsvis 15, 9 og 4 % i gennemsnit.
- Pensionister får en nedsættelse af prisen med ca. 8 %. Det skyldes især, at der også gives mængderabat udenfor off-peak perioder.

Det væsentligste indtægtstab kommer ved en gennemsnitlig nedsættelse af periodekorttaksterne med ca. 3,5 %.

Bilag - FynBus takster på rejsekort personligt

FynBus's nuværende rejsekorttakster:

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rejsekort trin	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
11	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
12	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
13	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25
14	75,00	75,00	75,00	64,50	63,75	63,00	59,25	56,25

FynBus's takster efter indførelse af Takst-Vest²:

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rejsekort trin	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	18,00	16,20	13,50	13,50	13,50	10,80	10,80	10,80
3	27,00	24,30	20,25	20,25	20,25	16,20	16,20	16,20
4	36,00	32,40	27,00	27,00	27,00	21,60	21,60	21,60
5	45,00	40,50	33,75	33,75	33,75	27,00	27,00	27,00
6	54,00	48,60	40,50	40,50	40,50	32,40	32,40	32,40
7	63,00	56,70	47,25	47,25	47,25	37,80	37,80	37,80
8	72,00	64,80	54,00	54,00	54,00	43,20	43,20	43,20
9	81,00	72,90	60,75	60,75	60,75	48,60	48,60	48,60
10	90,00	81,00	67,50	67,50	67,50	54,00	54,00	54,00
11	99,00	89,10	74,25	74,25	74,25	59,40	59,40	59,40
12	108,00	97,20	81,00	81,00	81,00	64,80	64,80	64,80
13	117,00	105,30	87,75	87,75	87,75	70,20	70,20	70,20
14	126,00	113,40	94,50	94,50	94,50	75,60	75,60	75,60

² I beregningsforudsætningerne for Takst-Vest er det forudsat, at minimumsbetalingen ændres fra 10 til 14 zoner. Hvilket svarer til den maksimale togrejse på Fyn.

Ændring i kr.:

Rejser	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rejsekort trin	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	3,00	1,20	-1,50	0,60	0,75	-1,80	-1,05	-0,45
3	3,50	0,80	-3,25	0,04	0,27	-3,54	-2,37	-1,43
4	6,00	2,40	-3,00	1,20	1,50	-3,60	-2,10	-0,90
5	6,00	1,50	-5,25	0,21	0,60	-5,76	-3,81	-2,25
6	9,00	3,60	-4,50	1,80	2,25	-5,40	-3,15	-1,35
7	9,00	2,70	-6,75	0,81	1,35	-7,56	-4,86	-2,70
8	12,00	4,80	-6,00	2,40	3,00	-7,20	-4,20	-1,80
9	9,00	0,90	-11,25	-1,17	-0,45	-11,88	-8,28	-5,40
10	15,00	6,00	-7,50	3,00	3,75	-9,00	-5,25	-2,25
11	24,00	14,10	-0,75	9,75	10,50	-3,60	0,15	3,15
12	33,00	22,20	6,00	16,50	17,25	1,80	5,55	8,55
13	42,00	30,30	12,75	23,25	24,00	7,20	10,95	13,95
14	51,00	38,40	19,50	30,00	30,75	12,60	16,35	19,35

Ændring i %:

Ændring i %	0-3	4-9	10-15	16-21	22-27	28-33	34-38	39>
Rejsekort trin	0	1	2	3	4	5	6	7
Zoner								
1-2	20%	8%	-10%	5%	6%	-14%	-9%	-4%
3	15%	3%	-14%	0%	1%	-18%	-13%	-8%
4	20%	8%	-10%	5%	6%	-14%	-9%	-4%
5	15%	4%	-13%	1%	2%	-18%	-12%	-8%
6	20%	8%	-10%	5%	6%	-14%	-9%	-4%
7	17%	5%	-13%	2%	3%	-17%	-11%	-7%
8	20%	8%	-10%	5%	6%	-14%	-9%	-4%
9	13%	1%	-16%	-2%	-1%	-20%	-15%	-10%
10	20%	8%	-10%	5%	6%	-14%	-9%	-4%
11	32%	19%	-1%	15%	16%	-6%	0%	6%
12	44%	30%	8%	26%	27%	3%	9%	15%
13	56%	40%	17%	36%	38%	11%	18%	25%
14	68%	51%	26%	47%	48%	20%	28%	34%

Bilag 7.1



Analyse og vurdering af den fremtidige vækst i den kollektive trafik på Fyn 2017-2020

FynBus bestyrelsesmøde d. 9. juni 2016

Indhold

1. Sammenfatning	3
2. Udvikling fra 2011-2015	5
3. Udviklingen fra 2015-2016	8
4. Konklusion og vækst 2017-2020.....	11
5. Omverdens analyse	12
6. Hvad skal der til for at få flere passagerer?.....	19

1. Sammenfatning

For at fastsætte de fremtidige vækstsmål 2017-2020 for den kollektive trafik på Fyn, er der i dette notat en analyse af nøgletal for 2011-2015 og den aktuelle udvikling i de første fire måneder fra 2015 til 2016. I notatets omverdens analyse beskrives den generelle udvikling i den kollektive trafik og effekten af forskellige virkemidler for at få flere passagerer.

Baggrunden for analysen er, at de tidligere års vækst er stagneret. FynBus' hidtidige mål om en vækst på 2,5 % om året har i en periode været opfyldt, hvorved det har været muligt at fastholde eller reducere kommunernes og regionens nettobidrag. Den offentlige buskørsel i de øvrige trafikselskaber har dog været under pres i de sidste år, hvor antallet af påstigninger har været faldende.

Med udgangspunkt i uændrede driftstilskud fra kommunerne og regionen, samt den aktuelle udvikling i antal påstigninger i 2015-2016, vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstsmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 %. Dette er dels begrundet med de landspolitiske prioriteringer ift. den kollektive busstrafik og det faldende passagertal på landsplan, men også at letbanebyggeriet i Odense i en årrække vil påvirke trafikken i Odense med længere rejsetider til følge.

For Odense vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016, at falde med ca. 6 % og væksten i 2017-2020 afhænger af de konkrete initiativer der iværksættes i Odenses handleplan 2017.

For den regionale kørsel vurderes væksten i antal påstigninger fra 2015 til 2016 at blive 0 %. Med indførelsen af R-nettet i december 2016 vurderes væksten at blive 1,9 % i 2017 voksende til 3,8 % i 2018 og frem. Afhængigt af etableringen af OBC Dannebrogsgade, og omfanget af regionale busser der skal holde her, skal der fratrækkes et passagerfald som følge af den øgede gangafstand.

For de øvrige fynske kommuner vurderes væksten at være ca. 0 % fra 2015 – 2016. "0" væksten i antal påstigninger forventes at fortsætte frem til 2020.

Tabellerne sammenfatter FynBus' vækstforventningerne til antal påstigninger i 2016-2020 i Odense, den regionale kørsel og de øvrige kommuner i procent og antal påstigninger. Væksten i antal påstigninger i Odense afhænger af initiativer i handleplan 2017. Den forventede negative vækst, er i oversigten afstemt letbanebyggeriet, der gradvist afsluttes frem til 2020.

Tabel 1. Procentvis vækst i antal påstigninger

Årlig vækst i %	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Odense	-6,0 %	-6,0 %	-4,0 %	-2,0 %	0 %
Regionen	0 %	1,9 %	3,8 %	0 %	0 %
Svendborg	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Øvrige kommuner	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Tabel 2. Antal påstigninger

Årligt antal påstigninger	2016	2017	2018	2019	2020
Odense	7.475.000	7.025.000	6.750.000	6.600.000	6.600.000
Regionen	7.200.000	7.325.000	7.600.000	7.600.000	7.600.000
Svendborg	900.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Øvrige kommuner	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000

I omverdensanalysen beskrives forskellige faktorer der påvirker væksten i den kollektive trafik og betydningen for bustransporten. Afslutningsvist opsummeres der i afsnittet "Hvad skal der til for at få flere passagerer?" en række anbefalinger fra KL, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark samt effekter af fx udvidet driftsomfang, optimering og prioritering mellem ruter og markedsføring.

2. Udvikling fra 2011-2015

Tabel 3. Nøgletal for perioden sammenfattet.

Odense	2011	2012	2013	2014	2015
Indtægter i alt	69.923	73.411	75.875	76.936	77.534
Bruttoudgifter, busruter	186.990	180.881	188.084	189.771	186.505
Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)	117.067	107.470	112.209	112.834	108.971
Selvfiancieringsgrad	37%	41%	40%	41%	42%
Påstigninger	7.158.000	7.459.000	7.804.000	7.913.000	7.971.000
Køreplantimer	210.723	195.576	195.578	196.979	201.187
Påstigninger/køreplantime	34,0	38,1	39,9	40,2	39,6
Årlig vækst i antal påstigninger		4,2%	4,6%	1,4%	0,7%
Regionen	2011	2012	2013	2014	2015
Indtægter i alt	112.189	121.195	121.537	126.625	126.916
Bruttoudgifter, busruter	184.286	186.016	189.128	196.044	204.704
Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)	72.097	64.821	67.591	69.419	77.788
Selvfiancieringsgrad	61%	65%	64%	65%	62%
Påstigninger	6.084.000	6.647.000	7.039.000	7.143.000	7.192.000
Køreplantimer	248.309	248.797	249.591	252.843	255.809
Påstigninger/køreplantime	24,5	26,7	28,2	28,3	28,1
Årlig vækst i antal påstigninger		9,3%	5,9%	1,5%	0,7%
Svendborg	2011	2012	2013	2014	2015
Indtægter i alt	11.713	10.179	9.172	9.291	9.631
Bruttoudgifter, busruter	31.599	32.781	30.489	29.410	29.818
Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)	19.886	22.602	21.317	20.119	20.187
Selvfiancieringsgrad	37%	31%	30%	32%	32%
Påstigninger	920.000	919.000	832.000	880.000	900.000
Køreplantimer	44.796	43.906	40.989	39.568	39.867
Påstigninger/køreplantime	20,5	20,9	20,3	22,2	22,6
Årlig vækst i antal påstigninger		-0,1%	-9,5%	5,8%	2,3%
Øvrige fynske kommuner	2011	2012	2013	2014	2015
Indtægter i alt	21.308	22.042	22.546	22.282	22.961
Bruttoudgifter, busruter	81.724	83.881	87.680	85.472	88.205
Busdrift netto, (Bruttoudgifter - indtægter)	60.416	61.852	65.135	63.190	65.244
Selvfiancieringsgrad	26%	26%	26%	26%	26%
Påstigninger	1.927.000	2.230.000	2.185.000	2.213.000	2.136.000
Køreplantimer	113.379	115.696	118.193	111.721	104.901
Påstigninger/køreplantime	17,0	19,3	18,5	19,8	20,4
Årlig vækst i antal påstigninger		15,7%	-2,0%	1,3%	-3,5%

Anm.: Indtægter og udgifter i 1.000 kr.

I perioden 2011-2015 er FynBus' årlige passagervækstmål på 2,5 % nået, men fra sommeren 2015 stagnerer væksten og bliver til et decideret fald i Odense.

Odense

Antallet af påstigninger i Odense stiger samlet i perioden med 11,4 %. Samtidig nedbringes nettobusdrift udgifterne fra 117 mio. kr. til 109 mio. kr. Selvfinansieringsgraden øges fra 37 % til 42 % i perioden.

Regionen

På den regionale kørsel stiger antal påstigninger i perioden med 18,2 %. Samtidig øges nettobusdrift udgifterne fra 72 mio. kr. til 78 mio. kr. Selvfinansieringsgraden er stort set uændret i perioden.

Svendborg

Antal påstigninger falder i perioden med 2 % og nettobusdrift udgifterne er stort set uændret på ca. 20 mio. kr. Selvfinansieringsgraden falder fra 37 % til 32 %. Passagertabet i 2013 skyldes den nye trafikplan der blev indført i efteråret 2012.

Øvrige fynske kommuner

I hele perioden øges antal påstigninger med 10,8 %, selvfinansieringsgraden er 26 % og nettobusdriftsudgifterne stiger fra 60 til 65 mio. kr.

Faldende antal påstigninger på landsplan

"Nøgletal for den offentlige buskørsel" fra Trafik og Byggestyrelsen viser, at udviklingen på landsplan for den offentlige buskørsel generelt er faldende. Ud fra trafiksekskabernes indberetninger forventes antal påstigere fra 2014 til 2016 at falde med 4,1 %. Et fald der er væsentlig større, end det FynBus forventer.

Tabel 4. Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark.

Nøgletal for offentlig buskørsel i Danmark, budget 2007-2016 (faste 2007-priser)

Nøgletal 1	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Samlede udgifter (mio. kr., 2007-priser)	5.372,86	5.691,82	5.960,35	6.168,53	6.183,49	6.198,44	6.237,54	6.264,26	6.398,75	6.369,90
Samlede passagerindtægter (mio. kr., 2007-priser)	2.792,82	2.684,76	2.673,37	2.787,90	2.721,58	2.750,70	2.835,82	2.822,86	2.854,55	2.823,84
Samlet tilskud (mio. kr., 2007-priser)	2.570,14	3.022,59	3.286,99	3.380,62	3.461,90	3.447,65	3.401,72	3.441,40	3.544,19	3.546,06
Køreplantimer (tusinde)	9.463,65	9.459,01	9.381,34	9.294,31	9.068,18	8.874,00	8.781,80	8.860,53	8.724,44	8.769,00
Påstigere (mio.)	362,49	361,59	346,31	357,41	351,29	354,20	347,90	363,35	355,56	348,53

Kilde: Tal indberettet af trafiksekskaber. Beløbene for 2007-2016 er deflateret med nettoprisindekset jf. Danmarks Statistik, november 2015. Da nettoprisindekset for 2016 ikke er tilgængeligt, så er nettoprisindekset for 2015 fremskrevet jf. Økonomi og Indenrigsministeriets økonomiske vejledning august 2013. Da nettoprisindekset ikke er endeligt opgjort for 2009-2016, kan tallene i denne tabel ikke nødvendigvis genfindes i tidligere og senere års udgivelser.

I afsnit 5 og omverdens analysen beskrives årsager til den faldende tendens, der bl.a. skyldes manglende politisk prioritering af bustrafikken og et stadig stigende antal biler.

Takstudviklingen 2011-2015

Taksterne for Kvikkort og turkort har været stort set uændrede i perioden 2011 til 2015. Prisen på kontantbilletten er øget mest, blandt andet for at få flere kunder til at benytte Kvikkort. Antallet af kunder der benytter enkeltbilletter er reduceret væsentligt, hvilke giver en mere effektiv busdrift. Målet har været at holde udgiftsstigningen på periodekortet så lav som muligt. Prispolitikken vurderes at have haft en positiv effekt på passagerudviklingen. I oversigten er FynBus' hyppigst benyttede billettyper vist. Enkeltbilletten til 2 zoner stiger fra 21 til 24 kr. og periodekortet til 2 zoner stiger fra 354 til 374 kr. Omvendt falder det 2 zoners turkort fra 16 til 15 kr. og kvikkortet fra 15,2 til 12,83 kr.

Tabel 5. Takstudviklingen på udvalgte produkter

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enkeltbillet, Odense og Fyn 2 zoner	21	23	24	24	24	24
Turkort, Odense og Fyn 2 zoner pr. tur	16,00	16,00	16,50	15,00	15,00	15,00
Odense for en 10'er 2 zoners tur	10	10	10	10	10	10
KVIKKort 2 zoner trin 2 pr. tur	15,20	12,83	13,30	12,50	12,50	12,83
Periodekort, Odense og Fyn 2 zoner (30 dage)	354	358	371	371	369	374

Dækningsgrad for borgere ved busdrift

Den samlede dækningsgrad på Fyn hvor borgere enten kan tage en regionalbus en bybus eller en lokal bus er 74 %. Dækningsgraden er beregnet ud fra en 5 minutters gåafstand til det nærmeste stoppested og er stort set uændret de sidste år.

Tabel 6. Dækningsgrad

Kommune	Borgere med busdækning	Andel kommunens borgere
Assens	26.000	59%
Faaborg-Midtfyn	35.000	66%
Kerteminde	17.000	71%
Langeland	8.000	52%
Middelfart	29.000	74%
Nordfyns	16.000	53%
Nyborg	23.000	70%
Odense	165.000	85%
Svendborg	47.000	56%
I alt	366.000	74%

I Assens har 59 % af borgerne således mindre end 5 minutters gang til et stoppested, hvor der enten går en lokal eller regional bus. Dækningsgraden fortæller dog ikke noget om frekvensen på busserne og der kan derfor være flere i landområderne, hvor der kun er en busforbindelse 4-5 gange om dagen på stoppestedet.

Bortset fra i Odense og Langeland Kommuner suppleres den lokale buskørsel i landområderne med telekørsel, der er udbygget løbende over årene, hvor lokal rutekørsel med få kunder (2-5 pr. tur) er erstattet med fladedækkende tilbud for alle.

I 2015 blev der samlet foretaget ca. 145.000 rejser i telekørslen. Målt i forhold til antallet af rejser i bussen udgør telekørsel ca. 0,7 % og behandles derfor ikke yderligere i denne sammenhæng.

3. Udviklingen fra 2015-2016

Særligt når tendenser ændres, er det vigtigt at basere prognoser på et forholdsvist nyt datamateriale. For at få et så retvisende basisudgangspunkt som muligt i analysen, i forhold til den fremtidige vækst, tager analysen derfor afsæt i den seneste udvikling i antal påstigninger og det forventede regnskab for 2016.

Med udgangspunkt i de fire første måneder i 2015 og 2016 er antal forventede påstigninger vist i tabellen.

Tabel 7. Påstigningstal 2015 og 2016

Påstigninger hele Fyn	2015	2016	2016-2015	Vækst
Assens	344.000	325.000	-19.000	-5,5%
Faaborg-Midtfyn	394.000	378.000	-16.000	-4,1%
Kerteminde	211.000	212.000	1.000	0,5%
Langeland	300.000	299.000	-1.000	-0,3%
Middelfart	187.000	187.000	0	0,0%
Nordfyn	376.000	369.000	-7.000	-1,9%
Nyborg	324.000	325.000	1.000	0,3%
Odense	7.971.000	7.472.000	-499.000	-6,3%
RSD	7.192.000	7.192.000	0	0,0%
Svendborg	900.000	900.000	0	0,0%
I alt	18.199.000	17.659.000	-540.000	-3,0%

Anm.: 2016 er det forventede regnskabsresultat.

Odense

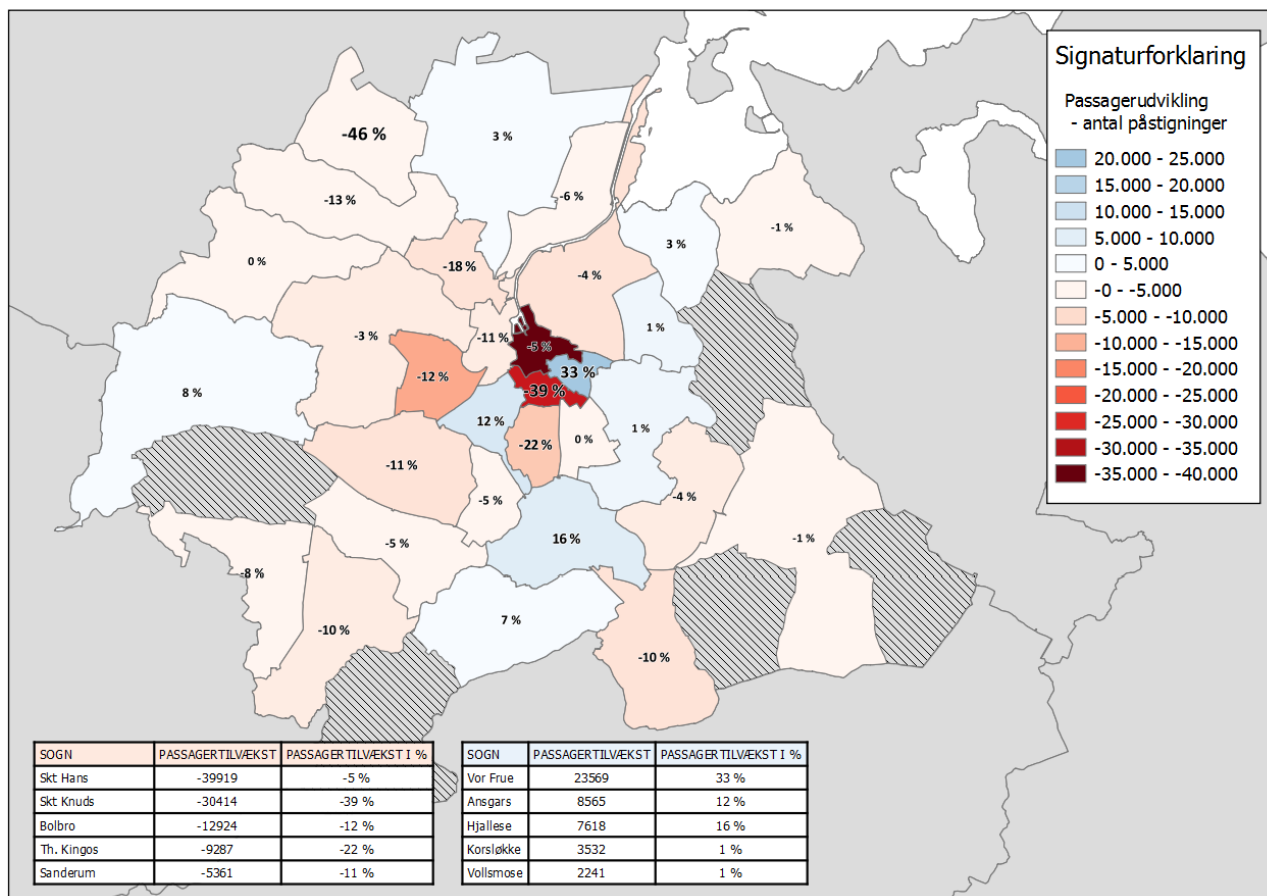
I Odense er faldet størst, og det forventes, at der i 2016 vil være ca. 500.000 færre påstigninger end i 2015. Faldet følger landstendensen med færre busrejser. Men den væsentlige forklaring er hyppigt ændrede ruter og køreplaner, på grund af vejarbejde samt omkørsler i midtbyen som følge af letbanearbejdet, der medfører øgede rejsetider.

Der har således været en række omlægninger af bustrafikken i 2015 og 2016.

Tabel 8. Omlægning og vejarbejder

Hvornår	Hvor	Hvad
5. marts 2015	Broarbejde lukker Rismarksbroen for busser	Rute 11 og 71 afkortes Der etableresteres telekørsel fra Kirkendrup / Søhus til Tarup Center
5. april 2015	Letbanearbejder på Stadionvej Letbanearbejder lukker Albanigade	Rute 31 lægges om, gangafstande øges i Højstrup Rute 21-23, 28-29, 61, 91-92, 161-162 flyttes fra Nørregade til Frederiksgade - øgede gangafstande til bymidten, øget køre- og rejsetid
1. august 2015	Letbanearbejder ensretter Vestre Stations Vej og Vindegade Letbanearbejder Ørbækvej Nord medfører ny køreplan	Cityruten, Rute 31-32, 51-52, 40, 130-131, 141, 151-152 lægges om Øgede gangafstande til bymidten, øget køre- og rejsetid Øget køre- og rejsetid
11. december 2015	DSB skifter køreplan og ændrer betjening markant Letbanearbejder på Middelfartvej	Alle regionale og bybusruter får ny køreplan. Koordinering til lyntog aften og weekend bliver lidt dårligere Øget køre- og rejsetid
1. februar 2016	Letbanearbejder ensretter Benediktsgade	Rute 21-23, 28-29, 61 og 161-162 omlægges til Reventlowsvej Øget køre- og rejsetid
1. marts 2016	Th. B. Thriges Gade projektet lukker Nørregade helt for buskørsel	Cityruten lægges om, 110-111 flyttes fra bymidten (Læssøegade, Klingenberg og Nørregade til Hjallesvej / Frederiksgade Øgede gangafstande, øget køre- og rejsetid

Figur 1. Fald i antal påstigninger i Odense fire første måneder af 2016



Kortet viser Odense, og de røde nuancer hvor der er et faldende antal påstigninger, og de blå hvor der er et stigende antal. Kortet viser, at Odense midtby omkring Odense Banegård Center (OBC) er særligt hårdt ramt som følge ruteomlægninger i forbindelse med lukning af Th. B. Thriges Gade og Albanigade.

Det faldende antal påstigninger i Skt. Hans og Skt. Knuds sogn udgør langt størstedelen af det samlede fald.

En del af faldet kan forklares ved færre omstigninger. For 2017 og frem arbejder Odense Kommune og FynBus på en handleplan og markedsføringsinitiativer, der kan påvirke denne udvikling.

For den regionale kørsel

Den regionale kørsel er også påvirket af letbanearbejdet og etablering af "plads nord", hvor flere af de regionale ruter flyttes til fra OBC. Dette giver længere gangafstande ved omstigninger og vil påvirke passagertallet. Med køreplansskiftet i december 2016 indføres dog også det regionale R-net, der intensiverer kørslen på mange af de største regionale ruter. Dette alene forventes at give en vækst i 2017 på ca. 1,9 % stigende til 3,8 % i 2018 og frem.

Øvrige fynske kommuner

I de øvrige bybusbyer - Middelfart, Nyborg og Svendborg er FynBus ikke bekendt med, at kommunerne planlægger strukturændringer, der vil påvirke passagertallet.

Benyttelsen af lokalruterne påvirkes især af ændringer på skoleområdet.

Erfaringerne 2013-14 viser, at skolestrukturændringer med nedlæggelse af skoler medfører øget transport. Folkeskolereformens længere skoledage har til gengæld medført et markant fald i udstedte skolekort, sandsynligvis fordi flere kører med far eller mor.

Samlet for de øvrige fynske kommuner forventes en "0" vækst i 2016 og frem selv om der løbende gennemføres projekter til sikring af skoleveje og dermed flere cyklister.

Alle FynBus kunder fordelt på produkter og typer

Fordeles buskørslen i Odense, Regionen og for de øvrige fynske kommuner på kortprodukter og kundetyper, viser fordelingen, at antal påstigninger falder særligt for pensionister og for periodekort. Herudover er der et særligt stort fald i antal omstigninger i Odense omkring OBC.

Tabel 9. Fordeling af alle FynBus kunder på produkter og typer

År	2015		2016		Vækst	%
	Antal	% af total	Antal	% af total		
Produkt						
Billet	455.185	8,8%	427.320	8,4%	-27.865	-6,1%
Kvikkort	1.714.918	33,1%	1.724.537	34,0%	9.619	0,6%
Skolekort	470.583	9,1%	456.108	9,0%	-14.475	-3,1%
Turkort	30.982	0,6%	28.674	0,6%	-2.308	-7,4%
Ungdomskort	938.579	18,1%	922.759	18,2%	-15.820	-1,7%
Værdikort	214.157	4,1%	202.498	4,0%	-11.659	-5,4%
Øvr. Periodekort	1.362.015	26,3%	1.313.141	25,9%	-48.874	-3,6%
Total	5.186.419	100,0%	5.075.038	100,0%	-111.381	-2,1%
Kortprodukter						
År	2015		2016		Vækst	%
	Antal	% af total	Antal	% af total		
Profil						
Barn	942.879	19,9%	966.009	20,8%	23.130	2,5%
Ung	1.691.719	35,8%	1.675.211	36,0%	-16.507	-1,0%
Voksen	1.499.553	31,7%	1.457.385	31,4%	-42.169	-2,8%
Pensionist	597.083	12,6%	549.113	11,8%	-47.970	-8,0%
Total	4.731.234	100,0%	4.647.718	100,0%	-83.516	-1,8%

Anm.: Sammenligningen er baseret på de fire første måneder i 2015 og 2016 og afviger derfor fra det forventede regnskab.

Yderligere analyser af det faldende antal påstignere på tidsbånd, ugedage og ruter viser ikke nogen signifikante tendenser, ud over faldet i midtbyen af Odense.

4. Konklusion og vækst 2017-2020

Med udgangspunkt i den aktuelle udvikling i antal påstigninger i 2015-2016 vurderer administrationen i FynBus, at det nuværende årlige vækstsmål på 2,5 % skal nedjusteres til 0 %. Dette er dels begrundet med de landspolitiske prioriteringer ift. den kollektive busstrafik og det faldende passagertal på landsplan, men også at letbanebyggeriet i Odense i en årrække vil påvirke trafikken i Odense med længere rejsetider til følge.

For Odense vurderes væksten i antal påstigninger fra i 2016 og 2017, at falder med ca. 6 %. I 2018 vurderes et fald på 4 %, og et fald på 2 % i 2019. I 2020 forventes væksten at blive 0%. Væksten i 2017-2020 afhænger dog af de konkrete initiativer, der iværksættes i Odenses handleplan 2017 og fremover.

For den regionale kørsel vurderes væksten i antal påstignere fra 2015 til 2016 at blive 0 %. Med indførelsen af R-nettet i december 2016 vurderes væksten at blive 1,9 % i 2017 voksende til 3,8 % i 2018 og 0% herefter. Afhængigt af etableringen af OBC Dannebrogsgade, og omfanget af regionale busser der skal holde her, skal der fratrækkes et passagerfald som følge af den øgede gangafstand.

For de øvrige fynske kommuner vurderes væksten at være ca. 0 % fra 2015 – 2016. "0" væksten i antal påstignere forventes at fortsætte frem til 2020.

5. Omverdens analyse

I 2009 formulerede "En grøn transportpolitik" i et bredt forlig i Folketinget ambitionerne for den kollektive trafik frem til 2030.

Med udgangspunkt i at nedsætte persontransportens CO₂- aftryk formulerede regeringen "En grøn transportpolitik" følgende målsætningerne for den kollektive trafik:

Helt konkret omsætter Transportministeriet i debatoplægget "En jernbane i vækst" ønsket om vækst i den kollektive trafik til:

- 100 procent flere passagerkilometer med tog og
- 50 procent flere passagerkilometer med bus inden 2030.

EU-Kommissionen understreger også i den nye hvidbog for transport fra marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtig og ressourceeffektivt transportsystem", at en højere andel af det fremtidige rejsebehov bør foregå med kollektiv trafik.

Det er den nødvendige konsekvens, hvis vi skal nå de fælleseuropæiske mål om, at drivhusgasudledningen fra transportsektoren i 2030 er reduceret med 20 pct.

(Kilde: Flere buspassagerer, hvad skal der til)

Politikken er udmøntet i konkrete statslige initiativer på jernbaneområdet, primært timemodellen, som følger i halen på anlæg af nye jernbanestrækninger, signalprogrammet, elektrificering med mere.

Det er også i lyset af "En grøn transportpolitik", at letbaneprojekter i Århus, Odense, Aalborg og på Ring 3 i hovedstadsområdet er på vej.

På busområdet har initiativerne været knap så konkrete.

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og Trafikselskaberne i Danmark udgav i 2011 rapporten "Flere buspassagerer, hvad skal der til?", og den har for FynBus fungeret som en slags hvidbog for sammenfatning af de initiativer, der ville kunne skaffe flere kunder.

Rapporten sammenfatter samfundsudviklingen, og muligheder indenfor de virkemidler, der er dokumenteret i Vesteuropa – for eksempel gennem CIVITAS rammeprogrammer, der blandt andet har ledt frem til HITRANS, en best practise for kollektiv trafik i og omkring mellemstore byer.

Af ingeniøren.dk den 13. december 2015 fremgår det, at den nuværende regering ikke længere fastholder målene fra "En grøn transportpolitik":

»Som det fremgår af regeringsgrundlaget, ønsker regeringen en transportpolitik, hvor der er balance mellem investeringer i vejprojekter og kollektiv trafik,« skriver transportministeren til transportudvalget, der har spurgt ministeren på vegne af SF...

Udmeldingen lander da også oven på en finanslov, der ifølge regeringens udspil delvis skal finansieres ved at annullere investeringer i den kollektive trafik. Herunder Folketingets pulje på en halv milliard kroner årligt til forbedringer af den kollektive trafik, det statslige bidrag på 839 millioner kroner til Aalborg Letbane og finansieringen af nye ellokomotiver til 419,9 millioner kroner. Kontraktbetalingen til DSB reduceres derudover med 300 millioner kroner årligt, og tilskuddet til jernbanevedligeholdelse for 230 millioner kroner på Storebæltsbroen og 220 millioner kroner på Øresundsforbindelsen bliver afviklet. Endelig har regeringen annonceret et eftersyn af Togfonden.

... Biltrafik i front

Derimod sænkes registreringsafgiften på personbiler og motorcykler fra 180 til 150 procent, hvilket ifølge Finansministeriet vil koste statskassen omkring 350 millioner i 2016. Statens tabte indtægt falder til 260 millioner kroner frem til 2019 og bliver derefter på omkring 200 millioner kroner om året.

»Det er karakteristisk, at regeringen ikke har nogen ambitioner på transportområdet, der udmønter sig i investeringer på finansloven, bortset fra, at man har fundet penge til at lempe beskatningen på biler. Der hersker ingen tvivl om, at regeringen mener, at den kollektive trafik har fået rigeligt over de senere år,« siger Per Homann Jespersen, trafikforsker ved Roskilde Universitet.

Stik imod de politiske ambitioner fra 2009 stiger biltrafikken da også voldsomt i forhold til togtrafikken i øjeblikket. De seneste opgørelser fra Danmarks Statistik viser, at togtrafikken målt på personkilometer steg med kun 0,31 procent sidste år, hvorimod persontransporten i biler steg med 1,95 procent.

Der er altså klare signaler fra den nuværende regering om, at den kollektive trafik ikke skal forvente flere penge fra staten.

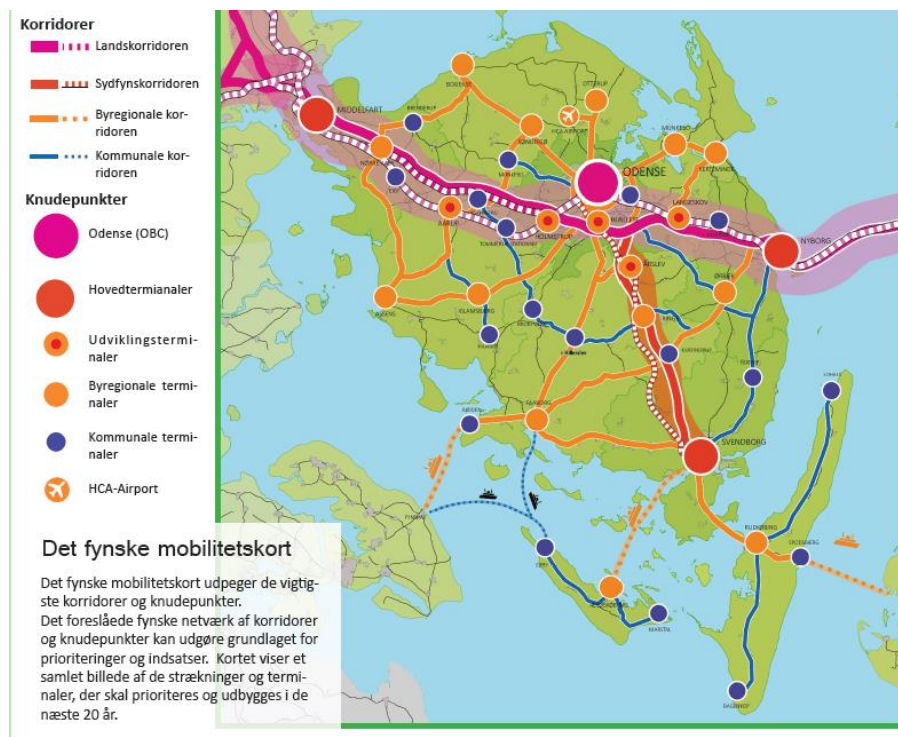
Den statslige involvering i bustrafikken er begrænset, da den finansieres af regioner og kommuner. Fra de fynske kommuner og Region Syddanmark er signalerne dog enslydende med statens, nettotilskuddet øges ikke, da også den regionale og kommunale økonomi er anspændt.

Byregion Fyns infrastrukturplan

Byregion Fyn har i efteråret 2015-16 udarbejdet en infrastrukturplan, der anbefaler kommunerne hvilke korridorer og knudepunkter, der skal udvikles og udbygges i den kollektive trafik de næste 20 år. Infrastrukturplanen skitserer en udviklingsretning for bil- kollektiv og cykeltrafik og er blevet til i samarbejde mellem de fynske kommuner – i afsnittet om kollektiv trafik har FynBus også deltaget.

FynBus bemærker, at planen er på vej i høring, så kortet herunder er medtaget med alle forbehold.

Figur 2. Det fynske mobilitetskort (Byregion Fyn, tidlig høringsudgave)



Som det fremgår af figuren, svarer de udpegede korridorer og knudepunkter i meget stor udstrækning til det nuværende regionale rutenet og de nuværende rutebil- og jernbanestationer.

Til grund for Infrastrukturplanen ligger data fra Transportvane Undersøgelserne (TU-data) fra DTU – korridoranalysen er blandt lavet på pendlings- og rejsemønsteranalyser herfra.

En del af resultaterne er også relevante i analysen af passagerudviklingen.

Kollektiv trafiks markedsandel (modal split)

Transportvaneundersøgelserne bygger på interviews med en nationalt repræsentativ stikprøve.

Det medfører, at der i de årlige undersøgelser ligger et meget lille antal personer til grund for at sige noget om adfærden i et tyndt befolket lokalområde.

For at kunne håndtere den problemstilling akkumuleres data fra flere år for at tilvejebringe et statistisk validt baggrundmateriale.

Med disse forbehold er persontransporten på i landdistrikt kommunerne fordelt, som det fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 10. Modal split i landdistrikt kommuner(Kilde: TU-data Byregion Fyn)

	Andet	Cykel	Bil	Kollektiv
210 Bogense	12%	16%	70%	2%
211 Sønderø / Morud	9%	10%	79%	2%
240 Otterup	9%	22%	67%	3%
Nordfyns Kommune, gennemsnit	10%	16%	72%	2%
260 Kerteminde By	15%	21%	62%	3%
261 Kerteminde opland	11%	15%	73%	1%
259 Langeskov	11%	13%	73%	4%
262 Munkebo	14%	11%	71%	3%
Kerteminde Kommune, gennemsnit	13%	11%	73%	3%
220 Tommerup	9%	8%	80%	3%
230 Vissenbjerg / Aarup	12%	8%	76%	4%
280 Assens By	20%	17%	60%	3%
281 Assens opland	12%	9%	75%	3%
Assens Kommune, gennemsnit	13%	11%	73%	3%
300 Faaborg By	17%	18%	64%	1%
301 Faaborg opland	11%	10%	76%	3%
290 Ringe By	23%	18%	59%	0%
291 Ringe opland nord	12%	12%	73%	3%
292 Ringe opland syd	11%	9%	77%	3%
Faaborg-Midtfyn Kommune, gennemsnit	15%	13%	70%	2%
320 Lohals	16%	5%	73%	7%
321 Rudkøbing	23%	24%	50%	2%
322 Bagenkop	19%	7%	70%	4%
Langeland Kommune, gennemsnit	19%	12%	64%	4%
323 Ærø	27%	16%	53%	4%

Som det fremgår af tabel en er kollektiv trafiks markedsandel 2-4 %, hvorimod biltrafikkens andel er over op til 73 %.

Tabellen viser det tilsvarende billede for kommuner med bybus i de større byer.

Tabel 11: Modal split Bybus bykommuner (Kilde: TU-data Byregion Fyn)

Bybuskommuner	Andet	Cykel	Bil	Kollektiv
200 Middelfart By	19%	18%	61%	2%
201 Middelfart opland	13%	8%	76%	3%
Middelfart Kommune, gennemsnit	16%	13%	69%	2%
270 Nyborg By	18%	24%	53%	5%
271 Nyborg opland	11%	6%	79%	3%
Nyborg Kommune, gennemsnit	15%	15%	66%	4%
310 Svendborg By	18%	18%	60%	4%
311 Svendborg opland syd	9%	4%	85%	2%
312 Svendborg opland nord	11%	10%	73%	5%
Svendborg Kommune, gennemsnit	13%	11%	73%	4%
250 Odense C	21%	32%	42%	6%
251 Stige	7%	16%	72%	4%
252 Vejrup / Tarup	16%	28%	51%	5%
253 Ejlstrup / Korup	9%	15%	71%	4%
254 Bellinge / Hjallesø / Højby	13%	19%	65%	3%
255 Dalum	13%	27%	57%	3%
256 Fraugde / Neder Holluf	17%	22%	57%	5%
257 Skibshusene / Vollsmose	17%	24%	50%	9%
258 Seden	16%	20%	61%	3%
Odense Kommune, gennemsnit	14%	23%	58%	5%

I bybusbyerne tenderer den kollektive trafik at have en lidt større markedsandel. Det skyldes et bedre udbygget bussystem, samt formodentlig at bybusbyerne også har den bedste togbetjening.

Det bemærkes desuden, at byområderne har en markant høj brug af cyklen, og de korte afstande til rejsemål medfører, at bilen bruges mindre.

Ved iagttagelse af modal split skal det erindres, at selv om markedsandelen for kollektiv trafik er beskedent, dækker det over store antal rejser.

I bustrafikken var der i 2015 cirka 9,8 mio. rejser i Odense fordelt på ca. 7,8 mio. rejser i bybusserne og knap 2 mio. lokale rejser i den regionale trafik.

Forudsat at det svarer til 4-5 % af modalsplit, kan det samlede turtal i Odense opregnes til 195 -244 mio. ture om året – eller 1 % af modal split svarer til 1,9 - 2,4 mio. ture om året.

Rejsens formål

Et vigtigt element i vurderingerne af passagerudviklingen kan være forskydninger i rejsens formål – for eksempel vil øget beskæftigelse resultere i større pendling.

Tilsvarende vil ændret lokalisering af rejsemål for eksempel i forbindelse med strukturforandringer omkring skole- og ungdomsuddannelser eller indkøbsmuligheder resultere i en ændring af antallet af rejser.

Derfor indgår spørgsmål om rejsens formål også i TU-data, og et samlet fynsk resultat er gengivet i tabel 3.

Tabel 12: Turens formål (Kilde: TU-data Byregion Fyn)

Turformål	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hele ugen
Arbejdsplads	25%	25%	24%	24%	22%	6%	5%	20%
Uddannelsessted	8%	9%	8%	8%	7%	0%	0%	6%
Erhverv	4%	5%	5%	5%	3%	1%	1%	4%
Fritid	28%	29%	29%	30%	31%	51%	61%	35%
Ærinde	34%	33%	33%	33%	37%	41%	32%	35%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Kollektiv trafik fokuserer traditionelt meget på pendling, men faktisk udgør rejser til arbejde eller uddannelse kun 26 % af de samlede rejser, hvorimod fritids- og ærinderejser tilsammen udgør 70 %.

Konkurrence mellem bus og bil

Bilen har i mange år været en væsentlig konkurrent til bussen, og antallet af passagerer i den kollektive trafik er da også faldet støt i takt med den øgede motorisering.

Tabellen viser udviklingen i antallet af biler opgjort pr. 1. januar det enkelte år.

Tabel 13. Antal biler pr. 1. januar

Enhed: Antal, kilde Danmarks Statistik		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Vækst 2011-2016
Personbiler i alt	Hele landet	2.163.676	2.197.831	2.237.122	2.278.121	2.329.578	2.390.823	10,5%
	Landsdel Fyn	191.377	193.570	196.518	200.223	203.744	207.128	8,2%
	Odense	65.642	66.309	67.588	69.304	70.675	71.857	9,5%

Som det fremgår af tabellen, er der sket en vækst på ca. 1,5 % i gennemsnit om året i antallet af personbiler på Fyn.

Af tabellen fremgår også, at selv i Odense med veludbygget cykel- og bussystem, stiger antallet af biler mere end på det samlede Fyn.

I mange familier har bussen traditionelt fungeret som bil nr. 2 for ægtefællen eller nr. 3 for de store børn, men når statistik over familiernes bilrådighed iagttages, ses det, at stigningen i antal biler pr. husstand har den største udvikling.

Det kan måske tilskrives mikrobilernes fremmarch, og på ungdomsuddannelserne hører FynBus da også af og til, at flere studerende går sammen om kørsel, og en anskaffer en leaset bil til 1.000 kr. om måneden.

Der er tilsyneladende ikke en ligefrem sammenhæng mellem udvikling i antal biler og FynBus' passagerantal, så det er ikke muligt at beregne et passagerfrafald, hvis væksten i antal biler fortsætter.

Et groft skøn er, at en fortsat vækst i antallet af biler på 1,5 % kan medføre et passagerfrafald på 0,5 %.

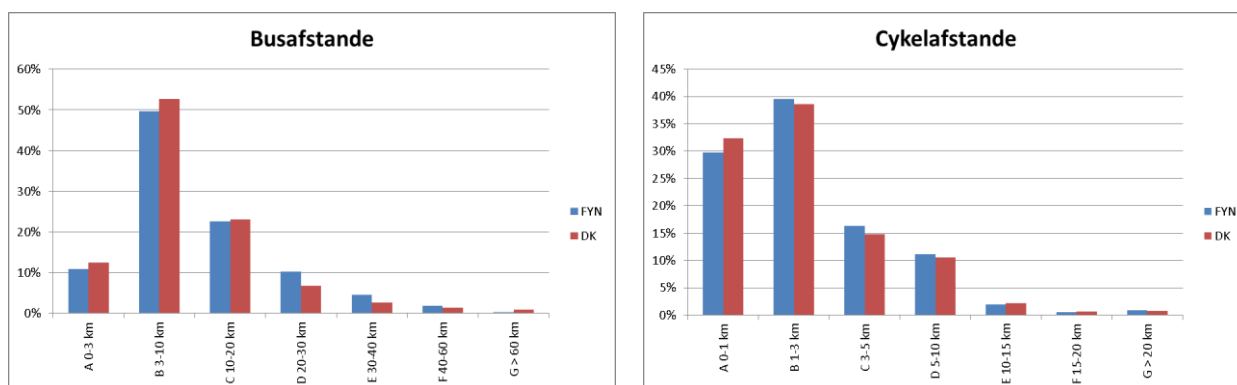
Konkurrence mellem bus og cykel

Erfaringerne fra Odenses store cykelbyprojekt for ca. 15 år siden var, at en markant eksponering af cykling medførte stor fremgang i cykeltrafikken.

Analysen viste dengang, at 10 % af rejserne kom fra gang, 40 % fra den kollektive trafik og 50 % fra biltrafikken.

TU-data viser, at konkurrencen især er størst på de korte rejser, som fremgår af nedenstående figuren.

Figur 3. Rejseafstande med cykel og bus (Kilde: TU-data Byregion Fyn)



Af figuren kan ses, at ca. 60 % af busrejserne er på under 10 km., tilsvarende er ca. 97 % af busrejserne under 10 km. Det vil sige, at konkurrencefladen i stor udstrækning er bybustrafikken i Odense, da stort set alle forstæder er indenfor en radius af 10 km. i forhold til bymidten.

I Odense Kommunes cykelhandlingsplan 2015-18 fremgår:

”Målet er, at cykeltrafikken i Odense skal stige markant, således at den ved udgangen af 2018 udgør mindst 25 % af alle ture, som borgerne foretager.”

Flere af projekterne vil have en yderligere effekt efter 2018, således at et ambitiøst mål herefter er 30 %. Andelen af borgere, der tager cyklen til arbejde, skal stige fra 36 % til 45 %. Andelen af skolebørn, som går og cykler til kommunale skoler, skal stige fra 58 til 70 % for 0.-4. klasse og fra 73 % til 90 % for 5.-10. klasse.”

I forhold til de 23 %, der er nævnt i afsnittet om kollektiv trafiks markedsandel, er det frem til 2018 en stigning på 2 %.

Forudsat det beregnede rejsetal på side 13, hvor det er beregnet at en ændring på 1 % i modal split svarer til 1,9 – 2,4 mio. rejser om året - og hvis 40 % af udviklingen kommer fra busrejser – kan væksten i cykling

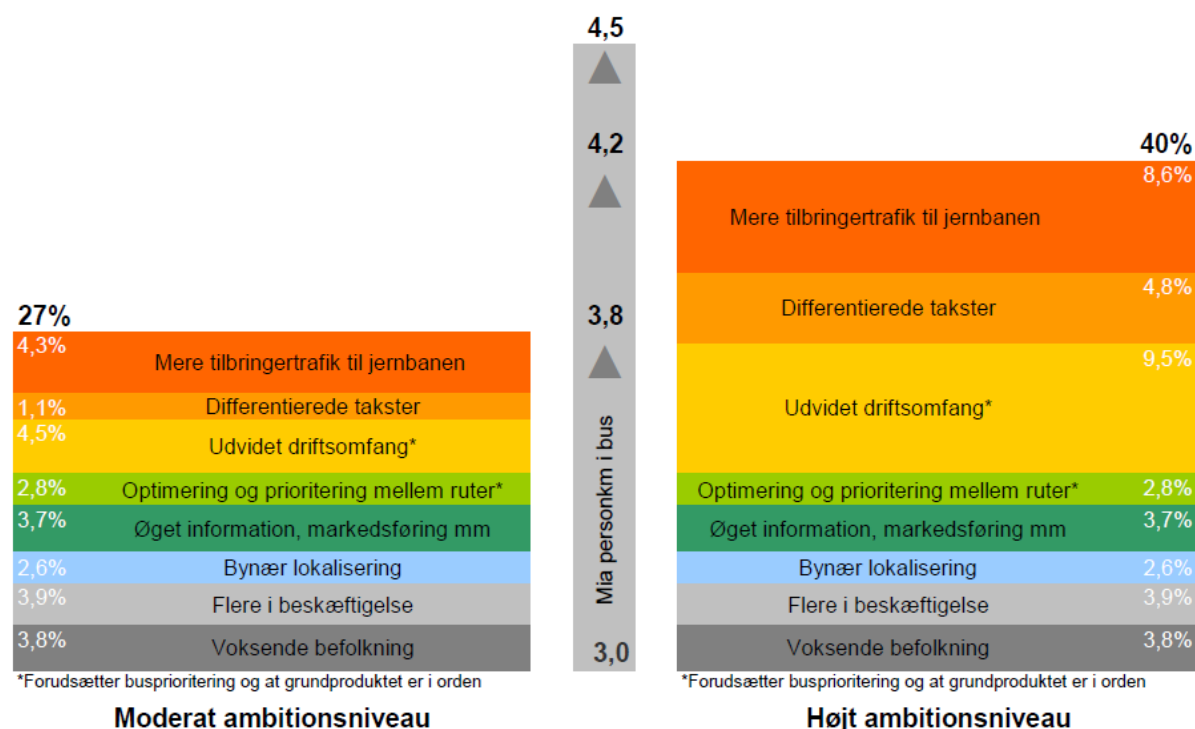
alt andet lige resultere i, at måske 0,5 – 1,0 mio. eller flere rejser substitueres fra bus til cykel. Det lidt lavere skøn end det beregnede, skyldes at en stor del af væksten i cykeltrafik kommer fra skolebørn, hvor overflytningen væsentligt tillægges, at færre kører med forældre til eller fra skole.

Da lokale rejser udført i regionale busser udgør ca. 20 % af de samlede 9,7 mio. busrejser i Odense, kan fordelingen beregnes til, at de regionale busser mister 0,1 – 0,2 mio. rejser, bybusserne 0,4 – 0,8 mio. rejser som følge af øget cykling.

6. Hvad skal der til for at få flere passagerer?

Kommunernes Landsforening, Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark har i 2011 analyseret, hvad der er vejen til vækst, og hvilke vækstmål der overhovedet er realistiske.

Figur 4. Uddrag af "Flere buspassagerer - Hvad skal der til?" s. 5



Rapporten er skrevet i et 2010 til 2030 perspektiv og konkluderer (side 8):

Beregningerne viser, at målet om 50 % vækst i antal personkilometer i bus inden for de næste 20 år er meget ambitiøst. Det kræver en markant satsning, hvis man skal nå bare nogenlunde i mål. Man kan nå 4/5 af vejen hvis:

- Trafikselskaber, kommuner og regioner bruger hele paletten af virkemidler, der er til rådighed i dag
- Staten lykkes med nå de mål, der er sat for jernbaneområdet
- Den kollektive bustrafik tilføres næsten 1,5 mia. kr. ekstra årligt

Med et mere moderat ambitionsniveau kan man nå halvdelen af vejen, hvis man tilføjer 0,3-0,4 mia. kr. ekstra årligt og at alle parter arbejder målrettet med de angivne virkemidler.

Beregningsresultaterne udelukker imidlertid ikke, at målet alligevel kan nås. Det vil dog kræve markante yderligere tiltag, som kan forbedre bussens konkurrencesituation overfor bilen - fx indførelse af kørselsafgifter. Omvendt er der en risiko for at den stigning i velstanden og bilejerskab, der kan forventes over de næste 20 år vil medføre, at målet bliver vanskeligt at nå.

Den gode nyhed er, at man ud fra de opstillede forudsætninger kan forventes at nå ets tykke af vejen med de virkemidler og ressourcer, man i dag har til rådighed, bl.a. viainformation, markedsføring og mere differentierede takster. Man skal imidlertid huske på, at den fulde effekt kun opnås, hvis disse tiltag gennemføres i sammenhæng med nogle af de dyrere tiltag, og hvis grundproduktet løbende opgraderes til at svare til det velstandsniveau, kunderne befinder sig på.

Resultaterne viser endvidere, at der er et langt større potentiale for at tiltrække flere passagerer på ruter mellem større byer, fra oplandet og ind til større byer, og endelig internt i større byer - end der er på øvrige typer af busruter. Når et mål om 50 % flere buspersonkilometerskal nås, kan der altså være grund til at satse stærkere på nogle rejserelationer end andre.

Det er klart, at dette skal vejes op imod andre formål med den kollektive busstrafik - som fx den lokale servicetrafik. Der skal selvfølgelig også tages højde for lokale forhold, der kan være forskellige fra de overordnede vilkår.

Ud fra omverdensanalysens konklusioner omkring den bevillingsmæssige situation på kort sigt, når rapportens ambitionsniveau næppe.

Da rapporten i princippet er en 360 graders analyse af handlemuligheder, giver rapportens temaer dog stadig mening også i et 2016-20 perspektiv.

Nedenfor vurderes virkemidlernes effekt derfor ud fra rapportens konklusioner, og den virkelighed især den regionale busstrafik, fælleskommunale ruter og bybusserne i Odense befinder sig i, da de passagermæssigt udgør 15,4 mio. rejser ud af de samlede 18,4 mio. rejser, som det fremgår af FynBus' årsregnskab for 2015.

Busprioritering og grundproduktet er i orden ("Flere buspassagerer, hvad skal der til" s. 4)

Bedre busfremkommelighed

En prioritering af bussernes fremkommelighed i disponeringen af byernes arealer og i den konkrete udformning af vejinfrastrukturen er af stor betydning for at kunne tiltrække flere passagerer. Hvis bussen ikke kan komme frem i trafikken, og kunderne mødes af et upålideligt system, kan det afholde nogle fra at bruge bussen.

Det er ikke muligt at beregne den isolerede effekt af bedre busfremkommelighed for det samlede antal kilometer, der køres i bus.

Prioriteringen af bussernes fremkommelighed sker på konkrete lokaliteter og har virkning for trafikken her. At vi ikke kan regne på effekten på nationalt niveau, gør imidlertid ikke prioritering af bussernes fremkommelighed til et uinteressant virkemiddel. Foruden vil man nemlig risikere ikke at nå den fulde effekt, som beregnes af de andre virkemidler, hvilket især relateres til at høste fordelene ved at optimere og udvide busdriften.

Nogle tiltag for busfremkommelighed er forholdsvis enkle, f.eks. signalprioritering, mens andre griber ind i anvendelsen af vejarealer, f.eks. ved at indskrænke antallet af kørebaner eller ved at forudsætte nedlæggelse af parkeringspladser langs vejene. Det er imidlertid ikke muligt for kommunerne alle steder at prioritere busfremkommelighed pga. hensyn til den øvrige trafik.

Grundproduktet skal være i orden

Det er vigtigt at gøre opmærksom på, at alle beregningerne er vurderet ud fra en forudsætning om, at busproduktet følger med tiden og grundproduktet er i orden og dækker kundernes behov. Grundproduktet er udtryk for, at busserne yder den service og kvalitet, som kunderne forventer, bl.a. som følge af den generelle velstandsstigning i samfundet.

Grundproduktet omfatter først og fremmest spørgsmålet om regularitet og transporttid. Men også forhold som bussens kvalitet, komfort og rengøringsstandard har stor betydning.

Hvad der i dag betragtes som fornyende tiltag - som fx reeltidsinformation på stoppesteder, internet i busserne, SMS billetter og rejsekort - vil kunderne sandsynligvis tage forgivet om få år, og de vil være en integreret del af grundproduktet. De fremtidige udgifter til at opretholde hvad kunderne opfatter som "et godt grundprodukt" er i en vis grad ukendte...

Busprioritering og rejsetid

Odense er centrum i det fynske trafiksystem.

Frem til 2020 vil både de regionale og fælleskommunale ruter samt bybusruterne påvirkes af anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af Odense Letbane.

De passagermæssige konsekvenser vurderes overordnet således:

Reduktion af køretid

Effekten af en reduktion af køretiden f.eks. ved at spare omvejskørslen fastlægges ud fra den generelle elasticitet for reduceret rejsetid: -0,5. Det vil sige, at en reduktion i rejsetiden på 10 % medfører en passagertilvækst på 5% (COWI, Rapporten Linier med høj frekvens)

Øgning af køretid

I Movia antages, at elasticiteten gælder proportionalt begge veje, det vil sige, at lavere rejsehastighed giver færre passagerer. Gennemslagstiden er dog hurtigere, når vi snakker forringelser frem for forbedringer. Movia har erfaringer med passagerfald på omlagte ruter med forlængede rejsetider

I skrivende stund er det de forberedende ledningsarbejder, der er i gang. De har medført forringelser af både transporttid og regularitet.

Tabel 14. Udviklingen i køretid og beregnet passagerfracfald for bybusserne.

Bybus-rute	Øget køretid som følge af letbane	Køretid	Radial 1	Øgning af køretid i %	Beregnet passagerudvikling i %	Radial 2	Køretid	Øget køretid som følge af letbane	Øgning af køretid i %	Beregnet passagerudvikling i %
21-23	4	62	Højby - OBC	6,5	-3,2	OBC - Slukefter (Morud)	48	6	12,5	-6,3
	4	62	Tornbjerg - OBC	6	-3,2	OBC - Ubberud	56	6	11	-5,4
29					0,0	OBC - Villestofte	62	6	10	-4,8
	10	51	Bolbro - OBC	20	-9,8	OBC - Seden Syd	54	2	4	-1,9
31-32	10	57	Tarup Nord - OBC	18	-8,8	OBC - Seden Syd	54	2	4	-1,9
	8	67	(Højme) Sanderum - OBC	12	-6,0					
41-42	9	51	Universitetet - OBC	18	-8,8					
	9	51	Universitetet - OBC	18	-8,8					
51-52	0	61	Agedrup - OBC	-	0,0	OBC - Bellinge (Brændekilde)	78	6	8	-3,8
	0	56	Bullerup - OBC	-	0,0	OBC - Bellinge (Brændekilde)	78	6	8	-3,8
60-61	0	64	Stige - OBC	-	0,0	OBC - Tornbjerg	61	4	7	-3,3
	5	56	Seden - Universitetet (SDE)	9	-4,5					
81	4	27	Skibhusene - OBC	15	-7,4	OBC - Fraugde	86	6	7	-3,5
	0	51	Allesø - Ejlskovsgade	-	0,0	Ejlskovsgade - Herluf Trolles Vej	41	5	12	-6,1
91-92	6	45	Lumbj - Ejlskovsgade	13	-6,7	Ejlskovsgade - Herluf Trolles Vej	41	5	12	-6,1

Som det fremgår af tabellen, er rejsetiderne øget op til 20 % på enkelte radialer.

I de første fire måneder af 2016 konstateres et passagerfracfald på 3,1 % i forhold til 2015. Udviklingen bekræfter, at dårligere konkurrenceforhold for bussen i forhold til bil og cykel medfører passagerfracfald.

Det forventede fald i antal påstigninger i 2016 i Odense vurderes at blive på 6%.

Tabel 15. Udviklingen i køretid og beregnet passagerfracfald for de regionale og fælleskommunale ruter.

Regional rute	Øget køretid som følge af letbane	Køretid	Radial 1	Øgning af køretid i %	Beregnet passagerudvikling i %
110-111	4	165	Faaborg - Nr. Broby - OBC	2,4	-1,2
	4	178	Assens - Nr. Broby - OBC	2,2	-1,1
130-131	13	150	Assens - Vissenbjerg - OBC	8,7	-4,3
	13	155	Haarby - Vissenbjerg - OBC	8,4	-4,2
140	2	61	Otterup - OBC	3,3	-1,6
141	10	133	Faaborg - OBC, Plads Nord?	7,5	-3,8
151-152	7	118	Glamsbjerg - Tommerup - Ode	5,9	-3,0
	7	151	Assens - Odense	4,6	-2,3
191	4	103	Bogense - OBC	3,9	-1,9
195	8	119	Nyborg - OBC	6,7	-3,4
122	3	107	Hårslev - OBC	2,8	-1,4
161-162	3	113	Ørbæk - OBC	2,7	-1,3
	3	183	Svendborg - Ørbæk - OBC	1,6	-0,8
885	3	91	Kerteminde - OBC	3,3	-1,6

På grund af de længere ture og dermed meget længere køretider påvirkes disse ruter relativt set mindre – måske er det forklaringen på et stort set uændret passagertal i årets første fire måneder i forhold til i fjor.

Frem til august 2016 har næsten alle busruter, der betjener Odense, passeret busterminalen ved OBC. I forbindelse med køreplansskiftet 7. august fordeles busserne på tre centrale holdepladsområder rundt om Odense Banegård Center, for at skabe plads til vejarbejder på Østre Stations Vej og for at forhindre, at busserne sidder fast i trafikken.

Ca. 50 % af kunderne i busserne, der passerer terminalen, bruger trafiksystemet, som et sammenhængende system og skifter bus på OBC.

Tabel 16. Skiftemønstret mellem de enkelte ruter.

		Til rute																
		21-23	28-29	30-32	40	41-44	51-53	61	81-83	91-92	110-112	122	130-132	140-141	151-153	161-162	191-192	195
Fra rute	21-23	15,7	6,1	172,1	12,2	87,2	86,2	60,7	60,3	31,8	17,8	4,9	22,3	44,7	88,1	4,7	27,3	26,4
	28-29	13,1	0,5	34,1	3,1	17,9	19,3	11,2	11,7	8,0	6,5	1,2	6,9	12,2	22,1	2,4	6,7	5,4
	30-32	176,0	16,5	38,2	32,5	124,6	137,3	97,3	66,2	53,5	51,2	10,5	14,9	67,8	97,2	8,8	42,4	33,8
	40	12,5	1,7	23,6	0,0	27,9	78,1	15,4	14,4	5,6	2,8	2,9	1,6	3,5	9,4	4,1	1,9	4,5
	41-44	65,4	9,4	144,4	17,1	4,1	78,2	15,1	19,7	25,3	27,8	8,4	27,3	43,5	90,5	0,9	34,8	8,0
	51-53	100,5	11,4	159,5	13,5	118,7	13,7	79,6	41,5	43,5	21,2	15,4	16,9	35,1	35,9	7,5	28,3	21,4
	61	67,9	7,2	133,3	15,5	32,9	82,9	2,8	23,4	23,2	17,8	13,8	15,7	26,4	75,2	1,8	22,5	14,3
	81-83	28,2	4,7	67,2	10,2	25,9	37,8	13,6	5,7	11,8	14,3	5,1	10,5	17,8	40,9	1,9	16,1	4,7
	91-92	31,2	3,8	52,8	5,2	21,6	34,4	22,2	13,4	4,1	8,7	1,2	3,2	9,7	28,7	0,9	6,0	4,5
	110-112	14,7	2,0	51,7	2,5	22,0	13,2	11,4	13,1	7,8	3,1	4,2	6,0	5,2	18,1	1,2	10,7	8,8
	122	6,5	1,4	9,3	1,0	6,5	7,5	7,6	3,3	0,8	7,6	0,0	2,4	2,4	7,2	0,8	0,6	2,0
	130-132	12,2	2,1	16,5	0,3	20,1	8,5	11,0	9,2	3,5	3,4	0,1	0,3	5,7	10,0	3,3	2,0	4,1
	140-141	17,0	2,2	32,5	3,3	15,6	11,1	10,7	13,6	4,6	2,9	4,4	4,4	0,7	11,7	1,9	3,0	6,1
	151-153	50,3	5,9	83,1	8,3	56,3	13,0	39,8	24,9	16,5	13,7	4,4	10,6	19,3	6,0	5,2	16,5	14,6
	161-162	7,2	0,5	14,1	2,4	2,7	10,9	2,5	1,6	2,6	2,3	1,2	2,7	5,7	11,5	0,1	3,4	2,4
	191-192	12,4	1,0	21,8	0,6	16,9	12,9	7,5	10,6	4,0	7,6	0,5	2,1	5,3	11,5	1,4	0,1	13,4
	195	8,5	1,0	15,9	4,2	3,2	6,6	3,7	2,4	3,1	4,7	0,6	5,4	6,4	15,2	0,0	11,2	0,0
	Bybusrute			Fælleskommunal rute				Regional rute										

Fordelingen af busser på flere holdepladsområder gør transporttiden længere, da der nu er op til 10 minutters gang mellem enkelte ruter.

Det kan medføre et passagerfracfald, som groft er skønnet til ca. 280.000 rejser jf. handleplan 2016.

Odense Kommune har ingen aktuelle projekter for effektiv busprioritering.

Odense Kommune og FynBus arbejder på signalprioritering på baggrund af FynBus' realtidssystem og Odense Kommunes nye signalsystem.

Det vurderes ikke at få effekt i spidsbelastningstidsrum, da gaderums fysiske indretning ikke har kapacitet – eller er indrettet til – at busserne holder forrest og får før-grønt, som det er tilfældet for cyklerne.

Der har været lavet projekter i Frederiksgade, på Sdr. Boulevard og på Ørbækvej, men de er ikke realiseret med fuld busprioritering.

Bussernes kvalitet, teknologi

I forbindelse med ny kørselskontrakt i august 2015 i Odense blev der indsat 35 nye busser, så halvdelen af busflåden vurderes up to date i perioden 2016-20.

Ud fra forventninger til vækst i nettoøkonomien i bybussystemet, var en successiv udskiftning af busser tænkt ind i udbuddet.

Væksten realiseres næppe, så 35 driftsbusser vil i 2020 være op til 12 år gamle.

I forbindelse med ny regional kørselskontrakt indsættes nye busser også på de fælleskommunale ruter, der betjener Odense.

Alle regionale og bybusser har state-of-the-art teknologi med realtid, internet, infotainment mm..

Rejsekort indføres i 2017, og smartphonen som billetterings- og informationsplatform er for længst teknologisk tilgængelig.

Ligeledes indføres i 2017 dynamisk kapacitetsstyring, så kunderne kan se belastningen på kommende afgang.

Som "Flere buspassager, hvad skal der til" vurderer, er det vanskeligt at vurdere, om der er et potentiale i de markante kvalitetsforbedringer og teknologispring – eller om det er hvad kunderne forventer.

Voksende befolkning og stigende beskæftigelse

Danmarks Statistiks befolkningsprognose forudsår, at der i 2030 er 300.000 flere indbyggere.

Det giver - alt andet lige - en større efterspørgsel efter alle former for transport, og dermed også et øget potentiale for bustrafikken. Hvis befolkningen i 2030, indenfor forskellige aldersgrupper og geografiske lokaliseringer, tager bussen med samme hyppighed som i dag, vil der alene som følge af befolkningsudviklingen komme ca. 4 % flere personkilometer i bus. Der kan også forventes flere bilister, men relativt set forventes udviklingen at være en smule til gunst for busserne, fordi der sker en flytning fra land til by. Og byboere er hyppigere busbrugere end dem på landet. For at kunne realisere dette potentiale for bustrafikken er det nødvendigt, at bustilbuddet er attraktivt og konkurrencedygtigt, herunder at det ift. hyppighed og regularitet opfylder passagerens behov, og at busserne ikke sidder fast i trængslen på vejene. Dette gælder for alle optalte potentialer.

Inden for de former for erhverv, der er mulige at integrere i byerne, vil der frem mod 2030 ske en udbygning, som skønnes at svare til 300.000 nye arbejdspladser. Det svarer til halvdelen af væksten de sidste 20 år. Lokaliseres de nye arbejdspladser proportionalt efter lokaliseringen i 2010, vil det - alt andet lige - betyde en vækst i efterspørgslen efter personkilometer i bus på knap 4 %.

Tabel 17. Befolkningstilvæksten på Fyn frem til 2020.

Befolkningsfremskrivning 2016 efter alder, område og tid		2016	2017	2018	2019	2020	Vækst 2016-2020
Enhed: Antal							
Alder i alt	Assens	41.224	41.349	41.448	41.424	41.391	0,4%
	Faaborg-Midtfyn	51.236	51.397	51.537	51.532	51.520	0,6%
	Kerteminde	23.880	23.975	24.055	24.097	24.134	1,1%
	Langeland	12.547	12.494	12.436	12.353	12.268	-2,2%
	Middelfart	37.913	38.134	38.317	38.415	38.499	1,5%
	Nordfyns	29.298	29.416	29.516	29.532	29.537	0,8%
	Nyborg	31.886	32.088	32.266	32.378	32.481	1,9%
	Odense	198.972	201.097	203.068	204.895	206.517	3,8%
	Svendborg	58.228	58.373	58.496	58.495	58.471	0,4%
	Ærø	6.290	6.238	6.188	6.122	6.060	-3,7%
I alt		491.474	494.561	497.327	499.243	500.878	1,9%

Kilde: Danmarks Statistik

Hvis det forudsættes, at andelen af buspassagerer følger befolkningsfremskrivningen, vil der frem til 2020 være en lille stigning på 1,9%. Tabellen viser at befolkningstilvæksten er størst i Odense.

Bynær erhvervslokalisering

En styring af hvor de nye arbejdspladser lokaliseres er et virkemiddel til at få flere til at anvende bussen. Den kollektive transport har en betydelig større markedsandel af pendlerrejser til arbejdspladser i eller tæt ved bykernerne end i byernes yderområder.

Placeres de nye arbejdspladser, som det er muligt at integrere i byerne, i første omgang på deledige arealer i bykernerne, og først når de er bebyggede længere fra byens centrum, så kan man - alt andet lige - opnå, at der kommer knap 3 % flere personkilometer med bus i 2030 end, hvis det nye erhverv lokaliserer sig proportionalt med det eksisterende.

I denne rapport forfølges alene det "grønne" mål om, at få flere til at droppe bilen og bruge bussen - og her er en bynær lokalisering effektiv. I den praktiske verden skal kommunerne prioritere de sparsomme byrum under hensyn til andre formål. Mulighederne for bynær lokalisering varierer betydeligt byerne imellem, og der er forskel på, i hvilken gradvirkemidlet kan anvendes.

Der kan ikke umiddelbart opgøres en effekt, der er signifikant.

Øget information, markedsføring mm

Trafikelskaberne kan sammen med regionerne og kommunerne igangsætte målrettede initiativer mht. information, markedsføring og Mobility Management. Det vil få flere personer til at få øje på, prøvekøre og vedblive med at bruge bus.

Der kan være tale om tiltag som direkte markedsføring, gratis prøvebilletter, kampagner mv. Erfaringer fra udlandet viser stor succes med denne type tiltag.

På udgiftssiden er der regnet med et antal nye medarbejdere i kommuner, regioner og trafikelskaber primært til Mobility Management, samt øget budget til tiltag i forbindelse hermed. Det skønnes at kunne sikre 5 % flere buspassagerkilometer i rejser med relation til de større byer. Samlet set giver det på landsplan knap 4 % flere buspassagerkilometer.

Det skal understreges, at der er en høj grad af skøn involveret i denne vurdering.

FynBus har med WElearn lavet forsøg med mere målrettet markedsføring og samarbejder med bl.a. boligforeninger.

De forskellige tiltag er under udvikling og effekten af disse forsøg kan ikke vurderes endnu.

Optimering og prioritering af ruter

Trenden overalt i landet er, at køreplanerne optimeres og prioriteres, så ressourcerne rettes mod de relationer, hvor der er store passagerstrømme. Bussernes linjeføring rettes ud, og man bestræber sig på hyppig og regelmæssig drift med enkle og letforståelige køreplaner. Det er en trend, man ser i de større bysystemer, hvor man flere steder har haft eller forventer at få flere passagerer uden samlet set at øge antallet af køreplantimer.

Og det er en trend, man ser i mellembys ruter mellem større byer.

Samlet set vurderes, at man - alt andet lige - og indenfor de nuværende rammer kan opnå en passagermæssig gevinst på knap 3 % flere buspassagerkilometer gennem optimering og prioritering. Det antages at optimering og prioritering stort set er udgiftsneutral, fordi der er tale om en omallokering af ressourcer fra de tyndt belagte ruter til de steder og tider, hvor efterspørgslen er større. Rapporten forholder sig ikke til fordeling af udgifter hhv. indtægter mellem de forskellige myndigheder som følge af optimering af rutenettet.

For bybusserne i Odense blev optimering og prioritering af ruter og afgang drøftet i forbindelse med den politiske behandling af Handleplan 2016.

Geografisk var der ikke politisk ønske om at prioritere hyppig kørsel i korridorer med et stort passagerunderlag frem for mere sporadisk kørsel i byområder med få kunder – fladedækning og korte gangafstande for de svage kunder er prioriteret frem for A-bus lignende løsninger, der har givet stor passagerfremgang i Movia-området.

Tilsvarende erfaring har FynBus i øvrigt gjort i mindre målestok i bybusserne i Svendborg.

I Odense nedlægges et antal lidet benyttede ture med køreplansskiftet i august 2016 for at imødegå konsekvenserne af letbanearbejderne.

Passagerfrafaldet herved er beregnet til 238.000 påstigninger.

Optimering og prioritering af regionale og fælleskommunale ruter blev gennemført i 2010, som følge af nødvendig tilpasning af Region Syddanmarks driftstilskud.

På turniveau tilpasses servicetilbuddet løbende efterspørgslen registreret i billetsystemet.

Der vurderes ikke at være et større potentiale.

Udvidet driftsomfang

En udvidelse af driftsomfanget er et effektivt middel til at tiltrække nye passagerer. Det er veldokumenteret i både danske og udenlandske cases. Beregningerne er baseret på en forudsætning om, at 10 % højere frekvens giver 4 % flere passagerer i rejser med relation til større byer. Internt i de fire største byer er effekten dog kun antaget at være 2 % pga. den høje frekvens, der er her i forvejen. På det moderate ambitionsniveau sættes frekvensen op med en 25 % og i det høje med 50 %. En undtagelse er interne rejser i de fire stor byer, hvor frekvensen ændres knap så radikalt. Der kan - alt andet lige - forventes en effekt på knap 5 % flere passagerer i det moderate ambitionsniveau og knap 10 % i det høje med virkemidlet udvidelse af driftsomfanget.

FynBus forventer, at kommunernes tilskud til kollektiv vil være uændret frem til 2020.

Det vil sige, at den nuværende basis opretholdes.

I den regionale trafik indføres et R-busnet fra december 2016.

Det medfører indsættelse af 6-7 % flere køreplantimer, og når nettet er fuldt indfaset er passagervæksten beregnet til 3,6 %.

De ca. 240.000 flere rejser forventes at i beskedent at være pendlerrejser, hvor størsteparten vil være ærinde og fritidsrejser, hvor der vurderes et betydeligt potentiale, som det fremgår af tabellen på side 14.

Differentierede takster

Takstnedsættelser medfører generelt et provenutab, da stigningen i antallet af passagerer ikke kan forventes at opveje det tab, der kommer ved den lavere pris. Der regnes i det moderate ambitionsniveau på en provenuneutral omlægning, hvor der er en mindre prisstigning i myldretiden og en prissænkning udenfor. I det høje ambitionsniveau introduceres en samlet pakke: Prissænkninger udenfor myldretiden, rabatter for mindre/ familie grupper og prissænkning for kontantbilletter i samme størrelsesorden, som de prisforskelle der er i dag mellem de enkelte trafiksselskaber.

Takstændringerne giver med de anvendte forudsætninger en passagervækst på lidt over 1 % på det moderate ambitionsniveau og knap 5 % på det høje.

Siden "Flere buspassagerer – hvad skal der til" blev skrevet i 2011 er der indført rabat på rejser udenfor myldretiden, og konsekvenserne heraf vurderes fuldt indfaset.

FynBus implementerer Rejsekort fuldt ud i 2017. Sammen med Rejsekort indføres "Takst Vest" et princip for fælles takstsystem i Vestdanmark.

Hverken Rejsekort eller "Takst Vest" forventes at påvirke passagerudviklingen negativt. Den strategiske udmøntning af takstsystemets muligheder frem til 2020 kan endnu ikke vurderes, da fuldt fokus er på implementeringen.

I forbindelse med indførelse af Rejsekort på Fyn januar 2017 afskaffes "Odense rundt for en tier". Det vil medføre en takststigning for KVIKKortkunder bosiddende i Odense, der ikke rejser så hyppigt.

Det er beregnet, at passagerfrafaldet vil være ca. 500.000 rejser, men der vil være et merprovenu på ca. 5 mio. kr. pr. år.

Øget tilbringertrafik til jernbanen

En realisering af målene for jernbanen om en fordobling fra 6,5 mia personkm i dag til 13mia. personkm i 2030 vil give et potentiale for flere buspassagerer. Her anlægges det forsigtige skøn, at busture til og fra toget stiger proportionalt med, at der kommer flere togrejsende. Synergieffekten af et samlet set bedre kollektivt system af busser og togtages altså ikke i betragtning. Dele af den forventede udmøntning af jernbanestrategien, især metroringen i København, vil trække passagerer fra busser til tog/metro. Det er der ikke taget hensyn til i beregningerne her.

Det forudsætter driftsudvidelser for busserne at følge med en stigende efterspørgsel efter togrejser, hvilket er medregnet. En realisering af jernbanemålene kan give god synergi til busserne. Men det omvendte gør sig også og gør sig også gældende. Uden en forbedret busbetjening til stationerne, så bliver det vanskeligt at realisere målene for banen.

Det sidste tema der nævnes i "Flere buspassagerer, hvad skal der til"? er vækst i busrejser som følge af forbedret togbetjening.

FynBus bemærker, at statens hidtidige planer for timemodel med mere er tæt koblet til fx nyt signalprogram, og næsten alle initiativer omkring tog er planlagt indført efter 2020, og dermed udenfor denne analyses tidsperspektiv.

Siden omlægningen af trafiksystemet i 2010 har den regionale trafik og bybussystemerne været bygget op om DSB's køreplaner.

Derfor skiftes typisk køreplan i forbindelse med DSB's køreplanskifte i december, så der er tættest synkronisering mellem regionalbusser og landsdelstog i Nyborg, regional- og bybusser og landsdelstog i Odense samt at bybusserne i Svendborg er tilrettelagt efter regionaltoget.

Ud over den synlighed der kan skabes ved information om sammenhængende rejser via Rejseplanen, forventer FynBus derfor ikke en passagerudvikling i forbindelse med togrejser med mindre DSB for mulighed at tilbyde bedre service.

FynBus vurderer derfor ikke et potentiale ud over det vurderede omkring information og markedsføring.

Bilag 8.1

Analyse af udgifter til administration af flexkørsel

Indhold

Baggrund og formål	2
Indledning	2
1. FynBus' model for og omfang af administrations- og kørselsudgifter ifm. flexkørsel	3
1.1 FynBus administrationsudgifter ifm. kørselsordninger	4
2. Model for sammenligning og analyse af administrations- og kørselsudgifter	8
2.1 Generelle bemærkninger	11
3. Sammenligning af omkostninger i kommunerne og FynBus	12
3.1 Sammenligning af FynBus' og Svendborgs administrationsudgifter	12
3.2 Administrationsudgifter for øvrige kommuner	13
3.3 Udbudsprocessen	14
3.4 Entreprenørudgifter	15
3.4.1 Læge- og speciallægekørsel	16
3.4.2 Specialskolekørsel	18
4. Konklusion og indstilling	20
Bilag 1 Kommissorium	22
Bilag 2 Historisk oversigt over FynBus administrationsudgifter	24
Bilag 3 Beregnet vurdering på den nødvendige minimums medarbejderstab i FynBus	26
Bilag 4 Variable og faste administrationsudgifter	27
Bilag 5 Administrationsudgifter i andre kommuner	28
Bilag 6 Analyse af udbudsprocessen	29
Bilag 7 Sammenligning mellem FynBus og Svendborg kommune	33

Baggrund og formål

For at sikre de lavest mulige administrationsudgifter til flexkørsel har Fynbus på bestyrelsesmødet den 10. september 2015 besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal lave en analyse af det kommunale udgiftsniveau til administration af visiteret kørsel/flexområdet, sammenlignet med udgifterne til FynBus. Borgmesterforum har på mødet den 1. december 2015 godkendt analyseformål, kontaktpersoner og analysemetoder.

Analysen ønskes gennemført for at give kommunerne et bedre grundlag for at beslutte, hvorvidt kørslen skal udbydes af den enkelte kommune selv eller af FynBus, samt for at vurdere behovet for eventuelle ændringer i fordelingsnøglen af fællesudgifterne til flextrafik. I analysen skal indgå fynske kommuner, der i større eller mindre omfang selv administrerer den visiterede kørsel/flexområdet, i et benchmark med FynBus.

Analysen kan i henhold til kommissoriet bl. a. omfatte:

- Kortlægning af omkostninger, herunder administrative omkostninger fordelt på hovedposter og antal ture
- Medarbejdernormering, tilgængelighed/åbningstider og muligheder for selvbetjeningsløsninger
- Sammenhæng mellem udbudsmængde og kørselspriser og om analysen giver anledning til at genvurdere udgiftsfordelingen mellem ejerne.

Det fulde kommissorium fremgår af bilag 1 nedenfor.

Indledning

Rapporten indeholder følgende:

1. FynBus' model for og omfang af administrations- og kørselsudgifter ifm. flexkørsel
2. Sammenligning og analyse af administrations- og kørselsudgifter
3. Kommunernes administrations- og kørselsudgifter ifm. flexkørsel
4. Konklusion

Da data er tidkrævende at opgøre, fokuserer rapporten på udgifterne til én type variabel kørsel – lægekørsel, og én type fast kørsel – Specialskolekørsel, hvor der er foretaget en sammenligning af de 2 kørselsordninger med data fra henholdsvis FynBus og Svendborg.

Rapporten tager udgangspunkt i de faktisk gældende forhold i FynBus og kommunerne, sidstnævnte baseret på tilbagemeldinger fra kommunerne. I flere tilfælde har såvel FynBus som kommunerne mulighed for at udbyde eller håndtere ordningerne anderledes end de håndteres i dag. Dette vil blive påpeget relevante steder i rapporten, men fokus i den foreliggende analyse er på beskrivelsen af de aktuelle forhold.

Det skal endvidere påpeges, at analysen tager udgangspunkt i de fynske kommuner, og det er derfor ikke muligt at udlede eller drage nogle landsdækkende konklusioner. Hovedsammenligningen er lavet mellem FynBus og Svendborg Kommune. Da mange lokale forhold spiller ind, herunder demografi og lokal konkur-

rencesituation, kan analysens resultater ikke uden nærmere undersøgelser af de lokale forhold overføres til øvrige fynske kommuner eller andre kommuner på nationalt plan.

1. FynBus' model for og omfang af administrations- og kørselsudgifter ifm. flexkørsel

Efter trafiksekskabsloven skal FynBus udbyde og administrere kørsel for svært bevægelseshæmmede (Handicapkørsel eller SBH-kørsel). FynBus udbyder og administrerer også anden kørsel, som kommune og region er forpligtet til at udføre efter anden lovgivning. Denne kørsel kaldes visiteret kørsel. Derudover håndterer FynBus også telekørsel, som er åben kørsel/kollektiv trafik der udbydes steder, hvor det er vurderet mere hensigtsmæssigt end buskørsel. Da telekørsel er åben kørsel/kollektiv trafik skal dette også administreres af FynBus.

Nedenstående Tabel 1 viser en oversigt over de kørselsordninger kommunerne samlet set kan lægge ind til FynBus, samt hvilke af disse ordninger de enkelte kommunerne i dag har valgt, at FynBus skal håndtere.

Tabel 1 - Oversigt over kommunale kørselsordninger, der varetages af FynBus pr. maj 2016*

Kommune	Lægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræning	Aktivitetsdagcenter kørsel	§-kørsel serviceloven	Elevkørsel	Specialkørsel
Assens	X	X	X	X	X	X	X
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	%	X	%
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X
Langeland	X	X	X	%	X	%	%
Middelfart	X	%	%	%	%	%	%
Nordfyns	X	X	X	X	X	X	X
Nyborg	X	X	X	%	X	X	X
Odense	%	%	%	%	%	%	%
Svendborg	%	%	%	%	%	%	%
Ærø	X	%	%	%	%	%	%

*
"X" = Kørselsordningen håndteres helt eller delvist af FynBus.
"%" = Kørselsordningen håndteres ikke af FynBus.

1.1 FynBus administrationsudgifter ifm. kørselsordninger

Som det fremgår af formålet med analysen ønskes det vurderet, hvorvidt der er behov for eventuelle ændringer i fordelingsnøglen af fællesudgifterne til flextrafik.

FynBus har haft to modeller for fordeling af faste og variable omkostninger til de givne kørselsordninger i brug. Indtil 2014 anvendtes en model, der kun henførte merudgifter ifm. kørslen til andre kørselsordninger end handicapkørsel. Med en beslutning i bestyrelsen 2012 ændredes modellen fra 2014 til at være mere kost-ægte, således at administrationsudgifter henføres til alle kørselsordninger, herunder handicapkørsel.

Et af de mulige alternativer for at nedbringe administrationsudgifterne, som arbejdsgruppen har arbejdet med, er en opdateret form af den anvendte model før 2014. Den kaldes herefter Minimumsmodellen. I tabel 2 nedenfor beskrives vigtige elementer i de tre modeller.

Tabel 2 – Fordelingsmodeller for administrationsomkostninger

2012-model	2014 – nuværende model	Minimumsmodellen 2016
Anvendt siden etablering af FynBus	Anvendt fra og med 2014	Arbejdsgruppens arbejdsmodel. Et alternativ til den nuværende model
1/3 del af lønudgift og ¼ del af IT-udgift henføres til anden kørsel, resten henføres til handicapkørsel.	Opdeling i faste og variable udgifter. Faste udgifter ens for alle pr. tur med undtagelse af siddende patientbefordring. Variabel udgift baseret på håndtering af bestilling og ekspeditionstid for den enkelte ordning.	Baseret på en minimumsomkostning, som følger af varetagelse af Handicap- og telekørsel ifølge lov om trafikskaber. Der er taget udgangspunkt i nuværende serviceniveau. Omkostningen fordeles kun på disse to kørselstyper.
Udgift til siddende patientbefordring afregnes til fast beløb.	Siddende patientbefordring afregnes som al anden kørsel pr. tur, dog med anden sats pga. individuelle forhold.	Siddende patientbefordring og anden kommunal kørsel betaler pr. tur for meromkostninger ud over minimumsomkostningerne.
Handicaptur koster ca. 130 kr. og anden kørsel 17 kroner (2013).	Mulighed for, at den variable udgift spares for den enkelte kommune ved selvbetjening.	Handicap og telekørsel bliver dyrere, mens anden kørsel bliver billigere pr. tur.
Fordelingen er ikke kostægte.	Fordeling er kostægte.	Fordeling er delvis kostægte.

Nedenfor gennemgås FynBus administrationsudgifter og nøgletal for den nuværende model. Gennemgangen sammenholdes med Minimumsmodellen, hvor telekørsel og handicapkørsel bliver afregnet med en sats, der er beregnet ud fra den kørsel FynBus som *minimum* skal udføre jf. lovgivningens mindstekrav. Satsen for øvrige ture nedsættes dermed. Minimumsmodellen viser således administrationsomkostningerne såfremt

kommunerne kun vælger at lade FynBus håndtere den lovpligtige kørsel og henfører disse til Handicap og Telekørsel. I forhold til 2012-modellen forholder Minimumsmodellen sig specifikt til dels faste og dels variable omkostninger.

FynBus administrationsudgifter har siden indførelsen af den "kost-ægte" model i 2014 udgjort ca. 22-25 kr. i faste udgifter. Udgifterne har trods store udsving i kørselsmængden ligget på et stabilt niveau – lavest i 2015, hvor kørselsmængden var højest. Stigningen til 2016 skyldes primært stigning i eksterne it-udgifter. De variable udgifter er faldet fra at udgøre 11-25 kr. afhængig af kørselstype til at udgøre 7-17 kr. De faste og variable udgifter er yderligere specificeret og kommenteret i tabel 3 og 4.

Det samlede tidsforbrug for håndtering af en tur ligger på ca. 4 minutter alt inklusive.

I nedenstående tabel 3 vises FynBus administrationsomkostninger pr. tur i forhold til det forventede regnskab for 2016 sammenholdt med de vurderede minimums omkostninger for telekørsel og handicapkørsel og deraf nedsat sats for øvrige ture. Der henvises til bilag 2 for en samlet historisk oversigt.

Tabel 3 - Administrationsudgifter pr. persontur

I kroner pr. persontur		Forventet 2016 iflg. nuværende 2014-model	Forventet 2016 ved Minimumsmodel.
Faste Administrationsudgifter (1)	Kommunal kørsel	24,9	38,2
	Kommunal kørsel – tilvalg	24,9	14,8
	Siddende patientbefordring	26,3	21,7
Variable Administrationsudgifter (2)	Handicap kørsler	10,4	9,4
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	6,5	7,4
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	7,8	8,8
	Specialskelekørsel	13,0	14,7
	Telekørsel	15,6	14,0

- (1) De faste udgifter indeholder omkostninger til ledelse, husleje, it omkostninger, mv. samt trafikstyring. De faste administrationsudgifter er en betegnelse for alle de udgifter, der ikke medgår til håndtering af selve bestillingen.
- (2) De variable udgifter udgør omkostninger til styring og planlægning af ruterne. De variable administrationsudgifter er en betegnelse for de lønudgifter, der medgår til håndtering af selve bestillingen.

Som nævnt ovenfor, er FynBus forpligtet til at opfylde lov om trafikkselskaber med hensyn til handicapkørsel og telekørsel. For at kunne håndtere disse ordninger skal FynBus have et minimum af administration. Dette er uafhængigt af, om kommunerne vælger at lade FynBus stå for anden visiteret kørsel.

Tabel 3 viser henholdsvis forventet udgift 2016 efter den nuværende model og forventet minimums omkostning 2016. Forventet minimumsomkostning er den beregnede nødvendige medarbejderstab, der skal være til stede, for at kunne dække samme kvalitets- og serviceniveau, men med kun den minimale lovpligtige kørsel udført af FynBus.

Tabel 3 viser således, at såfremt kørselsmængden reduceres til *kun* at indeholde den lovpligtige kørsel, vil de faste fællesudgifter pr. persontur stige kraftigt og de variable fællesudgifter vil falde for handicapkørsel og telekørsel, på baggrund af en reduceret organisation i FynBus. Desuden fremgår i den sidste kolonne satsen for faste og variable administrationsudgifter for anden kommunal kørsel, som kommunerne har tilvalgt.

De samlede omkostninger forventes i 2016 at udgøre ca. 27,8 mio. hvor omkostningerne i minimumsmodellen samlet vil udgøre ca. 15,5 mio. ved kørsel af kun handicapkørsel og telekørsel. Der henvises til bilag 3 for en forklaring på, hvordan den vurderede nødvendige minimums medarbejderstab er beregnet.

I nedenstående tabel 4 er de faste udgifter pr. tur specificeret ud på de administrative delelementer. Det bemærkes, at FV 2016 og FV 2016 Minimum ikke reduceres i samme takt som reduktionen i tur-antallet, særligt med hensyn til lønudgifter og FlexDanmark.

Tabel 4 - Indhold af faste administrationsudgifter

Faste udgifter fordelt (kr. pr. tur)	FynBus			
	2014	2015	FV 2016	FV 2016 Alt
Løn - Ledelse/Økonomi/sekretariat/projekt/andre	6,42	6,93	6,86	12,36
Løn – Trafikstyring	4,31	3,30	3,87	4,53
IT	3,64	3,31	3,48	3,18
IT – FlexDk	7,48	6,10	8,47	13,87
Husleje	1,17	1,15	1,11	1,92
Øvrige (inkl. møder og rejser)	1,04	1,04	1,13	2,34
Total inkl. Overhead	24,07	21,83	24,92	38,21

I nedenstående tabel 5 vises udviklingen i antallet af personture sammenholdt med antallet af medarbejdere i Flextrafik. På baggrund heraf er der lavet en udregning, der viser ressource forbruget pr. tur. Dette inkluderer samtlige lønudgifter som er anvendt i FynBus for at håndtere og afvikle disse ture. For perioden 2014 til 2016 er der tale om en mindre stigning, som ligger i år 2016. Det skyldes, at turantallet i perioden er faldet med 21,1 %, holdt op imod et fald på 15,6 % i medarbejderstaben.

Tabel 5 - Udvikling i anvendte minutter pr. persontur

	Regnskab 2014	Regnskab 2015	FV 16	FV 16 'Minimum'
Antal personture	1.055.041	994.464	832.683	307.762
Medarbejdere – antal årsværk	41,6	40,0	35,1	22,1
Minutter pr. persontur	3,9	3,9	4,1	7,0

Tallet for medarbejder er det samlede antal medarbejdere i Flextrafik

Såfremt alle kommuner vælger kun at få afviklet den lovpligtige handicapkørsel samt den åbne telekørsel hos FynBus, vil turantallet blive reduceret med 63 % og en reducere på 37 % af medarbejdere. Det mindre fald i årsværk for medarbejdere i forhold til faldet i turantal skyldes flere faktorer, herunder at servicekrav som fx åbningstid for nuværende skal opfyldes. Åbningstiden vejen tungt i forbindelse med Minimumsmo-dellen. Desuden er der forskellige administrative opgaver i form af fx arbejde med udbud, IT-understøttelse, økonomi og kommunikation, som ikke umiddelbart kan skæres væk. Endvidere er det ikke muligt at reducere medarbejderstaben i samme hastighed, som turantallet kan reduceres.

I nedenstående tabel 6 er effekten af den alternative fordelingsmodel illustreret.

Tabel 6 - Beregning af alternativ model for administrationsudgifter - Forventet 2016

Samlede adm. udgifter i mio. kroner FV 2016	Nuværende model	Minimums-model eks. Siddende patient befordring	Forskel*
Assens	5,3	5,1	0,2
Faaborg-Midtfyn	3,3	3,7	-0,3
Kerteminde	2,4	2,3	0,1
Langeland	0,4	0,4	0,0
Middelfart	0,9	1,1	-0,2
Nordfyn	4,9	4,6	0,3
Nyborg	0,9	1,0	-0,1
Odense	2,1	2,8	-0,7
Svendborg	1,2	1,6	-0,4
Ærø	0,1	0,1	-0,0
Regionen	6,2	5,3	0,9
Total	27,8	27,8	-

* Negative værdier viser yderligere omkostninger for en kommune, og positive værdier viser en besparelse for en kommune/region.

Arbejdsgruppen peger på, at det skal tilstræbes, at etablere så enkel en model som mulig. Hermed lettes administrationen. Et stort antal vurderinger og beregninger af specifikke effekter pr. kørselsordning vil medvirke til en tung administration.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at den nuværende (2014-) model for fordeling af de administrative udgifter er den mest hensigtsmæssige model. På den baggrund indstiller arbejdsgruppen at den nuværende model fastholdes.

Arbejdsgruppen har overordnet drøftet mulighederne for at reducere i de administrative omkostninger. Det vurderes, at de mest oplagte muligheder for at nedbringe omkostninger er følgende:

- At reducere åbningstiderne med 6 timer fra kl. 7-21 til kl. 8-16. Reduktionen vil betyde en sparet administrativ udgift på kr. 650.000 pr. år svarende til kr. 2,11 kroner pr. tur.
- At øge kundernes selvbetjeningsgrad, hvorved de variable administrationsomkostninger pr. selvbetjente tur fjernes helt.

2. Model for sammenligning og analyse af administrations- og kørselsudgifter

Modeller

Sammenligning og analyse baseres på de tre forskellige modeller, hvorved kommunerne kan vælge at håndtere/udbyde deres kørsel. Disse er beskrevet i nedenstående. På nogle af områderne er der stor forskel på de tre modeller.

Model 1: FynBus udbyder, planlægger og styrer kørslen. Denne model er anvendt af Nordfyns kommune.

Model 2: Kommunen udbyder selv rammeaftaler, og håndterer kørslen direkte med entreprenøren, der står for planlægningen af kørslen. Det vil sige, at FynBus ikke er involveret. Denne model er anvendt af Svendborg Kommune.

Model 3: FynBus udbyder rammeaftaler på vegne af kommunen, mens kommunen selv står for det øvrige administrative arbejde. Entreprenøren står for planlægning af kørslen. Denne model er anvendt af Odense Kommune.

Tabel 7 - Modeloversigt

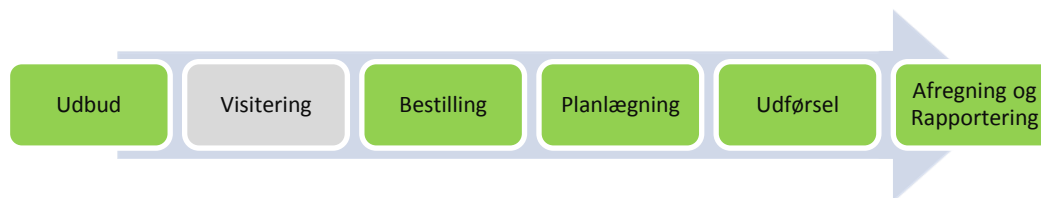
	Model 1	Model 2	Model 3
Eksempel	<i>Nordfyns kommune</i>	<i>Svendborg kommune</i>	<i>Odense kommune</i>
Udbud	FynBus	Kommune	FynBus (*)
Tilladelsestyper	Taxi/Bus/OST	Taxi/Bus	Taxi/Bus/OST
Kontraktansvarlig	FynBus	Kommune	FynBus
Daglig kontrakthåndtering	FynBus	Kommune	Kommune
Borgeradministration (stamoplysninger, bestilling).	Kommune / FynBus	Kommune	Kommune
Borgeradministration (aflysning, ændring).	FynBus	Entreprenør / Kommune	Entreprenør / Kommune
Planlægning af ture	FynBus	Entreprenør	Entreprenør
Mulighed for koordinering af ture	På tværs af kommuner/regioner i Region Syddanmark og Region Midtjylland	Koordinering lokalt i kommunen	Koordinering lokalt i kommunen
Afregning med entreprenør	FynBus	Kommune	Kommune
Regnskab	FynBus	Kommune	Kommune
Statistik	FynBus	Entreprenør	Entreprenør / Kommune

*FynBus har mulighed for at foretage udbud efter forhandling, som eksempelvis er gjort i Model 3. Denne udbudsmulighed har kommunerne ikke. FynBus udbyder specialkørsel for Odense Kommune.

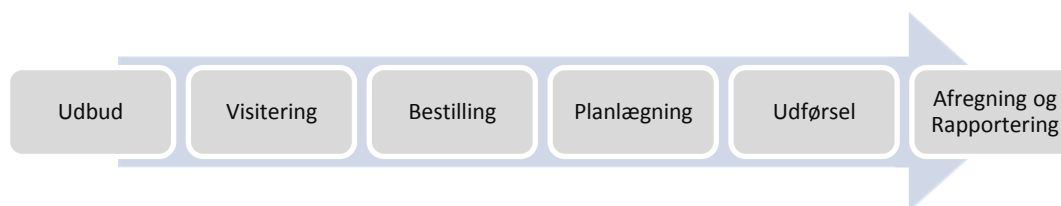
I figur 1 – 3 nedenfor vises en værdikæde, som har til formål at visualisere, hvad der er relevant at forholde sig til, når de administrative udgifter skal udregnes for Flextrafik. FynBus' involvering er markeret med grønt. Der tages i denne analyse udgangspunkt i kørselstyperne lægekørsel og specialskolekørsel, som er henholdsvis variabel og fast kørsel. I model 3 varetages lægekørsel, kropsbårne hjælpemidler, § kørsel efter serviceloven samt almindelige elevkørsel i Odense ikke af FynBus.

Fast kørsel består af kørsel for borgere med et fast kørselsmønster, der udføres som en fast rute over en længere periode. Det kan eksempelvis være kørsel af elever til specialskoler eller borgere til genoptræningscentre. Variabel kørsel består af ture, der bestilles ad-hoc uden et fast kørselsmønster. Det kan eksempelvis være kørsel til læge, § -kørsel efter serviceloven eller teletaxi.

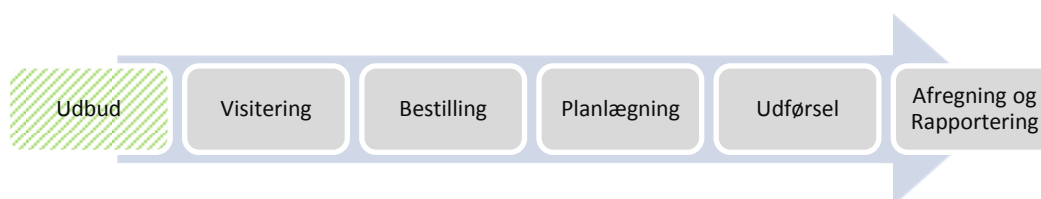
Figur 1 - Nordfyn værdikæde - (Model 1)



Figur 2 - Svendborg værdikæde - (Model 2)



Figur 3 - Odense værdikæde - (Model 3)



Nedenstående tabel 8 indeholder en oversigt over hvilke ydelser, der følger med i de tre forskellige modeller. Tabellen tager udgangspunkt i de faktiske forhold. Der henvises til resten af rapporten for eksempler på forhold, der kan håndteres anderledes for de tre koncepter.

Tabel 8 - Ydelser i modellerne 1, 2 og 3

	Model 1	Model 2	Model 3
<i>Eksempel</i>	<i>FynBus</i>	<i>Svendborg</i>	<i>Odense</i>
Kørsel af borgerne fra A til B (1)	X	X	X
Redegørelser, herunder turstatistik, på klagesager	X	X	X
Ad-hoc statistik tal fra vognmanden	X	X	X
Kontrol af arbejdsklausuler	X	X	X
Sikring af at servicekrav overholdes. (X)=baseret på tillid og antal af klager	X	(X)	(X)
Omvendt fakturering	X	%	X
Mulighed for faktisk omkostningsfordeling på CPR-nr.	X	%	X
Konceptudvikling af udbudsmodeller	X	%	X
Udvikling af selvbetjeningsmuligheder	X	%	(X)
Ad-hoc statistisk materiale til analyseformål i kommunen (2)	X	%	%
Proaktiv vognkontrol	X	%	%
Fast statistik på udførte ture	X	%	%
Dokumenteret overholdelse af kommunens servicekrav	X	%	%

"X" = Ydelsen foretages

"(X)" = Ydelsen foretages delvist/i mindre grad

"%" = Ydelsen foretages ikke.

(1) Punktet "Kørsel af borgerne fra A til B" er kerneydelsen for alle tre modeller, og alle andre ydelser er tillægsydelse.

(2) Denne statistik indeholder sammenligninger med andre kommuner og anbefalinger til kommunen underbygget af detaljeret oplysninger om hver enkelt borgers rejser samt summeret.

For mere specifikke forhold om kommunernes kørselsordninger, der ikke håndteres af FynBus henvises til tabel 13.

2.1 Generelle bemærkninger

For at kunne give et præcist billede af administrationsomkostningerne, er det nødvendigt at foretage en samlet vurdering af kommunens omkostninger på kørselsområdet. De samlede omkostninger er fordelt på henholdsvis administrationsomkostninger og kørselsomkostninger/entreprenørudgifter. Det skyldes, at administrationsomkostningerne i de tre modeller er fordelt forskelligt på kommune, FynBus og entreprenørerne.

Det har vist sig meget svært at indhente de nødvendige data, således at de kan anvendes i sammenlignelig form. Det skyldes flere faktorer, på administrationsdelen primært fordi koncepterne for de tre modeller er forskellige og for kørselsdelen fordi omkostningerne opgøres på meget forskellig vis.

Hermed understreges, som nævnt i indledningen, at resultaterne af analysen ikke umiddelbart kan generaliseres.

For at kunne gøre analysen så bred som muligt er alle kommuner blevet bedt om at levere tal fordelt på kommunernes administrationsudgifter og entreprenørudgifter. Særligt vigtigt er oplysningen af turantal, bl.a. til udregning af de i kommissoriets nævnte nøgletal.

De fleste af de adspurgte kommuner¹ har udtrykkeligt understreget at tallene/data har været svære at opgøre og indeholder et stort element af skøn, hvorfor de er behæftet med usikkerhed. Resultaterne i denne analyse for disse kommuner bærer derfor præg af et sparsomt talmateriale, og konklusioner baseret på usikre estimater.

Udover det indsendte materiale fra kommunerne har FynBus i samarbejde med repræsentanter fra Svendborg, Nordfyn og Odense Kommune foretaget en mere detaljeret sammenligning mellem Svendborg og FynBus. Svendborg Kommune er udvalgt på baggrund af, at man har valgt at håndtere hovedparten af den visiterede kørsel efter model 2, hvor kommunen selv foretager udbud og kontakt til entreprenørerne, og således repræsenterer eksemplet med mindst involvering af FynBus

¹ Middelfart, Assens, Faaborg Midtfyn, Kerteminde og Nyborg

3. Sammenligning af omkostninger i kommunerne og FynBus

Da data er tidskrævende at opgøre, er der fokuseret på udgifterne til én type variabel kørsel – lægekørsel, og én type fast kørsel, specialskolekørsel.

Nedenfor foretages først en sammenligning af administrationsudgifterne mellem FynBus og Svendborg, herefter med de øvrige kommuner. I forbindelse med administrationsudgifterne udføres en nøjere gennemgang af udgifterne til udbud af kørslen.

Derefter sammenlignes entreprenørudgifterne, først for lægekørsel (variabel kørsel) og derefter for specialskolekørsel (fast kørsel) mellem FynBus og Svendborg og herefter for de øvrige kommuner.

3.1 Sammenligning af FynBus' og Svendborgs administrationsudgifter

I nedenstående tabel 9 fremgår administrationsudgifterne for henholdsvis FynBus og Svendborg. Som det ses er udgifterne væsentlig lavere for Svendborg, og en stor del af Svendborgs udgifter ville også skulle afholdes i fald kørslen lå hos FynBus jf. værdikæden i Figur 2.

Tabel 9 - Variable/faste udgifter 2015

Variable udgifter pr. persontur	FynBus	Svendborg (1)
- Læge og speciallæge	8,88	0
-Specialskole	17,76	0

For yderligere detaljer om de variable udgifter henvises til bilag 1.

(1) Svendborg Kommune har ikke variable udgifter, da bestilling af ture håndteres af entreprenøren og udgiften hertil er ikke muligt at adskille fra kørselsudgiften.

Tabel 9 fortsat

Faste udgifter pr. persontur	FynBus	Svendborg
Ledelse/Økonomi/sekretariat/projekt/udbud/andre	6,93	3,79
Trafikstyring	3,30	0
IT	3,31	0,11
IT - FlexDanmark	6,10	0
Husleje*	1,15	0,25
Øvrige(inkl. Møder og rejser)	1,04	0,01
I alt	21,83	4,17

* Da tidsforbruget er væsentligt lavere i Svendborg Kommune er overheadudgifterne pr. tur lavere. Udgiften til husleje pr. medarbejder hos FynBus og Svendborg kommune er f.eks. på niveau med hinanden.

Den store forskel på administrationsudgifterne skyldes primært forskellen i de ydelser FynBus hhv. Svendborg leverer. Som det fremgår af tabel 8 er de væsentligste forskelle i ydelserne:

- Vognkontrol
- Statistikmateriale
- Udvikling af såvel udbudsmodeller, som It-løsninger til selvbetjening mv.

Eksempelvis - som nævnt i tabel 8 – kan statistikmaterialet som FynBus leverer til kommunerne anvendes til præcist at dokumentere og følge op kommunens servicekrav.

Vognkontroller foretaget af FynBus sikrer, at vognene på Fyn generelt har en høj standard. Tendensen på antallet af konstaterede mangler har siden indførelsen af vognkontroller i 2013 været faldende.

Udregningen af de administrative udgifter i Svendborg opgøres pr. medarbejdertime og er i ovenstående tabel 9 herefter fordelt på baggrund af et estimeret turantal². I FynBus udregnes de samlede administrative omkostninger for Flextrafik og fordeles herefter pr. faktisk udført tur.

Det er ikke muligt at foretage en direkte sammenligning, da FynBus har et langt større antal opgaver inden for kørselsområdet end Svendborg tilsvarende anvender i kommunen. For yderligere detaljer om de faste udgifter henvises til bilag 4.

3.2 Administrationsudgifter for øvrige kommuner

Som tidligere nævnt er andre kommuner på Fyn, dog undtaget Langeland og Ærø forespurgt angående deres administrationsudgifter. Kommunerne har meldt tilbage, at der er stor usikkerhed angående validitet af indsendt data.

Af tabel 10 nedenfor fremgår det hvor vidt kommunerne har kunnet levere disse oplysninger. Der er adspurgt til såvel timeforbrug for de enkelte delopgaver i processen samt opgørelse i kroner, sidstnævnte i de tilfælde, hvor der ikke kan tilknyttes et decideret timeforbrug, eksempelvis IT systemudgifter.

Tabel 10 - Administrationsudgifter i andre kommuner

Administrationsudgifter	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense	Svendborg
I timer								
Udbud og kontraktstyring	Nej	Nej	Nej	Delvis	Ja	Ja	Ja	Ja
Økonomi	Ja	Ja	Nej	Delvis	Ja	Ja	Ja	Ja
Øvrige funktioner	Nej	Ja	Nej	Delvis	Ja	Ja	Ja	Nej
I kroner								
Øvrige udgifter	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja

"Ja" = har leveret oplysninger, "Nej" = har ikke været i stand til at opgøre/levere oplysninger, "Delvist" = har meldt et samlet antal timer, som ikke er opdelt på de forskellige punkter.

² Svendborg har kun kunne oplyse turantallet på lægekørsel, men har ikke kunne oplyse turantallet på de resterende ordninger.

Som det fremgår af ovenstående har det været muligt at få de ønskede oplysninger i 16 ud af 32 tilfælde (ekskl. "Delvist").

På baggrund af de modtagne tilbagemeldinger kan det konstateres, at der er stor forskel i de anvendte timer. I bilag 5 er vist nogle af disse forskelle for at anskueliggøre, hvor vanskeligt det er at foretage konklusioner på baggrund af disse data.

3.3 Udbudsprocessen

I forlængelse af værdikæden illustreret i Figur 2 ovenfor, redegøres der i dette afsnit for anvendelsen af ressourcer i forbindelse udarbejdelse og gennemførelse af udbud. Sammenligningen er foretaget mellem FynBus og Svendborg, og der inddrages samtidigt dele af andre processer fra værdikæden. Arbejdstimer anvendt i forbindelse med udbud vises i tabel 11.

Tabel 11- Udbudsprocessen

Oversigt over antal timer, der anvendes på udbud	Fynbus – Baseret på alle personture	Svendborg – Baseret på 6 deludbud
Arbejde med udbudsmaterialet	455	78
Udbudsproces	43	20
Tildeling	73	55
Tilladelser og vogndokumentation før kontraktstart	49	10
Kontrakthåndtering før kontraktperioden	151	20
Kontrakthåndtering i kontraktperioden (Opgjort pr. år)	1.067	45
Timer i alt	1.838	228
Årlige personture til grund for udbud	698.752	?
Pris pr. tur i kr. ved en timeløn på 400 kr.	1,05	?

Der henvises til bilag 6 for en mere detaljeret gennemgang af nedenstående konklusioner ifm. sammenligning af udbudsprocessen:

- FynBus udbyder Flextrafik i samarbejde med Midttrafik og Sydtrafik, hvilket generelt betyder, at kørselsmængden er større end i den enkelte kommune. I arbejdet med det fælles udbud skal der tages højde for forskellige krav/behov i de forskellige trafikelskaber. Der anvendes derfor mere tid på arbejdet med udbudsmaterialet og udbudsprocessen i FynBus, end en enkelt kommune gør.
- Antallet af vognmænd er væsentligt større ved udbud gennem FynBus end når en kommune foretager et lokalt udbud. Således er der omkring 200 vognmænd i trafikelskabernes tilfælde imod 5 – 10 ved et kommunalt udbud. Tidsanvendelsen i FynBus regi er i forlængelse heraf højere end for en kommune.

- Udbud af variabel kørsel hos FynBus muliggør, at en lille vognmand med ned til én vogn kan opnå kontrakt med FynBus. Små vognmænd med få vogne har ikke samme mulighed for at opnå kontrakt med kommunerne.
- Vognene i såvel Svendborg som FynBus er i forbindelse med udstedelse af tilladelser godkendt af de relevante myndigheder til at udføre den udbudte kørsel. FynBus udfører derudover vognkontrol af de vogne, der udfører Flextrafik kørsel, hvor der anvendes ½ årsværk på at sikre, at vognene opfylder de krav, der står nævnt i udbudsmaterialet/kontrakten. Denne kontrol foretages ikke i de kommunale udbud.
- I de modeller, hvor kommunerne foretager udbud, ligger planlægningsopgaven primært hos vognmændene. I model 1, hvor FynBus har foretaget udbuddet, håndteres planlægningen i FynBus regi. Det betyder, at FynBus anvender 140 timer på udarbejdelse og planlægning af ruter, hvorimod Svendborg anvender 10 timer.

Forhold vedrørende andre delprocesser i værdikæden:

- FynBus har detaljeret oplysninger om borgernes ture og anvender i den forbindelse mere tid på kontinuerlige og ad-hoc rapporter end kommunerne, der ikke har samme adgang til detaljeret kørselsinformation.
- Som følge af de detaljerede kørselsoplysninger, er FynBus i stand til at lave en præcis og kostægte fordeling af borgerne internt i kommunen. Dette er også muligt i model 3, men ikke i model 2 hvorunder Svendborg tilhører, hvorfor tidsanvendelsen er højere for FynBus end for Svendborg.

3.4 Entreprenørudgifter

Til analysen af entreprenørudgifter har der ligeledes været inddraget data fra kommunerne. Kommunerne har meddelt, at der er stor usikkerhed angående validitet af indsendt data i forbindelse med personture og kilometer/minutter, hvilket ikke gør det muligt at sammenligne nøgletal mellem FynBus og kommunerne.

Som det fremgår af nedenstående har det været muligt at få de ønskede oplysninger i 3 ud af 24 tilfælde, svarende til 14,2 % (ekskl. "Delvist"). Leverancerne fremgår af tabel 12. Der er adspurgt til samlede udgifter til de enkelte kørselsordninger, samt det præcise antal udførte personture fordelt på kilometer eller minutter.

Tabel 12 - Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifter, kørsel som ikke udføres af Fynbus	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Nyborg	Odense	Svendborg
Udgifter	Ja	Delvis	Nej	Ja	Ja	Delvis	Delvis
Personture	Nej	Delvis	Nej	Delvis	Nej	Delvis	Delvis
Km/minutter	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Delvis

"Ja" = har leveret oplysninger
 "Delvist" = har kun været i stand til at indmelde tal for nogle af ordningerne
 "Nej" = har ikke været i stand til at opføre/levere oplysninger
 Nordfyn har ikke kørsel ud over hos FynBus

I tabel 13 vises en oversigt over hvilke ydelser de forskellige kommuner udfører, når kørslen ikke udføres af FynBus. Tabellen understøtter de tidligere udsagn om, at de tre modeller omtalt i tabel 8 adskiller sig væsentligt fra hinanden.

Tabel 13 - Spørgeskema vedr. kørsel som ikke er udbudt af FynBus

Spørgeskema kørsel som ikke udføres af FynBus	Faaborg-Middelfyn	Kerteminde	Middelfart	Nyborg	Odense	Svendborg
Udbud og kontraktstyring						
Vognkontrol	Nej	Nej		Ja	Nej	Nej
Kontrol af arbejdsklausuler	Nej	Nej		Ja	Ja	Ja
Økonomi						
Specifikationer til anvendelse i analyser	Delvis	Nej	Nej	Ja	Ja	Delvis
Anvendes der ressourcer på analyse	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Øvrige funktioner						
Udarbejdes der markedsføringsmateriale	Nej	Nej	Nej	Nej		Nej
Udvikling af IT-løsninger	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej

"Ja" = Ydelsen foretages
 "Delvis" = Ydelsen foretages delvist/i mindre grad
 "Nej" = Ydelsen foretages ikke
 Nordfyn og Assens har stort set kun kørsel udført af FynBus

Der foretages på denne baggrund ikke nogen selvstændig konklusion i forbindelse med sammenligning af entreprenørudgifter.

3.4.1 Læge- og speciallægekørsel

Nedenfor er lavet en sammenligning af entreprenørudgifterne til læge- og speciallægekørsel, for kørsler foretaget via FynBus sammenlignet med Svendborg.

Forudsætningerne for beregningerne i tabel 14 er følgende:

FynBus

- Entreprenørudgifter, personture, direkte minutter og kilometer er baseret på tal fra 8 kommuner.
- Turene er baseret på forskellige kørselsmønstre både i forhold til km og minutter.

Svendborg

- Svendborgs data er beregnet ud fra samlede entreprenørudgifter og personture og indeholder ikke detaljerede data såsom kilometer eller minutter pr. persontur.

Data brugt som sammenligningsgrundlag er fra 1. kvartal 2014, da disse kørsler blev kørt igennem FynBus. Dette er ikke fuldt ud sammenligneligt, men det mest repræsentative, det har været muligt at fremskaffe med henblik på at gøre materialet sammenligneligt.

For yderligere specificering af forudsætningerne for læge og speciallægekørsel, henvises til bilag 7.

Tabel 14 - Læge/speciallægekørsel - Entreprenørudgifter

	Svendborg	FynBus	Fynbus 1. kv. 2014 - Svendborg
Antal ture	12.481	57.369	2.605
Entreprenørudgift i kr.	1.105.512	8.322.327	286.722
Pris pr. tur	89	145	110
Gns. dir. Minutter	?	14,66	11,00
Gns. dir. KM	?	6,22	3,93
Pris pr. direkte min	?	9,90	10,01
Pris pr. direkte KM	?	23,32	28,01

"?" = Det har ikke været muligt for kommunen at fremskaffe data

Som det fremgår, er den pris Svendborg har opnået væsentlig billigere end kørslen hos FynBus pr. tur.

Odense Kommune lagde i foråret 2015 sin lægekørsel om fra en fleks-ordning til en godtgørelsesordning, hvor borgeren selv bestiller en almindelig gadgetaxa med taxameterpris og herefter får udgiften godt gjort. Det kan konstateres, at den gennemsnitlige kørselsudgift pr. tur inklusiv administration ikke har ændret sig på trods af omlægningen. Prisen pr. tur er gennemsnitlig ca. 150 kr. Det har således ikke betydet en øget turpris på trods af, at der i den nye ordning ikke samkøres med andre borgere.

Sammenlignes de gennemsnitlige entreprenørpriser pr. tur mellem Svendborg kommune og Odense kommune, er turpriserne også væsentlige i lavere i Svendborg, idet prisen pr. tur hos Svendborg er kr. 105 kontra kr. 150 i Odense.

En tur kan variere væsentlig i km og minutter, derfor kan man ikke udelukkende sammenligne prisen pr. tur. Derfor er der foretaget en følsomhedsanalyse for at illustrere betydningen af geografiske forhold.

Sammenlignes de nuværende tal for FynBus (kolonne 2 i tabel 14) med Svendborgs entreprenøromkostninger i FynBus regi i 2014 (kolonne 3 i tabel 14), er der en væsentlig forskel i gennemsnitlig direkte minutter og gennemsnitlig direkte kilometer. Det betyder, at borgerne i Svendborg i 1. kvartal 2014 kørte kortere afstande end den gennemsnitlige borger hos FynBus gjorde i 2015.

- A) Pris pr. direkte kilometer ville i 2015 være 23,32 kroner hos både Svendborg og FynBus hvis de gennemsnitlige direkte kilometer i Svendborg var 3,80 (dvs. reduktion på 0,13 km i forhold til de faktiske forhold i 1. kvartal 2014).
- B) Pris pr. direkte minut ville i 2015 være 9,90 kroner hos både Svendborg og FynBus hvis de gennemsnitlig direkte minutter var 8,95 pr tur i Svendborg. (dvs. reduktion på 2,05 min i forhold til de faktiske forhold i 1. kvartal 2014).

For både A) og B) er dette, som tidligere nævnt, en antaget beregning, da tallene ikke har været mulig at få oplyst.

Nogle af årsagerne til de lavere entreprenøromkostninger i henholdsvis Svendborg og Odense kommune kan – som tidligere nævnt – skyldes de geografiske forhold samt den konkurrencemæssige situation i disse byer. Derfor er det ikke direkte muligt at overføre konklusionerne fra disse kommuner til andre kommuner.

3.4.2 Specialskolekørsel

Forudsætningerne for beregningerne i tabel 15 vedrørende specialskolekørsel er følgende:

FynBus

- FynBus entreprenørudgifter, personture, direkte minutter og kilometer er baseret på tal fra kommunerne Assens, Kerteminde, Nordfyn, Nyborg og Odense.
- Der er foretaget en beregning af det gennemsnitlige antal elever for at korrigere for bl.a. systemfejl

Svendborg

- Svendborgs data er beregnet ud fra samlede entreprenørudgifter til syv institutioner og antallet af elever, som blev faktureret i december 2015. Svendborg har ikke haft mulighed for at oplyse antal personture, så her er erfaringstal fra FynBus anvendt.
- Svendborg har i forhold til at gøre materialet sammenligneligt forsøgt via google maps, at måle de direkte minutter og km for den enkelte elev. Dette medvirker til en væsentlig statistisk usikkerhed.
- Nogle af borgerne har flere hjemadresser, uden angivet kørselsmønster, som også er medvirkende til statistisk usikkerhed.

For yderligere specifikation af forudsætningerne for specialskolekørsel, henvises til bilag 4.

Tabel 15 - Specialskolekørsel - Entreprenørudgifter

	FynBus	Svendborg
Entreprenørudgift i kr.	18.677.618	7.162.343
Personture ved gns. 330 ture	120.226	80.544
Pris pr. persontur	155	89
Gns. Antal elever	364	244
Pris pr. elev	51.282	29.354
Gns. Dir. Minutter	20,39	10,95
Gns. Dir. KM	14,65	15,28
Pris pr. direkte min	7,62	8,12
Pris pr. direkte KM	10,60	5,82

Ligesom det var tilfældet ved lægekørsel er Svendborgs pris væsentlig lavere end prisen hos FynBus pr. persontur. Sammenlignes de gennemsnitlige entreprenørpriser pr. tur mellem Svendborg kommune og Odense kommune, er turpriserne også for Specialskolekørsel væsentlige i lavere i Svendborg. Prisen pr. tur hos Svendborg er kr. 89 kontra kr. 123 i Odense (se nedenstående om Odense).

Det kan konstateres, at Svendborg også her har modtaget fordelagtige priser ved deres seneste udbud.

Som ved lægekørsel så kan en tur varierer i km og minutter. Derfor er det også ved specialskolekørsel, nødvendigt at se på de geografiske forhold.

Noget af forskellen i prisen mellem Svendborg Kommune og FynBus kan skyldes, at Svendborg får kørt en del elever til specialundervisning i kommunen, via motorvej. Det kan man se ved at kigge på de gennemsnitlige direkte minutter og kilometer for henholdsvis FynBus og Svendborg. Minutantallet er næsten dobbelt så højt hos FynBus, hvortil de kørte kilometer er lavere end Svendborg. Af ovenstående tabel fremgår det at hvis man ser på prisen pr. direkte rejseminut er FynBus 0,5 krone billigere pr. direkte rejseminut end Svendborg.

For at vise følsomheden i de usikre data, er der i nedenstående beregnet, hvilken ændring i kørselsmønsteret der skal til for at opnå samme udgiftsniveau pr. persontur.

- A) Pris pr. direkte kilometer ville være 10,60 kroner hos både Svendborg og FynBus, hvis de gennemsnitlige direkte kilometer pr. tur i Svendborg er 8,39 (dvs. reduktion på 6,89 km).
- B) Pris pr. direkte minut ville være 7,62 kroner hos både Svendborg og FynBus hvis de gennemsnitlige direkte minutter pr. tur i Svendborg er 11,67 (dvs. stigning på 0,72 min).

For både A) og B) er dette, som tidligere nævnt, baseret på en vurdering.

Odense

Odense Kommune omlagde i sommeren 2015 sin specialundervisningskørsel fra Flextrafik til en rammeaftale udbudt af FynBus. Før omlæggelsen var den gennemsnitlige udgift inklusiv administration pr. tur kr. 175, mens den efter indgåelsen af rammeaftaler er ca. kr. 123³. Priserne i Odense Kommune understøtter således tendensen mellem Flextrafik og Svendborg Kommune.

Nogle af årsagerne til de lavere entreprenøromkostninger i henholdsvis Svendborg og Odense Kommune kan – som tidligere nævnt – skyldes de geografiske forhold samt den konkurrencemæssige situation i disse byer. Derfor er det ikke direkte muligt at overføre konklusionerne fra disse kommuner til andre kommuner.

Nordfyn

Ved at kigge på Nordfyns samlede kørselsomkostninger kan det udledes, at efter kommunen i 2015 har lagt al kørslen ind til FynBus, blev entreprenørudgifterne/de samlede udgifter for nogle kørselsordninger højere, mens de for andre er blevet lavere. Samlet set har Nordfyns kommune opnået en besparelse på kr. 2 mio. kroner fra 2014 til 2015. Dette er en effekt af en samlet koordinering af kørselsopgaven i kombination med en opstramning af visitationen og deraf mulig reduktion i turantallet.

Ligesom ved Svendborg og Odense kan der være forskellige forhold ved Nordfyns Kommune, der gør det vanskeligt at generalisere konklusioner vedrørende Nordfyns Kommunes økonomi til andre kommuner.

4. Konklusion og indstilling

Analysen har tydeliggjort forskellen mellem, at en kommune udbyder kørslen via rammeaftaler, eller vælger at lade FynBus udføre opgaven, herunder planlægning af kørslen. Analysen viser en stor spredning i udgifter blandt de deltagende kommuner, fra turudgifter i Svendborg på 89 kr. pr. tur til Nordfyn på 153 kr. pr. tur ekskl. administration. Forskelle der bl.a. kan henføres til lokal geografi, befolkningstæthed og konkurrencesituationen.

Også på de administrative udgifter er stor variation, blandt andet affødt af, at FynBus varetager kørselsplanlægningen, mens denne i Svendborg og Odense varetages af leverandøren.

Disse forskelle i udgiftsniveau kan blandt andet henføres til forskelle i ydelserne mellem FynBus og kommunerne, herunder:

- Vognkontrol
- Statistikmateriale
- Udvikling af såvel udbudsmodeller, som It-løsninger til selvbetjening mv.

³ Udgifterne er uden den kommunale administration både før og efter overgangen.

Det har ikke været muligt at få tilstrækkeligt enslydende data til entydigt at konkludere hvorvidt en kommune bør lægge den visiterede kørsel hos Fynbus eller varetage den selv. Dette afhænger bl.a. af konkurrence-situation på taxaområdet generelt og i den enkelte kommune, kommunens demografi og geografi mv., som fx befolkningstæthed/kørselsdistancer, motorvej, antal speciallæger mm. - samt kommunens ønsker til koncept.

I forhold til data fra de tre kommuner, der danner hovedgrundlaget for denne analyse, kan der ud fra tallene drages de overordnede konklusioner, at for kommunerne Svendborg og Odense er det billigst, at udbyde rammeaftaler, mens at de samlede kørselsomkostninger i Nordfyns kommune er blevet billigere efter at al kommunens kørsel er blevet lagt ind til FynBus.

Det understreges i den forbindelse, at flere forhold spiller ind i forhold til hvilke modeller, der er bedst for hver enkelt kommune, og at disse bør undersøges specifikt for en kommune inden der træffes beslutning om hvorvidt kørslen bør planlægges af FynBus eller lægges i rammeaftale enten via FynBus eller af den pågældende kommune.

I forhold til model for fordeling af de administrative udgifter, så er det, som det fremgår af afsnit 1, arbejdsgruppens vurdering, at den nuværende (2014-) model for fordeling er den mest hensigtsmæssige model. På den baggrund indstiller arbejdsgruppen at den nuværende model fastholdes.

Bilag 1 Kommissorium

Kommissorium for arbejdsgruppen til analyse af udgifter til administration af flexkørsel

1. Baggrund for projektet

For at få de lavest mulige administrationsudgifter til flexkørsel, har Fynbus på bestyrelsesmødet den 10. september 2015 besluttet, at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal lave en analyse af det kommunale udgiftsniveau til administration af visiteret kørsel/flexområdet, sammenlignet med udgifterne til FynBus. Borgmesterforum har på mødet d. 1. december 2015 godkendt analysen, kontaktpersoner og setup for denne analyse.

2. Formål

Analysen ønskes gennemført, for at give kommunerne et bedre grundlag for at beslutte, hvorvidt kørslen skal udbydes af den enkelte kommune selv eller af FynBus, samt for at vurdere behovet for eventuelle ændringer i fordelingsnøglen af fællesudgifterne til flextrafik. I analysen skal indgå fynske kommuner, der i større eller mindre omfang selv administrerer den visiterede kørsel/flexområdet i et benchmark med FynBus.

3. Succeskriterier og målemetode

Analysen skal indeholde en kortlægning af omkostningerne i regnskab og budget med relevante nøgletal. Det foreslås, at Svendborg Kommune skal være hovedcasen for analysen og at relevante nøgletal for Odense og Nordfyns kommuner inddrages. Relevante nøgletal i analysen kunne bl.a. være:

- Administrative omkostninger fordelt på hovedposter
- Antal ture
- Gennemsnitlige administrative omkostninger pr. tur
- Medarbejder normering
- Antal ture pr. medarbejder pr. år / pr. dag / pr. nettotime

Ud over de nøgletal fordelt på forskellige kørselstyper, beskrives kommunernes tilgængelighed for brugerne af kørselsordningerne i form af åbningstider og evt. selvbetjeningsløsninger.

I analysen vurderes også hvordan de samlede udgifter til flexkørsel påvirkes, om der er mulige besparelser potentialer og konsekvenserne for fællesudgifterne til Flex Danmark.

4. Projektets produkter

Analysen skal indeholde en kortlægning af omkostningerne i regnskab og budget med relevante nøgletal.

Analysen skal beskrive forskellen i ordningerne, herunder f.eks. tilgængelighed for brugerne af kørselsordningerne i form af åbningstider og evt. selvbetjeningsløsninger. Arbejdsgruppen skal forsøge at værdiansætte forskellene i ordningerne.

I analysen skal der også ses på hvordan de samlede udgifter til flexkørsel påvirkes, herunder om koordinering af turene via FlexDanmark har en positiv effekt på kørselsudgifterne og om der kan siges noget om, i hvilket omfang mængde i et udbud har indflydelse på priserne.

FynBus fordelingsmodel for fællesudgifter skal beskrives og det skal vurderes om der er en alternativ måde, der er mere hensigtsmæssig for ejerne.

Analysen afrapporteres til FynBus bestyrelse, Kommunaldirektør- og borgmesterforum på Fyn.

5. Afgrænsning

Analysen er gældende for udgiftsniveauet i Svendborg, Odense, Nordfyns kommuner samt FynBus. I forbindelse med den endelige afrapportering vurderes om analysen også er gældende for andre fynske kommuner.

6. Projektets organisering

Fra FynBus deltager Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen og controller Jacob Boldt Pedersen, der vil være ansvarlig for indsamlingen af data og at udfærdige analysen.

På første møde konstituerer arbejdsgruppen sig, vælger formand og godkender et kommissorium for analysen inden for rammerne af kommissoriet.

Følgende repræsentanter deltager fra kommunerne:

John Jensen, økonomidirektør i Svendborg Kommune

Rasmus Bach Mandø, Funktionsleder, Mobil i Odense, Odense Kommune

Ole Vett, Leder af Budget og Analyse i Nordfyns Kommune

Projektejer er direktør i FynBus Carsten Hylborg.

7. Tidsramme

Arbejdsgruppen indkaldes til første møde d. 18. januar 2016. Indsamlingen af data vil være i februar til april måned, og analysen forventes færdiggjort i maj til behandling i FynBus bestyrelse den 9. juni samt Kommunaldirektørforum den 14. juni og Borgmesterforum den 29. juni 2016.

8. Økonomi

FynBus varetager indsamlingen af data, skrivearbejde og mødeafholdelse.

Ud over arbejdsgruppens mødevirksomhed vil administrative medarbejdere i begrænset omfang bruge tid på indsamling af data. Der forventes ingen yderligere udgifter.

9. Evaluering

Hvis analysen giver anledning til ændringer i administrationsudgifterne eller ændrede fordelingsprincipper foreslås det, at der evalueres herpå i forbindelse med udarbejdelse af budgetter for 2017.

Bilag 2 Historisk oversigt over FynBus administrationsudgifter

I nedenstående tabel 16 vises en oversigt over administrationsudgifterne for FynBus Flextrafik fra 2014 til 2016, herunder forventet regnskab for 2016 (FV16). Før 2014 blev administrationsudgifterne fordelt efter en anden model, hvor udgifterne primært blev henført til handicapkørsel, som i 2013 kostede gennemsnitligt kr. 130. Alt andet kommunal kørsel blev afregnet til kr. 17.

Tabel 16 - Oversigt over udvikling i administrationsudgifter pr. persontur

I kroner		Regns. 2014	Budget 2015	Regns. 2015	Budget 2016	FV 16	FV 16 ved min. kørsel
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,6	21,8	25,1	24,9	38,2
	Kommunal kørsel - tilvalg						14,8
	Siddende pati- entbefordring	26,3	23,2	25,4	26,9	26,3	21,7
<hr/>							
Variable fællesudgifter	Handicap kørsler	17,1	14,5	14,2	11,7	10,4	9,4
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjæl- pemidler og § - kørsel	11,1	9,1	8,9	7,3	6,5	7,4
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genop- træning, aktivi- tetskørsel og elevkørsel	12,7	10,9	10,7	8,8	7,8	8,8
	Specialskolekørsel	21,2	18,1	17,8	14,6	13,0	14,7
	Telekørsel	25,4	21,8	21,3	17,5	15,6	14,0

De faste udgifter indeholder omkostninger til ledelse, husleje, it omkostninger, mv. samt trafikstyring. De variable udgifter udgør omkostninger til bestilling- og skole/center afdelingerne.

De faste administrationsudgifter er en betegnelse for alle de udgifter, der ikke medgår til håndtering af selve bestillingen

De variable administrationsudgifter er en betegnelse for de lønudgifter, der medgår til håndtering af selve bestillingen.

I Tabel fremgår det, at de faste udgifter for den kommunale kørsel fra regnskab 2014 til forventet regnskab 2016 har en mindre stigning. Kigger man isoleret set på forskellen mellem regnskab 2015 og forventet regnskab 2016, er der en stigning på 14 %. Det skyldes primært udgifter til FlexDanmark grundet højere licensomkostninger til planlægningssystemet, se nærmere i Tabel .

Perioden fra 2014 til 2016 har i FynBus været præget af store udsving i kørselsmængden med dertil tilpasning af medarbejderstaben.

De variable omkostninger i perioden 2014 til 2016 har været jævnt faldende. Det skyldes flere faktorer, herunder at FynBus – trods de store udsving i kørselsmængden i perioden – i et stort omfang har været i stand til at tilpasse medarbejderstaben i henholdsvis bestillings- og skole/center afdelingerne.

Sidste kolonne (FV16 ved minimumskørsel) viser de tilsvarende tal, såfremt FynBus kun skal håndtere den lovpligtige handicapkørsel og den åbne telekørsel. Konsekvensen heraf vil være en væsentlig stigning i de faste udgifter holdt op imod et mindre fald i de variable udgifter.

Bilag 3 Beregnet vurdering på den nødvendige minimums medarbejderstab i FynBus

	Forventet 2016	Minimumsmodellen
Afdeling	Årsværk	
Bestilling	17,8 årsværk til dækning af åbningstiden 7-21	11,8 årsværk til dækning af åbningstiden 7-21
Trafikstyring	9 årsværk	5 årsværk
Ledelse og administration	8,25 årsværk	5,25 årsværk

	Forventet 2016	Minimumsmodellen	
Administrationsomkostninger	I mio. kroner		Kommentar
Løn	15,8	8,7	
IT – Koncern	3,0	1,0	Andel af Fynbus fællesudgift beregnet på andel af medarbejdere.
IT – FlexDanmark	7,4	4,3	Baseret på ingen reduktion i FlexDanmarks samlede udgifter ud over licenser. (Der er trukket siddende patient befordring ud af turantal i fordelingen af FlexDanmarks samlede udgifter, men ikke indregnet en eventuel besparelse, som FlexDanmark måtte have)
Husleje	0,9	0,6	Andel af Fynbus fællesudgift beregnet på andel af medarbejdere.
Øvrige	0,8	0,7	

Bilag 4 Variable og faste administrationsudgifter

Variable udgifter

Disse dækker over udgifter til håndtering af borgernes opkald i forbindelse med bestilling af kørsel. Svendborg har ingen udgifter hertil, da denne opgave varetages af vognmanden/entreprenøren og indgår som en del af den samlede kørselsudgift fra entreprenøren. Fynbus har åben fra 7-21. Dette er valgt ud fra vedtagelse i FynBus bestyrelse, at det skal være muligt at bestille Handicapkørsel i dette tidsrum. Såfremt åbningstiden blev reduceret til 8-16, ville administrationsudgiften kunne reduceres med 650.000 kroner. Hos entreprenørerne i Svendborg er det muligt at ringe til en af entreprenørerne hele døgnet. Det har ikke været muligt for Svendborg at oplyse tidsrummet for kontakt til den anden entreprenør.

I FynBus arbejdes der på forskellige selvbetjeningsløsninger, der er med til at reducere de variable omkostninger. Muligheden på nuværende tidspunkt er selvbetjening på kørselstyperne handicap og telekørsel. Der arbejdes på selvbetjening på alle ordninger i Flextrafik, og førstkommande løsning vil give borgerne og kommunernes medarbejdere på fast-fast kørsel mulighed for selvbetjening.

Faste udgifter

I forbindelse med opgørelsen af de faste omkostninger i Tabel , er det ikke muligt at foretage en direkte sammenligning af omkostningerne, da FynBus har et langt større antal opgaver inden for kørselsområdet end Svendborg tilsvarende anvender i kommunen. Således er der tilknyttet 33 årsværk til at løse kørselsopgaverne i FynBus relateret til Flextrafik imod 3/4 årsværk i Svendborg kommune.

Det skyldes, som tidligere nævnt, de store forskelle i de to modeller i forhold til ydelserne. Svendborg oplyser eksempelvis, at de som udgangspunkt ikke anvender tid på at analysere kørselsdata og har meget svært ved at anskaffe relevant data, som kvalitativt svarer til FynBus. Desuden oplyses det at information til borgerne omkring kørselsordningerne ikke foretages andet end på egen hjemmeside.

I FynBus modellen anvendes der tid på begge dele, eksempelvis - i forbindelse med sidstnævnte - afholdes møder med forskellige organisationer såsom ældrerådet og handicaprådet og information om telekørselsordningerne i form af ambassadører, der løbende fortæller om FynBus ordninger på biblioteker, borgermøder mv.

De forholdsmæssige store forskelle i Tabel ses eksempelvis på huslejen. Hvis man kigger isoleret set på huslejen i henholdsvis Svendborg og FynBus, så er der en forskel på 460 %, men sammenligner man huslejekostningen pr. medarbejder, er denne kun 4,8 %.

Bilag 5 Administrationsudgifter i andre kommuner

På baggrund af de modtagne tilbagemeldinger vist i Tabel 10, kan det konstateres, at der er stor forskel i de anvendte timer. Nedenfor er fremhævet nogle af disse forskelle for at anskueliggøre, hvor vanskeligt det er at foretage konklusioner på baggrund af disse data.

I forbindelse med udbud og kontraktstyring anvender Nyborg 407 timer mod Svendborgs 228 timer, til trods for at Svendborg håndterer flere kørselsordninger selv.

I forhold til timer anvendt på økonomi, som er betaling af faktura, regnskab, budget og økonomiske analyser, anvender Faaborg-Midtfyn 98 timer og Nyborg anvender 325 timer. Disse kommuner ligner hinanden i forhold til kørselsmængden i og uden for FynBus, hvilket – alt andet lige – betyder, at de to kommuner burde anvende nogenlunde samme antal timer på opgaverne med undtagelse af de økonomiske analyser.

Øvrige funktioner er f.eks. dialog med vognmand, information til borgerne og udvikling af Flextrafik. Her anvendes der i Faaborg-Midtfyn 105 timer og i Odense 4070. Det hænger sammen med at Odense er en større kommune med mange flere kørsler, og at Odense foretager alt afregning til vognmænd bl.a. for at sikre at de har alle nødvendige data på borgerne.

Bilag 6 Analyse af udbudsprocessen

Oversigt over antal timer, der anvendes på udbud	Fynbus - Baseret på alle personture	Svendborg - Baseret på 6 deludbud
Arbejde med udbudsmaterialet	455	78
Udbudsproces	43	20
Tildeling	73	55
Tilladelser og vognokumentation før kontraktstart	49	10
Kontrakthåndtering før kontraktperioden	151	20
Kontrakthåndtering i kontraktperioden (Opgjort pr. år)	1.067	45
Timer i alt	1.838	228
Årlige personture til grund for udbud	698.752	?
Pris pr. tur ved en timeløn på 400 kr.	1,05	?

Det understreges, at timeforbruget i FynBus dækker varetagelsen af udbudsprocessen i alle de kommuner, der har bedt FynBus håndtere deres kørsler. Sammenligningen – i dette tilfælde med Svendborg – viser derfor kun én kommunes ressourceforbrug.

For at få et korrekt sammenligningsgrundlag på ressourceforbruget, bør der foretages en lignende sammenligning med alle kommuner, men det ligger uden for scope i denne analyse. Dog kan der laves et estimat med udgangspunkt i Svendborg kommunes tal med en faktorforøgelse med 9 (de resterende antal kommuner på Fyn), for at vise det samlede timeforbrug på udbudsprocessen, hvis alle kommuner selv skulle forestå denne proces⁴. I så tilfælde vil timerne være 2052 svarende til 11,6 % højere end når FynBus håndterer udbudsprocessen.

I det efterfølgende gennemgås nogle af processerne for udbudshåndtering med fokus på de områder, hvor der er stor forskel i timeforbruget mellem FynBus og Svendborg.

Arbejdet med udbudsmaterialet/udbudsproces

Udbud af Flextrafik i FynBus laves i samarbejde med Midttrafik og Sydtrafik. Generelt betyder det – i forhold til udbud i en enkelt kommune – at kørselsmængden er større og der er flere entreprenører, der afgiver tilbud. Dette har indflydelse på udbudsprocessen, i det der skal anvendes mere tid på processerne end når en kommune selv foretager et udbud.

Eksempelvis skal der tages højde for de forskellige krav/behov, der er i tre forskellige selskaber med forskellige politiske bestyrelser. Derfor anvendes der forholdsvist længere tid på udarbejdelsen af udbudsmateriale i FynBus end hvis en kommune vælger at foretage udbuddet lokalt.

⁴ Dette estimat tager udgangspunkt i, at tiden anvendt i Svendborg kommune er et gennemsnit af tiden anvendt for alle 10 kommuner på Fyn ifm. udbudsprocessen.

De to største forskelle i timeforbruget vedrører netop dette, idet FynBus anvender 390 timer på drøftelse af ændringer i forhold til forrige udbud og udarbejdelse af udbudsmateriale, hvortil Svendborg anvender 50 timer.

Ligeledes er der omkring 200 vognmænd, der afgiver tilbud på kørslen i FynBus, Sydtrafik og Midttrafiks udbud sammenholdt med 5 - 10 vognmænd ved et kommunalt udbud. Det har eksempelvis betydning for antallet af spørgsmål i forbindelse med udbuddet samt antallet af klagesager i løbet af en kontraktperiode, som begge er væsentlig højere hos FynBus hvilket tilbagemeldingerne fra de adspurgte kommuner også bekræfter.

I denne forbindelse skal det påpeges, at det er positivt, at der er langt flere vognmænd, der har mulighed for at afgive tilbud/opnå kontrakt med FynBus. Dette sikrer – alt andet lige – en større konkurrence, samt at flere små og mindre lokale vognmænd har mulighed for at få kontrakt i forhold til kommunernes udbud, hvor det er få større vognmænd, der har vundet kontrakterne.

Kontrakthåndtering

Model 1, hvor FynBus står for udbuds- og kontrakts håndteringen, adskiller sig på flere måder i forhold til model 2, hvor kommunen selv står for udbuddet og model 3, hvor kommunen selv står for den daglige kontrakthåndtering. En af de mest nævneværdige i forhold til tidsanvendelse er, at FynBus foretager løbende kontroller af vognmændenes vogne i forhold til om de opfylder de i kontrakten nævnte krav.

Dette krav stilles ikke i kommunernes udbudsmateriale, men hvortil FynBus anvender et halvt årsværk på at udføre disse kontroller. Som tidligere beskrevet, er dette et område som kommunen har mulighed for at indføre som krav i deres udbudsmateriale, det er blot ikke tilfældet på nuværende tidspunkt for model 2. I model 3 dette en mulighed, idet FynBus har ret til at foretage inspektion af vognene efter opfordring af Odense kommune, sidstnævnte har dog ikke været tilfældet.

Ligesom kommunerne har mulighed for at tilvælge dette krav, har FynBus også mulighed for at fravælge dette krav.

I de tilfælde hvor FynBus står for håndteringen af faste ruter, er det FynBus der foretager udarbejdelsen og planlægning af turene. I de tilfælde, hvor kommunerne – helt eller delvist – foretager udbud for deres egne borgere, er det entreprenøren, der foretager udarbejdelsen og planlægningen af turene. Det betyder, at kommunen anvender forholdsvis mindre tid på administrationen heraf i forhold til FynBus, idet omkostningen til planlægning hos kommunen er indeholdt i entreprenørernes tilbudspriser. Dette afspejler sig i, at FynBus anvender 140 timer på udarbejdelse og planlægning af ruter, hvorimod Svendborg anvender 10 timer.

Som tidligere beskrevet, er planlægningen af kørslerne et område, som kommunerne har mulighed for selv at foretage, ligesom FynBus har mulighed for at lade vognmændene foretage planlægningen.

Når FynBus håndterer kørslen indtastes kommunernes ønskede serviceniveau til f.eks. maksimale kørselstider i systemet og sikres dermed overholdt via systemtekniske løsninger. I de tilfælde, hvor kommunerne selv udbyder kørslen, er overholdelse af servicemål et tillidsspørgsmål mellem kommune og entreprenør og kon-

trollen ligger i hvorvidt der sker henvendelser fra borgerne, idet kommunerne ikke nødvendigvis modtager detaljeret turoplysninger om borgernes udførte ture; se mere herom i afsnittet omkring "Statistik".

Et andet eksempel på en forskel i timeanvendelsen er, at FynBus anvender 60 timer på juridisk rådgivning, som bl.a. dækker over viden om ny lovgivning ift. udbud, samt rådgivning i kontraktperioden eksempelvis i forhold til vognmandens og FynBus fortolkninger af udbudsmaterialet. Svendborg kommune har informeret, at de, for de samme forhold, anvender 2 timer.

Borger kørselsdata

I forbindelse med de faste kørsler (eksempelvis specialskolekørsel) er tilbagemeldingen fra de kommuner, hvor der er lavet en kontrakt direkte mellem entreprenøren og kommunen, at deres overblik over borgernes kørselsdata er væsentligt mindre end for de kommuner, der anvender FynBus systemer. Det skyldes, i større eller mindre grad, at de daglige ændringer på kørslen meddeles direkte fra borgeren til entreprenøren, og at entreprenøren ikke har systemerne til at kunne melde disse oplysninger tilbage til kommunen.

Når FynBus håndterer afviklingen af kommunernes kørsler, bliver alle ændringer registeret i FynBus systemer, og disse kan rapporteres retur til kommunerne.

Statistik

I FynBus systemer bliver alle ture registreret/bestilt i planlægningssystemet, hvorefter de elektronisk bliver kommunikeret til de udførende vogne. Disse vogne er også udstyret med GPS overvågning. Det betyder, at der er fuld sporbarhed på alle ture i forhold til de afviklede ture.

FynBus er derfor i stand til at give detaljeret statistik på borgernes udførte kørsel, og på grund af dette detaljeringsniveau, anvendes der også mere tid på udarbejdelse af diverse rapporter, som kommunerne ønsker. Det være sig både udarbejdelse af faste kontinuerlige rapporter på måneds/kvartalsbasis mv. samt diverse ad-hoc rapporter som kommunerne ønsker udarbejdet. Derudover giver det mulighed for at lave analyser for de kommuner, der ikke får dele af eller alle deres kørselsordninger afviklet hos FynBus. I den forbindelse udarbejdes der analyser, der giver disse kommuner/forvaltninger et bedre grundlag for at træffe beslutninger om hvordan kørslerne skal håndteres fremover, samt levere talmateriale til politiske udvalg.

For de kommuner, der ikke får afviklet deres kørselsordninger gennem FynBus, har de i mindre grad mulighed for at modtage statistik på de udførte kørsler. Det skyldes til dels, at der i de kommunale udbud typisk ikke stilles specifikke krav til statistik og dels at entreprenørernes systemer kun i mindre grad giver mulighed for at levere data på samme detaljeringsniveau som FynBus systemer.

Økonomi/fakturering

Den mere eller mindre lave detaljeringsgrad på kørselsdata fra entreprenørerne vanskeliggør muligheden for at foretage en kostægte fordeling af omkostningerne for borgerne internt i kommunen. I Svendborg modtages eksempelvis faktura opdelt på kørselstype, hvorefter omkostningerne fordeles enten ligeligt ud på de antal personer, der er tilmeldt kørselsordningerne eller ud fra en fordelingsnøgle, uden hensyntagen til hvor mange gange hver enkelt borger faktisk har været kørt.

Dette betyder også, at kommunens medarbejdere anvender mindre tid, end der anvendes i FynBus, hvor det kontrolleres om alle ture er korrekt fordelt i forhold til de enkelte forvaltninger/økonomienheder i kommunen.

FynBus anvender omvendt fakturering, hvilket betyder, at kommunerne kun bliver opkrævet for de faktiske omkostninger på kommunens borgere.

Bilag 7 Sammenligning mellem FynBus og Svendborg kommune

Læge- og speciallægekørsel

FynBus

FynBus entreprenørudgifter, personture, direkte minutter og kilometer er baseret på tal fra 8 kommuner. Turene er baseret på forskellige kørselsmønstre både i forhold til km og minutter. Der kan være tale om forskel i anvendte veje, som køres på i forhold til om det er land eller by og i forhold til f.eks. hastighed. Borgere kan også bo med stor eller lille geografisk spredning, hvilket også har betydning for eventuel koordinering. Speciallægekørslen trækker op i udgifterne, da der generelt er større afstande hertil.

Svendborg

Data er beregnet ud fra samlede entreprenørudgifter og personture inkl. forgæves kørsel og eventuelle ledsagere for hele 2015.

Svendborg har ikke haft mulighed for at finde direkte km og minutter pr. persontur. Derfor er der anvendt de gennemsnitlige direkte kilometer og minutter pr. persontur for 1 kvartal 2014, da disse kørsler blev håndteret af FynBus.

Dette er ikke fuldt ud sammenligneligt, men det mest repræsentative, det har været muligt at fremskaffe forhold til at gøre materialet sammenligneligt. Derfor kan der være forskelle, som har indflydelse på tallene, men som ikke er muligt at drage nogle konklusioner ud fra, eksempelvis kan der være variation i hvilke typer veje (bykørsel, landevej og/eller motorvej) der køres af fra kommune til kommune, men dette er ikke muligt at udtale sig om med de aktuelle data.

Specialskolekørsel

FynBus

FynBus entreprenørudgifter, personture, direkte minutter og kilometer er baseret på tal fra kommunerne Assens, Kerteminde, Nordfyn, Nyborg og Odense. Odense har af flere omgange frem til 12. august 2015 trukket kørslen fra FynBus tilbage til kommunen. Kerteminde har først fra 1. august 2015 lagt alt kørsel ind. Turene er baseret på vidt forskellige kørselsmønstre både i forhold til kilometer og minutter. Der kan være tale om forskelle i typer af veje, som turene er udført på i forhold til om det er landevej eller bykørsel. Dette har indflydelse på den udførte hastighed og dermed også på koordineringsmulighederne i de forskellige kommuner. Elever kan også bo med stor eller lille geografisk spredning, lige såvel som krav til solokørsel kan have betydning for eventuel koordinering.

I beregningen af det gennemsnitlige antal elever i FynBus er der korrigeret for støj i form af systemfejl og store udsving i antal unikke brugere fra måned til måned.

Svendborg

Svendborgs data er beregnet ud fra samlede entreprenørudgifter til syv institutioner og antallet af elever, som blev faktureret december 2015. Dermed er der ikke taget højde for evt. udsving. Det har ikke været muligt at fremskaffe antal personture, så her er erfaringstal fra FynBus anvendt.

For at gøre materialet sammenligneligt har Svendborg kommune forsøgt - via google maps - at måle de direkte minutter og kilometer for den enkelte elev. I datamaterialet har der, ved en del elever, været opgivet flere hjemadresser med vidt forskelligt geografisk kørselsmønster. Det har ikke været muligt at fremskaffe data, for hvor mange gange, der har været kørt fra den enkelte adresse, så i de tilfælde hvor en elev har haft to adresser med forskellige afstande og kørselsminutter, er der anvendt et gennemsnit af de to resultater. Dette medvirker til en væsentlig statistisk usikkerhed. En del elever kører også via motorvej, hvor hastigheden er væsentlig højere end på eksempelvis landeveje, som der primært køres på i f.eks. Assens, Nordfyn og Kerteminde.

Telekørselskonceptet: Status

Indhold

Resume	2
Baggrund for Telekørsel	2
Fælles for Telekørselsordningerne	3
Kollektiv trafik.....	3
Priser og rejsehjemmel.....	4
Geovisitering.....	4
Selvbetjening	5
De 4 typer Telekørsel.....	5
Teletaxi	5
Telecity	5
Telerute	5
Telependler.....	6
Hvad kan kommunerne/regionen vælge?	6
Hvilke tilbud har de forskellige kommuner	8
Brug af Telekørsel.....	8
Udbredelse	8
Antagelse om max brug.....	9
Udviklingen i brug.....	9
Hvem.....	11
Hvad køres der til/fra?.....	12
Hvornår køres der.....	13
Udgifter.....	14
Bilagsoversigt.....	15
Bilag 1: Pixi-folder "Telekørsel"	16
Bilag 2: Telekørselsoversigt – hvad har de enkelte kommuner.....	18
Bilag 3: Top 5-kørselsformål i hver kommune.....	19

Resume

Telekørsel er kommunernes og regionens mulighed for at tilbyde kollektiv trafik på tider og steder, hvor det ikke giver mening at indsætte busser. Telekørsel er nemlig bestillingskørsel, og er startet som et alternativ til at have en meget lidt benyttet bus i fast rute.

Telekørsel-konceptet har udviklet sig i takt med kommunernes og regionens behov, og består i dag overordnet af 4 typer: Teletaxi, Telecit, Telerute og Telependler. Af hensyn til kommunikationen af Telekørsel til borgerne har FynBus fokus på at holde typerne af Telekørsel så enkle og ensartede som muligt. FynBus' bestyrelse har derfor vedtaget overordnede rammer for Telekørselstyperne, som den enkelte kommune kan tilpasse sit tilbud af Telekørsel indenfor – kommunerne kan fx justere på åbningstid og geografi for kørsel.

Baggrund for Telekørsel

I forbindelse med Trafikplan 2014-17 vedtager FynBus bestyrelse rammerne for et fælles telekørselskoncept på Fyn (Trafikplan 2014-17 s. 97):

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

Det fælles koncept indebærer:

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

Der indføres 2 koncepter:

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

Baggrunden for udviklingen var et ønske fra kommunerne om at forbedre servicen i landdistrikterne, hvor der var få eller ingen og meget få passagerer på de enkelte ture.

Assens Kommune har været Fyns "spydspidskommune" i transformationen af rutekørsel til telekørsel. Assens Kommune konstaterede i 2012, at meget få benyttede lokalbusruterne, når der ikke var tale om kørsel til og fra og skole. Desuden ønskede Assens Kommune som en del af bosætningspolitikken, at der skulle være et godt kollektivt trafiktilbud også til de borgere, der bor udenfor det regionale rutenet og

togbetjeningen. Herudover viste samarbejdet med fx ældeerrådet, at lokalruterne slet ikke passede til de rejsemål, de ældre havde. Dette var starten på Telekørsel i Assens Kommune. Udviklingen af denne adresse til adresse kørsel i Assens er stort set det koncept, der er blevet FynBus *Teletaxi*-koncept.

I 2013 etablerede Assens Kommune i samarbejde med Region Syddanmark, Syddansk Erhvervsskole, Kold College samt FynBus et forsøg med uddannelsesruter. Det var starten på *Telependler*-konceptet, da Assens Kommunes bidrag var finansiering af tilbringerløsninger til de 3 forsøgsbusruter. Telependler i dag er netop transport i bil til eller fra et stoppested, et såkaldt knudepunkt.

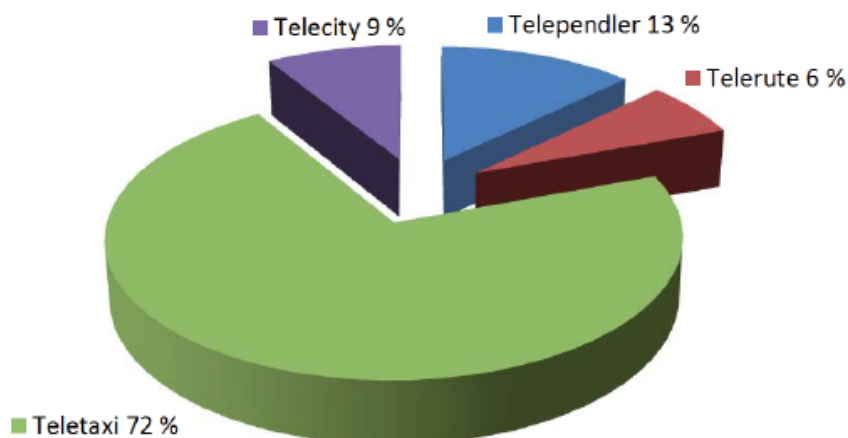
Siden Trafikplanen er telekørsel udviklet med yderligere 2 produkter, *Telecity* og *Telerute*, i tæt samarbejde med ejerne, som fx det fælleskommunale samarbejde mellem Odense, Faaborg-Midtfyn og Nyborg kommuner om supplerende betjening på rute 161-162.

Det behovsbestemte fladedækkende "demokratiske tilbud til alle" er også et element i Byregion Fyns infrastrukturplan, der behandles senere på året.

Blandt FynBus' ejere og administrationen er der bred enighed om, at det er det optimale tilbud i tyndt befolkede områder løbende suppleret med nye private tiltag som fx Gomore.

Fælles for Telekørselsordningerne

Telekørsel består i dag overordnet af 4 ordninger: Teletaxi, Telependler, Telecity og Telerute:



Figur 1

For at undgå at blande ordningerne sammen omtales køretøjet som en "bil". Til en Telependler-kunde siger man derfor ikke "Der kommer en teletaxi, og henter dig", men derimod: "Der kommer en bil, og henter dig."

Kollektiv trafik

Telekørsel er en del af den kollektive trafik. Telekørsel anvendes på steder og tidspunkter, hvor der er et

kørselsbehov men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute. De væsentligste forskelle på en busrute og på Telekørsel er, at Telekørsel skal bestilles i forvejen, for at man kan køre med, og at Telekørsel som regel udføres af mindre køretøjer. Ligesom i bussen skal kunden selv komme til/fra bilen - chaufføren følger altså ikke kunden til/fra døren. Bilen kører til nærmeste kantsten.

Som med anden kollektiv transport er der ikke krav om bestemte rejseformål. Der vil dog som konsekvens af de tidsrum Telekørslen tilbydes (tilbydes ikke i morgentimerne) ofte være tale om fritidsformål, undtagelsen er Telependler, der er målrettet – men ikke begrænset til – uddannelses- og erhvervspendlere.

Når man bestiller Telekørsel, får man oplyst et afhentningstidspunkt. Bilen må dog komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det tidspunkt. Dette skyldes trafik og koordineringen med andre ture (samkørsel og kædekørsel).

De oplyste tidspunkter for den bestilte kørsel overholdes, selv om Telekørsel også må køre omvejskørsel for at koordinere med andre ture - også andre typer ture fx handicapkørsel. FynBus skal - ifølge lov om trafikskaber - nemlig håndtere den såkaldte handicapkørsel, som kommunerne visiterer til. Og derudover kan kommunerne og regionen vælge, at FynBus skal håndtere andre former for flextrafik - fx lægekørsel, patienttransport, specialskolekørsel, aktivitetskørsel mv. FynBus udbyder denne kørsel OG Telekørsel til vognmænd med OST (Offentlig Service Trafik)-, bus- eller taxi-tilladelse. FynBus' it-system håndterer herefter minut for minut alle de kørselsbestillinger, der er, og planlægger dem på de biler, der er til rådighed.

- Samkørsel (andel af rejser, hvor der har været overlap af mindst to rejser.): ca. 50 %.
- Kædekørsel (andel af rejser, hvor vognmanden har kørt mere end en enkelt rejse): ca. 39 %.

Priser og rejsehjemmel

Priserne fastsættes af FynBus' bestyrelse og svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende rejseafstand i bus. Det fremgår af køreplanen, hvilke rejsehjemler der kan bruges. Følgende rejsehjemler kan være gyldige:

- DSB kort/billetter Har man DSB-kort eller -billet, kan man køre uden betaling i de teleområder, som togkortets start- og slutzone ligger i.
- FynBus periodekort: Dvs. "Månedskort", Erhvervs kort, Pensionistkort. Har man periodekort kan man køre uden betaling i de teleområder, som buskortets start- og slutzone ligger i, plus de tilstødende teleområder.
- Ungdomskort: Kan ofte kun bruges til Telependler. Der er dog også stadig kommuner, hvor Ungdomskort kan bruges til Teletaxi/Telecity - i disse kommuner kan Ungdomskortet bruges til kørsel i alle teleområder.

Geovisitering

For Telekørsel gælder ideelt, at der ikke tilbydes Telekørsel, hvis der er et bustilbud med et serviceniveau vedtaget af kommunen – der skal altså ved rejsebestilling foretages en form for geografisk visitering, "geovisitering". I Assens er serviceniveauet for Telependler fx udtrykt i, at der skal være mindst 1 km til

stoppestedet, og busserne skal køre mindre end 1 gang i timen, og slet ikke passe til uddannelsesstart eller slut. På grund af FynBus' bestillingscentralers begrænsede IT-tekniske muligheder administreres kun Telependler ind til videre med en kontrol af, at kriterierne er opfyldt (geovisitering). Det søges løst med fremtidige IT-løsninger, som fx det nationale "Den Samlede Rejse"-projekt.

Selvbetjening

FynBus har en målsætning om at tilbyde kunderne selvbetjening på Telekørsel. Pt. tilbydes der selvbetjening på Teletaxi (ca. 72 % af Telekørslen) – dvs. der er mulighed for at bestille, afbestille og se sin bestilte kørsel via computer eller app til smartphone. Der er ikke geovisitering i denne selvbetjeningsløsning. Der er desuden mulighed for at se og afbestille sin Telependler-kørsel via internettet.

FynBus har fra 2016 et anlægsprojekt, der skal tilbyde forbedrede muligheder for selvbetjening – i den forbindelse undersøges mulighederne for øget geovisitering.

De 4 typer Telekørsel

Teletaxi

Teletaxi er den "oprindelige" type Telekørsel, og klart den mest brugte. Teletaxi står for ca. 72 % af al Telekørsel. Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kører ikke på tværs af kommunegrænser.

Teletaxi kan bestilles via telefon til FynBus eller web/app (selvbetjening). Hvis man bestiller sin Teletaxi via web/app, kan man tilmelde sig at få en sms 24 timer før, den bestilte kørsel kommer og igen 10 minutter før.

Telecity

Telecity er i princippet blot en afgrænset variant af Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen er placeret i 1-2 teleområder i/omkring en større by. Kommunen kan have en interesse i at begrænse brugen af Telekørsel i og omkring et større byområde, typisk fordi udbuddet af buskørsel her i forvejen er højt.

Telecity udgør ca. 9 % af Telekørslen.

Telecity skal bestilles telefonisk hos FynBus.

Telerute

En Telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute). En Telerute gør det muligt for kommunen at tilbyde kørsel på tværs af eksisterende Telekørselsordninger i kommunen – fx hvis kommunen

vil tillade kørsel fra et specifikt stoppested i et Teletaxi-område til fx en banegård i et Telecticity-område. En Telerute kan også køre på tværs af kommunegrænser, som det fx er tilfældet med Telerute 161-162, som Odense, Faaborg-Midtfyn og Nyborg Kommune tilbyder i fællesskab.

Telerute kan også være finansieret af Region Syddanmark, som det fx er tilfældet med kørsel til/fra færgehavne (fx Bøjden Færgehavn).

Telerute udgør ca. 6 % af Telekørslen.

Telerute bestilles telefonisk hos FynBus.

Telependler

Telependler kører til/fra adresse og til/fra et knudepunkt, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog. Telependler er den næststørste telekørselsordning, og udgør ca. 13 % af Telekørslen.

I modsætning til øvrige typer af Telekørsel er der ikke én køreplan for Telependler. Telependler er nemlig et skræddersyet, abonnementsbaseret tilbud, hvor kunden i princippet får sin egen personlige køreplan.

For at kunne tilmelde sig Telependler skal man:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 km, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal man have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort (herunder Ungdomskort) hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille kørsel til en periode på mindst to uger
- Acceptere handels- og abonnementsbetingelserne for Telependler

Telependler bestilles via mail til FynBus. FynBus arbejder i 2016 på at tilbyde flere selvbetjeningsløsninger for Telependler-kunder. Fx kan man nu afbestille kørsel via computer.

Hvad kan kommunerne/regionen vælge?

I nedenstående tabel ses, hvilke områder kommunerne/regionen kan have indflydelse på. Der kan være afvigelser fra FynBus' telekørselskoncept i de nuværende, konkrete køreplaner, disse afvigelser er typisk begrundet i historiske årsager fx at telekørselskonceptet endnu ikke var på plads ved etableringen af en given ordning, men tabellen viser det nuværende koncept.

Geovisitering på Telependler er pt. mulig, men der er ikke fastsat helt skarpe geovisiteringsprincipper i kommunerne endnu. Fx er der ikke fastsat, hvor lang samlet rejsetid man skal have med bus/tog, for at Telependler må være et alternativ – fx kan det være muligt for kunden at tage bussen til arbejde, men her vil den samlede rejsetid være måske 2 timer, og rejsetiden med Telependler vil være 20 minutter; altså

væsentligt kortere samlet rejsetid. FynBus vil derfor snarest muligt sende forslag til minimum/maximum rejsetid til kommuner, der tilbyder Telependler.

	Teletaxi	Telecity	Telerute	Telependler
Type	Kommunen vælger hvilke typer Telekørsel, der skal være i kommunen.			
Tidsrum	Der kan vælges mellem 3 tidsmoduler. Modul 1: kl. 9-13 Modul 2: kl. 13-17 Modul 3: kl. 17-23 Der kan vælges forskellige tidsmoduler til hverdage og weekender.	Tidsmoduler som Teletaxi, men kørselstidsrummet tilpasses bybuskørslen. Eller evt. mere specifik køreplan til/fra Centerpunkter.	Telerute har stoppesteder (Centerpunkter), og har derfor en køreplan. Kommunen er med til at afgøre, hvornår der skal være kørsel.	Telependler kører i tidsrummet 05.30-23.00. Kommunen kan vælge at give dispensation til enkelte borgere.
Geografi / Kørsel mellem teleområder tilladt	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen bestemmer størrelsen på Teleområder, placeringen og antal Teleområder, der må køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen beslutter, hvilke stoppesteder der kan køres imellem. Hvis geovisitering er teknisk muligt, så opsætter kommunen kriterier.	Kommunen fastsætter hvor langt, man skal have til nærmeste knudepunkt, og andre relevante geovisiteringsprincipper, som fx max./min. rejsetid. Kommunen vælger knudepunkter.
Selvbetjening	De tekniske muligheder afgør, om der tilbydes selvbetjening (pt. Teletaxi og til dels Telependler).			
Bestillingsfrist	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne.	2 timer for at sikre bedst udnyttelse af bilerne. Dog har enkelte tilbud pt. sær aftale med 1 times bestillingsfrist.	pt. 5 hverdage (da der skal laves en personlig køreplan).
Turpris	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af størrelsen på Teleområderne / afstand mellem Centerpunkter.	FynBus fastsætter priser. Priserne svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende afstand i bus, og påvirkes derfor af afstand mellem Centerpunkter.	Telependler forudsætter gyldig rejsehjemmel.
Gyldig reisehjemmel	Fastsættes af FynBus.			
Rejseregler	Fastsættes af FynBus.			
Finansieres af	FynBus fordeler indtægter og udgifter.			
Øvrigt				
<i>Rød skrift: Kommunen har indflydelse på dette punkt.</i>				

Figur 2

Ovenstående viser altså, at kommunerne kan vælge hvilke typer Telekørsel, der skal være i kommunen, hvornår og hvor. Det kan drøftes, om der skal være yderligere tilpasninger i Telekørselstilbuddet, som det fremgår af følgende tabel:

Selvbetjening	Forudsat at det er teknisk muligt: Skal der være flere typer af Telekørsel, hvor der er krav om selvbetjening (bestyrelsesbeslutning) ? På Telependler er det fx besluttet, at selvbetjening er et krav, når det er teknisk muligt.
Markedsføring	Skal kommunerne kunne bede om mere eller mindre markedsføring af Telekørsel i kommunen - eller fastsætter FynBus et fælles niveau ?
Børn	Skal kommunen kunne fravælge, at børn kan benytte Telekørsel på specifikke typer af Telekørsel ? Børn kan fx ikke benytte Telependler.

Figur 3

Hvilke tilbud har de forskellige kommuner

I bilag 2 ses en skematisk oversigt over alle eksisterende telekørselsordninger.

Brug af Telekørsel

Udbredelse

Brugen af Telekørsel i forhold til antallet af borgere i hver kommune ses i nedenstående tabel¹.

Gennemsnitligt så svarede antallet af personture² i 2014 til, at hver borger indenfor FynBus' område havde kørt 0,23 Telekørselspersonture, hvor det tilsvarende tal i 2015 er 0,30 ture. De samme tal for buskørsel er henholdsvis 37,78 og 37,74. Det ses altså, at Telekørsel udgør en meget lille del af den samlede kørsel, men at der har været en stigning i brugen fra 2014 til 2015.

Kommune	Personture		Antal indbyggere		Telekørsel		Busruter	
	2014	2015	2014	2015	Personture pr. indbygger		2014	2015
ASSENS	46.348	40.184	41.037	41.046	1,13	0,98	8,41	8,38
FAABORG-MIDTFYN	15.921	30.726	51.078	50.953	0,31	0,60	7,97	7,73
KERTEMINDE	11.007	12.979	23.665	23.728	0,47	0,55	9,30	8,89
LANGELAND	729	1.018	12.695	12.647	0,06	0,08	22,92	23,72
MIDDELFART	4.472	8.058	37.685	37.857	0,12	0,21	4,72	4,94
NORDFYN	5.299	18.834	29.066	29.030	0,18	0,65	14,35	12,95
NYBORG	1.584	5.299	31.314	31.573	0,05	0,17	11,34	10,26
ODENSE	26	423	195.797	197.480	0,00	0,00	40,41	40,36
SVENDBORG	17.320	20.098	57.979	57.988	0,30	0,35	15,18	15,52
ÆRØ	632	46	6.393	6.276	0,10	0,01	37,70	38,4
Regionen	6.674	7.209	486.709	488.578	0,01	0,01	14,68	14,72
Hovedtotal	110.012	144.874	486.709	488.578	0,23	0,30	37,78	37,74

Figur 4

¹ I denne sagsfremstilling anvendes regnskabstal – de kan afvige lidt fra statistiske tal i andre materialer.

² En persontur er antal rejser (ture fra A til B) + antal medrejsende. Ved andre ordninger (ikke Telekørsel) har en visiteret borger ret til en gratis ledsager, disse ledsagere er ikke med i begrebet persontur.

Det skal bemærkes, at Odense Kommune har et stærkt begrænset tilbud om Telekørsel, at Regionen kun har Telerute i forbindelse med kørsel til/fra færgehavne, samt at Ærø fra 2015 ikke længere tilbyder Telekørsel.

Antagelse om max brug

Telekørsel er et forholdsvist nyt område, og tallene for brug har ikke nået et stabilt niveau endnu. Baseret på de tilbud, der er i de enkelte kommuner og personture pr. indbygger (figur 4) kan man komme med følgende gæt:

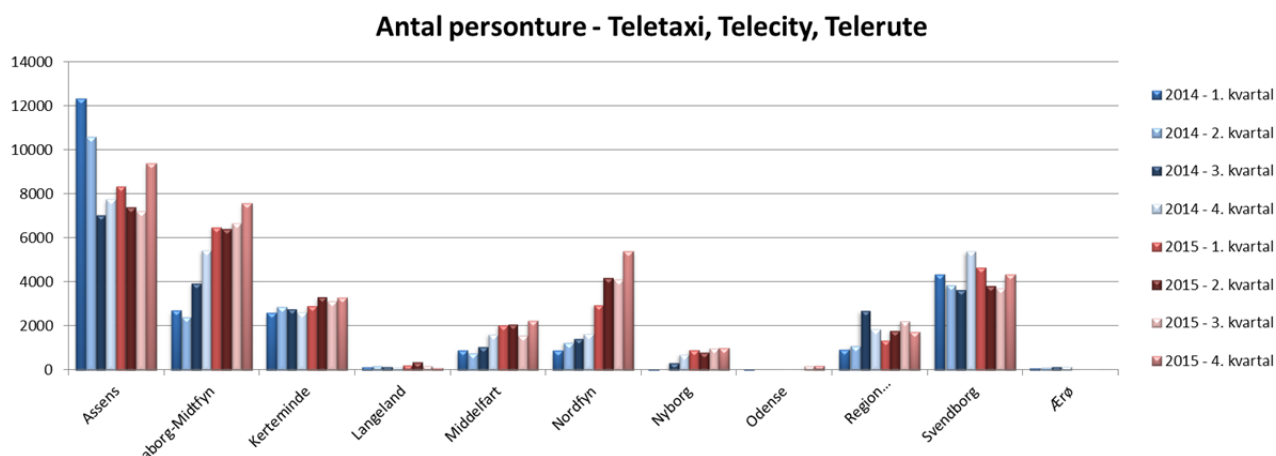
Fuldt tilbud	Uden midter-tidsbåndet	Begrænset kørsel i by-kerne
Fuldt tilbud om Teletaxi og Telependler i kommunen	Tilbud om Teletaxi og Telependler, hvor midter-tidsbåndet (kl. 13-17) i Teletaxi ikke er åbent på hverdage	Teletaxi-tilbud, hvor der er begrænsede muligheder for kørsel i by-kernen pga. Telectricity eller tilsvarende
Fx Assens, Nordfyn og Faaborg-Midtfyn	Fx Kerteminde ³	Fx Middelfart, Svendborg og Nyborg
Brugen vil i gennemsnit nå op på ca. 0,60-1,13 ture pr. indbygger i kommunen.	Brugen vil i gennemsnit nå op på ca. 0,55 ture pr. indbygger i kommunen.	Brugen vil i gennemsnit nå op på ca. 0,20-0,40 ture pr. indbygger i kommunen.

Figur 5

Telekørsel har som nævnt næppe nået sin maximale udbredelse endnu, men der synes at være et mønster i, hvor "åbent" Telekørselstilbuddet er, og hvor stor udbredelsen er.

Udviklingen i brug

Nedenstående tabel viser en kvartalsvis opgørelse af personture i hver kommune i 2014 og 2015 for Teletaxi, Telectricity og Telerute:



Figur 6

³ Pt. har Kerteminde dog også en sær-regel, hvor Teletaxi lukker kl. 21.30 i stedet for 23.00

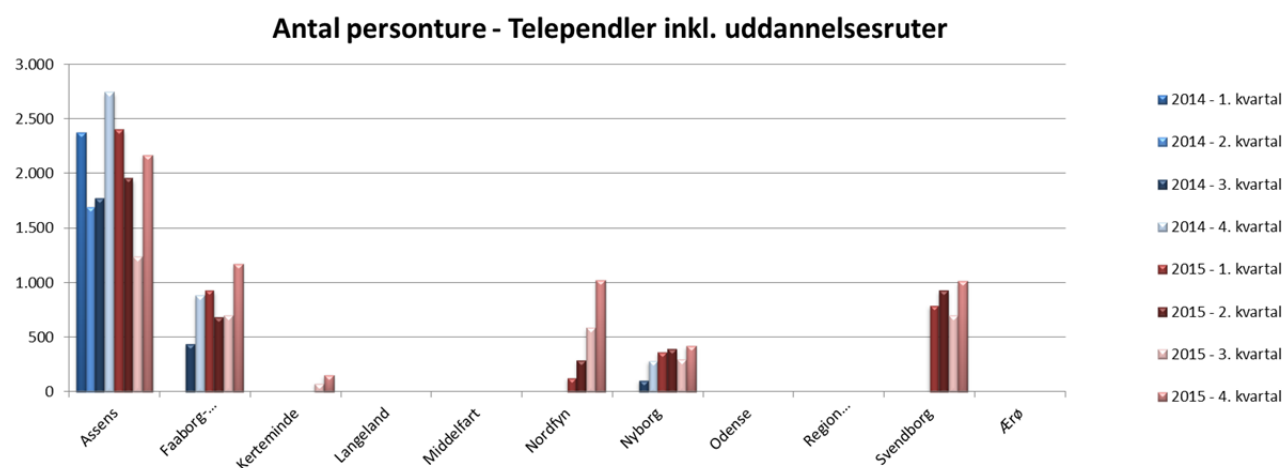
Det ses, at flere kommuner har flere personture i 4. kvartal 2015 end i 4. kvartal 2014.

Udsving i antallet af personture afspejler ofte ændringer i Telekørselstilbuddet samt øget kendskab til ordningerne – udviklingen i hver enkelt kommunes Telekørselstilbud vil ikke blive gennemgået her.

Det kan dog ses, at Nordfyn 1. februar 2015 tiltrådte det fælles Teletaxi- og Telependlerkoncept, der gjorde Telekørsel i Nordfyns Kommune mere fleksibel, mere åben og billigere. Der har på ønske fra kommunen efterfølgende været en intensiveret markedsføringskampagne i 2015. Brugen har siden da været stigende som følge af gradvist øget kendskab blandt kommunens borgere. Jf. antagelsen ovenfor vedr. max brug vil Nordfyn ved stort kendskab i kommunen nå op på ca. 1 personture pr. indbygger i kommunen svarende til ca. 29.030 personture, hvor niveauet i 2015 er 0,65 pr. indbygger eller 18.834 personture. Formentlig vil det fulde niveau i Nordfyns Kommune nås i 2016, dvs. i gennemsnit ca. 7.258 personture i kvartalet (inkl. Telependler).

Total set er der i hele FynBus' område kørt 99.700 personture i 2014, og 126.402 personture i 2015 altså en stigning på ca. 27 %.

Nedenstående tabel viser en kvartalsvis opgørelse af personture i hver kommune i 2014 og 2015 for Telependler og uddannelsesruter⁴:



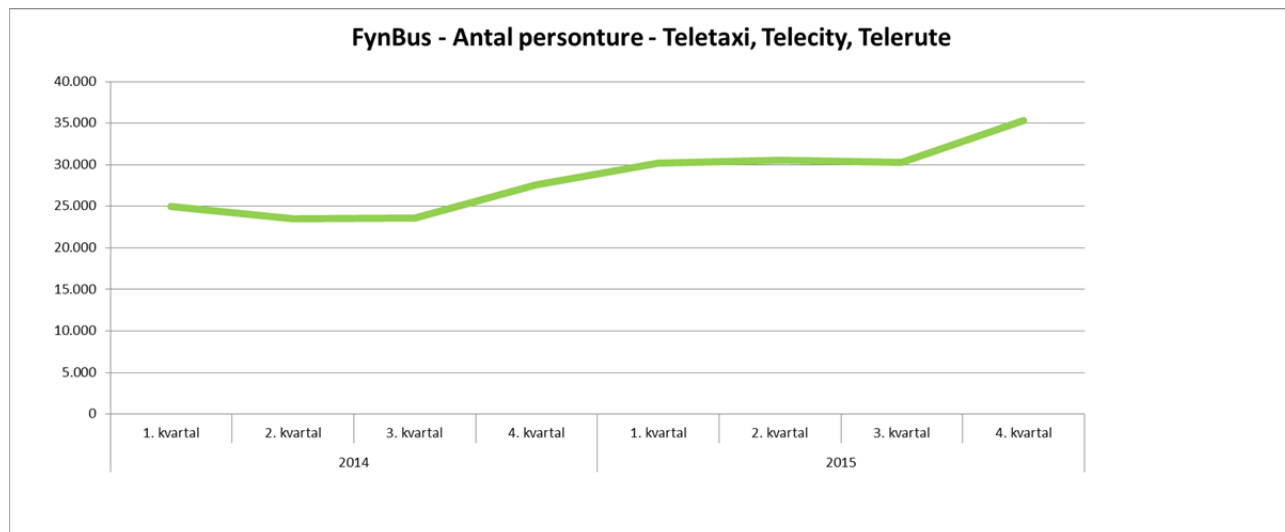
Figur 7

Det ses, at der typisk er færrest personture i 3. kvartal, hvilket harmonerer med, at pendlerens sommerferie typisk ligger i 3. kvartal.

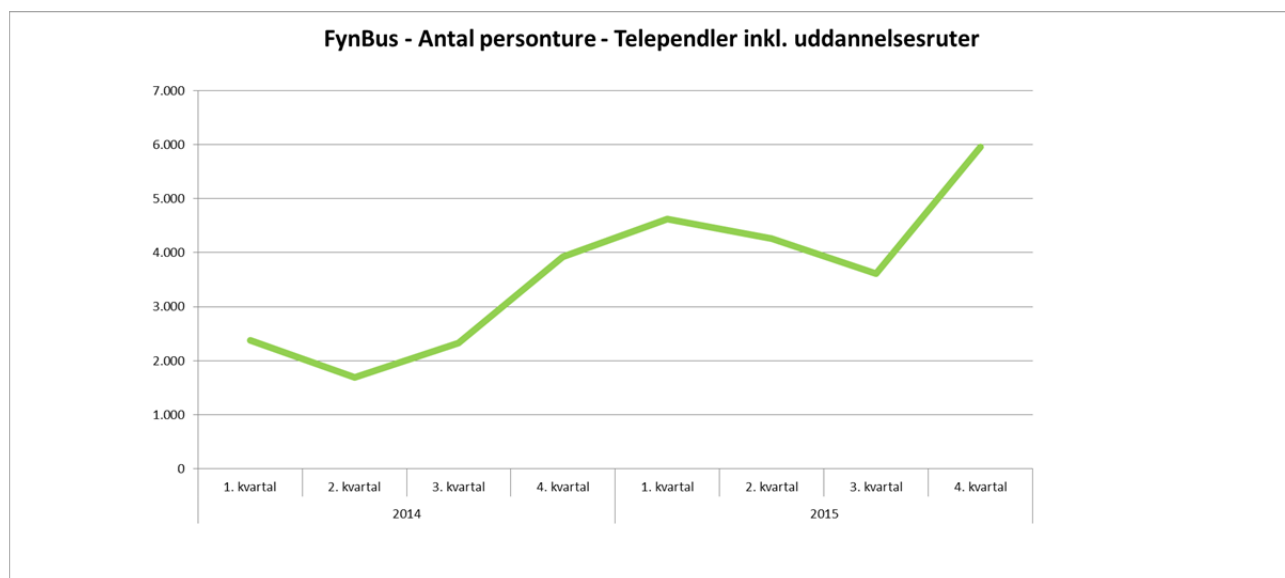
Det ses også, at flere kommuner tilbyder Telependler i 2015 end i 2014. Total set er der kørt 10.312 Telependler-personture i 2014, og 18.472 personture i 2015 altså en stigning på ca. 79 %.

Grafisk ser det samlet set således ud for henholdsvis Telekørsel (ekskl. Telependler) og Telependler:

⁴ "Uddannelsesruter" er Telependler-kunder, der har kørt i det udviklingsprojekt, der førte til Telependler-konceptet



Figur 8

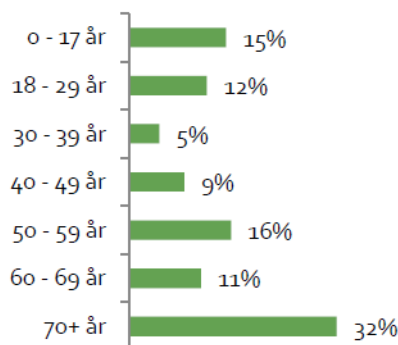
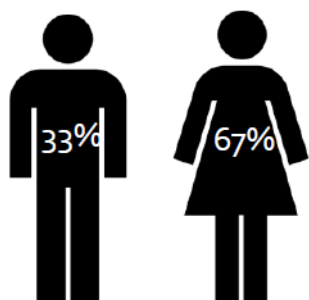


Figur 9

Hvem

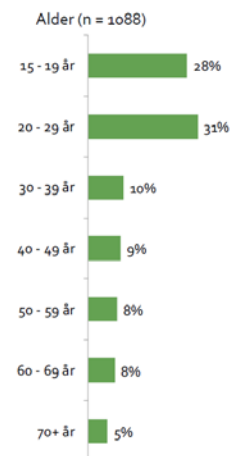
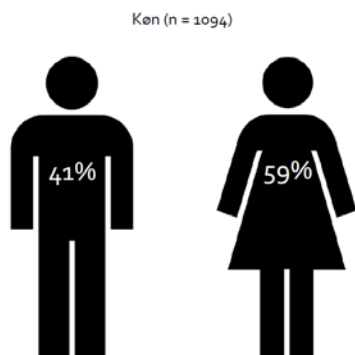
FynBus' kundetilfredshedsundersøgelser foretaget af Wilke i 2015 viser følgende køns- og aldersfordeling

på brugerne af Telekørsel:



Figur 10

Og på bus:



Figur 11

Det ses, at Telekørsel appellerer mere til et ældre segment end buskørsel gør.

Hvad køres der til/fra?

Størstedelen af Telekørsel, dvs. Teletaxi, er adresse-til-adresse-kørsel. Hvis der ved bestilling oplyses en adresse, som er "kendt" af systemet kan den blive registreret som en kendt lokalitet (en banegård, en bank, et apotek, et indkøbscenter mv.). Rent teknisk forudsætter det, at bestilleren (selvbetjeningskunde eller FynBus-medarbejder) benytter et såkaldt specialtegn. I bilag 3 ses 2 stk. "Top 5"-kort for hver kommune – henholdsvis TIL-adresser og FRA-adresser baseret på "kendte adresser" (dvs. specialtegn), men også hyppigt forekommende andre adresser. Sidstnævnte adresser er forsøgt "googlet" for at se om de indeholder et formodet, alment rejseformål – hvis ikke et sådan har kunnet findes, fremgår de af kortene som "Adresse anonymiseret", da der sandsynligvis så er tale om en privatadresse. Hvis man på det grundlag fordeler kørte ture på til- og fra-adresser, får man en antydning om, hvad Telekørsel bruges til – udover kørsel til/fra private adresser.

"Top 5 formål" på FRA-adresse:

1. Banegårde/busstationer (1. og 2. pladsen har lige mange)
2. Skoler
3. Indkøb
4. Plejehjem, boenheder, aktivitetscentre
5. Læger, tandlæger

En tilsvarende "top 5 formål" på TIL-adresse:

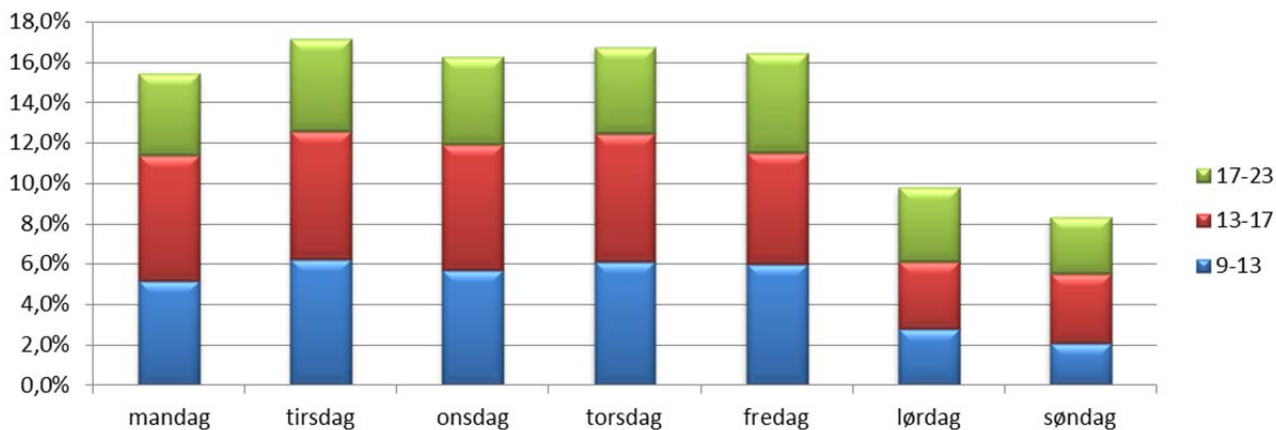
1. Banegårde, busstationer
2. Indkøb
3. Plejehjem, boenheder, aktivitetscentre
4. Skoler
5. Læger, tandlæger

Det kan bemærkes, at noget af kørslen formentlig alligevel er kørsel til/fra "privatadresse", da det kan være personer, der har bopæl på plejehjem, boenheder og skoler (fx efterskoler).

Det skal endvidere bemærkes, at fordelingen omfatter Teletaxi og Telecity. Telependler (og Telerute) er ikke medtaget.

Hvornår køres der

Telekørslerne kan fordeles statistisk på tidspunkter. I denne graf ses Teletaxi og Telecity:



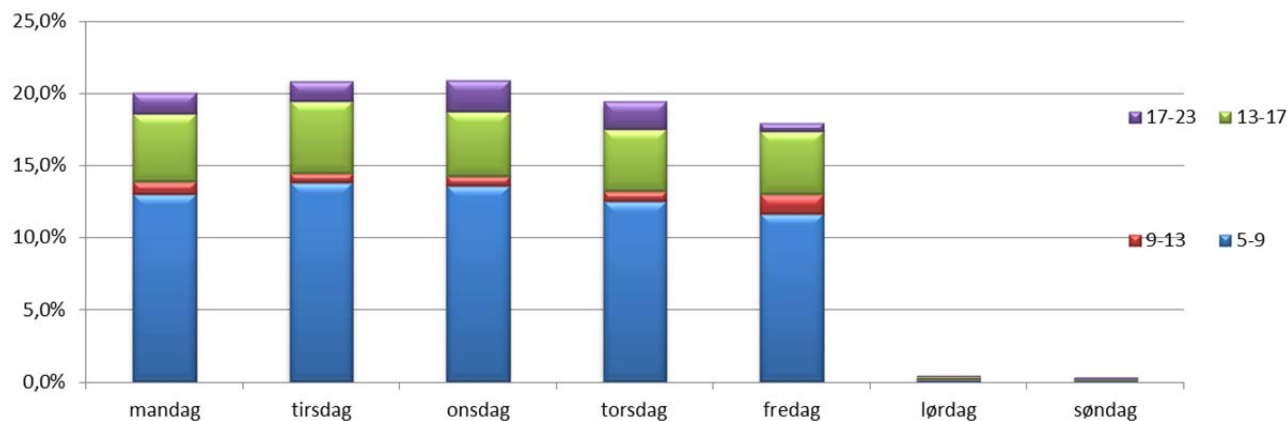
Figur 12

Det ses, at der er mest kørsel på hverdage (81,9 % af kørslen). Mængden af kørsel er rimeligt jævnt fordelt på hverdagene, tirsdag ligger minimalt højere med 17,1 % af alle kørsler.

På hverdage er det mest benyttede tidsbånd båndet fra kl. kl. 13-17 (gennemsnitligt 30,6 % af al kørsel alle dage), det næstmest benyttede er kl. 9-13 (gennemsnitligt 29,1 %) og båndet fra kl. 17-23 er det mindst benyttede (gennemsnitligt 22,1 % af kørslen). Fredag har dog flest i båndet fra kl. 9-13, men stadig færrest i båndet fra kl. 17-23.

I weekender er mønsteret lidt anderledes: Det mest benyttede bånd er stadig båndet fra kl. 13-17 (gennemsnitligt 6,8 % af al kørsel alle dage), men det næstmest benyttede er båndet fra kl. 17-23 (gennemsnitligt 6,5 %) og sidst er båndet fra kl. 9-13 (gennemsnitligt 4,8 % af al kørsel alle dage).

En tilsvarende opgørelse af kørslerne på Telependler, viser følgende:



Figur 13

Det ses, at Telependler især leverer kørsel i tidsrummet fra kl. 05-09. Det ses endvidere, at Telependler næsten kun benyttes på hverdage. Det ses, at tidsrummet kl. 13-17 også er hyppigt benyttet, som det også er på Teletaxi og Telecity.

Udgifter

Udgifter til Telekørsel består dels af udgifter til entreprenøren og dels af administrationsudgifter til FynBus. Administrationsudgifterne til FynBus er delt op i 2 en fast del og en variabel del. Benytter kunden selvbetjening sparer kommunen den variable del af administrationsudgifterne.

$$\text{Entreprenørudgifter} + \text{Administrationsudgifter (fast + variabel del)} = \text{Samlet udgift pr. persontur}$$

Entreprenørudgifterne var i 2015 i gennemsnit 109 kroner pr. persontur på Telekørsel (ekskl. Telependler):

Entreprenørudgifterne til Telependler var i 2015 dyrere pr. persontur end anden Telekørsel var, nemlig 129 kr. Alt andet lige kan Telependler være dyrere, fordi den primære mængde af kørsel ligger i det tidsbånd, hvor der i forvejen er høj kørselsefterspørgsel (fx skolekørsel, aktivitetskørsel mv.), nemlig kl. 05-09 (her kører den øvrige Telekørsel ikke). Desuden er der en del kørsel i det andet tidsbånd, hvor der også traditionelt er stor efterspørgsel efter kørsel (fx skolekørsel, aktivitetskørsel mv.), nemlig kl. 13-17 – her kører den øvrige Telekørsel også.

Administrationsudgifterne til FynBus var i 2015 i gennemsnit på 43,14 kr. pr. persontur heraf var de variable udgifter 21,32 kr. Tages der højde for besparelser pga. selvbetjening er de gennemsnitlige administrationsudgifterne for Telekørsel (ekskl. Telependler) 42,18 kr. og for Telependler 43,14 kr.

Fra den samlede udgift pr. persontur skal fratrækkes kundens egenbetaling.

Det er vigtigt at se udgifterne til Telekørsel i sammenhæng med sparede udgifter til indsættelse af en fast busrute.

Bilagsoversigt

Bilag 1: Pixi-folder "Telekørsel"

Bilag 2: Telekørselsoversigt – hvad har de enkelte kommuner

Bilag 3: Top 5-kørselsformål i hver kommune

Telekørsel koordineret kørsel

Når man bestiller Telekørsel, får man oplyst et afhentningstidspunkt. Bilen må dog komme 5 minutter før og op til 15 minutter senere end det tidspunkt. Dette skyldes trafik og koordineringen med andre ture (samkørsel og kædekørsel). De oplyste tidspunkter for den bestilte kørsel overholdes, selv om Telekørsel også må køre omvejskørsel for at koordinere med andre ture - også andre typer ture fx handicapkørsel. FynBus skal nemlig håndtere den såkaldte handicapkørsel, som kommunerne visiterer til. Og derudover kan kommunerne og region vælge, at FynBus skal håndtere andre former for flextrafik - fx lægekørsel, patienttransport,

specialskolekørsel, aktivitetskørsel mv. FynBus udbyder denne kørsel OG Telekørsel til vognmænd med OST*-, bus- eller taxi-tilladelse.

FynBus' it-system håndterer herefter minut for minut alle de kørselsbestillinger, der er, og planlægger dem på de biler, der er til rådighed.

Samkørsel (andel af rejser, hvor der har været overlap af mindst to rejser.): ca. 50%.

Kædekørsel (andel af rejser, hvor vognmanden har kørt mere end en enkelt rejse): ca. 39%.

* Offentlig Service Trafik

Udbredelse af Telekørsel

Assens Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Middelfart Kommune:

- Teletaxi
- Telecity

Langelands Kommune:

- Telerute Spodsbjerg

Faaborg-Midtfyn Kommune:

- Teletaxi
- Telerute Bøjden Færgehavn
- Telerute 161-162
- Telependler

Nordfyns Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Odense Kommune:

- Teletaxi Kirkendrup
- Telerute 161-162

Kerteminde Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Nyborg Kommune:

- Teletaxi
- Telerute 161-162
- Telependler

Svendborg Kommune:

- Teletaxi
- Telecity
- Telerute Spodsbjerg
- Telerute Åbyskov
- Telependler



Telekørsel

En del af den af kollektive trafik

Telekørsel er ligesom busser en del af den kollektive trafik. Telekørsel anvendes på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute. De væsentligste forskelle på en busrute og på Telekørsel er, at Telekørsel skal bestilles i forvejen, for at man kan køre med, og at Telekørsel som regel udføres af mindre køretøjer.

Ligesom i bussen skal kunden selv komme til/fra bilen - chaufføren følger altså ikke kunden til/fra døren. Bilen kører til nærmeste kantsten.

Priserne fastsættes af FynBus' bestyrelse og svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende rejseafstand i bus. Det fremgår af køreplanen, hvilke rejsehjemler der kan bruges.

Telekørsel består af Teletaxi, Telecity, Telerute og Telependler

Teletaxi

Teletaxi udgør
72% af telekørslen



Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kører ikke på tværs af kommunegrænser.

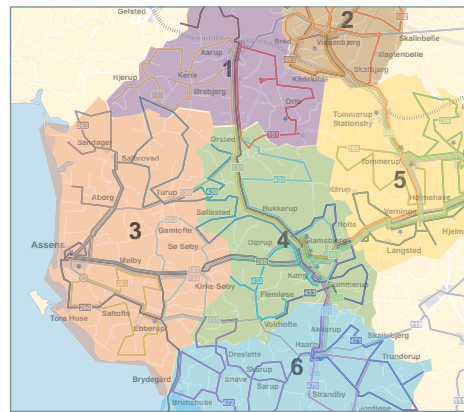
Teleområder og tider:

Kommunen vælger, hvilke teleområder der skal være, og hvor mange teleområder, kunden kan køre imellem.

Kommunen vælger desuden, hvilke tidsmoduler man skal kunne benytte Teletaxi i (kl. 09.00-12.00, kl. 12.00-17.00 og/eller kl. 17.00-23.00) - der kan vælges forskellige tidsmoduler til fx hverdage og weekender.

Bestilling:

Teletaxi kan bestilles via telefon eller web/app (selvbetjening). Hvis man bestiller sin Teletaxi via web/app, kan man tilmelde sig at få en sms 24 timer før, den bestilte kørsel kommer og igen 15 minutter før.



Eksempel: Teleområder i Assens Kommune

Telecity

Telecity udgør
9% af telekørslen



Telecity minder om Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen er placeret i 1-2 teleområder i/omkring en større by.

Teleområder og tider:

Ligesom ved Teletaxi er det kommunen, der bestemmer størrelsen på teleområderne og beslutter, på hvilke tidspunkter det skal være muligt at køre.

Bestilling:

Telecity skal bestilles telefonisk hos FynBus.



Eksempel: Telecity i Svendborg Kommune

Telependler

Telependler udgør
13% af telekørslen



Telependler kører til/fra adresse og til/fra et knudepunkt, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog.

For at kunne tilmelde sig Telependler skal man:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 km, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal man have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort (herunder Ungdomskort) hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille kørsel til en periode på mindst to uger
- Acceptere handels- og abonnementsbetingelserne for Telependler (kan ses på FynBus.dk/telependler)

Tidsrum:

Telependler kan benyttes i tidsrummet kl. 05.30 til 23.00.

Bestilling:

Telependler bestilles via mail til FynBus.

Se plan:

Når man er oprettet som Telependler, kan man se sin køreplan på cplan.fynbus.dk - på denne Cplan-side udvikler FynBus flere selvbetjeningsmuligheder i 2016.



Eksempel: Principperne i Telependlerordning

Telerute

Telerute udgør
6% af telekørslen

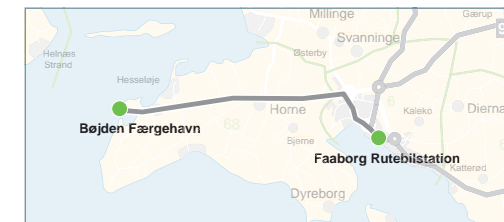


En telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute). Teleruten kan køre på tværs af kommunegrænser.

Bestilling:

Telerute bestilles telefonisk hos FynBus.

Se køreplaner for Teletaxi,
Telecity og Telerute på
FynBus.dk



Eksempel: Telerute Bøjen Færgehavn

Bilag 2: Telekørselsoversigt – hvad har de enkelte kommuner

Teletaxi:	Telecity:									Telerute:				
	Assens	Faaborg-Midtfyn	Kerteminde	Middelfart	Odense Kirkendrup/Søhus - Tarup Center	Nordfyn	Nyborg	Svendborg	Svendborg Telecity	Middelfart Telecity	Bøjden	Spodsbjerg	Åbyskov / Skårup	161/162
Tidsrum	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-17.00	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-17.00	Skoledag: 9.00-13.00 / 17.00-21.30 Skolefriday: 9.00-21.30 Weekend: 9.00-17.00 *Se køreplan for datoer	Skoledag: 9.00-13.00 / 17.00-23.00 Skolefriday*: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-23.00 *Se køreplan for datoer	Se køreplan for tidspunkter	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-23.00	Skoledag: 9.00-14.00 / 17.00-23.00 Skolefriday: 7.00-23.00 Weekend: 9.00-17.00 *Se køreplan for datoer	Hverdag: 9.00-23.00 Weekend: 9.00-23.00	Se køreplan for tidspunkter	Område 1: Hverdag: 17.00-23.00 / Lørdag: 17.00-23.00 Søn- og helligdag: 9.00-23.00 Område 1a: Hverdag: 9.00-17.00 Lørdag: 9.00-17.00	Se køreplan for tidspunkter	Se køreplan for tidspunkter	Se køreplan for tidspunkter	Se køreplan for tidspunkter
Geografi / Kørsel mellem teleområder tilladt	2	2	3	2	1	2	3	2	1	1 (OBS: kørsel i område 1a i dagtimerne - se køreplan)	Til/fra Bøjden, Horne og Faaborg Rutebilstation	Til/fra Spodsbjerg, Rudkøbing og Svendborg Rutebilstation	Til/fra Svendborg Banegård og stoppestederne Skårupøre Strandvej 61 i Skårupøre + Skårupøre Strandvej 119 / Skibsvej 3 i Åbyskov	Til/fra Rosengårdcentret og Svindinge - der køres til/fra stoppestederne på rute 161/162
Selvbetjening	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej (pga. Centerpunkt)	Ja	Ja. Undtagen til/fra Centerpunkt.	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Bestillingsfrist	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	2 timer	1 time	1 time	2 timer	2 timer
Turpris	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr / 3 = 50 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr / 25 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 25 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr / 3 = 50 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr / 25 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	1 = 20 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 10 kr	1 = 25 kr / 2 = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	Til/fra Horne = 25 kr / til/fra Faaborg Rutebilstation = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 12 kr / 20 kr	Til/fra Rudkøbing = 20 kr / til/fra Svendborg Rutebilstation = 40 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 10 kr / 20 kr	25 kr	1, 2 eller 3 zoner = 30 kr 4, 5 eller 6 zoner = 50 kr Børn 0-3 år = Gratis Børn 4-15 = 15 kr / 25 kr
Gyldig rejsehjemmel	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus periodekort (OBS: Skolekort, Ungdomskort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)	Alle DSB kort og billetter Gyldigt FynBus ungdomskort eller periodekort (OBS: Skolekort og Rejsekort kan ikke anvendes)
TelePendler i kommunen?	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja				Nej (Langeland)		
Finansieres af	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	Regionen	Regionen / Langeland Kommune	Kommunen	Flere kommuner
Øvrigt	Teletaxi-modellen følger det fælles koncept.	Teletaxi-modellen følger det fælles koncept.	Teletaxi-modellen afviger fra det fælles koncept i forhold til tidsmodulerne (burde lukke kl. 23.00, ikke kl. 21.30)	Teletaxi-modellen følger det fælles koncept.	Der køres kun mellem adresse i afgrænset område i Kirkendrup/Søhus og Tarup Center (flade til Centerpunkt)	Teletaxi-modellen følger det fælles koncept.	Teletaxi-modellen afviger fra det fælles koncept i forhold til første tidsmodul på skoledage og skole fridage. Der er ikke teleområde i byområdet, men et Centerpunkt.	Teletaxi-modellen følger det fælles koncept.	Telecity-modellen følger det fælles koncept. Prisstrukturen afviger dog lidt pga. mindre teleområder.	Efterskoler/højskoler skal benytte rute 401 søndag aften				Kørsel mellem kommuner

Rød skrift: Kommunen har indfyldelse på dette punkt.

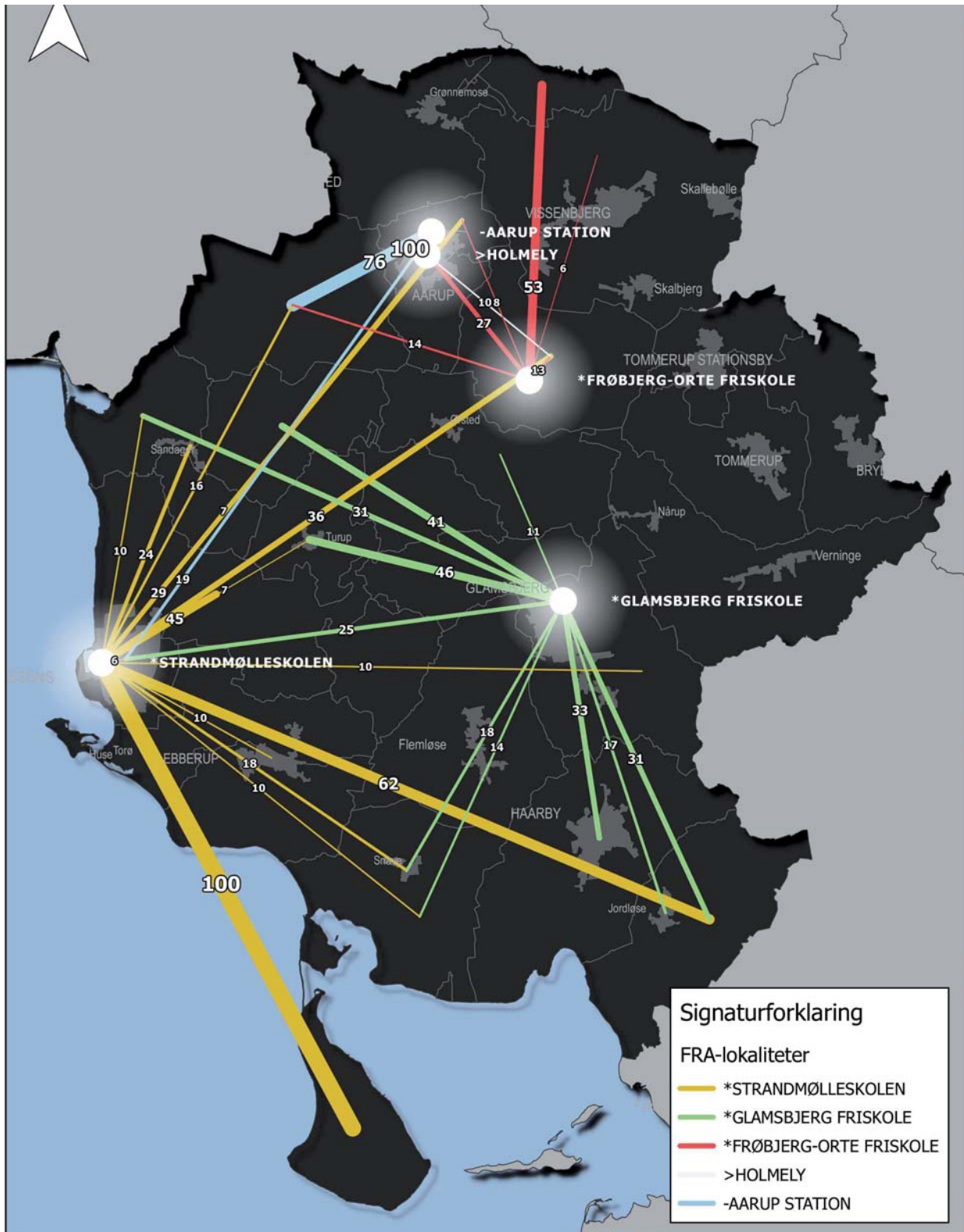
Bilag 3: Top 5-kørselsformål i hver kommune

ASSENS KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 13% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

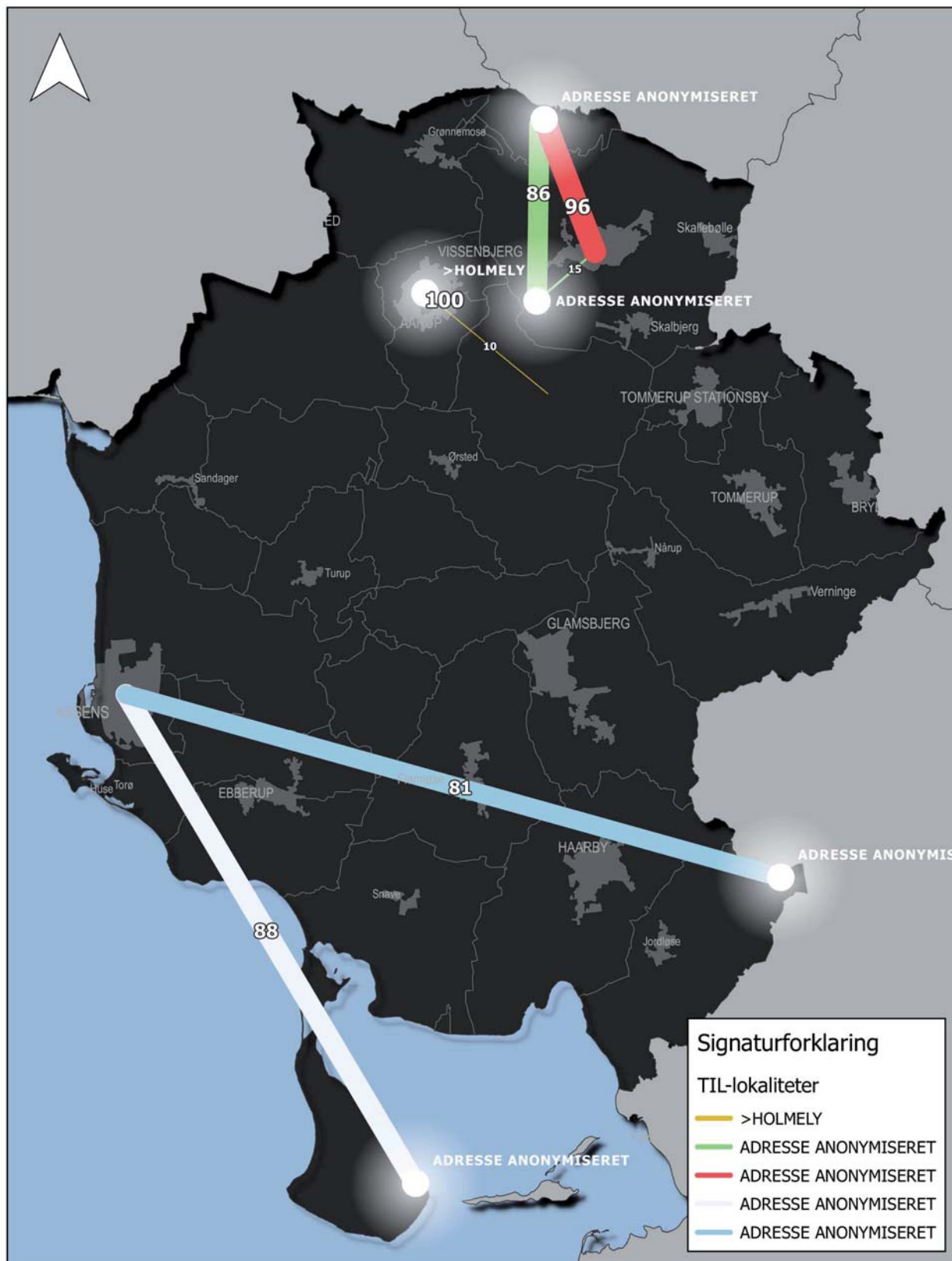


ASSENS KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telectricity

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 6% af det samlede antal Teletaxi- og Telectricityrejser i kommunen.

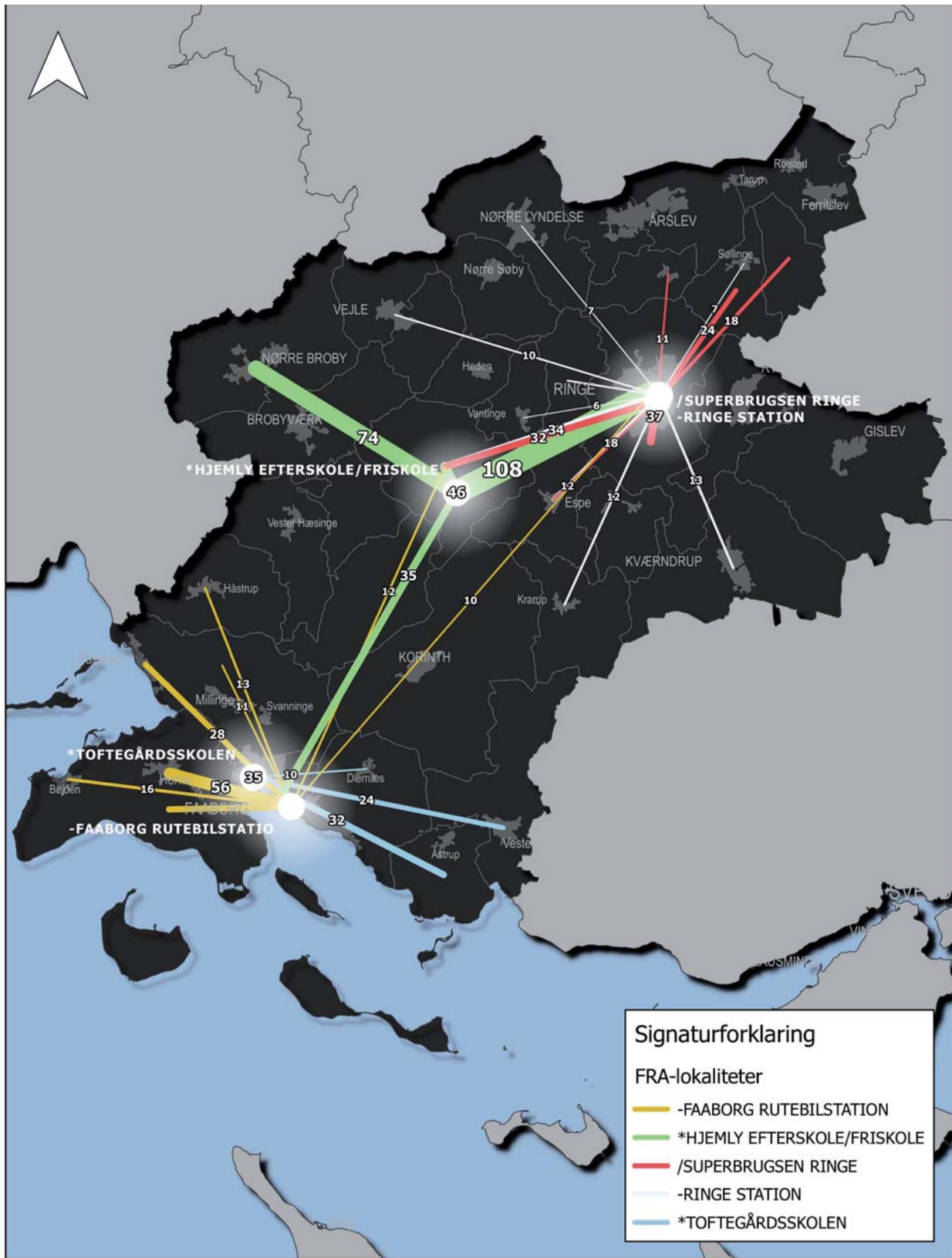


FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecticity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 11% af det samlede antal Teletaxi- og Telecticityrejser i kommunen.

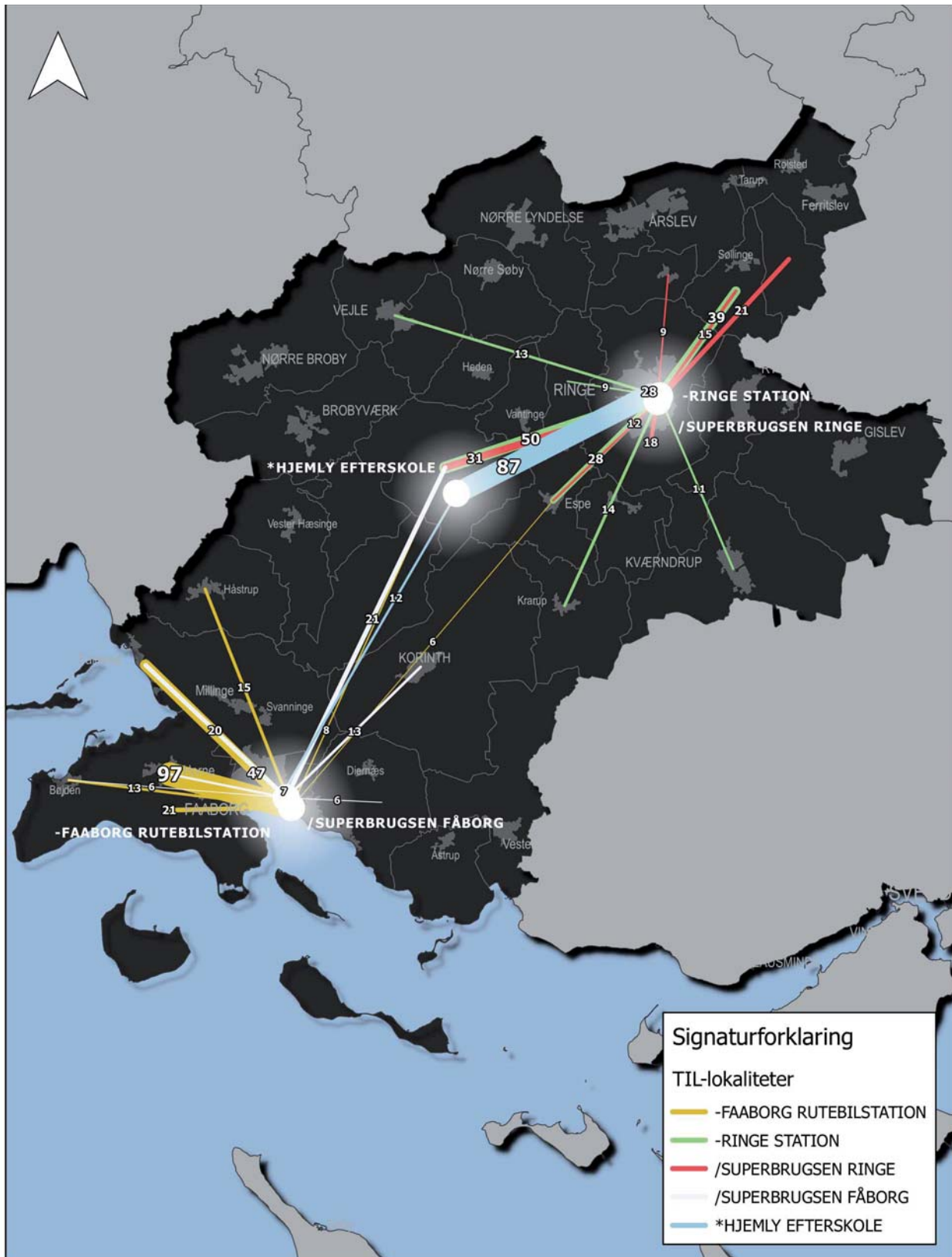


FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 10% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

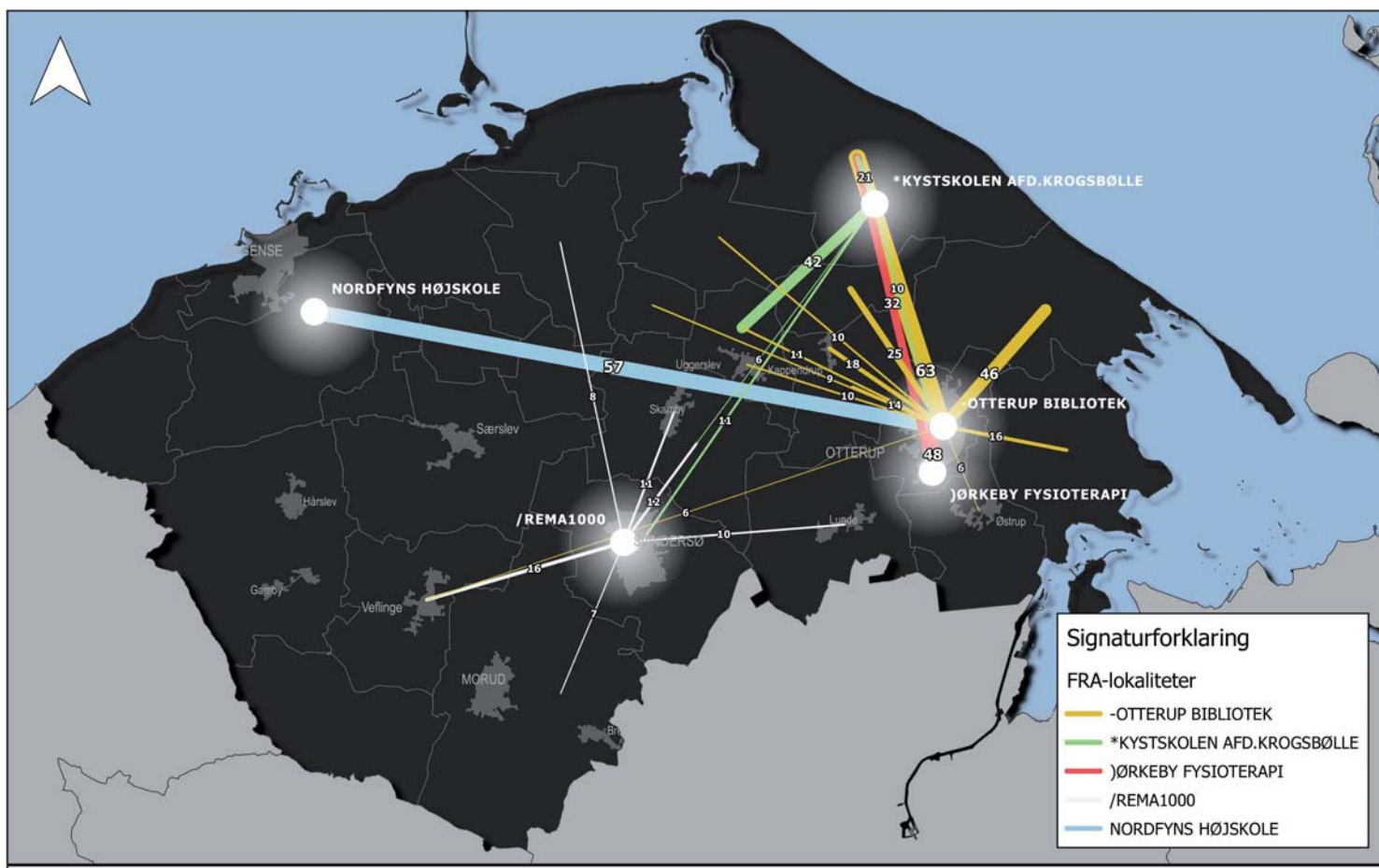


NORDFYNS KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 11% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

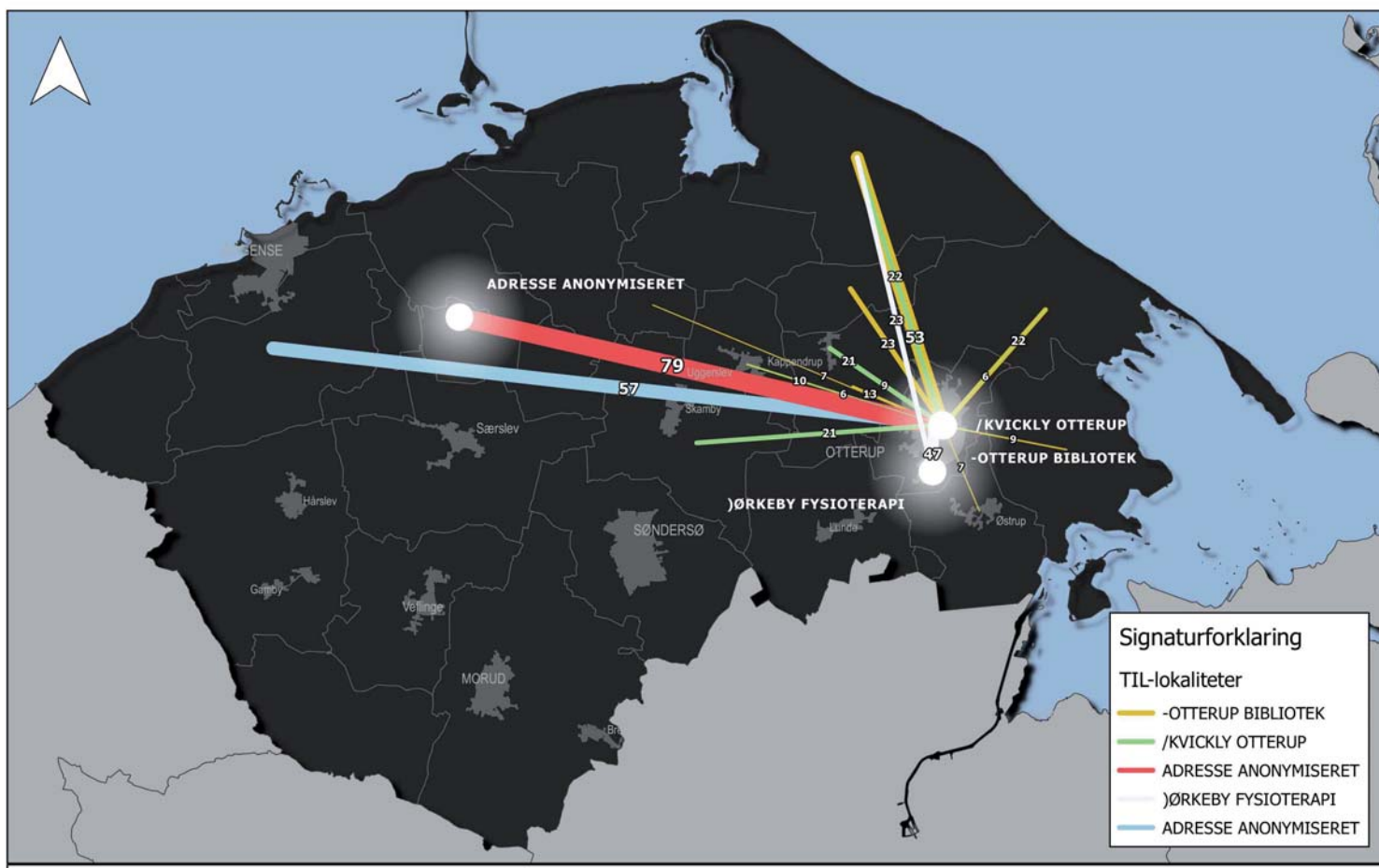


NORDFYNS KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telectricy

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 9% af det samlede antal Teletaxi- og Telectricyrejser i kommunen.

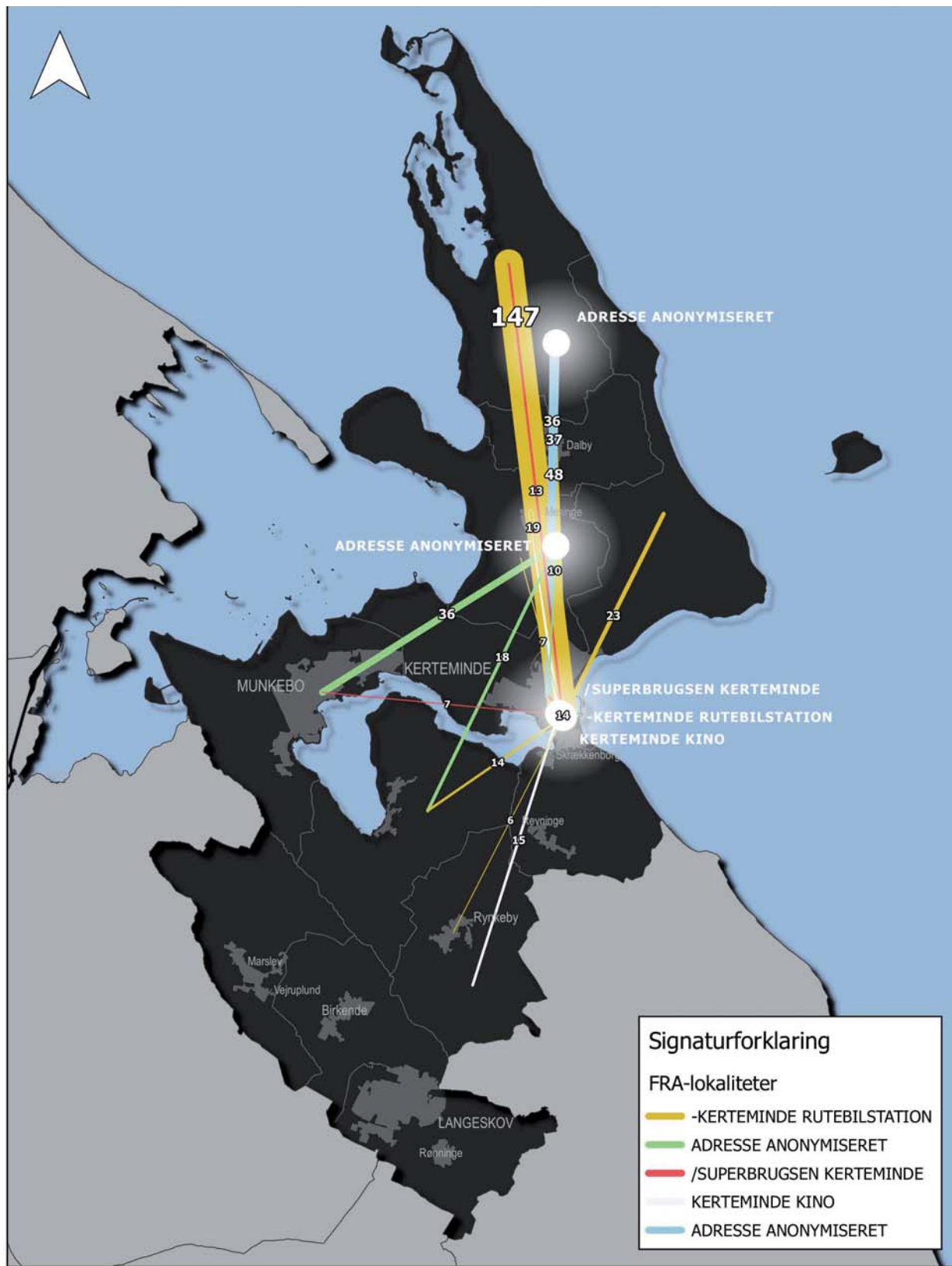


KERTEMINDE KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 16% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

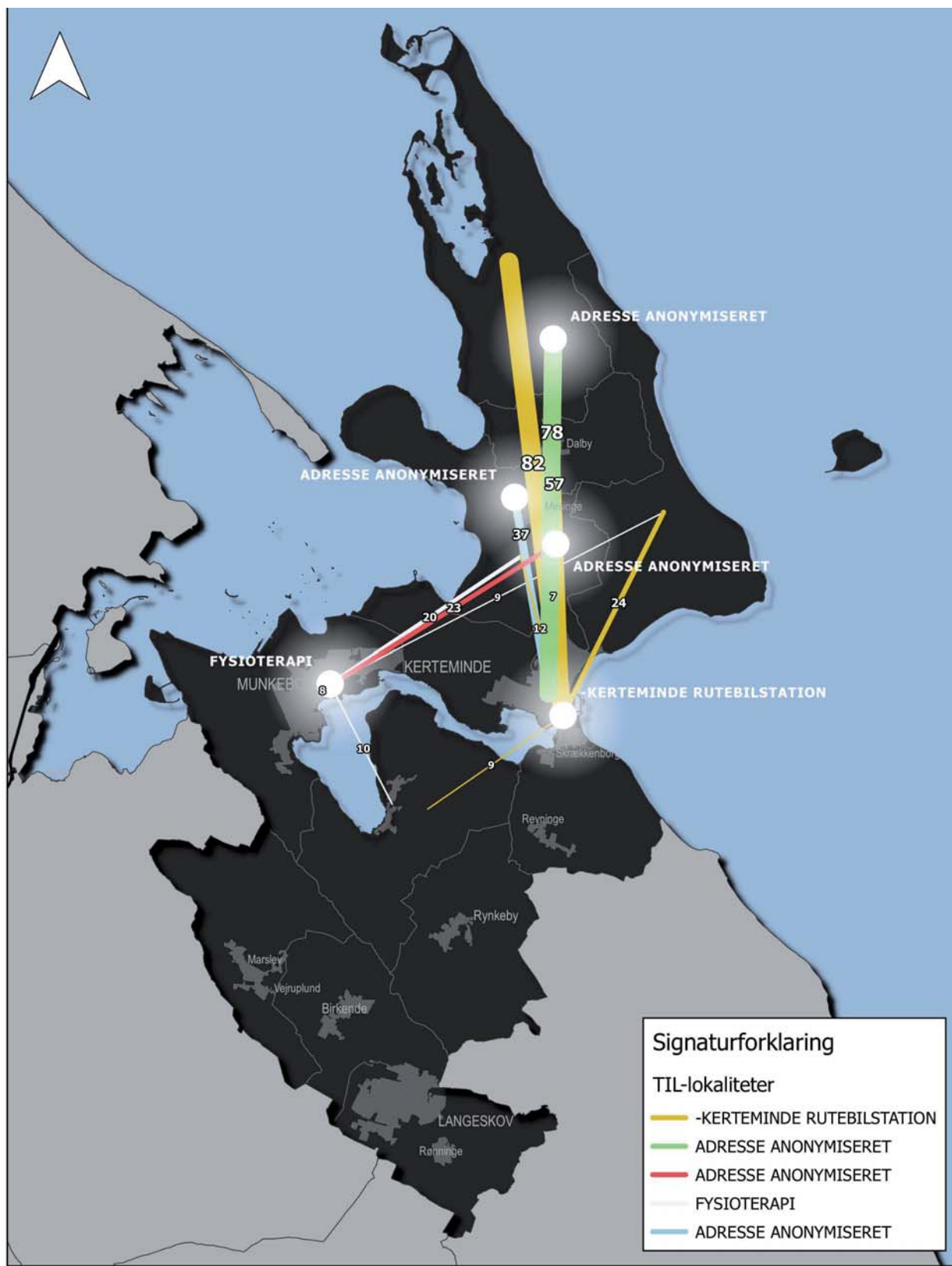


KERTEMINDE KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 13% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

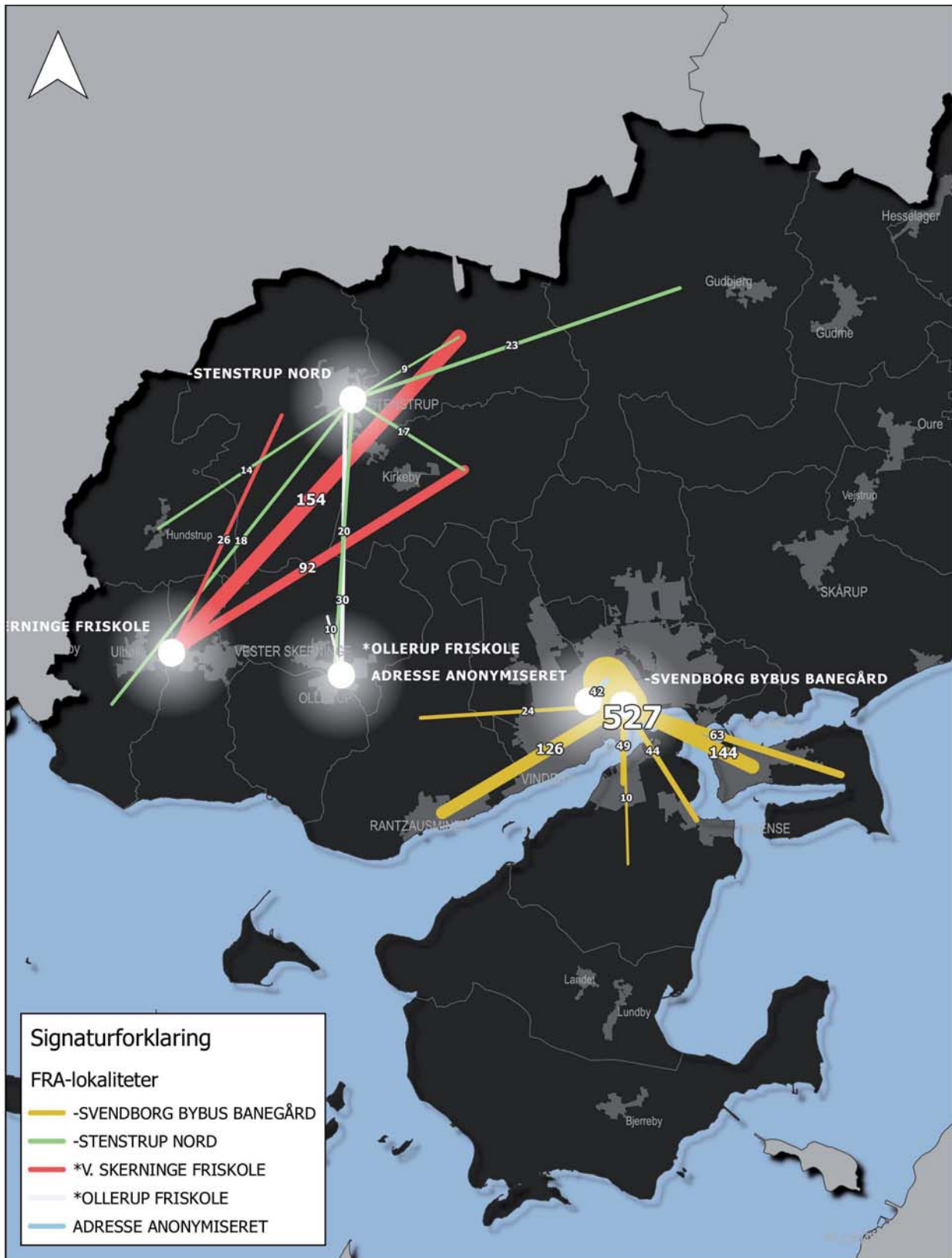


SVENDBORG KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 48% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

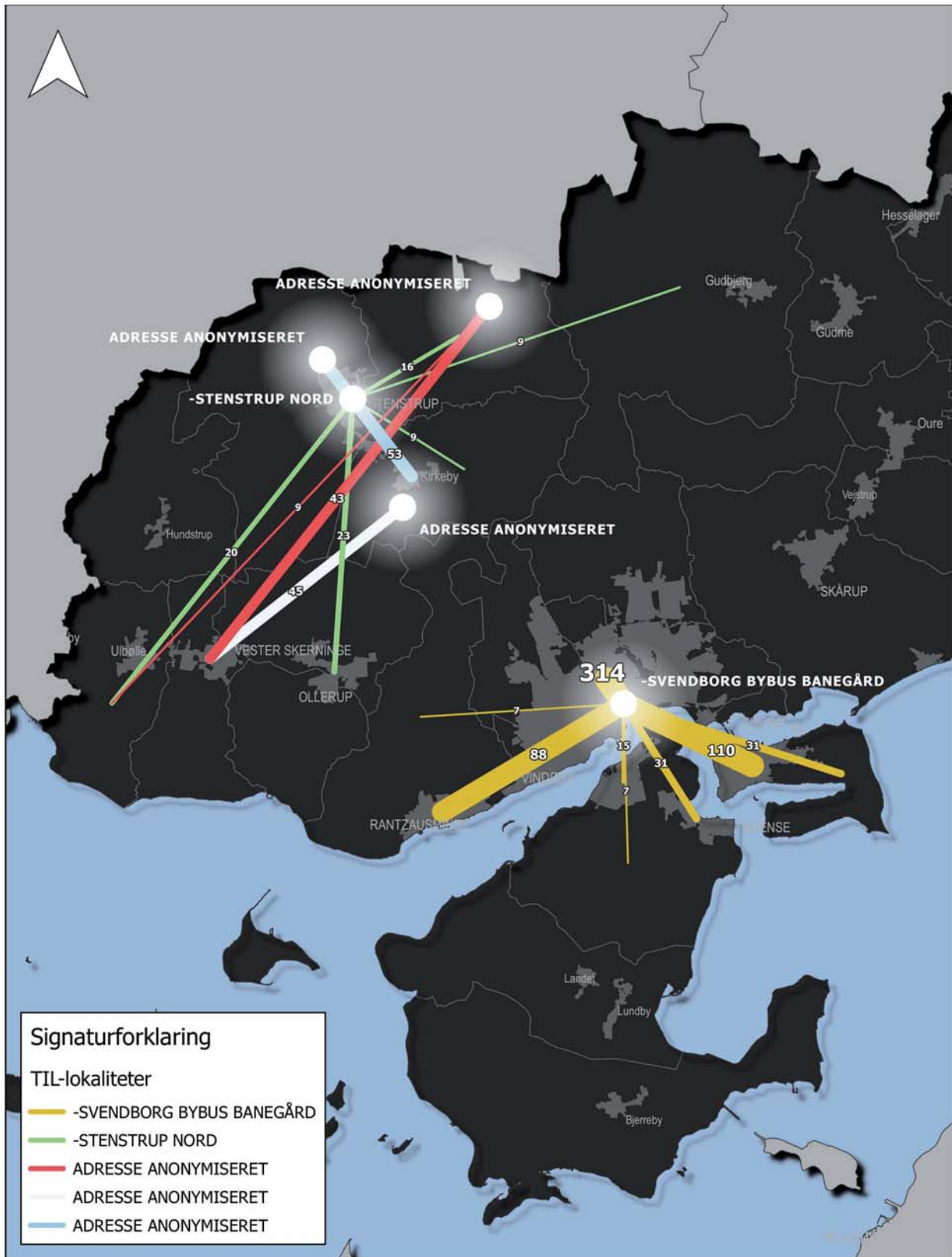


SVENDBORG KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 27% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

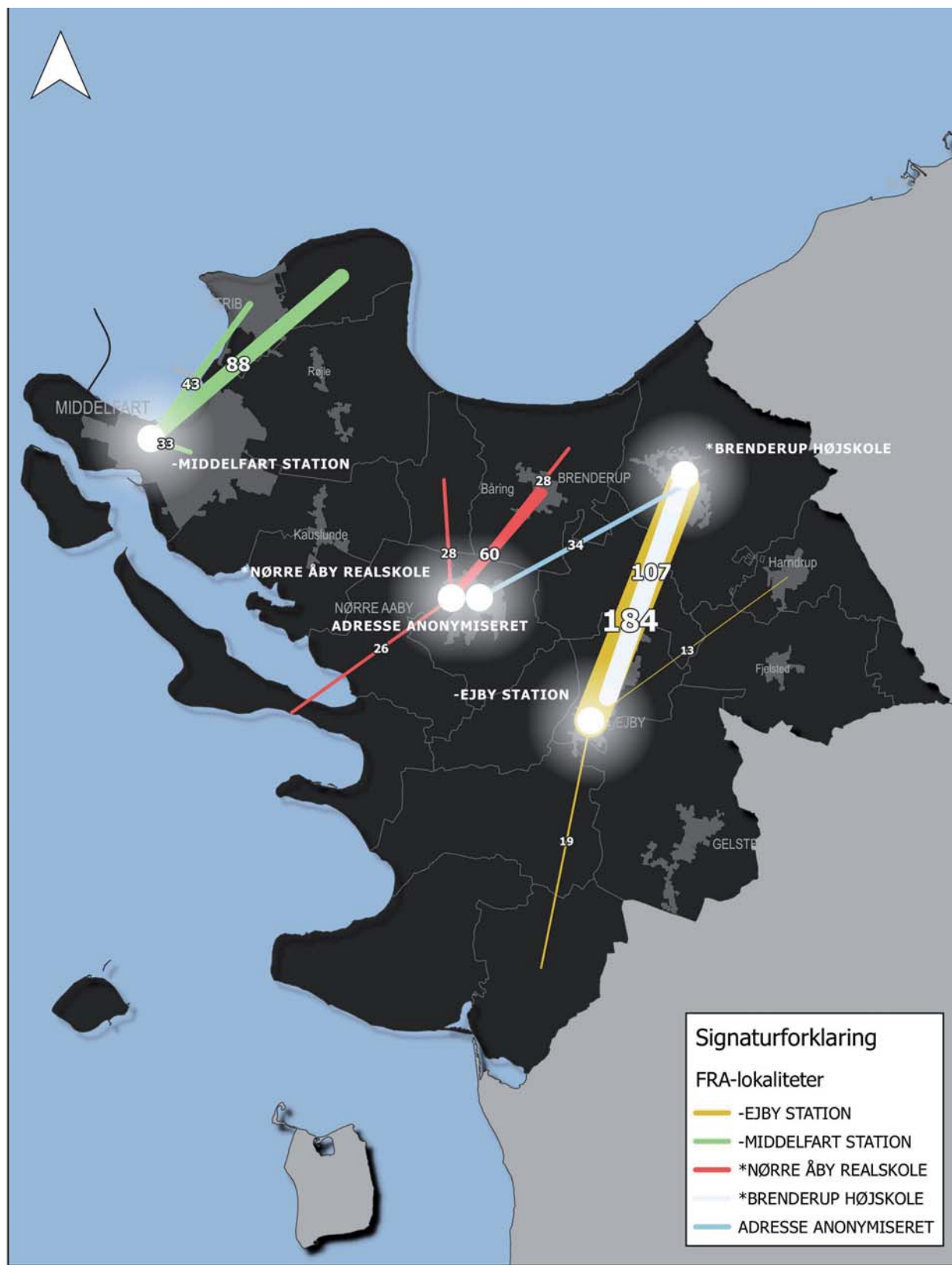


MIDDELFART KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 33% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

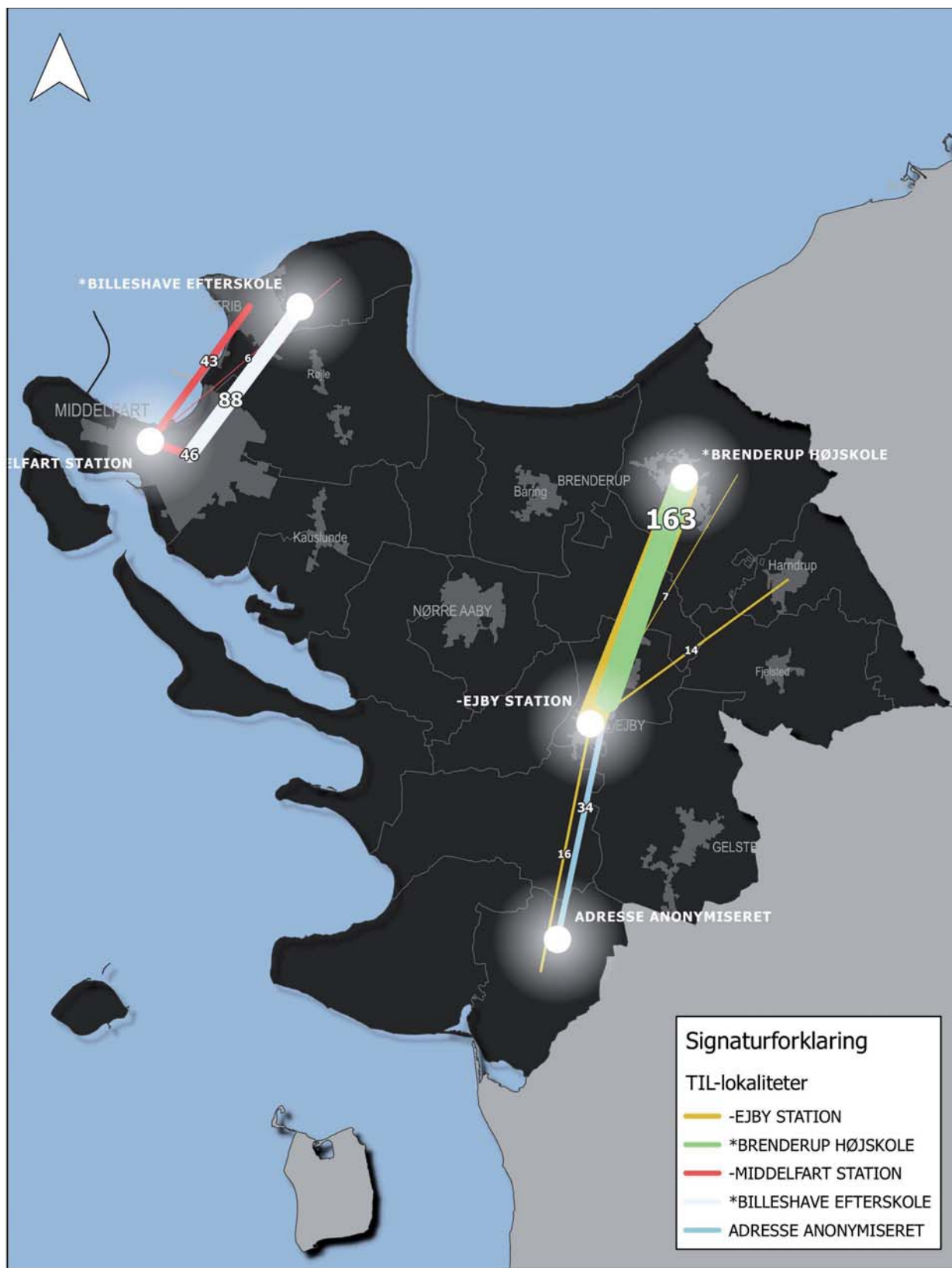


MIDDELFART KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telecity

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 28% af det samlede antal Teletaxi- og Telecityrejser i kommunen.

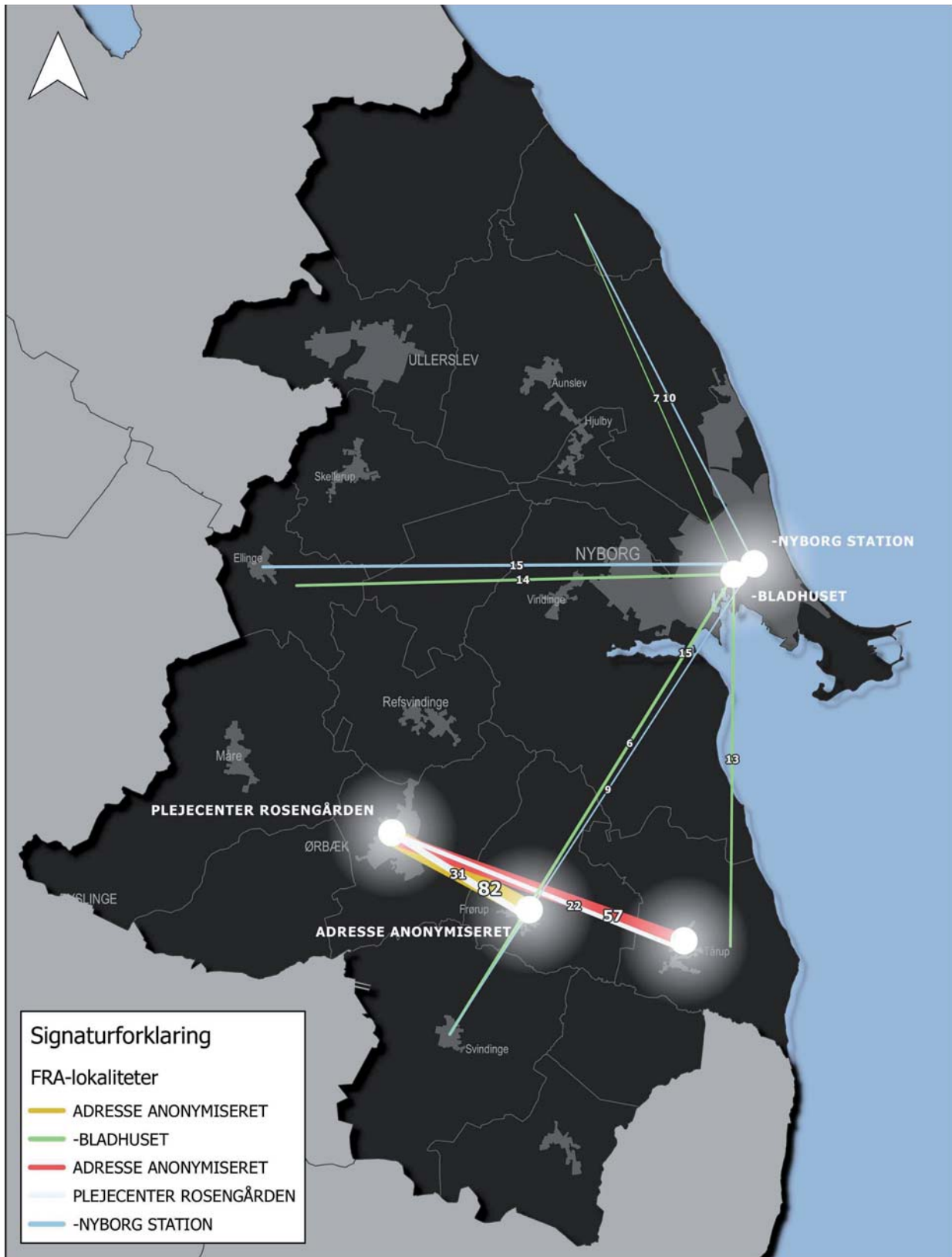


NYBORG KOMMUNE - FRA-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telectricy

Kortet viser, hvor rejser er FRA. Der, hvor rejser er "til", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er FRA en station (det lysende punkt) så er alle til-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 35% af det samlede antal Teletaxi- og Telectricyrejser i kommunen.

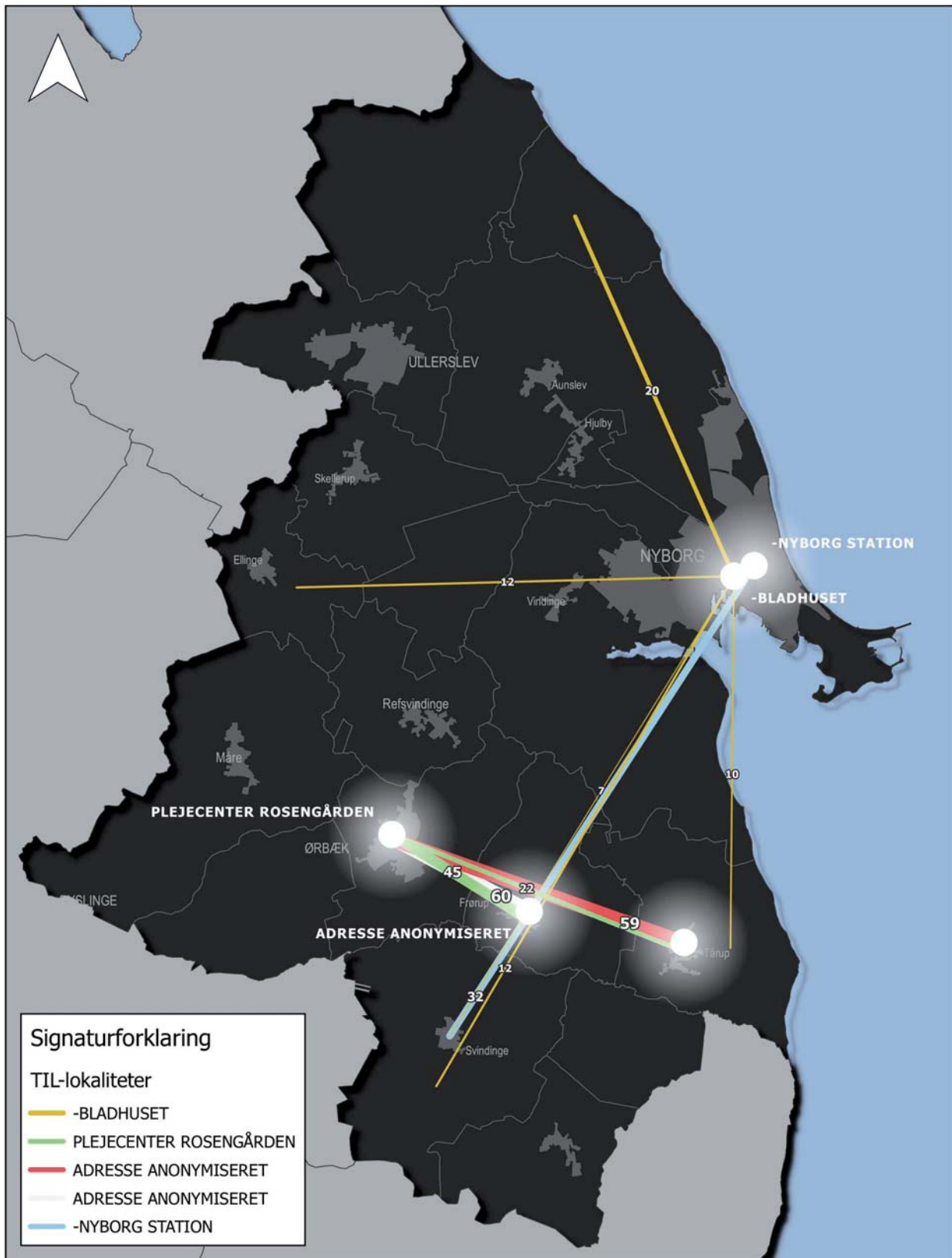


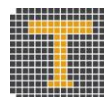
NYBORG KOMMUNE - TIL-lokaliteter - I. kvartal 2016 - Teletaxi og Telectricy

Kortet viser, hvor rejser er TIL. Der, hvor rejser er "fra", er samlet (aggregeret) i et punkt for enten den by eller det sogn, som kørslen ligger inden for. Dvs. hvis en kørsel fx er TIL en station (det lysende punkt) så er alle fra-adresser fra et givent sogn samlet i den farvede stregs slut-punkt.

Der er vist en "Top 5" baseret på adresser, det har været muligt at gruppere. Hvis en hyppigt forekommende adresse ikke har været mulig at genkende, kan det være en privatadresse - den er så omtalt som "Adresse anonymiseret".

Bemærk at "Top 5"-kørslerne på kortet udgør 34% af det samlede antal Teletaxi- og Telectricyrejser i kommunen.





REDEGØRELSE

Deadlines:

- 24. maj: Fremsendelse til bestyrelse
- 27. maj kl. 12: Frist for bemærkninger til TiD-sekretariat
- 31. maj: Fremsendelse til TRM

Notat

24. maj 2016

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik

Transport- og bygningsministeren har anmodet Trafikselskaberne i Danmark (TiD) om en redegørelse om administrationen af Flextrafik – kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik.

Redegørelsen har følgende struktur:

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning	3
Indledning	5
<i>Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel.....</i>	5
<i>Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik</i>	6
<i>Flextrafiks kørselsordninger</i>	7
<i>Tilskud til kollektiv transport</i>	11
1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal	13
<i>Flextrafik opdelt efter tilladelsestype</i>	16
<i>View over tilladelsestyper hos Midttrafik.....</i>	19
2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år.....	21
<i>Hvem bruger Flextur?</i>	22
3) Udviklingen i trafikselskabernes omkostninger til Flexture	25
4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur	27
<i>Tilpasninger af Flextur-konceptet:</i>	27
5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken	29

<i>Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang?</i>	<i>30</i>
<i>Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter.....</i>	<i>32</i>
<i>Mere om udkantsområder</i>	<i>33</i>
<i>Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen</i>	<i>33</i>
Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikskaber	35
Bilag 2 – Tilskud til kollektiv transport.....	47
Bilag 3 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype.....	48
Bilag 4 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur.....	51

Sammenfatning

Den kommunale og regional kollektive trafik udvikler sig af to hovedspor:

1. Styrkelse af kollektiv trafik i byområder og strategiske regionale netværk.
2. Behovsstyret, koordineret kollektive trafik i 'tynde' områder og på tidspunkter, hvor der er meget lidt trafik.

Kommuner og regioners koordinerede kørsel – Flextrafik – havde sin opstart tilbage i 1990erne. Formålet var at håndtere kollektiv trafik opgaver og visiterede befordringsordninger for kommuner/amter på en økonomisk forsvarlig måde, når en rutebunden løsning ville blive for dyr.

Kommunerne sparede mange penge ved at udskifte rutefart med Flextur, og siden har kommuner og regioner skruet op for den koordinerede kørsel. Det følger af statens 2013 økonomiaftale med kommunerne, at de kommunale befordringsordninger kan effektiviseres med 430 mio. kr. årligt frem mod 2017:

Aftale om kommunernes økonomi for 2013: "[U]dgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikskaberne."

Den koordinerede kørsel består af 'skal' opgaverne siddende patientbefordring, handicapkørsel og kommunal visiteret kørsel. Kørslerne kan yderligere koordineres med den kommunale 'kan' opgave Flextur.

Redegørelsen viser bl.a. at:

- Brugen af Flextur er steget de senere år. Baggrunden er bl.a., at rationaliseringer af kørsler medfører overgang fra rutebaseret bustrafik til Flextur. Det spiller ind, at praksis for visitation strammes og kendskabet til Flextur øges. Endvidere ser nogle kommuner Flextur som en serviceudvidelse, der skal bidrage til, at deres lokalområde er attraktivt at bosætte sig i.

- Langt hovedparten af brugerne af Flextur er ældre, der herved får bedre muligheder for at blive i eget hjem overalt i landet.
- Trafikselskaberne tilpasser den kommunale og regionale koordinerede kørsel mhp. at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi og udformningen af den øvrige kollektive trafik.

Indvirkningen på taxibranchen har været i fokus i en række artikler i Børsen, der stillede Flextrafik i et ensidigt negativt lys, og bl.a. overså at:

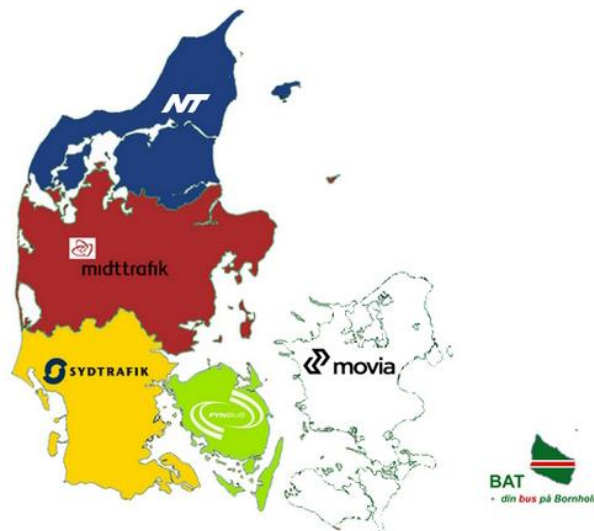
- Taxibranchen er en væsentlig leverandør til kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik. Trafikselskaberne udbyder al kørslen, som små og store vognmænd kan byde på.
- Kommuner og regioner har – for at kunne leve op til forventninger om fortsatte effektiviseringer – behov for en sund konkurrence, et tilstrækkeligt og frit udbud af aktører samt fastholdelse af obligatorisk udbud af kørslen.
- Taxierhvervets udfordringer primært bunder i en forældet lovgivning.

Trafikselskaberne er afhængige af gode rammevilkår for planlægning og udførelse af kørsel og støtter en modernisering af taxilovgivningen, der kan bidrage til sikring af et professionelt og stabilt taxierhverv, der mere fleksibelt end nu kan optimere ressourceanvendelsen. Eneretsaftaler og lokale monopoler gælder måske den enkelte vognmand, men ikke kommuner og regioners økonomi bl.a. fordi, at gevinsten ved koordinering mistes til skade for økonomien i 'skal' kørsler under Flextrafik-paraplyen.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af traditionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En modernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

Indledning

De seks regionale trafikselskaber administrerer den kollektive trafik i deres område. Selskaberne er sat i verden for at sammenfatte kommuner og regioners ønsker til sammenhængende trafik for borgerne. Trafikselskaberne er selvstændige selskaber med en bestyrelse sammensat af repræsentanter for kommuner og regioner, hvilket bidrager til at sikre lokal forankring, legitimitet og relevans.



Trafikselskaberne skal varetage offentlig servicetrafik i form af rutekørsel, koordinering og planlægning og har ansvaret for fastsættelse af takster og billetteringssystemer samt den individuelle handicapbefordring. Trafikselskaber kan herudover efter aftale med kommuner/regioner varetage opgaver vedrørende trafik, som myndigheden skal varetage efter anden lovgivning.

Der er intet servicekrav for kommuner og regioner til omfanget af kollektiv trafik, så det er op til kommuner og regioner at beslutte omfanget af kollektiv trafik i deres område. Regionerne bestiller og betaler den regionale bustrafik samt for lokalbanerne og kommunerne bestiller og betaler for den kommunale og lokale trafik. Staten bidrager til finansieringen via betaling for takstnedsættelser for særlige grupper, herunder studerende, uddannelsessøgende unge og børn.

Opstart af behovsstyret og koordineret kørsel

Det følger af lov om trafikselskaber, at trafikselskaberne bl.a. har til opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. I den tid-

ligste handicap- og patientbefordring blev planlægning og trafikstyring håndteret manuelt vha. lister over kunder og knappenåle på kort fra telefonbøger. Turene var ikke koordinerede og den offentligt betalte kørsel, der typisk blev udført af både Falck, taxi- og busvognmænd, var vanskelig at få overblik over samt styre økonomisk.

I takt med et stigende antal ture steg behovet for en mere systematisk løsning. I 1997 tog NT trafikplanlægningssystemet *Planet* i brug og i årene fremover bliver kredsen af samarbejdspartnere større. Fra april 2012 er FlexDanmark, som blev navnet på trafiksekskabernes IT-leverandør, landsdækkende bortset fra Bornholm. FlexDanmark er etableret som en forening som trafiksekskaberne deltager i foreningen efter godkendelse af Statsforvaltningen.

Tendenser i kommunal og regional kollektiv trafik

Den kommunale og regionale kollektive trafik er gået fra at være en relativ homogen service i form af kørsel med 12 meter busser til at være forskelligartet kørsel baseret på produktkataloger tilpasset lokale forhold og ønsker.

En tendens er fokus på byområder og regionale hovednet. Udviklingen af A, S, R og X-busser sigter primært på at betjene større passagerstrømme i områder, hvor der ikke er lokalbaner, S-tog eller Metro. En styrkelse af den kollektive trafik, hvor den har størst potentiale, har medført behov for en tilpasning af betjeningen, hvor der ikke er det samme passagermæssige opland. Der er alt andet lige ikke længere råd til den tidligere dækning af tynde områder med traditionelle busruter, og det er ikke et alternativ at efterlade landområder uden kollektiv trafik.

Det har ledt til den næste tendens: Udviklingen af Flextur, der på Fyn betegnes Telekørsel. I takt med at passagergrundlaget blev stadig mindre, var det vanskeligt at opretholde rutetrafik. Der opstod behov for fleksible transportformer, som kunne binde de 'tynde' områder og tidspunkter sammen. Flextur blev

en af løsningerne på denne udfordring. Mere eller mindre tomme busser blev afløst af behovsstyret kollektiv trafik i form af minibusser, taxier mv., der bedre er tilpasset den lokale efterspørgsel. Kommunerne sparer derfor penge ved at introducere Flextur.

Brugen af Flextur har efterfølgende udviklet sig, og ordningen tilpasses løbende. Udfordringen er at efterkomme efterspørgslen efter mobilitet under hensyn til kommuner og regioners økonomi, den lokale udformning af den øvrige kollektive trafik samt en forventning om, at ordningen er simpel for brugerne at forstå og benytte.

Langt hovedparten af brugerne er ældre medborgere, jf. afsnit 2. Flextur bidrager til, at ældre kan blive boende længere i eget hjem. Til glæde for borgerne samt ønsket om, at kunne bo alle steder i landet.

Flextrafiks kørselsordninger

Flextrafik koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem. IT-systemet finder den billigste vogn, der imødekommer borgerens behov, og koordinerer turen med andre ture. Vognene udnyttes optimalt, der er reduceret tomkørsel og kommuner og regioner opnår stordriftsfordele.



Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse til taxikørsel, OST eller EP¹ (bus), som trafiksel-skaberne via årlige EU-udbud indgår aftaler med. Trafiksel-

¹ Med tilladelse til Offentlig Service Trafik (OST) og Erhvervsmæssig Personbefordring (EP) må køretøjet udelukkende anvendes til alm. rutekørsel for et regionalt trafiksel-skab. Tilladelser

skaberne står for al kontakt til vognmændene. Trafikselskabernes kontrakter med mange forskellige vognmænd/taxa giver en stor forsyningssikkerhed. Der kan altid findes en egnet vogn til opgaven blandt de ca. 7.000 vogne tilknyttet Flextrafik.

Flextrafik består af en paraply af kørselsordninger. Nogle skal kommuner og regioner tilbyde, mens kommunerne kan tilbyde Flextur. Når kørslen planlægges kan der medtages passagerer på tværs af Flextrafiks kørselsordninger:

Siddende patientbefordring	Handicapkørsel	Komm. visiteret kørsel	Flextur
<ul style="list-style-type: none"> •Til behandling/undersøgelse på sygehus •Visiteres af regionen •Skal-opgave for regioner 	<ul style="list-style-type: none"> •Fritidskørsel for bevægelses-hæmmede •Visiteres af kommunen •Egenbetaling •Skal-opgave for kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> •Fx til læge eller speciallæge •Visiteres af kommunen •Skal-opgave for kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> •For alle borgere - uden visitation •Egenbetaling •Kan-opgave for kommuner

73 ud af landets 98 kommuner tilbyder Flextur, hvor borgeren transporteres uden visitation. Flextur er åben for alle, på samme måde som den øvrige kollektive trafik, i og mellem de kommuner, som tilbyder Flextur.

Det er unikt for Flextrafik, at forskellige borgere, der benytter forskellige kørselsordninger, der har hver sit serviceniveau og betaler, kan transporteres i den samme vogn. Flextrafiks planlægningssystem sørger for, at borgeren altid får det politisk besluttede serviceniveau for den enkelte kørselsordning. Den samme person kan køre til lægen som kommunal visiteret borger om morgenen, som patient til sygehuset om eftermiddagen og som Flextur-kunde i biografen om aftenen. Nogle borgere må ud på en omvej, da vognen skal hente andre passagerer. Der er dog grænser for, hvor lang tid turen må vare, og der tages hensyn til, hvis borgeren skal være fremme på et bestemt tidspunkt.

udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen og kræver, at man opfylder krav om faglige kvalifikationer, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik.

Potentialet for at realisere stordriftsfordele via koordinering af kørslen beskrives i Deloittes rapport for Finansministeriet, der opsummeres i boksen nedenfor. Rapportens konklusioner fik betydning for statens aftale om kommunernes økonomi for 2013 hvoraf det fremgår, at ”udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt” pga ”lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikskaberne.”



Deloitte-rapport for Finansministeriet om kørselsordninger

Af VK-regeringens afbureaukratiseringsplan *Mere tid til velfærd* og finanslovsaftalen for 2010 fremgår det, at der skal ske en samordning og forenkling af reglerne om befordring på tværs af forskellige lovgivninger. Deloitte blev sat til at gennemføre en kortlægning og analyse af befordringsordninger, og kom bl.a. frem til følgende:

- Samlet set havde kommuner, regioner og a-kasser befordringsudgifter på knap 3,9 mia. kr. i 2009.
- Regioner, kommuner og a-kasser anvendte tilsammen knap 300 mio. kr. på at administrere befordringsordningerne.
- Særligt for kommunerne gælder det, at de generelt har et ufuldstændigt overblik over ressourceforbruget og begrænset styringsfokus på tværs af befordringsordninger.
- Det manglende styringsoverblik skal ses i sammenhæng med, at befordring ofte betragtes som en periferiydelse, der ydes i tilknytning til en (dyrere) kommunal serviceydelse.
- Undersøgelsen viser, at trafikskaberne gennemsnitligt betaler lavere priser per vognminut inden for alle fem områder², end når regioner og kommuner selv varetager de pågældende befordringsordninger. Således er priserne per vognminut mellem 9 og 63 procent højere i de egenstyrede kommuner/regioner, end når tra-

² Analysen omfatter siddende patientbefordring, læge- og speciallægekørsel, skolekørsel, specialundervisningskørsel og rutekørsel for voksne handicappede.

fikselskaber varetager kørsel inden for de fem særligt analyserede befordringsordninger

- Den væsentligste forklaring vurderes at være den systematiske konkurrenceudsættelse, herunder store fællesudbud på tværs af områder, der antageligt giver vognmændene større sikkerhed for en høj kapacitetsudnyttelse. Vognmænd byder tilsyneladende ind med relativt lave priser, når trafikskaber udbyder kørsel, blandt andet fordi konkurrencen er stærkere, og lavere priser alt andet lige medfører tildeling af flere ture.
- Såfremt alle kommuner realiserede kørselspriser svarende til niveauet i trafikskaberne, ville det svare til en besparelse på cirka 360 mio. kr. for de fire analyserede kommunale ordninger. Hvis resultaterne udstrækkes til en række beslægtede ordninger, der ikke har været omfattet af den supplerende undersøgelse, kan der skønnes et potentiale i kommunerne på cirka 430 mio. kr.

En case om patientbefordring i Region Syddanmark viser potentialet ved koordinering:

Case: Patientbefordring i Region Syddanmark

Sydtrafik og FynBus overtog i 2012 ansvaret for den siddende patientbefordring. Indtil da lå kørslen hos Sydjysk Befordring og Taxa Fyn. En sammenligning af forbruget i 2011 med 2012 viser:³

- 10 pct. færre personer blev befordret bl.a. pga. en skærpelse af visitationskriterierne. Det medførte besparelser på 13,7 mio. kr. Baggrunden er bl.a. skærpelse af visitationskriterierne.
- Den realiserede besparelse i 2012 var på 35,2 mio. kr.
- 21,5 mio. kr. heraf kan tilskrives 'Flextrafik-effekten', der har at gøre med bedre muligheder for konkurrenceudsættelse, samkørsel og koordinering.

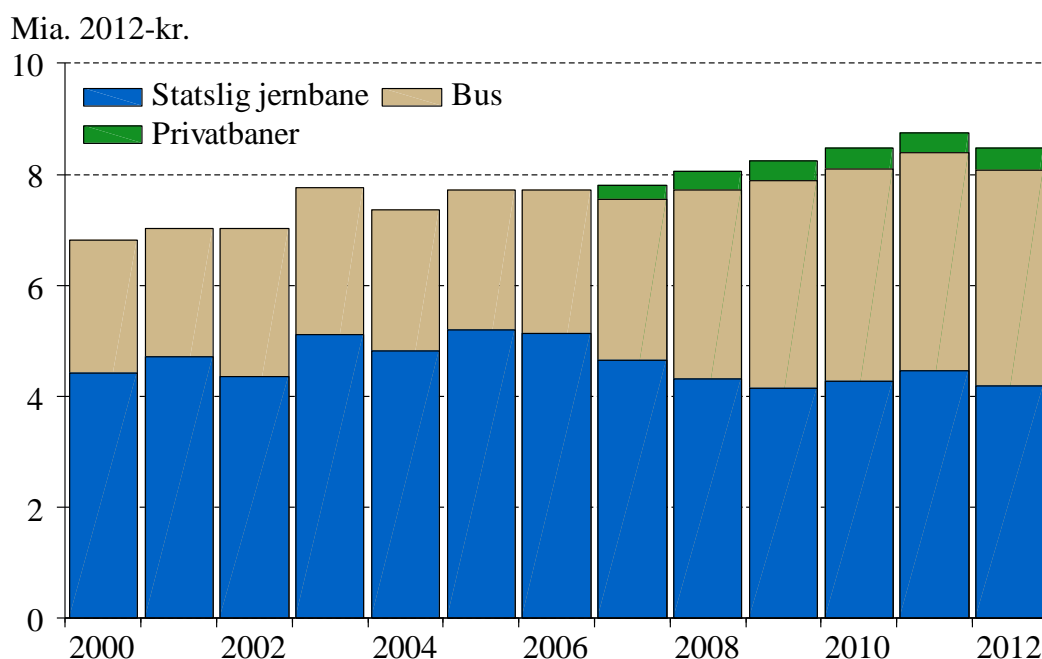
Der er variation i udformningen af Flextur hos de enkelte trafikskaber. For en nærmere beskrivelse se bilag 1.

³ Alle omkostninger og bidrag til trafikskaberne er indregnet. Kørselmønstret, dvs. rejsernes geografiske placering, gennemsnitslængde mv. samt serviceniveauet over for borgerne er uændret.

Tilskud til kollektiv transport

Kollektiv transport – herunder Flextur – er et velfærdsgode, og tilskud hertil er udtryk for en politisk beslutning om, at folk skal have mulighed for at kunne transportere sig. Via tilskud til kollektiv transport er hele landet er beboeligt og alle alders- og samfundsgrupper kan være mobile. Ud over sociale og fordelingsmæssige aspekter begrundes også muligheden for at mindske trængsel og miljøforurening tilskud.

Trafikselskaberne henter finansiering via tilskud og passagerindtægter. De Økonomiske Råd opgør i rapporten Økonomi og Miljø 2014 støtten til bus- og togdrift til ca. 8,5 mia. kr., hvoraf 4,19 mia. kr. gik til statslig jernbane, 3,89 mia. kr. til bus og 0,4 mia. kr. til privatbaner, jf. figur:



Kilde: De Økonomiske Råd, Økonomi og Miljø 2014

Passagerfinansieringsgraden er i gennemsnit omkring 50 pct. af driftsomkostningerne. I 2012 var passagerindtægterne 9,6 mia. kr.⁴

⁴ De Økonomiske Råd (2014), *Økonomi og Miljø 2014*, s.202ff

Der er ikke identificeret eksisterende og umiddelbart sammenlignelige opgørelser over tilskuddet til buskørsel, lokalbaner og den koordinerede kørsel. Tilskuddet pr. passager belyses nedenfor på baggrund af information fra Movia for så vidt angår tilskuddet pr. passager ved forskellige typer af busser samt for lokalbane. Vedrørende tilskuddet til den koordinerede kørsel fremgår udregningen af bilag 2.

Tilskuddet pr. passager (kr.) er opgjort til følgende:

Bus	Lokalbane	Koordineret kørsel
A-linjer i pendlernet: 2,77	Lokalbaner:	Flextur: 90
S- og E- linjer i pendlernet: 4,61	22,40	Flextrafik: 189
R linjer i pendlernet: 14,79		
Andre linjer i pendlernet: 12,23		
Linjer udenfor pendlernet: 14,57		

Note: Oplysningerne vedr. bus og lokalbane stammer fra Movia's budget 2016. Oplysningerne vedr. koordineret kørsel stammer fra en opgørelse af antal ture, bruttoomkostninger samt egenbetaling i 2015 fra FlexDanmark.

Tallene viser, at det offentlige tilskud alt andet lige er større for kørsel i yderområder, end det er for A-busser i byer med et stort passagergrundlag. For øvrige data vedrørende tilskud til buskørsel, lokalbaner samt beregninger bag tilskud til Flextrafik og Flextur henvises til bilag 2

1) Flextrafik: Opgørelse af omsætning, finansiering og turantal

I det følgende præsenteres udviklingen af Flextrafik og Flextur. Brugen af Flextrafik har været støt stigende. Trafikken, der tidligere blev udført dyrt og ukoordineret gennem kommuner og region, koordineres nu i stigende omfang, jf. økonomiaftale mellem kommuner og stat (Aftale om kommunernes økonomi for 2013) hvoraf det fremgår, at "udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt" pga. "lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne."

Væksten af Flextrafik dækker næppe over, at trafikmængden er øget – snarere tværtimod. Derimod er sket en ændring i måden hvorpå kørslen udbydes, afvikles og koordineres ligesom det i modsætning til tidligere nu er muligt at have et samlet overblik over kørslernes omfang og økonomiske vægt.

Brugen af Flextrafik har været støt stigende i perioden 2011 til 2015:

- Det samlede antal rejser via Flextrafik er steget med 61,5 pct. fra 3,3 mio. i 2011 til 5,3 mio. i 2015.
- Bruttoomkostninger steget med 55,0 pct. fra 695 mio. kr. til 1,1 mia. kr.
- Egenbetalingen er øget med 68,2 pct. fra 43 til 73 mio. kr.

Flextrafik: Bruttoomkostninger, egenbetaling og rejser i alt

	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Rejser i alt
2011	695.983.518	43.359.568	3.300.854
2012	842.838.666	52.170.518	4.005.281
2013	958.192.516	58.772.229	4.586.336
2014	1.072.065.170	66.400.651	5.181.543
2015	1.078.623.164	72.949.753	5.329.739

I den følgende tabel er kørslerne opdelt efter type af kørsel – hhv. Flextur, handicapkørsel, kommunal visiteret kørsel samt patientbefordring

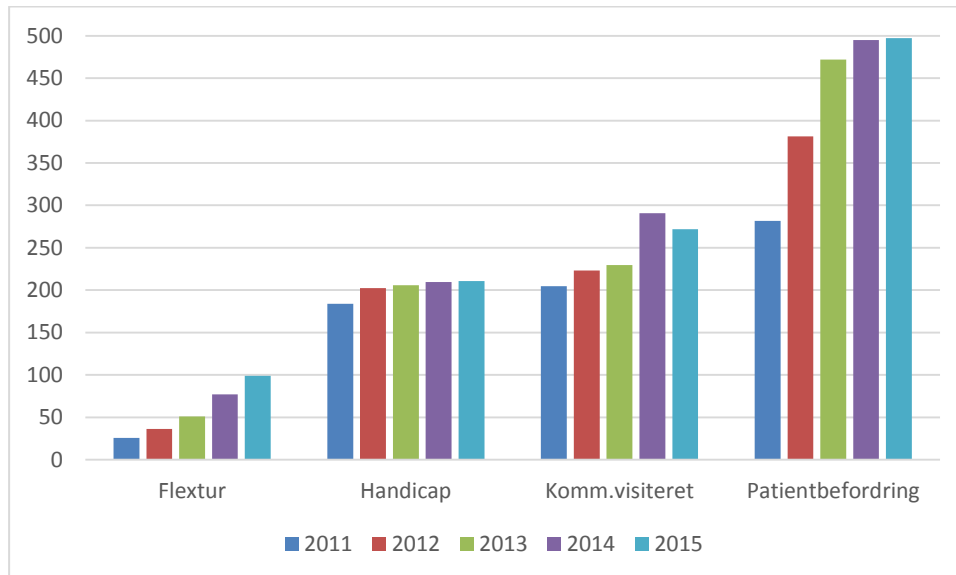
Flextrafik opdelt efter typer af kørsel

År	Rejsetype	Brutto omkostninger	Egenbetaling	Antal rejser
2011	Flextur	25.825.846	10.486.139	228.306
	Handicap	183.927.490	32.799.330	617.483
	Komm.visiteret	204.623.264	74.099	1.558.109
	Patientbefordring	281.606.918	0	896.956
	<i>I alt</i>	<i>695.983.518</i>	<i>43.359.568</i>	<i>3.300.854</i>
2012	Flextur	36.092.898	12.779.939	295.811
	Handicap	202.422.058	39.101.702	786.013
	Komm.visiteret	223.118.488	288.716	1.650.607
	Patientbefordring	381.205.221	161	1.272.850
	<i>I alt</i>	<i>842.838.666</i>	<i>52.170.518</i>	<i>4.005.281</i>
2013	Flextur	50.971.646	16.944.936	432.003
	Handicap	205.710.675	41.565.154	821.719
	Komm.visiteret	229.392.829	262.103	1.706.704
	Patientbefordring	472.117.367	36	1.625.910
	<i>I alt</i>	<i>958.192.516</i>	<i>58.772.229</i>	<i>4.586.336</i>
2014	Flextur	76.881.328	23.658.230	599.930
	Handicap	209.686.560	42.152.336	835.166
	Komm.visiteret	290.595.512	589.943	2.046.412
	Patientbefordring	494.901.771	142	1.700.035
	<i>I alt</i>	<i>1.072.065.170</i>	<i>66.400.651</i>	<i>5.181.543</i>
2015	Flextur	98.800.744	30.399.256	759.373
	Handicap	210.571.454	42.028.974	846.736
	Komm.visiteret	271.938.756	521.445	1.999.027
	Patientbefordring	497.312.210	78	1.724.603
	<i>I alt</i>	<i>1.078.623.164</i>	<i>72.949.753</i>	<i>5.329.739</i>
Sum		4.647.703.034	293.652.719	22.403.753

De højeste bruttoomkostninger stammer fra patientbefordringen (knap ½ mia. kr. i 2015). Herefter følger kommunalt visiterede kørsel (272 mio. kr.), handi-

capbefordring (211 mio. kr.) samt Flextur (99 mio. kr.). Udviklingen i bruttoomkostninger fremgår af den følgende figur:

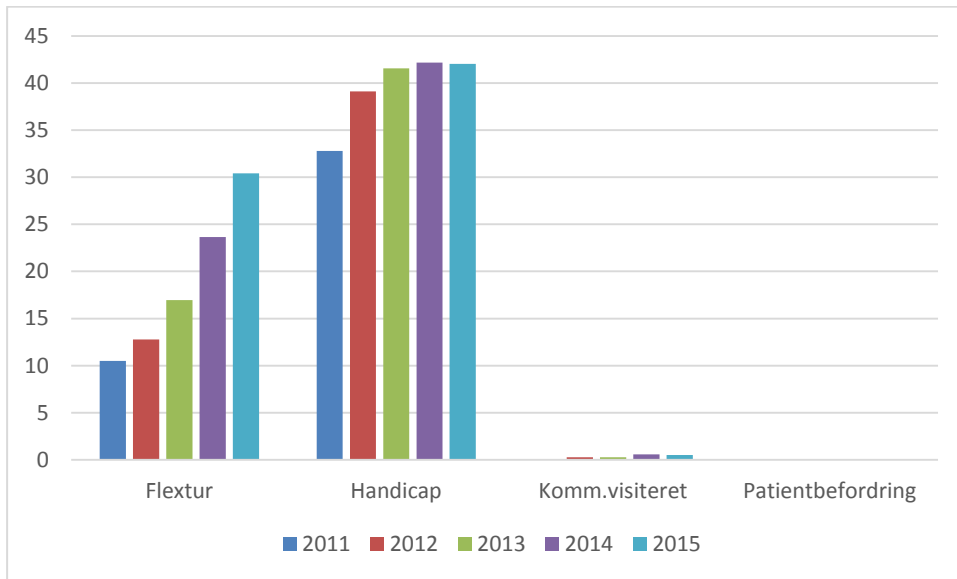
Bruttoomkostninger i mio. kr.



Væksten i Flextur har bl.a. at gøre med, at stadig flere kommuner tilslutter sig ordningen, en række kommuner sparer på bustrafikken, skruer ned for de visiterede kørsler og henviser borgerne til selv at klare transport til genoptræning mm ved hjælp af Flextur. Endvidere betyder øget kendskab til ordningen at flere benytter den.

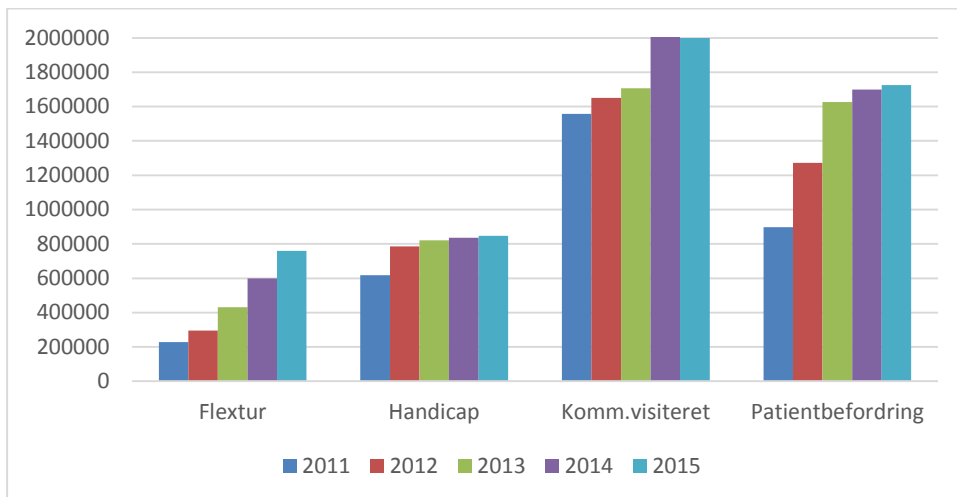
Den største del af egenbetalingen stammer fra handicapbefordring med 42 mio. kr. Egenbetalingen for Flextur er på med 30 mio. kr. svarende til en egenbetaling på 30,8 pct.

Egenbetaling i mio. kr.



Målt på antal af rejser er kommunal visiteret kørsel med knap 2 mio. kørsler i 2015 den største ordning. Herefter følger patientbefordring (1,7 mio.), handicapbefordring (847.000) og Flextur (759.000).

Antal rejser



Flextrafik opdelt efter tilladelsestype

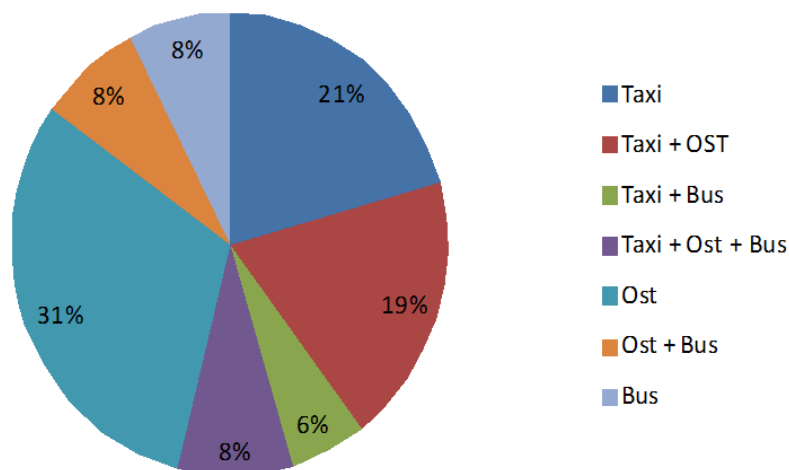
Trafikselskaberne har som udgangspunkt ikke mulighed for at levere detaljerede oplysninger om Flextrafik opdelt efter tilladelsestype. Baggrunden er, at

tilladelsestypen ikke har betydning for planlægning og drift, der er reguleret af trafiksekskabernes udbudsmaterialer og kontrakter.

Trafiksekskaberne har derfor ikke etableret systemer til at registrere og vedligeholde specifikke oplysninger om tilladelsestype på de enkelte biler. Det har dog vist sig muligt at hente data fra Midttrafik for de seneste fem år, hvilket præsenteres i det følgende. For uddybende information henvises til bilag 3.

Det er dog nødvendigt at tage et par forbehold. Baggrunden er, at vognmandens tilladelse til en specifik vogn nok fortæller hvordan den er indregistreret, men ikke nødvendigvis hvilken kørsel, der udføres. En vognmand, som tidligere alene har haft tilladelser til taxikørsel kan vælge at lade en del af vognene køre på OST tilladelser. Derved kan han byde selvstændigt hos trafiksekskabet og skal ikke betale for taxameter og tilslutning til en taxicentral. Til gengæld kan vognen alene anvendes til kørsel for trafiksekskabet. I disse blandede forretninger kan det være umuligt at afgøre, om det er en taxiforretning med OST-vogne eller en OST-baseret vognmand med taxitilladelser. Movia har fx kontrakt med vognmanden Vig taxi, men virksomheden har ikke en eneste taxitilladelse i kontrakt med Movia.

NT har udarbejdet nedenstående diagram over tilladelsestyper er fordelt på vognmandsvirksomheder.



Heraf fremgår, at kun knap 1/3 af vognmændene er rene bus- eller taxavirksomheder. En stor del har flere tilladelsestyper hvilket afspejler, at en moderne vognmandsvirksomhed skal være fleksibel og råde over en vognpark, der kan opfylde mange forskellige behov.

Nedenstående boks behandler spørgsmålet om tilladelsestyper nærmere:

Nærmere om tilladelsestyper

Flextrafik udføres stort set kun i mindre busser og vogne med plads til 4-16 personer. Lovgivningen kræver, at kørslen baseres på en tilladelse, og de typiske i dag er taxi-, OST- eller bustilladelse. Tilladelsestyperne regulerer bl.a. størrelsen på vognene. Fx må en vogn, der kører på taxi- eller OST-tilladelse, ikke medtage mere end 9 personer. En vogn på bustilladelse må ikke transportere mindre end 5 personer, hvis der ikke medtages kørestole – med mindre der er tale om almindelig rutekørsel.

Via kørselskoordinering planlægges og udføres kørslen i vogne, der samtidigt kan transportere flere personer. Vognstørrelsen har betydning for koordineringen. En del af kørslen som trafikelskaberne varetager er i stadig højere grad rutelignende kørsel med grupper af børn og unge til specialinstitutioner. Kørslen udføres ofte af store busser med plads til mange passagerer og kørestole. Kravet om størrelse til denne kørsel betyder, at kørslen i stigende grad ikke kan udføres via taxitilladelse. Endvidere er vurderingen, at taxavogne i begrænset omfang er indrettet, så de opfylder kommunernes krav til køretøjerne for befordring af kørestole.

En del af udviklingen kan forklares ved, at meget af kørslen, der nu afvikles som flextrafik, tidligere blev udført af vognmænd med EP- eller bustilladelse. Når kørslen genudbydes gennem trafikelskaberne byder de samme vognmænd ind på kørslen, hvorfor der i stigende grad opstår andre tilladelsestyper end taxitilladelser.

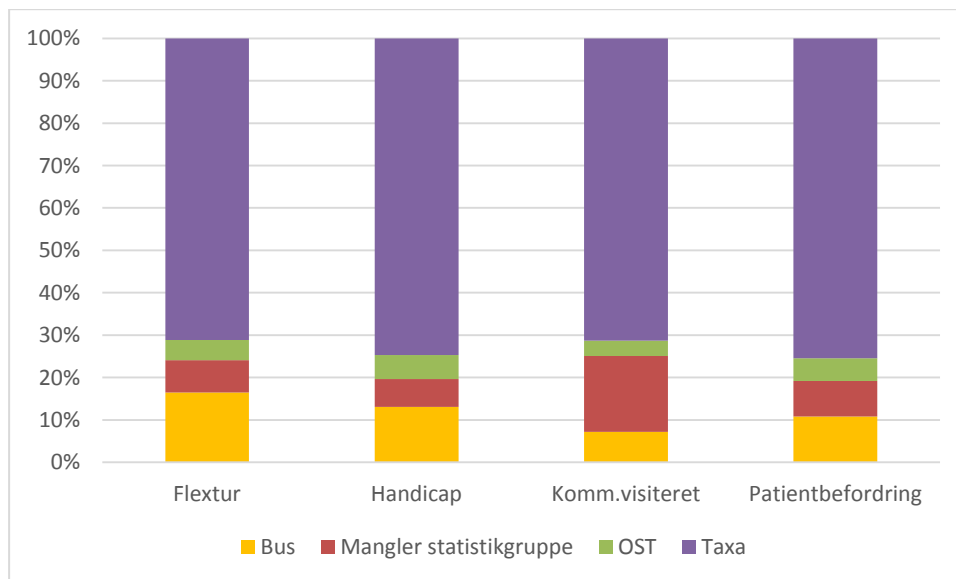
Der er også en strukturel forklaring på, hvorfor der er flere tilladelsestyper i Flextrafikken. Udviklingen i taxabranchen betyder, at meget af taxakørslen findes i større byområder. Derfor spiller det også ind af særligt entreprenører på landet i stigende grad udskifter deres tilladelsestyper fra taxi til OST.

Trafik- og Byggestyrelsen har informationen om fordelingen af tilladelsestyper pr. vognmand/taxi-central, og styrelsen vil bedst kunne beskrive udviklingen af bus-, OST- og taxitilladelser.

View over tilladelsestyper hos Midttrafik

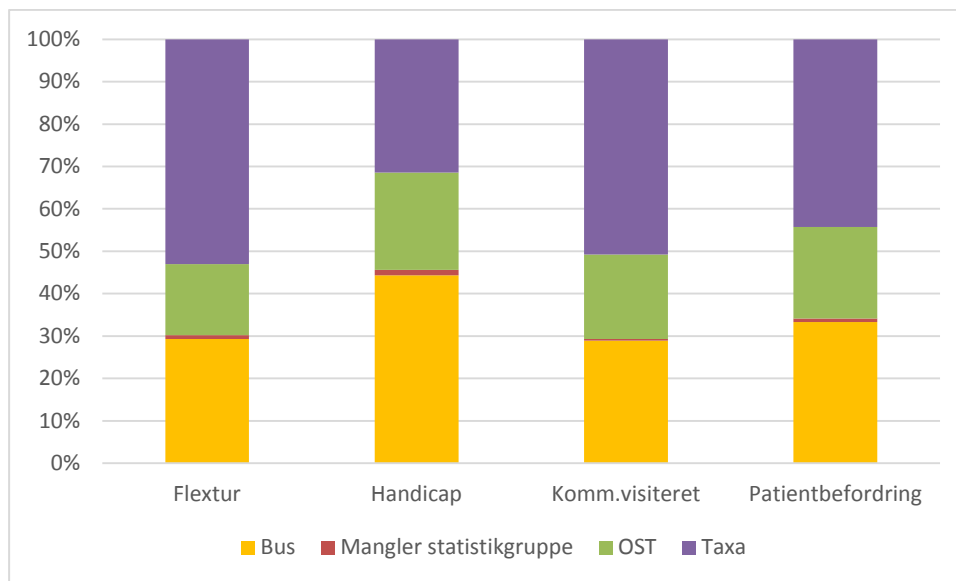
Det fremgår af nedenstående figurer, at der hos Midttrafik i perioden 2011 har været en udvikling i retning af, at kørsel af Flextrafik efter taxatilladelse er gået fra at udgøre godt 70 pct. af bruttoomkostningerne til i 2015 at stå for mellem godt 30 til godt 50 pct. af bruttoomkostningerne.

Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2011



Note: Se bilag 3 for baggrundsinformation

Flextrafik efter tilladelsestype, Midttrafik, 2015



Data fra Midttrafik vedrørende kørsel efter tilladelsestyper fremgår af bilag 3.

2) Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år

Udviklingen i brugen af Flexture i de seneste fem år har været forskelligartet rundt i landet, jf. nedenstående tabel.

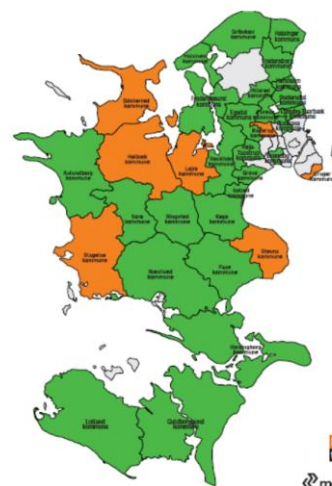
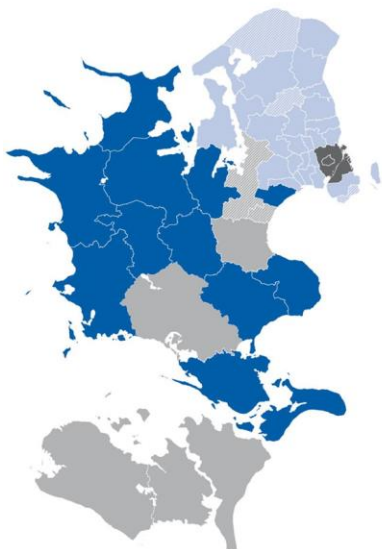
Antal af Flexture

	FynBus*	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
2011	-	43.240	64.990	115.030	6.589
2012	24.784	87.657	71.671	103.754	9.634
2013	71.498	98.191	136.169	108.568	18.437
2014	94.308	100.028	259.160	99.788	47.613
2015	125.910	115.107	346.484	89.751	82.921

* FynBus har ikke Flextur, men en lignende løsning i telekørsel, der ovenfor er data for.

Flextur blev på et tidligt tidspunkt udrullet i NTs område, og ordningen har her som det eneste sted nået et stabilt leje – i perioden fra 2011 til 2015 har der her været et fald på 22 pct. I de øvrige trafiksselskaber har der været en vækst i brug af ordningen.

I Movia har der været et stort spring i antallet af kommuner som tilbyder Flextur som det fremgår af nedenstående illustrationer. I 2011 tilbød de mørkeblå kommuner Flexture, mens det i 2015 omfattede de orange og grønne kommuner.



Som andel af Flextrafik er Flexturene gået fra at fylde 6,8 til 14,2 pct.

	Antal Flexture	Andel af samlet Flextrafik
2011	229.849	6,8 pct.
2012	297.500	7,3 pct.
2013	432.863	9,4 pct.
2014	600.897	11,5 pct.
2015	760.173	14,2 pct.

Der er ikke én faktor, der kan forklare væksten i Flextur-ordningen, men flere faktorer må i spil – bl.a. de følgende:

- Kommuner nedlægger busruter og tilbyder Flextur som alternativ.
- Visiteringen er strammet op, og flere borgere henvises nu til Flextur.
- Kendskabet til ordningen er øget.

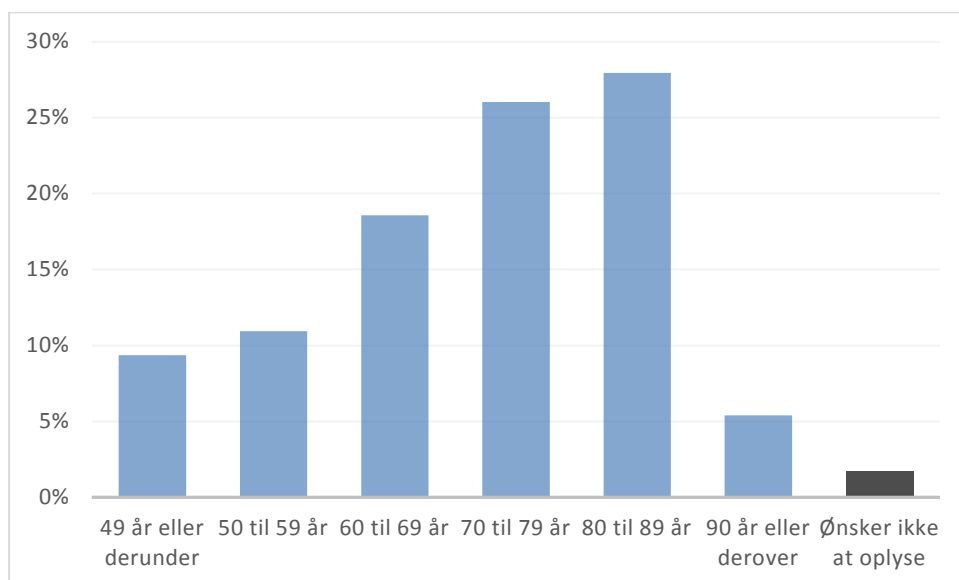
Hvem bruger Flextur?

Brugerundersøgelser fra Movia viser, at pensionister udgør langt størstedelen af kunderne i Flextur, jf. nedenstående figur.⁵

Movias brugerundersøgelse viser, at blot 9 pct. af brugerne er 49 år eller derunder. 78 pct. af brugerne er 60 eller derover. 59 pct. af brugerne er 70 eller derover.

⁵ Der er tale om en kumuleret opgørelse for perioden 2010-15. Megafon har udført telefonundersøgelser, hvor brugere af Flextur er spurgt om deres brug af Flextur. I den forbindelse er kundens alder noteret. Kundeundersøgelsen gennemføres årligt i samarbejde med Danske Handicaporganisationer er tilgængelig på Movias hjemmeside.

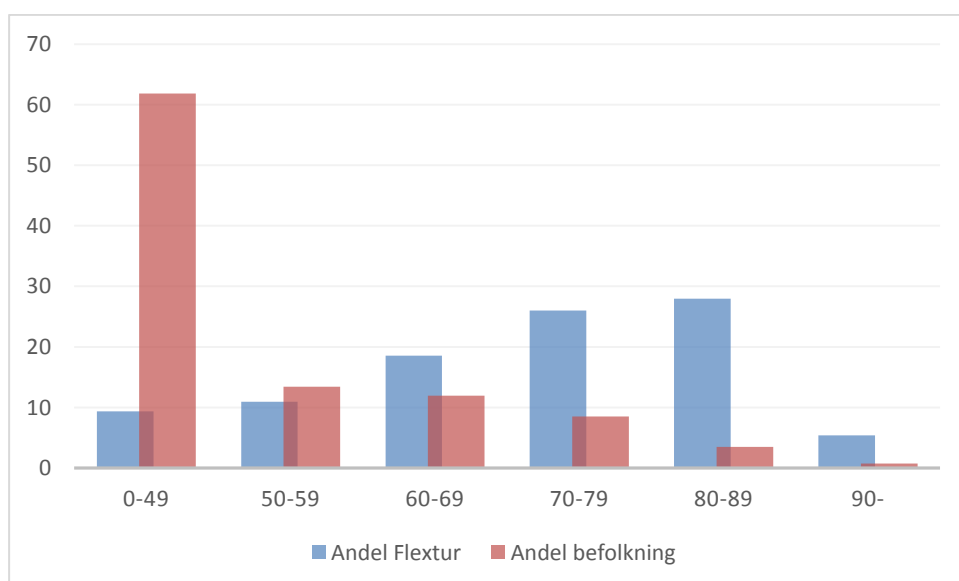
Aldersfordeling af brugere af Flextrafik hos Movia



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon.

Nedenfor er opdelingen på alder for brugerne af Flextur sammenholdt med aldersgruppens andel af den samlede befolkning.

Andel af brugere af Flextur og aldersgruppens andel af befolkningen



Kilde: Brugerundersøgelse fra Movia foretaget af Megafon samt data fra Danmarks Statistik, Statistikbanken

Der er således ikke tale om, at et repræsentativt udsnit af befolkningen benytter sig af Flextur.

3) Udviklingen i trafiksekskabernes omkostninger til Flexture

De regionale forskelle i udviklingen i brugen af Flexture afspejler sig i de relaterede omkostninger, der har udviklet sig på følgende måde:

- Bruttoomkostninger: Fra 26, 5 mio. kr. til 99,2 mio. kr.
- Nettoomkostninger: Fra 16,0 mio. kr. til 68,8 mio. kr.

I nedenstående tabel er udgifterne opdelt pr. trafiksekskab.

		Antal rejser	Bruttoomkostninger	Egenbetaling	Netto omkostninger
FynBus*	2012	24784	3.191.903	494.254	2.697.649
FynBus	2013	71498	8.557.584	1.067.876	7.489.708
FynBus	2014	94308	11.801.350	1.421.613	10.379.737
FynBus	2015	125910	16.091.244	2.138.085	13.953.159
Midttrafik	2011	43240	5.026.182	1.756.112	3.270.070
Midttrafik	2012	87657	9.649.730	3.359.399	6.290.331
Midttrafik	2013	98191	10.229.492	4.578.639	5.650.853
Midttrafik	2014	100028	10.953.193	5.138.959	5.814.234
Midttrafik	2015	115107	12.999.686	5.899.080	7.100.606
Movia	2011	64990	9.003.677	3.185.943	5.817.734
Movia	2012	71671	11.068.458	3.702.865	7.365.593
Movia	2013	136169	18.326.462	5.653.518	12.672.944
Movia	2014	259160	34.847.010	10.042.076	24.804.934
Movia	2015	346484	44.889.469	13.594.661	31.294.808
NT	2011	115030	11.832.920	5.255.486	6.577.434
NT	2012	103754	11.930.823	4.796.748	7.134.075
NT	2013	108568	12.517.836	4.751.005	7.766.831
NT	2014	99788	14.517.276	4.784.676	9.732.600
NT	2015	89751	15.519.793	4.588.910	10.930.883
Sydtrafik	2011	6589	659.570	288.598	370.972
Sydtrafik	2012	9634	876.130	426.673	449.457
Sydtrafik	2013	18437	1.925.039	893.898	1.031.141
Sydtrafik	2014	47613	5.411.796	2.270.906	3.140.890
Sydtrafik	2015	82921	9.700.759	4.178.520	5.522.239

* Fynbus benytter ikke flexture men har telekørsel, som data i tabellen vedfører.

Note: Der er tale om et centralt dataudtræk fra FlexDanmark, og der kan evt. forekomme mindre variationer i forhold til trafikskabernes egne opgørelser.

Isoleret set har væksten i Flextur været stor. Baggrunden er bl.a. større geografisk udbredelse, øget kendskab til ordningen og ændret brug i form af henvisninger fra socialforvaltninger. Det oprindelige formål med Flextur – at erstatte bustrafik med begrænset passagergrundlag med billigere adressebaseret behovsstyret trafik – er fortsat gennem årene. Dertil kommer, at Flextur for nogle kommuner er et nyt redskab til udvidelse af den kollektive trafik, for kommuner der ønsker at skabe bedre muligheder for borgernes mobilitet.

Eksempel fra Sønderborg – omlægning af bustrafik

Et eksempel på Flextur som både erstatning og supplement til den traditionelle rute-drift er Sønderborg Kommunes omlægning af den kollektive trafik i 2013. Stort set al busbetjening efter kl.19 på hverdage og efter kl. 15 i weekender/helligdage blev nedlagt. Til gengæld blev Flextur indført i hele kommunen i tidsrummet kl. 6-24. Den årlige nettobesparelse for kommunen lød på 1,3 mio. kr.

Eksempel fra Brøndby Kommune – fra servicebus til Flextur

Brøndby Kommune nedlagde en dyr og kun lidt benyttet servicebus, og indførte i stedet Flextur. Halvdelen af de frigjorte penge blev brugt til at opgradere det resterende busnet og den anden halvdel blev anvendt til Flextur.

Yderligere valgte kommunen at ændre deres visitationspraksis på genoptræningsområdet, så i stedet for at visitere borgeren til kørsel, henviser de nu til Flextur. Dels bliver borgeren selvhjulpent, dels sparer kommunen en administrativ arbejdsgang og dels kommer der brugerbetaling på befordringen. Kommunen sparer i dag 19 kr. per genoptræningstur i forhold til tidligere visitationspraksis.

4) Indretning af rejseregler og takstsystemer for Flextur

Trafikselskabernes indretning af rejseregler mv. for Flextur fremgår i detaljer i bilag 4, men her skal fremhæves en række fællestræk⁶:

- Flextur er dyrere end øvrig kollektiv transport, men billigere end taxi
- Der køres ikke døgnet rundt, men fra kl. 6 om morgenen til kl. 23 eller 24
- Betaling af høj takst ved kryds af kommune/regionsgrænser
- Mulighed for begrænsninger af Flextur i byområder.

Det er som nævnt frivilligt, om kommuner ønsker at tilbyde Flextur. For flertallet af kommuner, der er en del af ordningen, kan to primære værktøjer bringes i anvendelse, hvis udgifter stiger hurtigere end ventet:

- Betjeningsområderne kan tilpasses
- Taksterne kan hæves.

Tilpasninger af Flextur-konceptet:

Den enkelte kommune, der vælger at tilbyde borgerne støttet Flextur, beslutter serviceniveau og takst inden for de rammer, der gives af trafikselskabets koncept for Flextur. Konceptet for Flextur kan overordnet siges at skulle afveje følgende modsatrettede hensyn:

- Lov om Trafikselskaber § 6b: Trafikselskabet skal arbejde for, at takstsystemerne for den offentlige servicetrafik bliver ensartede og overskuelige for passagerne.
- Det kommunale selvstyre, hvor individuelle kommunale ønsker tilgodeses på bekostning af standard koncept.

Systemet giver de største stordriftsfordele når kommunerne benytter fælles løsninger, hvor serviceniveau og rejseregler er fælles. Mange lokale løsninger forringer stordriftsfordelene, øger administrationsudgiften og gør det sværere at kommunikere om Flextur til brugerne.

⁶ Som det fremgår af bilaget adskiller ordningen hos FynBus sig fra de øvrige selskaber.

Et stoppestedsforsøg i Næstved, hvor der ikke længere køres adressebaseret, har fx vist, at denne variant af Flextur ikke fungerer godt sammen med kommunens visiterede kørsler. Det er ikke muligt at stramme visiteringen og flytte borgerne over i Flextur med brugerbetaling, hvis Flextur ikke er adressebaseret.

I takt med, at markedet udvikler sig og kendskabet til ordningen øges, kan der vise sig behov for tilpasninger. Nedenstående tabel giver et overblik over nuværende og planlagte tilpasninger af Flextur-konceptet:

Selskab	Tilpasninger i anvendelse	Ændring i pris
BAT	Har ikke Flextrafik	
FynBus	Har pt ingen planer om, at ændre i telekørsels konceptet	
Midttrafik	Blev ultimo april drøftet i repræsentantskabet, hvor der var opbakning til, at bestyrelsen arbejder videre med en forenkling af flexturproduktet. Tidsplan forligger pt. ikke	
Movia	<ul style="list-style-type: none"> • Stoppestedsforsøg i Næstved: Begrænsning af Flextur i byområde, hvor der ikke køres adressebaseret => Antal flexture reduceret med 70 pct. • Der kan ikke køres internt i Ringsted by. • Der lukkes for kørsel til Kbh Lufthavn 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundtakst hævet fra 24 til 36 kr. for at undgå korte byture • Dyrere lange ture fra 2017: Der betales 36 kr. for de første 10 km, 6 kr. for hver af de efterfølgende op til 20 km og 12 kr. pr. km herefter • Mulighed for forsøg med dobbelttakst i byer frem til medio 2018
NT ⁷	Flextur og et nyt koncept FlexPlus, evalueres og drøftes pt. Ingen planer om begrænsninger i anvendelse, se dog næste.	<ul style="list-style-type: none"> • NT har allerede en høj takst for kommune-overskridende rejser. • NT har allerede indført byområder med høj takst
Sydtrafik	Har ingen aktuelle planer om ændringer	

⁷ NT anfører endvidere: Det skal diskuteres hvordan produktporteføljen skal justeres og kalibreres i forhold til FlexPlus, DSR og Flextur. Herunder skal det drøftes, om man skal indføre en progressiv afstandstakst i stedet for en kommunetakst, der ikke er en god kundeløsning.

5) Andre oplysninger – herunder sammenhæng til taxitrafikken

Udviklingen af behovsstyret, koordineret kollektiv trafik er ikke et fænomen, der er afgrænset til Danmark. Internationalt er benævnelsen *Demand Responsive Transport*, og i notatet “*The international map of large scale Demand Responsive Transport (DRT)*” fra den internationale organisation for kollektiv transport, UITP, omtales den danske model som ‘*a very good example how to organize DRT for best coordination.*’

Den i redegørelsen præsenterede udvikling og fremvækst af den koordinerede kollektive trafik har medført en række ønskede ændringer – bl.a. de følgende:

Situationen nu	Situationen før
Synlighed om omkostningerne forbundet med kørslen samt mulighed for dokumentation heraf.	Udgift til transport blev konteret som en del af den aktivitet, der blev kørt til, og opmærksomheden på omfanget af penge brugt til transport var begrænset.
Serviceniveau og produkt fastsættes politisk og der sker ensretning af service til politisk fastsat niveau	Serviceniveau og produkt var i nogen grad op til vognmanden.
Større opmærksomhed på visitationskriterier	Stor variation i tolkning af visitationskriterier
Øget konkurrence via udbud af kørsel	Skete typisk tildeling af kørsel til lokale vognmænd
Effektiv kørselsafvikling via IT-baseret planlægning og koordinering på tværs af kørselsordninger og for-	Begrænset eller ingen koordinering – én person i én taxi

valtningsgrænser

Udviklingen og fremvæksten af den koordinerede kollektive trafik har medført tilstræbte ændringer på samfundsniveau, men koncentrerede interesser kan have incitament til at ønske sig tilbage til situationen før den sorte boks i for af kommunal og regional kørsel blev åbnet og konkurrenceudsat. Et eksempel er taxibranchens ønske om eneretsaftaler.

Er Flextrafik skyld i taxierhvervets tilbagegang?

Kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik – og i særdeleshed Flex-tur – har været genstand for intens fokus i Børsen. En række artikler gav indtryk af, at det er enten taxi eller Flextur. I stedet er der tale om både og, og nedenfor nuanceres Børsens artikelserie:

<p>BØRSEN. DIGTAL & MARKEDS - NR. 461, 2014 - ÅRGANG 1, 101 - 19.05.2014</p> <p>“Kommunalt Uber dræber mit firma”</p> <p>En chauffør er selvstændig virksomhed. I Skanderborg Kommune vil Flextrafik, der er en kommunalt organiseret offentlig transport, have kørsel til konkurrence med Uber. Det betyder, at kommunalt Uber dræber hans firma.</p> <p>• Artikel af Flemming Skovhøj i dette nummer • Titel: Taxi - nr. 1910, 1911 og 1912 Side 6-7 og 8</p>	<p>BØRSEN. DIGTAL & MARKEDS - NR. 10, 2014 - ÅRGANG 1, 101 - 19.05.2014</p> <p>Tomme taxier kører landet tyndt for skattepenge</p> <p>Næstved Taxa fik for nylig en tur hos den offentligt stiftede Flextrafik-udvalgte. Der er en stor taxa til Odense, bringer en passager til Randers - og har den samme taxa til Næstved igen. "Jeg tænkte lige om lidt, det var svært, at se et billede af et af dem der taxier," siger taxiføreren Hans Erik Skovhøj.</p> <p>• Skanderborg-chauffør fik ordre på Als • Prisdumpe og skattepenge: "Hvor meget koster det?" • LA og DF kalder systemet absurd • Måske bruger sidder de 255 millioner på Flextrafik Side 6-7</p>	<p>BØRSEN. WEEKEND Verden følger John Irving WEEKEND Side 4-8</p> <p>Vognmænd: Flexkørsel presser os til prisdump</p> <p>Kommunalt Flextrafiksystem presser vognmænd til at sænke priserne. Det betyder, at vognmændene mister penge på hver tur. Det betyder, at vognmændene mister penge på hver tur.</p> <p>• Udfordret af at få lov til at køre • Trafikminister ønsker ikke at sænke priserne Side 6-7</p>
<p>Flextrafik ≠ 'kommunalt Uber':</p> <ul style="list-style-type: none"> Flextrafik køres af uddannede chauffører med erhvervskørekort i vogne indregistreret til erhvervsmæssig kørsel 	<p>Flextrafik ≠ taxi</p> <ul style="list-style-type: none"> Skal bestilles på forhånd – typisk 2 timer før Flextrafik er ikke gadetur – kører typisk mellem kl. 6-23 Planlægning og afhentning i interval, mulig omvejskørsel samt andre passagerer i bilen Taxivognmand kan vælge at byde ind på kørslen 	<p>Flextrafik ≠ prisdump</p> <ul style="list-style-type: none"> Offentligt indkøbs- og koordineringsfællesskab sikrer en mere effektiv brug af offentlige midler Leverandører skal have en taxi-, bus- eller OST-tilladelse for at byde, som bl.a. omfatter lovgivningsmæssige mindstekrav til løn- og ar-

		bejdsvilkår
--	--	-------------

Taxierhvervet har haft en tilbagegang, men er fortsat en stor leverandør til trafikelskabernes Flextrafik.

Trafikelskabernes kundeundersøgelser viser, at ca. 25-30 pct. af Flexturkunder ville have overvejet at tage en taxi. Resten ville ikke – og dem kan taxier byde ind på og køre. Flextrafik giver således potentielt en positiv handelsbalance for taxier. Nok afgiver taxierne max 25-30 pct. af turene til Flextrafik, men til gengæld får de adgang til de 70-75 pct., der ikke ville have taget en taxi.

Deloitte's undersøgelse af økonomien i taxivognmandsbranchen fra november 2015⁸ viser ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune.



Nogle taxiselskaber vælger at blive en aktiv del af Flextrafikken. Det følgende er uddrag fra en artikel fra Dantaxi's medlemsblad:

"En kunde er en kunde, og at du kommer til at få den allerbedste økonomi i din taxi, hvis du sørger for at fylde den op så meget tid,

Flextrafik gør en forskel og forbedrer indtjeningen

Som taxichauffør kan du efter et tre-dages kursus være klar til flexkørsel og de fordele, der er ved at udføre almindelig taxa-kørsel med flexkørsel. Tre af folkene bag uddannelsen hos DEKRA og Dantaxi-chauffør Ellen Christensen fortæller om fordelene ved flexkørsel.

AF Niels Mathiesen, Slagholmen Kommunsituation

Når du er taxichauffør, kan du komme i gang med flexkørsel efter et tre-dages kursus, som du blandt andet kan tage hos DEKRA i Brøndby. Kvalifikationskursus for Alfa Romeo, Mercedes, Skoda og Volkswagen og chauffør Jens Lauritsen fortæller om kurset:

"De tre dage er delt op, så man den første dag har introduktion til offentlig servicekørsel, og de næste to dage lærer man om befordring af passagerer og adfærdskodepassagerer. Kurset består af 224 lektioner. En vognmand, der sender en chauffør på kursus, kan få 1500 godtgørelse, som er lønatsvarende, på op til 600 kroner pr. dag. Chaufføren er på kursus i det, vi i gamle dage kaldte for den er der mange, der ikke er klar over. Og så hjælper gerne med at sætte godtgørelse," siger konsulentene.

Når chaufføren har uddannelsen, er den fælles DEKRA- og almindelig taxa-kørsel og flexkørsel. I praksis betyder det, at chaufføren kan køre både almindelig taxa-kørsel og flexkørsel.

BEDRE ØKONOMI MED FLEKKØRSEL
Prisen for en flextur er lavere end for en almindelig taxa-tur af samme længde. Prisen er sammensat af to dele:

- Digtartakser, som Dantaxi har budt ind med
- Digtartakser for bilen

Ellen Christensen har kørt taxi i mere end 30 år og Flextrafik.

⁸ www.trm.dk/~media/files/publication/2015/rapport-om-oekonomi-i-taxibranchen-final.pdf

du overhovedet kan komme til. Dér tæller alle kunder”.

Taxibranchen har endvidere alt andet lige mulighed for at profitere på, at kørsel med busser omlægges til kørsel med taxier og mindre vogne, som taxieselskaber har mulighed for at byde ind på.

Til gengæld må vognmændenes timepris forventes at være lavere, end ved taxikørsel. Flextrafikken fungerer ved, at vognmændene selv fastsætter deres timepris ved udbudsrunder og således har mulighed for en ret fleksibel tilrettelæggelse af deres kørsel.

Variable kørselsaftaler eller garanterede kontrakter

Via Flextrafik får vognmænd mulighed for at indgå variable kørselsaftaler eller indgå garanterede kontrakter. Variable kørselsaftaler giver vognmanden mulighed for at kombinere egne kørselsaftaler med Flextrafik. Eks: En taxa i Kallundborg får en taxatur til København. Chaufføren kan melde ankomsttidspunktet til Flextrafik og er der kørsel i området, kan der køres videre for Flextrafik, når taxakunden er sat af, i stedet for at køre tom retur.

Det er vognmanden, der bestemmer, hvilke dage og tidspunkter han vil køre for Flextrafik og med hvor mange vogne. Den variable kørsel kan betegnes som en pulje af kørsel, hvor vognmanden selv kan bestemme i hvilket omfang, han vil deltage i udførelsen af. Det giver en stor frihed til den enkelte vognmand – rådighed kan dog normalt ikke ændres spontant, men forudsætter typisk en varseling dagen før.

Trafikselskabernes variable kørselsordninger giver ikke vognmanden garanti for omfanget af kørsel. Derfor har vognmanden mulighed for at byde på garanterede kontrakter, hvor en fast indtjening er sikret mod at stille vognen til rådighed i bestemte perioder.

En vognmand kan have både garanteret og variabel kontrakt til den samme vogn. Dvs. uden for tidsrum med garanteret indtjening, kan der køres på variabel kontrakt. Hovedparten af vognene kører på aftaler om variabel kørsel, og de fleste garantivogne har også variabel kørsel som supplement og i tilslutning til deres garantikørsel. Denne kombination, som igen kan kombineres med alm. taxakørsel (med den rette tilladelse), giver vognmænd en yderligere fleksibilitet i forhold til at drive en sammenhængende og rentabel forretning i områder med lav kørselsvolumen.

Mere om udkantsområder

Dansk Taxi Råd m.fl. har argumenteret for indførelse af eneretsaftaler for alm. taxikørsel i yderområder. Et ønske om eneretsaftaler vil om implementeret medføre øgede udgifter for kommuner og regioner, da det så ikke vil være muligt at koordinere ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner og konkurrencen vil blive reduceret.

Taxier er vigtig leverandør af helt eller delvist offentlig betalt trafik. Samlet bidrager det til et fleksibelt og sammenhængende system – ikke mindst i områder med lav kørselsvolumen.

En modernisering af taxiloven via fx indførelse af en universaltilladelse til afløsning af det nuværende ret komplekse tilladelsessystem vil bidrage til, at vognmænd får større fleksibilitet til at tilpasse kørslen til det, der efterspørges i et specifikt område. Det vil kunne understøtte en mere optimal ressourceanvendelse via højere brug af det kørende materiel.

Om behovet for en modernisering af taxilovgivningen

Taxierhvervet har en række udfordringer. Men taxaerhvervet skal ikke vælge mellem taxakørsel og flextrafik, som det synes at fremgår af artikelserien fra Børsen. I virkeligheden er vurderingen, at taxabranschen er gode til at kombinere begge dele. Størstedelen af flextrafikken ligger på tidspunkter, hvor taxa-

branchen traditionelt ikke er travlt optaget af egentlig taxakørsel og derfor er kombinationen af taxakørsel og flextrafik en god kombination for branchen.

Den administrerende direktør for 4x48 Taxi Nord, Carsten Aastrup, blev i Børsen d. 18. marts 2016 citeret for følgende:

Skåret ind til benet har taxibranchen egentlig to udfordringer, nemlig en håbløst umoderne taxilovgivning, der forhindrer branchen i at udvikle sig, samt at Uber ikke mener, at skulle følge de samme regler, som den etablerede taxibranche.

Trafikselskaberne har interesse i et stærkt, professionelt persontransporterhverv og er enige med Dansk Taxi Råd, Danske Busvognmænd, DI Transport og Dansk Erhverv om den overordnede opfordring til revision af taxiloven, der i højere grad end nu giver taxiselskaber og andre mulighed for fleksibelt at sammensætte deres kørsel i godkendte biler med det nødvendige udstyr.

Taxibranchen har mulighed for at sammensætte kørslen, så den består af traditionel taxikørsel med mulighed for at byde ind på Flextrafik og Flextur. En modernisering af tilladelsessystemet via fx indførelse af en universaltilladelse er en vej til et mere fleksibelt system, hvor vognmændene i højere grad får mulighed for at optimere anvendelsen af deres vognpark til gavn for samfundsøkonomien.

Bilag 1 – Flextur hos de enkelte trafikskaber

Flextur hos Movia

Flextur har siden introduktionen i markedet vundet stor udbredelse og dermed også fremgang i antallet af passagerer. Ved Movias oprettelse i 2007 var syv kommuner med samlet 25.000 passagerer tilsluttet ordningen. I 2015 er 33 kommuner med et samlet antal passagerer på knap 400.000 tilsluttet ordningen.

Forventningen til Flextur var oprindeligt, at produktet ville løse et transportbehov på områder, hvor den traditionelle kollektive transport ikke dækker, eller hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til egentlige rutebusser. Udviklingen på Sjælland har imidlertid vist, at der er efterspørgsel efter Flextur blandt borgerne – også i de større byer med et veludbygget busnet. Det er ikke i strid med reglerne for produktet, men det medfører et større tilskudsbehov per passager for kommunerne, end hvis passagererne havde benyttet bussen. For mange kommuner er oplevelsen derfor, at ordningen medfører øgede udgifter og ikke altid bruges i overensstemmelse med kommunens hensigter eller produktets intentioner. Væksten i antallet af flexture de senere år har medført stigning i nogle kommuners tilskud til ordningen.

Det øgede tilskudsbehov har givet nogle kommuner anledning til at drøfte, om man helt skulle ophøre med at tilbyde Flextur. Og flere kommuner har efterspurgt egnede reguleringsmekanismer til at bringe forbruget af Flextur ned på det oprindeligt forventede niveau. Nogle kommuner har således været optaget af at sikre ”en mere rimelig” prissætning af produktet, mens andre kommuner har været optaget af at sikre, at Flextur kun anvendes i særlige lokale områder, hvor der ikke er tilbud om anden kollektiv trafik.

Trafikskabernes administration har løbende arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer, som sikrer, at Flextur vedbliver med at være et åbent, harmoniseret og skalerbart produkt uden at kommunerne skal frygte for en ikke styrbar tilskudsøkonomi. Arbejdet med at udvikle reguleringsmekanismer er baseret på de årlige kundeundersøgelser for Flextrafik som viser, hvad der driver udviklingen i Flextur på kundesiden.

Baseret herpå tegner der sig et klart billede af, at Flextur ikke underminerer bustrafikken og der er indikationer på, at Flextur samlet bidrager til at sikre flere passagerer i den kollektive trafik, og at det derfor *kan være* fornuftigt at understøtte de turformål, som Flextur anvendes til i dag – også i byerne. Omvendt må det sikres, at de, der kan benytte den traditionelle kollektive trafik, også gør det.

Hovedparten (75 pct.) af brugerne af Flextur hos Movia svarer således, at den øvrige kollektive trafik ikke er et alternativ til Flextur. De ville i stedet have benyttet sig af andre transportformer, som taxa (31 pct.), anden kørelejlighed (18 pct.) eller helt have undladt at foretage rejsen (26 pct.). Blot 25 pct. af Flextur-brugerne svarer, at de ville have taget bus, metro eller tog, hvis Flextur ikke var en mulighed.

Den årlige kundeundersøgelse viser tillige, at når kunderne foretrækker Flextur, er det fordi de synes, der er for langt til traditionel kollektiv trafik (44 pct.), eller bussens serviceniveau ikke er højt nok (62 pct.). De efterspørger den ekstra service, det er at blive transporteret fra adresse til adresse. Og denne ekstra service kan kunderne reelt have brug for, da over 50 pct. af kunderne er 70 år eller derover.

Kundernes rejseformål er først og fremmest til private adresser (ofte 60-70 pct.). Herudover anvender kunderne Flextur til stationer, plejehjem, detailhandel, behandling hos speciallæger mv. De kommende brugerundersøgelser forventes udvidet med spørgsmål til turformål, så kendskabet hertil forbedres.

Fakta om Flextur

Du kan benytte en Flextur alle dage mellem klokken 06.00 og 23.00. Turen skal blot være påbegyndt inden for dette tidsrum, og start- og slutadressen skal ligge inden for en af de kommuner, som tilbyder Flextur. Du skal bestille din tur senest to timer inden, du vil af sted og kan tidligst bestille turen 14 dage før afgang.

Grundtakst: 36 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km.

Kommunetakst: 24 kroner inkl. 10 km kørsel, seks kroner pr. ekstra km. Gælder kun ved kørsel internt i kommunen. Ved kørsel til andre kommuner gælder Grundtaksten

Rabat ved bestilling online: 10 pct. på både taksten og ekstra km

Rabat til børn under 16 år: Halv takst på både taksten og ekstra km

Kort over Flextur

17. Januar 2016

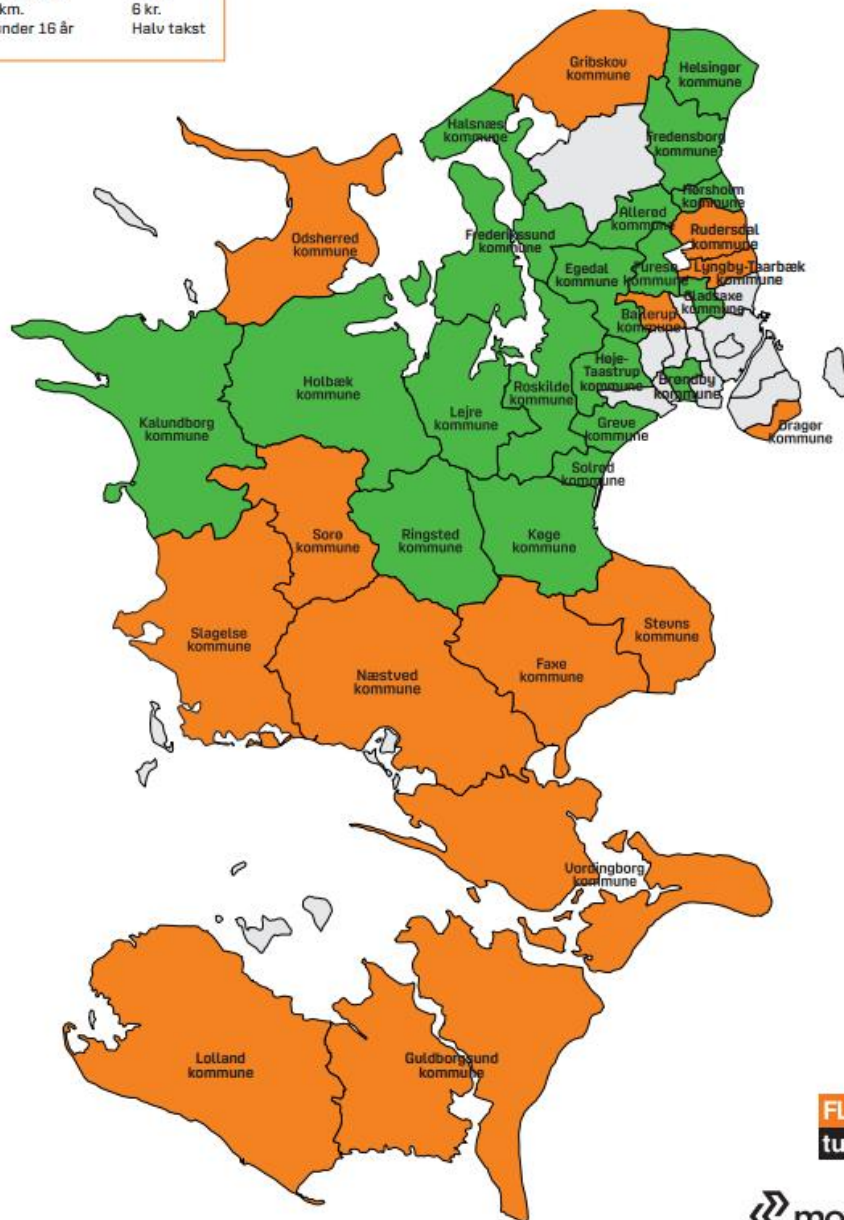
Pristabel

Grundtakst (orange kommuner)

Takst for de første 10 km.	36 kr.
Takst pr. ekstra km.	6 kr.
Rabat for børn under 16 år	Halv takst

Kommunetakst (grønne kommuner)

Takst for de første 10 km.	24 kr.
Takst pr. ekstra km.	6 kr.
Rabat for børn under 16 år	Halv takst



FLEX
tur

 movia

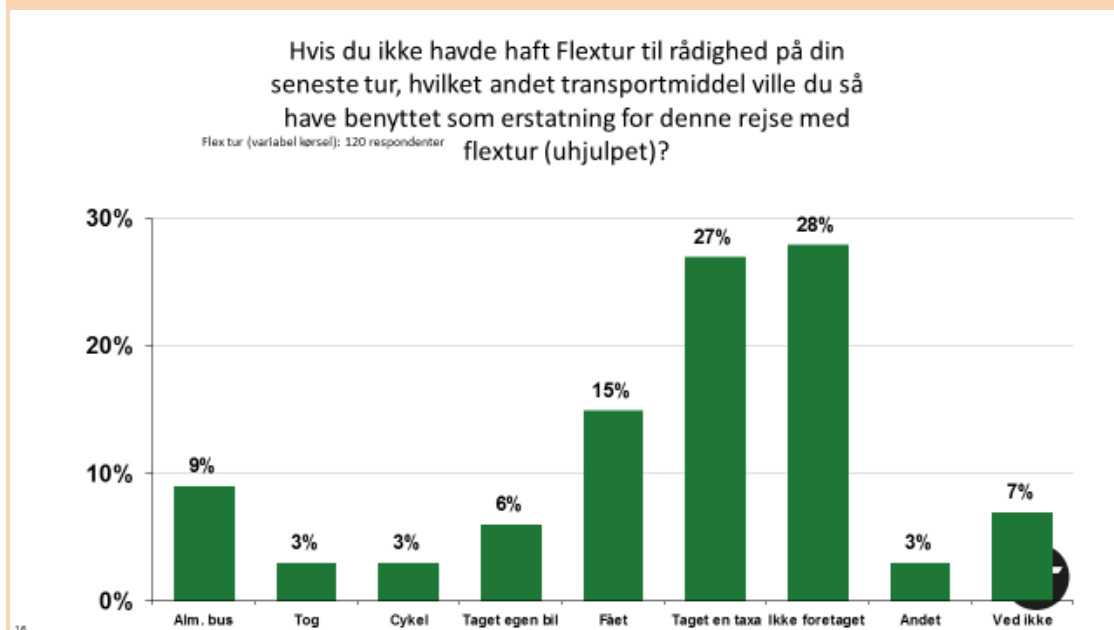
Flextur hos NT

Flextur er ikke alene orienteret mod landdistrikter. Eftersom at trafikken ofte er orienteret i retningen land-by er der efterspørgsel efter fleksibel transporttilbud, der binder

landområderne sammen med byområder. I Nordjylland giver alle kommuner (undtagen Aalborg) tilskud til Flextur for at sikre bedre forbindelser mellem landområder og de større byer i de enkelt kommuner.

I Nordjylland oplever kommunerne ikke stigende udgifter til Flextur. NT har ikke fået henvendelser fra kommuner om misbrug af Flextur. Men man ser dog gerne at man kan undgå parallelkørsel med busser og tog.

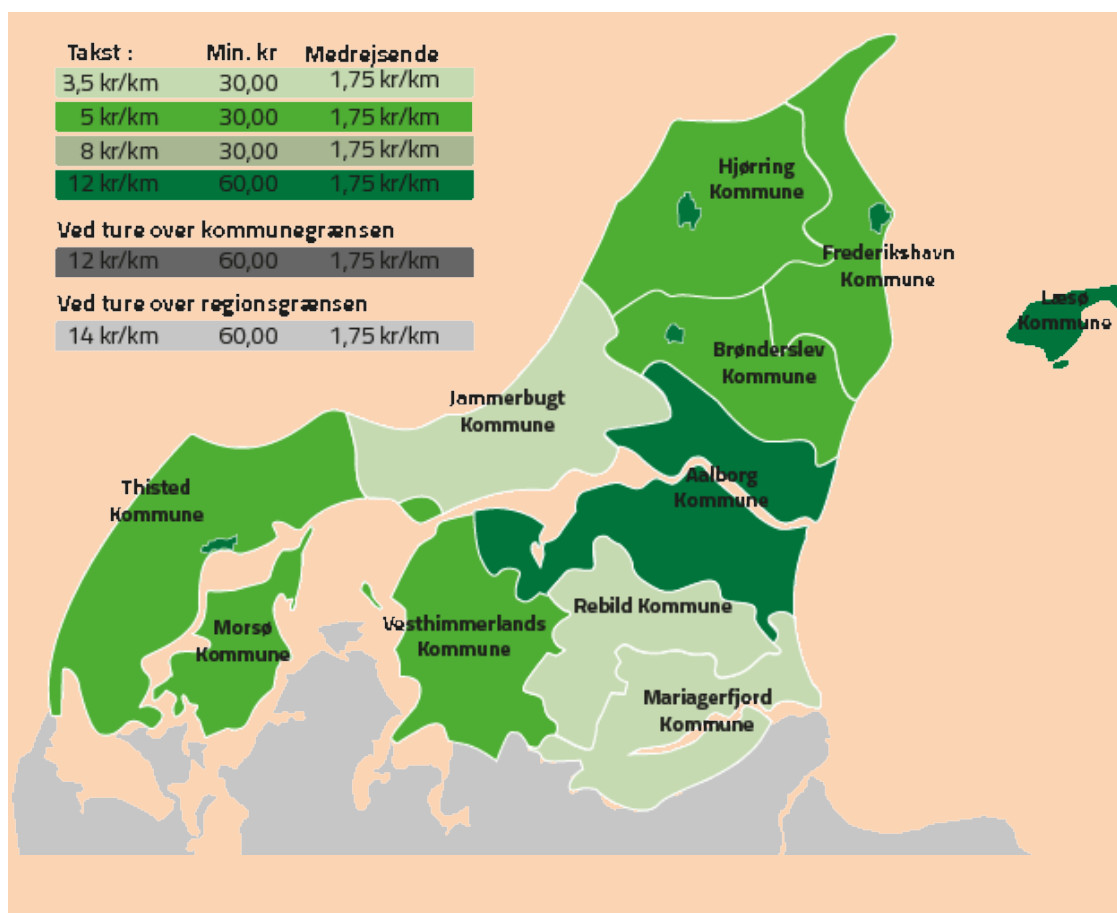
I Nordjylland har vi ikke vækst i Flextur. Flextur har fundet sit niveau på mellem 90.000-100.000 ture om året.



Facts om Flextur hos NT

Flextur kan benyttes alle ugens dage fra kl. 6.00-23.00

Du skal bestille senest to timer før og tidligst 14 dage inden afhentning



Flextur hos Midttrafik

Facts om Flextur hos Midttrafik

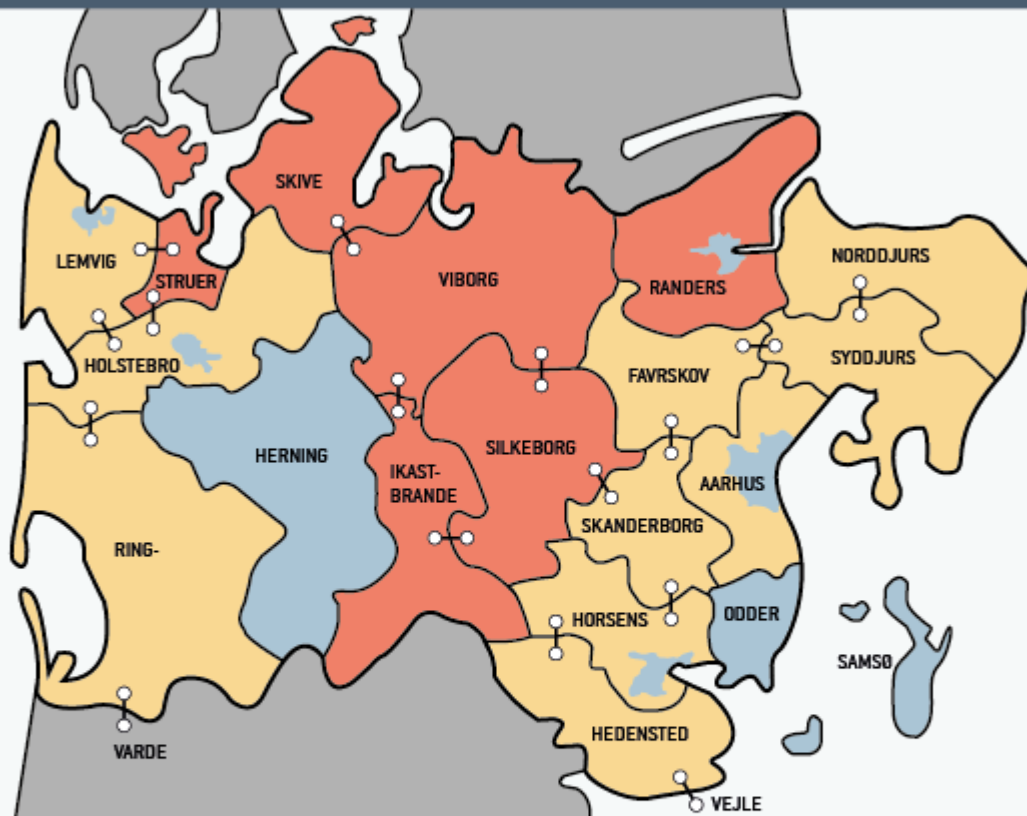
Flextur kan bruges fra kl. 6.00 – 24.00 alle ugens dage.

Flextur kan bestilles indtil en time før, du ønsker at blive hentet.

Ture i tidsrummet kl. 6.00 - 8.00 skal bestilles senest kl. 23.00 dagen før.

Der kan bestilles ture max. 14 dage frem i tiden.

FLEXTUR OVERSIGTSKORT



4 kr. pr. kilometer (minimum 30 kr. pr. tur)

7 kr. pr. kilometer (minimum 35 kr. pr. tur)

Aarhus Kommune, 14 kr. pr. kilometer (minimum 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km.)

Øvrige kommuner i Region Midtjylland, 14 kr. pr. kilometer (minimum 70 kr. pr. tur)

Ved kørsel over kommunegrænserne fra Aarhus til Favrskov, Syddjurs, Skanderborg samt Odder og retur vil prisen ligeledes minimum være 100 kr.

•—• Fælles prisaftaler over regions- og kommunegrænser

Telekørsel hos FynBus – Teletaxi, Telependler, Telecity og Telerute

Telekørsel er ligesom busser en del af den kollektive trafik. Telekørsel anvendes på steder og tidspunkter, hvor der er et kørselsbehov men ikke passagergrundlag til at indsætte en fast busrute. De væsentligste forskelle på en busrute og på Telekørsel er, at Telekørsel skal bestilles i forvejen, for at man kan køre med, og at Telekørsel som regel udføres af mindre køretøjer.

Ligesom i bussen skal kunden selv komme til/fra bilen - chaufføren følger altså ikke kunden til/fra døren. Bilen kører til nærmeste kantsten.

Priserne fastsættes af FynBus' bestyrelse og svarer ca. til kontantprisen for tilsvarende rejseafstand i bus. Det fremgår af køreplanen, hvilke rejsehjemler der kan bruges.

Fakta om Telekørsel

Telekørsel består af Teletaxi, Telecity, Telerute og Telependler

Teletaxi

Teletaxi udgør
72% af telekørslen



Teletaxi kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt eller knudepunkt) indenfor ét eller flere teleområder i kommunen. Teleområder minder om buszoner, men er større. Teletaxi kører ikke på tværs af kommunegrænser.

Teleområder og tider:

Kommunen vælger, hvilke teleområder der skal være, og hvor mange teleområder, kunden kan køre imellem.

Kommunen vælger desuden, hvilke tidsmoduler man skal kunne benytte Teletaxi i (kl. 09.00-12.00, kl. 12.00-17.00 og/eller kl. 17.00-23.00) - der kan vælges forskellige tidsmoduler til fx hverdage og weekender.

Bestilling:

Teletaxi kan bestilles via telefon eller web/app (selvbetjening). Hvis man bestiller sin Teletaxi via web/app, kan man tilmelde sig at få en sms 24 timer før, den bestilte kørsel kommer og igen 15 minutter før.



Eksempel: Teleområder i Assens Kommune

Telecity

Telecity udgør
9% af telekørslen



Telecity minder om Teletaxi, da den kører mellem to adresser (eller evt. til/fra et centerpunkt), men kørslen er placeret i 1-2 teleområder i/omkring en større by.

Teleområder og tider:

Ligesom ved Teletaxi er det kommunen, der bestemmer størrelsen på teleområderne og beslutter, på hvilke tidspunkter det skal være muligt at køre.

Bestilling:

Telecity skal bestilles telefonisk hos FynBus.



Eksempel: Telecity i Svendborg Kommune

Telependler

Telependler udgør
13% af telekørslen



Telependler kører til/fra adresse og til/fra et knudepunkt, hvorfra man kan komme videre med bus eller tog.

For at kunne tilmelde sig Telependler skal man:

- Have en længere afstand til et stoppested eller en station, hvor bus eller tog stopper. I Assens, Nyborg og Svendborg Kommune er afstanden mindst 1 km, i Kerteminde mindst 2 km, og i Faaborg-Midtfyn og Nordfyn skal man have mindst 2,5 km
- Have et gyldigt periodekort (herunder Ungdomskort) hos enten FynBus eller DSB
- Enten være fyldt 16 eller have et Ungdomskort
- Bestille kørsel til en periode på mindst to uger
- Acceptere handels- og abonnementsbetingelserne for Telependler (kan ses på FynBus.dk/telependler)

Tidsrum:

Telependler kan benyttes i tidsrummet kl. 05.30 til 23.00.

Bestilling:

Telependler bestilles via mail til FynBus.

Se plan:

Når man er oprettet som Telependler, kan man se sin køreplan på cplan.fynbus.dk - på denne Cplan-side udvikler FynBus flere selvbetjeningsmuligheder i 2016.



Eksempel: Principperne i Telependlerordning

Telerute

Telerute udgør
6% af telekørslen

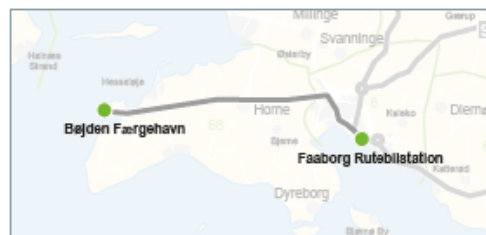


En telerute kører fra stoppested til stoppested (evt. på en specifik busrute). Teleruten kan køre på tværs af kommunegrænser.

Bestilling:

Telerute bestilles telefonisk hos FynBus.

Se køreplaner for Teletaxi,
Telecity og Telerute på
FynBus.dk



Eksempel: Telerute Bøjden Færgehavn

Udbredelse af Telekørsel

Assens Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Faaborg-Midtfyn Kommune:

- Teletaxi
- Telerute Bøjden Færgehavn
- Telerute 161-162
- Telependler

Kerteminde Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Middelfart Kommune:

- Teletaxi
- Telecity

Nordfyns Kommune:

- Teletaxi
- Telependler

Nyborg Kommune:

- Teletaxi
- Telerute 161-162
- Telependler

Langelands Kommune:

- Telerute Spodsbjerg

Odense Kommune:

- Teletaxi Kirkendrup
- Telerute 161-162

Svendborg Kommune:

- Teletaxi
- Telecity
- Telerute Spodsbjerg
- Telerute Åbyskov
- Telependler

Flextur hos BAT

BAT tilbyder ikke Flextur eller Teletur for ikke visiterede borgere i Bornholms Regions Kommune. Den traditionelle busdrift udgør således det kollektive trafiktilbud, som ikke visiterede borgere kan benytte. Der har tidligere eksisteret en ordning, hvor ikke visiterede brugere kunne bestille et "Flextur" lignende produkt. I forbindelse med udvidelse af driften af den traditionelle busdrift i 2010, blev Flextur brugere henvist til at benytte dette tilbud.

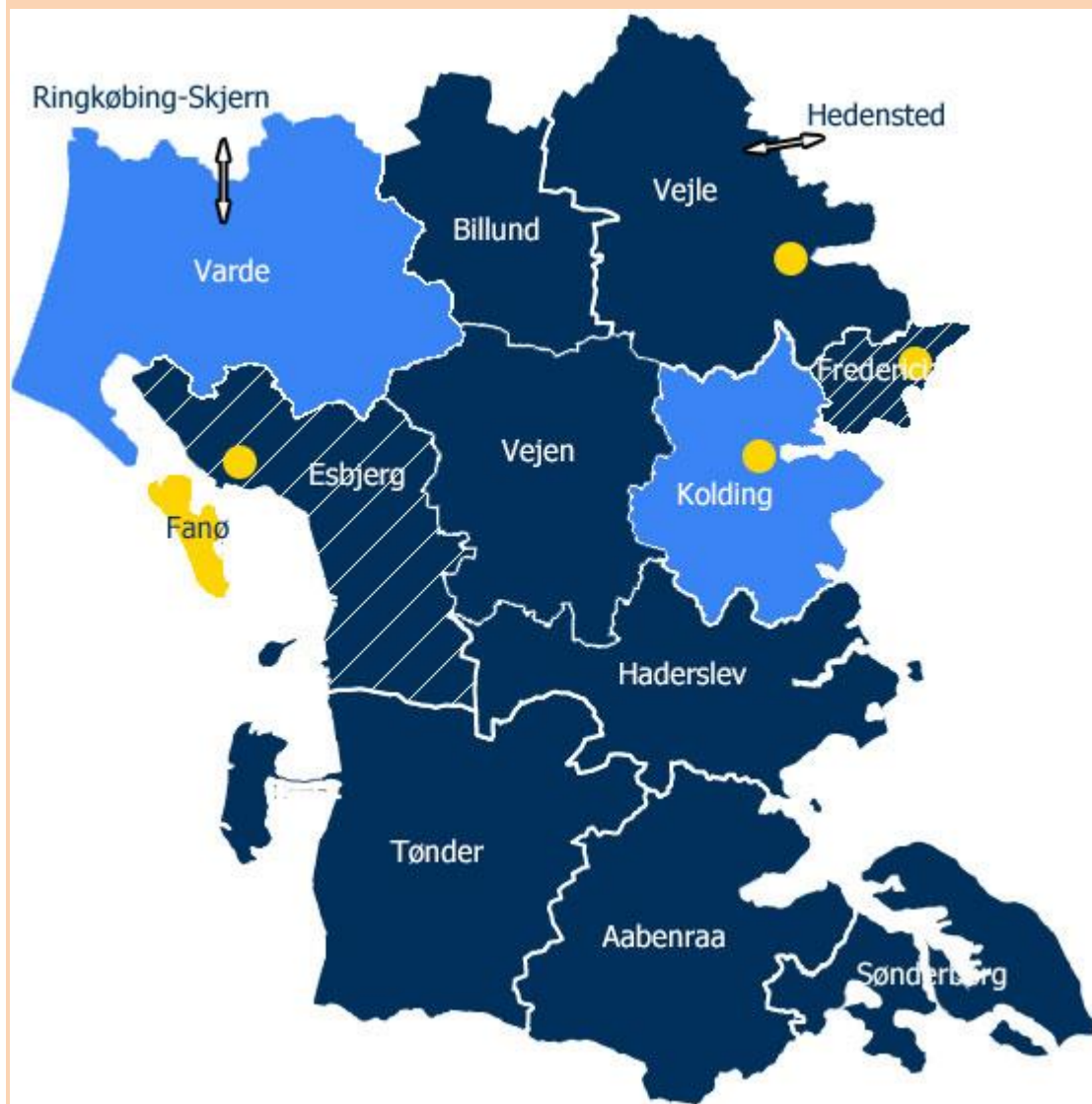
Flextur hos Sydtrafik

Flextur giver et tilbud om kollektiv trafik på tider og steder, hvor der ikke er basis for ordinær rutedrift med store busser. Nogen steder har der aldrig været en bus og andre steder er busbetjening reduceret eller helt stoppet, som led i besparelser. Alle kommuner hos Sydtrafik (minus Fanø) har således siden 2014 set et behov for at indføre Flextur til at udfylde hullerne i den rutebaserede kollektive trafik, som der er ganske mange af, betinget af den sydjyske geografi og demografi. Alle kommuner meget glade for konceptet og ønsker snarere mere end mindre udbredelse på trods af at Flextur hos Sydtrafik har haft meget stor vækst i de seneste år.

Sydtrafiks strategi har været at gøre Flextur så enkel og ensartet som muligt for at øge tilgængeligheden, men samtidig sikre at prisen er noget højere end en busbillet,

således at kundernes 'sunde fornuft' får dem til i de fleste tilfælde at vælge bussen, når den er en reel mulighed. Risikoen for 'kannibalisering' af tilbageværende busruter er dermed minimal.

Facts om Flextur hos Sydtrafik



- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 10 km betales 3,50 kr. pr. efterfølgende km.
- Minimum 35 kr. pr. tur. Ved rejser over 7 km betales 5 kr. pr. efterfølgende km. Denne takst gælder også, hvis der køres på tværs af kommunegrænsen til en nabokommune samt over grænsen til de kommuner i Region Midt, der har aftale herom.
- Kommunen har ikke aftale med sine nabokommuner om kørsel med Flextur over kommunegrænsen. Der kan derfor ikke køres med Flextur ind i og ud fra disse kommuner.
- Flextur kan ikke benyttes.

Fra 26. juni 2016 sænker Vejle Kommune prisen til 3,50 kr. pr. km. Samtidig fjernes begrænsningen, så det også bliver muligt at køre internt i Vejle by.

Flextur kører alle ugens dage i tidsrummet 06.00-24.00. Der er rabat på 50% for op til 3 gæster.

Du kan bestille kørsel op til 14 dage og indtil senest 2 timer før, du ønsker at blive hentet. Bestilling kan ske online via web/app eller via telefonopkald alle dage fra kl. 08.00 til kl. 20.00.

Bilag 2 – Tilskud til kollektiv transport

Buskørsel:

Fra Trafik- og Byggestyrelsens publikation *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel, budget 2016:*

- De samlede udgifter til offentlig buskørsel er på 6,37 mia. kr.
- Passagerindtægterne dækker 2,82 mia. kr, mens resten dækkes af tilskud
- Trafikselskabernes offentlige buskørsel er finansieret via brugerbetaling (38 %), kommunal finansiering (41 %), regional (16 %) og statslig (5 %).
- Det samlede tilskud pr. indbygger er 723,3 kr, hvoraf 206,4 stammer fra regionerne og de resterende 516,9 stammer fra kommunerne.
- Pr. køreplanstime: 371,5 kr. i passagerindtægt og 466,5 kr. i tilskud.

Lokalbaner:

Fra Trafik- og Byggestyrelsens publikation *Nøgletal for privatbanerne, budget 2016:*

- Privatbanerne har samlede passagerindtægter på 223,3 mio. kr.
- Driftstilskuddet fra regionerne er på 371,1 mio. kr.
- Der ydes et infrastrukturtilskud på 35,9 mio. kr., hvoraf 33,1 stammer fra regionerne og de resterende 2,8 stammer fra kommunerne.
- De samlede udgifter pr. køreplantime er 3.320 kr.

Flextrafik og Flextur:

Den samlede koordinerede kørsel i form af Flextrafik har bruttoomkostninger på 1 mia. kr. og der indhentes 73 mio. kr. i egenbetaling for de 5,3 mio. ture. Det svarer til et tilskud på 189 kr. pr. tur. Afgrænses opgørelse til Flextur er bruttoomkostningerne 99 mio. kr., egenbetalingen 30 mio. kr. for knap 760.000 ture. Det svarer til et tilskud på 90 kr. pr. tur..

	Bruttoomkostning	Egenbetaling	Antal ture	Tilskud pr. tur
Flextrafik	1,08 mia. kr.	73 mio. kr.	5,3 mio.	189
Flextur	98,8 mio. kr.	30,4 mio. kr.	759.373	90

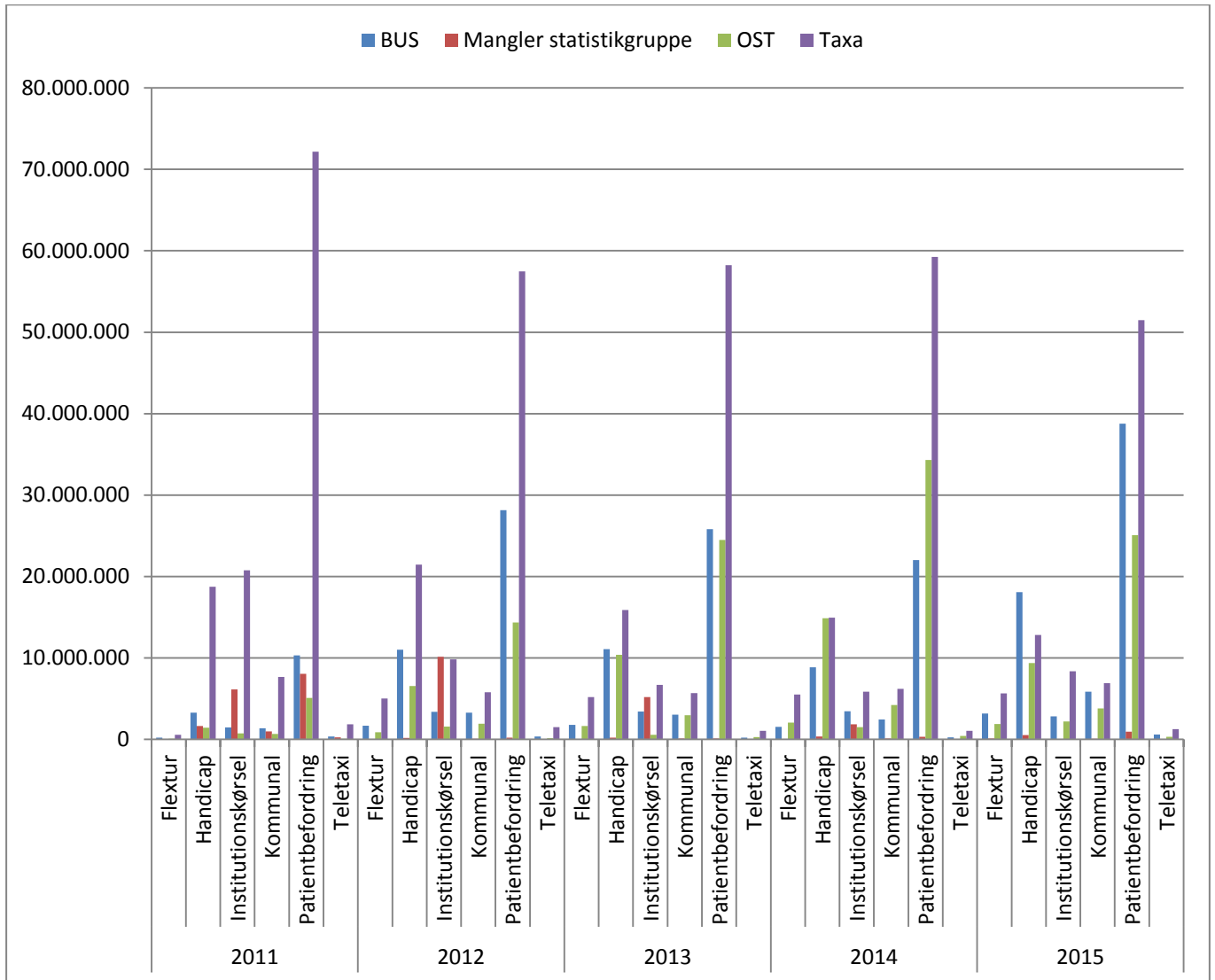
Bilag 3 – Flextrafik opdelt efter tilladelsestype

De følgende oplysninger stammer fra Midttrafik og viser bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015.

Det har været nødvendigt, at tilføje kategorien "Manglende statistikgruppe" da der igennem årene, har været vogne, der er oprettet uden tilladelsestype, men medtaget da de er en del af det samlede billede. Begrænsede EP og OST er slået sammen i opgørelsen under OST. BUS dækker over alm. EP, bustilladelser og fællesskabstilladelser.

Rækkenavne	BUS	Mangler statistik- gruppe	OST	Taxa	Hovedtotal
2011	17.014.452	17.113.551	8.139.534	121.758.443	164.025.980
Flextur	203.820	14.399	86.614	569.298	874.131
Handicap	3.281.598	1.649.652	1.428.652	18.758.155	25.118.057
Institutionskørsel	1.483.147	6.154.007	754.589	20.751.597	29.143.340
Kommunal	1.380.030	983.590	688.779	7.661.582	10.713.982
Patientbefordring	10.308.878	8.065.580	5.105.652	72.157.161	95.637.271
Teletaxi	356.979	246.323	75.247	1.860.650	2.539.200
2012	47.877.781	10.663.475	25.460.816	101.121.231	185.123.302
Flextur	1.694.499	34.277	866.583	5.018.548	7.613.906
Handicap	11.026.224	168.987	6.554.478	21.474.737	39.224.427
Institutionskørsel	3.374.065	10.151.941	1.591.014	9.840.888	24.957.907
Kommunal	3.268.452	90.598	1.933.574	5.794.778	11.087.402
Patientbefordring	28.158.271	204.523	14.360.029	57.481.301	100.204.124
Teletaxi	356.270	13.149	155.138	1.510.979	2.035.537
2013	45.372.347	5.699.153	40.355.833	92.759.970	184.187.304
Flextur	1.775.178	28.766	1.631.575	5.211.221	8.646.740
Handicap	11.092.976	233.532	10.384.642	15.885.443	37.596.593
Institutionskørsel	3.433.933	5.211.272	570.090	6.696.490	15.911.786
Kommunal	3.042.063	106.117	2.965.417	5.677.997	11.791.594
Patientbefordring	25.819.206	115.047	24.499.118	58.224.665	108.658.036
Teletaxi	208.990	4.420	304.990	1.064.155	1.582.555
2014	38.588.261	2.699.046	57.450.795	92.858.307	191.596.409
Flextur	1.554.228	40.867	2.081.940	5.528.044	9.205.078
Handicap	8.854.786	353.959	14.877.984	14.937.965	39.024.694
Institutionskørsel	3.441.728	1.859.669	1.514.386	5.863.536	12.679.319
Kommunal	2.456.567	114.267	4.233.049	6.198.836	13.002.720
Patientbefordring	22.030.787	324.384	34.322.134	59.259.179	115.936.484
Teletaxi	250.165	5.900	421.302	1.070.747	1.748.115
2015	69.332.333	1.697.656	42.631.481	86.469.502	200.130.972
Flextur	3.194.641	104.890	1.876.644	5.638.217	10.814.392
Handicap	18.079.235	517.844	9.366.221	12.825.762	40.789.062
Institutionskørsel	2.843.730	31.148	2.198.606	8.358.648	13.432.131
Kommunal	5.847.521	93.334	3.803.065	6.904.872	16.648.792
Patientbefordring	38.755.875	938.751	25.076.446	51.490.751	116.261.823
Teletaxi	611.330	11.690	310.499	1.251.253	2.184.772
Hovedtotal	218.185.174	37.872.881	174.038.459	494.967.453	925.063.968

Graf over udvikling i bruttoomkostninger pr. kørselstype fordelt på tilladelsestyper for perioden 2011 til 2015



Bilag 4 – Vilkår og begrænsninger i brug af Flextur

	FynBus	Midttrafik	Movia	NT	Sydtrafik
Antal takster	2 ⁹	4	2	5	2
Begrænsning i byer	-	Ja, som tilvalg	Ja, som forsøg. Endvidere er givet mulighed for dobbelttakst i byer frem til medio 2018	Ja, som tilvalg	Ja, som tilvalg
Opdeling af kommuner i takstzoner	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Kryds af kommunegrænser	Nej	Ja, højeste takst eller 'venneaftale'	Ja, højeste takst	Ja, højeste takst	Ja, ved 'venneaftale'
Kryds af regionsgrænser	Nej	Ja, højeste takst til NT og ved 'venneaftaler' ved Sydtrafik	Ja, til højeste takst på Sjælland	Ja, til regionstakst til Midttrafik	Ja, til kommuner med 'venneaftaler' i Midttrafiks område
Rabatter	Børn	Medrejsende	Børn, medrejsende(?), online bestilling	Medrejsende, online bestilling	Medrejsende
Kan billet/kort til bus/tog anvendes	Ja	Nej	Nej	Nej	nej
Tidsrum for kørsel	Teletaxi: 9-23 Bybustaxi: 17-23 ¹⁰ Telependler 5.30-23	6-24	6-23	6-24	6-24

⁹ Baseret på Middelfart som eks

¹⁰ Søndage og helligdage 9-23. I delområde 9-17 på hverdage samt lørdage