

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden**

**Onsdag den 6. april 2016**

**Mødet afholdes i forbindelse med studieturen til Hannover  
den 6.-8. april 2016**

#### **Deltagere:**

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart  
Bestyrelsesmedlem Per Jespersen, Nyborg  
Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense Afbud  
Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland  
Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens  
Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark Afbud

Repræsentantskabsmedlem Birger Jensen, Svendborg  
Repræsentantskabsmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Direktør Carsten Hyldborg Jensen  
Kontraktchef Ingrid Dissing  
Kunde & Markedschef Jan Gudmann Hansen  
Planchef Søren Junker  
Økonomichef Helle Nørgaard Andreasen

**DAGSORDEN:**

Sager til beslutning: .....	3
1. Årsberetning og Regnskab 2015 .....	3
2. Evaluering af turistbillet.....	8
3. Grupperejser i forbindelse med telekørsel .....	9
4. Salgssteder med Rejsekort.....	10
5. Implementering af Rejsekort.....	14
6. Indeksregulering ifm. Flexkontrakter .....	15
7. CPlan .....	17
Sager til drøftelse: .....	19
Sager til orientering:.....	20
8. Markedsføring .....	20
9. Status for Rejsekort .....	20
10. Meddelelser .....	21
11. Eventuelt.....	21

**Sager til beslutning:****I. Årsberetning og Regnskab 2015****Sagsnummer:**

201603-14287

**Resumé:**

FynBus' årsregnskab for 2015 fremlægges til bestyrelsen til godkendelse.

Indtægterne er 11,3 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket primært skyldes en lavere passager-vækst end forventet. Bruttoudgifterne blev 13,5 mio. kr. mindre end budgetteret, primært som følge af billigere kontrakt med entreprenør i Odense Kommune. Resultatet af den samlede busdrift er et mindreforbrug på 0,9 mio. kr., svarende til 0,3 %.

Ejerbidraget til telekørsel blev 3,1 mio. kr. højere end budgetteret, fordi aktivitetsniveauet er steget, bl.a. som en følge af det fælles telekørselskoncept. Fællesudgifterne er realiseret 0,7 mio. kroner under budget.

Resultatet af Flextrafik (visiteret kørsel) er et mindreforbrug på 33,6 mio. kr. på grund af et betydeligt mindre kørselsomfang og deraf afledte administrationsudgifter. Mindreforbruget skyldes især, at Odense Kommune efter budget blev vedtaget har valgt at udbyde en stor andel af kørslen via rammeaftaler, hvor vognmanden står for planlægning og udførsel af kørslen.

**Sagsfremstilling:**

FynBus aflægger regnskab for 2014. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.4.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2015 i bilag 1.1. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2. Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

**Revision**

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 10 er vedlagt i bilag 1.3.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

*"Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af interessentskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af interessentskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelse om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision mv.. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte be-*

villinger, bestyrelsens øvrige bestemmelser, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.”

## Busdriften inkl. telekørsel

### Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften udgør 360,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller 0,3 % i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-229,3	-235,3	-248,5	-237,2	-11,3
Bruttoudgifter	504,4	510,7	528,8	515,3	13,5
Busdrift netto	<b>275,1</b>	<b>275,5</b>	<b>280,3</b>	<b>278,2</b>	<b>2,2</b>
Opkrævede fællesudgifter	63,1	62,9	65,5	63,6	1,9
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>345,8</b>	<b>341,8</b>	<b>4,0</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>	<b>15,9</b>	<b>19,0</b>	<b>-3,1</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>346,8</b>	<b>353,0</b>	<b>361,8</b>	<b>360,8</b>	<b>0,9</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

De væsentligste forklaringer til afvigelsen fra budget 2015 er angivet nedenfor:

### Indtægter

Indtægterne blev 11,3 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 4,5 %. Mindreindtægten skyldes primært:

- 9,1 mio. kroner i mindreindtægt, som følge af at passagertallet ikke levede op til budget, heraf 1,4 mio. kroner mindre i skolekortindtægter, som følge af at der er udstedt færre skolekort i 2015 end i 2014.
- 4,2 mio. kroner i mindreindtægter vedrørende målstyret markedsføring, dels som følge af periodeforskydninger på 1,7 mio. kroner, idet projekterne bliver iværksat i løbet af 2015 og en stor andel af indtægterne vedrørende projekterne først forventes at blive realiseret i 2016 og dels som følge af lavere forventninger til ”Pendlerprojektet” på 1,4 mio. kroner. Der er lavet en foreløbig status af ”Pendlerprojektet” i notatet.
- -1,8 mio. kroner i merindtægter, som følge af at indtægt pr. passager er højere end budgetteret.

Indtægtsdelingen i Bus og Tog regi for 2013-2015 er baseret på acontobeløb, da FynBus ikke kan anderkende afregningen for 2013 og der endnu ikke er enighed om modellen for indtægtsdeling for 2014 og fremadrettet. FynBus og DSB har indgået en mundtlig aftale om et kompromis for 2013. Med de forventninger der er til kompromisset og afregningen for 2014 og 2015, forventes de endelige afregninger af de tre år tilsammen ikke at påvirke FynBus regnskab i væsentlig grad. Det forventes at der sker endelig afregning for 2013-15 i 2016.

### Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne blev 13,5 mio. kroner lavere end budgetteret, svarende til 2,5 %. Mindreudgiften skyldes primært:

- 9,3 mio. kroner i mindre entreprenørudgifter til Odense Kommune, idet der er indgået en væsentligt billigere kontrakt for busdriften i Odense Kommune pr. 1. august., Reduktionen er modsvaret af stigning i aktivitet.
- 2,0 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme.
- 4,4 mio. kroner i mindre udgifter til dubleringskørsel.
- -2,8 mio. kroner i direkte henførbare driftsudgifter til Odense Kommune.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne for 2015 udgør 61,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til budget. Mindreudgiften skyldes primært at der er udgifter for ca. 0,9 mio. kroner, der var forventet afholdt i 2015, men som først afholdes i 2016. De udskudte udgifter vedrører primært telefonsystem, it- investeringer og indkøb af udstyr til busser. Mindreudgiften overføres til forbrug i kommende år og forventes brugt i 2016.

### Anlægsprojekt køreplanssystem

For 2015 er anlægsbudgettet udmøntet med 2,9 mio. kroner for 2015. Der er faktisk anvendt 1,0 mio. kroner i 2015. Mindreforbruget skyldes dels at nyt køreplanssystem foreløbig er droppet, dels at der er udskudt projekter til 2016. I bilag 1.1 fremgår en oversigt over samtlige anlægsprojekter og deres status.

I november 2015 var der en forventning til at projektet Navne på stoppesteder kunne gennemføres delvist i 2015. Dette er ikke lykkedes, da fanen skulle godkendes af Fyns Politi og denne godkendelse først kom ultimo december 2015. Det indstilles derfor at projektet overføres fuldt ud til 2016.

### Ejerbidrag telekørselsudgifter

Ejerbidrag ifm. telekørselsudgifter blev 3,1 mio. kroner højere end budget, svarende til en stigning på 19,3 %. Dette skyldes primært, at antallet af passagerer i telekørselsordningen steg med 14.370 i forhold til budget, svarende til 11,6 %, samt at der var budgetteret med en selvbetjeningsgrad ved bestilling af telekørsel på 30 %, men selvbetjeningsgraden kun blev 4,5 % i 2015. Årsagen til stigningen i aktiviteten er primært helårseffekten af indførelse af nyt fælles telekørselskoncept i august 2014, som betyder vækst i antal passagerer, især i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Svendborg.

Den samlede mindreudgift på 0,9 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg kommune på henholdsvis 5,0, 2,0, 2,5 og 0,9 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense og Middelfart Kommune på henholdsvis 9,5 og 0,9 mio. kroner.

### **Flextrafik**

I nedenstående tabel 2 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2013 til 2015 vist.

Tabel 2: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Handicapkørsel	116.478	117.786	120.700	119.712	-988
Anden kørsel	203.866	616.422	701.607	511.885	-189.722
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>320.344</b>	<b>734.208</b>	<b>822.307</b>	<b>631.597</b>	<b>-190.710</b>
Telekørsel*	80.329	101.429	124.383	138.753	14.370
I alt	400.673	835.637	946.690	770.350	-176.340
Siddende Patientbefordring*	210.947	219.404	224.391	224.114	-277
<b>I alt**</b>	<b>611.620</b>	<b>1.055.041</b>	<b>1.171.081</b>	<b>994.464</b>	<b>-176.617</b>

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

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2015 er 190.710 færre personture end budgetteret, hvilket er et fald på 23,1 %.

Faldet skyldes:

- 214.036 personture i Odense, heraf et fald på 1.500 på handicapkørsel. Faldet er sket som følge af at Odense fra 1. August 2015 har valgt, at udbyde en stor andel af "anden kørsel", som rammeaftale, hvor vognmanden står for planlægning og udførelse af kørslen. Desuden har Odense valgt at ændre ordningen for lægekørsel pr. 1. marts 2015, således at borgerne skal tage en taxa og efterfølgende få udgiften refunderet hos Odense Kommune.
- 10.782 flere personture i Nordfyn, primært som følge af opstart af Aktivitets- og genoptræningskørsel.
- 12.080 flere personture i Assens primært på dagcenter og specialskolekørsel pga. omfanget af kørsel er højere end budgetteret.

### Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 3.

Tabel 3: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter	-6,3	-6,5	-6,4	-6,7	0,3
Entreprenørudgifter	51,5	119,8	128,1	96,8	31,3
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>45,3</b>	<b>113,2</b>	<b>121,8</b>	<b>90,1</b>	<b>31,7</b>
Fællesudgifter	23,0	28,3	26,5	24,6	1,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>68,3</b>	<b>141,5</b>	<b>148,3</b>	<b>114,7</b>	<b>33,6</b>

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.

Ejerbidraget udgør 114,7 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 33,6 mio. kroner eller 22,7 % i forhold til budget 2015.

Den overordnede forklaring på budgetafvigelsen er det faldende aktivitetsniveau, som der er redegjort for ovenfor, idet antallet af ture for handicap- og anden kørsel er faldet med 23,1 %, mens entreprenørudgifterne for disse ture er faldet med 24,4 %.

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2015 153 kroner, mod budgetteret 156 kr. og realiseret 163 kr. i 2014. Faldet i kørselsudgiften for anden kørsel fra 2014 til 2015, skyldes primært at personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

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

Tabel 4: Oversigt Fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,6	21,8	-0,2
	Siddende patientbefordring	26,3	23,2	25,4	-2,2
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,5	14,2	0,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	11,1	9,1	8,9	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitets- kørsel og elevkørsel	12,7	10,9	10,7	0,2
	Specialslekørsel	21,2	18,1	17,8	0,3
	Telekørsel	25,4	21,8	21,3	0,5

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er lidt højere end budgetteret, men lavere end 2014, mens samtlige variable fællesudgifter er på niveau med eller lavere end budgetteret og lavere end 2014.

#### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender det forelagte interne samt eksterne årsregnskab for 2015.
- Fremsender det godkendte årsregnskab til repræsentantskabet til orientering.
- Godkender fuld overførsel af anlægsprojektet Navne på stoppesteder for 0,8 mio. kroner fra 2015 til 2016.

#### Vedtagelse:

#### Bilag:

Bilag 1.1	Notat Årsregnskab 2015
Bilag 1.2	Internt årsregnskab 2015
Bilag 1.3	Revisionsberetning nr. 10.
Bilag 1.4	Årsberetning & Eksternt regnskab 2015
Bilag 1.5	Finansiering 2015
Bilag 1.6	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2015

## 2. Evaluering af turistbillet

**Sagsnummer:**  
201603-14241

### **Resumé:**

FynBus indførte i 2015 en turistbillet, som sælges i skoleferieperioderne, og som gør det muligt at rejse i FynBus' område for 50 kroner.

Administrationen har evalueret Turistbilletten i 2015 og er på baggrund af positive erfaringer indstillet på at videreføre billetten i 2016. I forbindelse med indførelsen af rejsekort skal det vurderes om billetten kan fortsætte i sin nuværende form efter rejsekortets indførelse.

### **Sagsfremstilling:**

Den 1. maj 2015 fik FynBus et nyt billetprodukt, Turistbilletten, som er en billig busbillet, der kan købes i skoleferierne og benyttes til busrejser indenfor hele FynBus' område.

Turistbilletten er nu blevet evalueret og på baggrund af en positiv evaluering foreslås det, at Turistbilletten forlænges til udløb af 2016.

FynBus har i sin evaluering lagt vægt på de faktiske salgstal, kombineret med input fra buschauffører, kunder og turistbranchen.

Det foreslås ligeledes, at Turistbillettens salgperiode forlænges med yderligere 14 dage i slutningen af august for at tilpasse sig ønsker fra udenlandske turister, samt for at understøtte fynske events i perioden.

Evalueringen er vedlagt som bilag 2.1.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager redegørelsen til efterretning
- godkender at turistbilletten videreføres i 2016, herunder med forlænget salgssperiode i august måned.

### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 2.1 Notat Evaluering af Turistbilletten.



### 3. Grupperejser i forbindelse med telekørsel

**Sagsnummer:**

201603-14242

**Resumé:**

Der findes to slags grupperejser til bus, men ingen grupperejser til telekørsel. Der er imidlertid telekørselsrejser med mange passagerer, og derfor et behov for at træffe en række beslutninger på området.

**Sagsfremstilling:**

Telekørsel er kollektiv transport, og som udgangspunkt kan kunderne derfor benytte telekørsel på samme måde som en bus. Telekørsel adskiller sig dog på flere punkter fra buskørsel, og har derfor egen takststruktur og rejseregler – der dog så vidt muligt er parallelle til buskørselens takster og regler.

*Grupperejser bus:* Det er normalt ikke muligt at reservere plads i en bus. Chaufføren i en bus kan derfor blive nødt til at afvise passagerer ved stoppestedet, hvis bussen er fyldt. Til busser findes der dog grupperejser, der ifølge rejsereglerne skal bestilles 10 hverdage i forvejen, og dels giver kunden rabat, dels giver pladsreservation. Der betales kontant eller med anden gyldig rejsehjemmel. Grupperejseprisen kræver kontantbetaling for mindst 15 personer, og kan bestilles til max 60-70 personer. Der kan bestilles til kørsel i tidsrummet hverdage kl. 9.00-13.00 og kl. 17.00-07.00 samt hele lørdage, søn- og helligdage.

*Straksgrupper bus:* Der findes til bus også ”straksgrupper”, som er en slags mini-grupperejse, hvor der ikke er krav om forudbestilling, men hvor der gives rabat svarende til 10-turskortet. Straksgruppe-billetten forventes nedlagt i forbindelse med indførsel af Rejsekortet, men det er endnu ikke afgjort, om der træder andet i stedet. Straksgrupper kræver betaling for mindst 8 personer og giver ikke garanti for plads i bussen. Chaufføren kan vælge at sige nej grundet pladsmangel.

*Almindelig telekørsel:* Telekørsel skal i modsætning til bus bestilles på forhånd, og der kan derfor i princippet ikke blive pladsmangel, da der altid kan indsættes flere små biler. Flere kommuner har udtrykt ønske om at lægge en begrænsning på antal passagerer, der kan bestilles telekørsel til, men dette strider imod tanken om, at telekørsel er kollektiv transport svarende til bus.

*Kombination af bus og telekørsel:* Hvis man som enkeltperson køber en kontantbillet til bussen, og skal fortsætte med telekørsel efter busrejsen, skal man købe særskilt billet til telekørsel – bus og telekørsel afregnes altså separat, selv om der er tale om en samlet rejse. Det sker, at der er behov for, at en bus-grupperejse fortsætter på en strækning, hvor der ikke tilbydes bus, men hvor der tilbydes telekørsel. Derfor foreslår administrationen, at det præciseres i telebasis konceptet, at der ikke er et max antal passagerer.

*Indsættelse af større biler (busser):* Det vil give FynBus en planlægningsfordel, der mindsker kommunernes udgifter, hvis telekørselsbestillinger med mange rejsende kan transporteres i større biler (busser). Det er dog i dag ikke muligt ifølge kontrakterne fra det gældende udbud at indsætte busser til telekørsel.

Derfor foreslås det, at administrationen indhenter tilbud på buskørsel i kommunernes telekørselsområder (undtagen Odense), der kan bruges indtil afslutning af nuværende kontrakter for flexkørsel, der udløber 28. februar 2017.

*Betaling:* Grupperejser for telekørsel og grupperejser for buskørsel betales hver for sig. Der findes dog anden rejsehjemmel der er gyldig til rejser med telekørsel: FynBus periodekort, DSB-billetter, DSB periodekort og Ungdomskort.

*Rejseregler:* I rejsereglerne for telekørsel foreslås tilføjet følgende:

*”Grupperejser: Ved bestilling af telekørsel for 15 personer eller flere er der tale om en grupperejse. Grupperejse kan ikke overstige max passagerantal i én bus, dvs. 60-70 passagerer. Grupperejser kan kun bestilles i tidsrummet hverdage kl. 9.00-13.00 og kl. 17.00-07.00 samt hele lørdage, søn- og helligdage - dog kun såfremt denne kørsel findes i en køreplan. Grupperejser skal bestilles senest 10 hverdage før rejsedag. Grupperejsepris er ca. halv pris pr. person i forhold til den normale telekørselspris for strækningen. Prisen oplyses inden rejsedag. Grupperejser kan betales kontant og med FynBus periodekort, DSB-billetter, DSB periodekort og Ungdomskort – men grupperejseprisen forudsætter, at der er minimum 15 kontantbetalende passagerer. I forbindelse med kontant betaling, betales telekørslen for sig, også hvis der indgår bus eller tog, som en del af den samlede rejse. Busgrupperejsebillet kan ikke bruges som billet til telekørsel.”*

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Produktet ”Telekørselsgrupperejser” oprettes for telekørsel på mindst 15 og max 70 personer. Telekørselsgrupperejser skal bestilles senest 10 hverdage før rejsedag.
- Grupperejser for telekørsel og for buskørsel betales hver for sig.
- Der gives rabat til kunden på telekørselsgrupperejser svarende til ca. halv pris pr. person (voksen eller barn).
- Rejsereglerne for telekørsel tilføres afsnit vedr. grupperejser jf. forslag.
- Administrationen indhenter tilbud på buskørsel i kommunernes telekørselsområder (undtagen Odense), der kan bruges indtil afslutning af nuværende kontrakter for flexkørsel, der udløber 28. februar 2017.
- Administrationen udbyder busser i telekørselsområderne (undtagen Odense) i næste udbud af flexkørsel (marts 2017).

#### **Vedtagelse:**

## **4. Salgssteder med Rejsekort**

**Sagsnummer:**  
201603-14243

#### **Resumé:**

I forbindelse med overgang til Rejsekortet er der i samarbejde med kommunerne gennemført en analyse af etablering af en række betjente salgssteder på Fyn og Langeland. Administrationen forventer et fortsat behov for personlig betjening af en del af kunderne efter overgang til Rejsekortet. Der er i dag 23 betjente salgssteder på Fyn og Langeland, og det foreslås, at der i forbindelse med implementering af rejsekortet etableres i alt 34 betjente salgssteder på Fyn og Langeland. Hertil kommer, at passagerne kan benytte de salgssteder DSB råder over på stationer mv. Salgsstederne defineres i fire varianter baseret på graden af udstyr og kan etableres i forbindelse med supermarkeder, kiosker og lignende, hvor de vil indgå i den forretningsdrivendes almindelige drift. Etableringsomkostninger afholdes af FynBus.

### Sagsfremstilling

På bestyrelsesmødet i maj 2015 besluttede bestyrelsen, at der i samarbejde med de enkelte kommuner etableres en række salgssteder i forbindelse med overgangen til rejsekortet.

Selvom rejsekortet er tænkt som et selvbetjeningsprodukt, forventer FynBus, at der fortsat vil være kunder, der har et behov for personlig betjening, især i overgangen til rejsekortet.

Rejsekort-kunder kan ved køb af et rejsekort vælge en tank-op-aftale, som sikrer at der altid er penge på rejsekortet til at foretage rejser for. Fravælger en kunde en tank-op-aftale, skal kunden selv sørge for at tanke penge på rejsekortet. Dette kan ske via selvbetjeningen på [www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk), via et betjent salgssted eller i en rejsekort-automat. Optankning via web og i rejsekort-automat kan kun ske med et kreditkort, derfor vil der være behov for manuel betjening af de fynske kunder.

FynBus har i dag kundecentre i Odense og Svendborg samt 20 eksterne billetsalgssteder i Odense og et billetsalgssted på Langeland. Der er således i alt 23 betjente salgssteder på Fyn og Langeland.

I fremtidens salgssteder efter overgang til Rejsekortet findes fire varianter af betjent salg, hvor kunderne kan modtage forskellige grader af service:

- *Lille salgssted* uden udstyr (Køb af forhåndsoptankede anonyme rejsekort)
- *Servicecenter* uden udstyr (Kunderne kan kun få vejledning til fx bestilling, men ingen optankning af rejsekort)
- *Mellem salgssted* med BORIS (optankning af rejsekort) (BORIS = kortlæser)
- *Stort salgssted* med BORIS

DSB har mellemsalgssteder på de større stationer på Fyn. Derudover er der automater på alle togstationer, hvor rejsekortkunder kan tanke et rejsekort op og bruge rejsekortet med det samme.

Kundecentrene i Odense og Svendborg etableres som stort salgssted, hvor kunderne kan få hjælp og vejledning til rejsekortet samt købe og tanke rejsekort op.

Figur 1: Oversigt over opgaver i betjent salg \*

Varianter af betjent salg Udførelse af opgaver	Stort salgssted	Mellem salgssted	Servicecenter	Lille salgssted	salgs- automater
Service/Info vedr. brug af rejsekort					
Service vedr. rejseregler					
Hjælp til selvbetjening via Rejsekort hjemmeside					
Oplysning om saldo på rejsekort					
Oplysninger om rejsekort-historik					
Bestille rejsekort					
Ændre kundetype og serviceniveau					
Salg af forhåndsoptankede rejse- kort anonymt					
Optankning af alle slags rejsekort					
Udlevering af bestillingssedler					
Sælge rejsekort personligt					
Sælge rejsekort Flex					
Sælge rejsekort anonymt					
Oprette tank-op-aftale ifm. køb af nye rejsekort					
Oprette tank-op-aftale på eksiste- rende rejsekort					
Ændrer dankort-oplysninger på tank-op-aftale					
Ændre beløb på tank-op-aftale					
Kontant udbetaling af rejsekort- restsaldo					

\* De grå felter viser hvilke ydelser, der tilbydes.

Store dele af FynBus' kundegruppe benytter sig af de selvbetjeningsløsninger FynBus i dag tilbyder. Disse kunder vil forventelig også fremadrettet betjene sig selv. Det er især KVIK-kort-kunderne samt en stor del af periodekort-kunderne.

FynBus forventer dog, at der fortsat vil være behov for betjent salg, hvilket blandt andet kan udledes af, at halvdelen af omsætningen på salgsstederne i Odense er optankning af periodekort. Salgsstederne sikrer kunderne en kortere afstand til optankningsmuligheder samt aflaster FynBus' kundecentre i forhold til kundefremmøde.

Salgsstederne etableres i fx butikker eller hos kommunernes Borgerservice.

#### **Processen:**

FynBus har været i dialog med alle fynske kommuner for at afdække det ønskede serviceniveau i kommunen, således at FynBus' bestyrelse kan tage endelig beslutning om salgssteder på Fyn. Nogle kommuner har fremsendt ønsker om salgssteder i bestemte områder, mens andre kommuner også har stillet forslag om mulige butikker, der kunne bruges som salgssted. Kommunerne har behandlet deres ønsker enten administrativt eller politisk i udvalgene.

I bilag 4.1 fremgår det hvilke salgssteder kommunerne har fremsendt ønsker om, samt hvilke salgssteder FynBus indstiller til bestyrelsen skal etableres.

### **Etableringsomkostninger**

De eksterne salgssteder ude i kommunerne etableres som et mellem salgssted, mens FynBus' kundecentre etableres som et stort salgssted.

For at etablere et mellem salgssted kræver det en pc med BORIS, som er en salgssapplikation samt en adsl-internetlinje. Samlet set vil etableringsomkostningerne være ca. 25.000 kroner pr. mellemsalgssted. Etableres der et salgssted, hvor der i forvejen er adgang til en pc'er, vil omkostningerne være ca. 15.000 kroner.

Etableringsomkostningerne for et stort salgssted, som kundecentrene i Odense og Svendborg omdannes til, vurderes til at være 150.000 kr. Beløbet dækker over etablering af 6 Boris-enheder, 2 i Svendborg og 4 i Odense samt kortprintere.

Et lille salgssted uden udstyr kræver ikke etableringsomkostninger, da der ikke skal opstilles udstyr. Her kan salgsstedet vejlede i bestillingsmetoder, samt sælge forhåndsoptankede rejsekort anonymt. Rejsekort anonymt koster 180 kr. De forhåndsoptankede anonyme rejsekort er bedst egnede til turister og andre kunder med et tidsbegrænset rejsebehov. Risikoen for snyd med et anonymt rejsekort er langt større end rejsekort personligt og flex, da ingen kundeoplysninger forbindes med rejsekortet. Derfor anbefales det at begrænse udbredelsen af rejsekort anonymt.

### **Tidsplan**

Hvad?	Hvornår?
FynBus' bestyrelse godkender det samlede serviceniveau for salgssteder på Fyn	April 2016
Aftaler om nye salgssteder	Senest juni 2016
Opsigelse af salgssteder – ophør pr. 31.12.2016	31. august 2016
Kontraktindgåelse med nye salgssteder	Oktober - november 2016
Kommunikation af "nye salgssteder"	november – december 2016
Teknisk installation og indøvelse af personale	november – december 2016
Kontraktstart	15. januar 2017

FynBus sørger for at uddanne personalet på salgsstederne, således at det eksterne salgspersonale er klædt på til at hjælpe kunderne.

FynBus ønsker at etablere salgssteder i større fynske byer, hvor kundegrundlaget og behovet vurderes til at være til stede. I alt 30 mellemsalgssteder på Fyn, hvor der er udstyr, og 1 lille salgssted uden udstyr. Se placeringen af salgsstederne i bilag 4.1.

### **Indstilling**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender forslag om etablering af betjente salgssteder for Rejsekort.

### Vedtagelse:

#### Bilag:

Bilag 4.1

Notat: Salgssteder på Fyn i forbindelse med Rejsekortet.

## 5. Implementering af Rejsekort

#### Sagsnummer:

201603-14245

#### Resumé:

*Grundet senere levering af nye busser til Tide Bus i forbindelse med Tides overtagelse af den regionale kørsel, anbefales det, at den endelige implementering af Rejsekortet udskydes 2 ½ måned til den 15. januar 2017.*

#### Sagsfremstilling:

Rejsekortet har været planlagt til fuld implementering i samtlige busser fra 1. november 2016. Tidsplanen havde blandt andet som forudsætning, at alle nye regionale busser var klar til drift ved kontraktstart søndag den 16. oktober 2016. Dette var en del af udbudsbetingelserne for den regionale kontrakt

Tide Bus, der overtager den regionale buskørsel efter Arriva, har meddelt, at bus leverancen er forsinket i forhold til den oprindelige plan i udbudsmaterialet. Forsinkelsen betyder, at 30 ud af 113 busser ikke er klar til rejsekortdrift 1. november 2016. Når der tages højde for en 10 dages testperiode på de busser, der får installeret rejsekortudstyr, vil samtlige regionale busser tidligst kunne være klar til fuld rejsekortdrift 1. december 2016.

Den 11. december 2016 vil der bliver gennemført et større køreplanskift på de regionale ruter, hvor blandt andet det nye R-bus net planlægges implementeret.

Det vil teknisk være muligt at sikre fuld implementering af rejsekortudstyret i december 2016 i alle ca. 400 busser, men FynBus vil i den givne situation klart anbefale, at Rejsekortets implementering rykkes til takstskiftet den 15. januar af følgende væsentlige årsager:

- Både implementeringen af ny køreplan og af rejsekortet vil erfaringsmæssigt lægge et stort pres på FynBus administration, hvorfor de to situationer bør adskilles
- Der bør erfaringsmæssigt ikke lægges for mange nye tiltag lige op til jul og nytår
- I uge efter nytår er der stort pres på FynBus' kundecenter i forhold til udstedelse af kort efter juleferien
- Fra takstskiftet forventes alle aftaler med DSB omkring takstområder mv. at blive implementeret som en del af Takst Vest, således at FynBus kan starte Rejsekortimplementeringen med de helt korrekte data.

- Endeligt sikres ekstrabuffer i forhold til at de sidste busser bliver klar hos den nye regionale entreprenør.

Det anbefales derfor jf. ovennævnte, at tidsplanen for fuld udrulning af rejsekortet rykkes 2½ måned. I henhold til den nuværende tidsplan starter installationen af rejsekortet i busserne, udover dem der allerede er med i pilotforsøget i Nyborg og Svendborg, ultimo april 2016.

FynBus forhandler i øjeblikket de økonomiske konsekvenser af udsættelsen med Tide Bus samt Rejsekort A/S, herunder om den samlede installationsplan skal rykkes tilsvarende.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender udskydelse af fuld implementering af Rejsekort i FynBus' område til den 15. januar 2017.

### **Vedtagelse:**

## **6. Indeksregulering ifm. Flexkontrakter**

### **Sagsnummer:**

201603-14246

### **Resumé:**

*FynBus har forlænget kontrakterne FG3/FV3/FG4 med deraf følgende prisregulering (indexregulering). Flere vognmænd har rettet henvendelse til FynBus, idet de oplever et økonomisk pres som følge af bl.a. lovændringer og som følge af, at omkostningsindekset er faldet. De ønsker derfor økonomisk kompensation. Endvidere har FynBus' bestyrelse modtaget anmodning fra ATAX og 3F, som anbefaler, at indeksreguleringen revurderes.*

### **Sagsfremstilling:**

FynBus har modtaget henvendelser fra flere vognmænd efter den seneste indeksregulering 1. marts 2016, hvor indekset er faldet 2,83 %. Ligeledes har ATAX og 3F fremsendt brev til FynBus' bestyrelse om nedregulering ved forlængelse af kontrakter. Brevet er vedlagt som bilag 7.1.

Vognmændene peger på følgende forhold, som baggrund for de forringelser, de har oplevet gennem det/de sidste år:

- Afgiftsharmonisering primo 2015
- Skærpede miljøkrav
- Overenskomster (FynBus' arbejdsklausul – kontrakt)
- FG3/FG4/FV4 kontraktforlængelser
- Indeksreguleringer

Af følgende årsager, vil det ikke være muligt at imødekomme ønsket om kompensation, jf. notat herom vedlagt som bilag 7.2:

1. Kontrakterne med vognmændene indeholder ikke en genforhandlingsklausul, der giver mulighed for kompensation som følge af lovkrav. Der er derfor ikke mulighed for at genforhandle prisen som følge af afgiftsharmoniseringen og skærpede miljøkrav.
2. FynBus' arbejdsklausul var kendt inden vognmændene afgav tilbud på kørsel.
3. FynBus har option på forlængelse af kontrakterne FG3/FV3/FG4. Denne option var ligeledes kendt på forhånd. Optionen er blevet udnyttet.
4. Af udbudsmaterialet og kontrakterne fremgår det, at der vil finde prisregulering sted. Ligeledes fremgår det, hvilket indeks, der vil blive benyttet og hvornår.

ATAX og 3F er af den opfattelse, at den benyttede indeksreguleringsmodel er beregnet på buskørsel og dermed ikke afspejler de reelle forhold i taxabranchen.

Da kontrakterne ikke giver mulighed for at kompensere vognmændene som følge af den negative indeksregulering i kontraktbetalingen, må kravet afslås.

Imidlertid er arbejdet med næste udbud igangsat, og der er fokus på de u hensigtsmæssigheder, den nuværende kontrakt giver. Der vil således blive vurderet på såvel beregningsmodellen bag prisreguleringen (indeksreguleringen) som på indførelse af genforhandlingsklausul.

Bestyrelsen for Midttrafik har på et møde den 17. marts 2016 behandlet sagen og besluttet at afvise branchens krav om kompensation og at revurdere indeksreguleringen i forhold til næste udbud.

Sydtrafik behandler sagen på et bestyrelsesmøde ultimo april, men formandsskabet vurderer umiddelbart, at der ikke er mulighed for/hjemmel til at foretage anden regulering end den allerede foretagne.

## Indstilling

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- FynBus meddeler branchen, at det ikke er muligt at give økonomisk kompensation som følge af negativ indeksregulering i kontraktbetalingen.
- FynBus vurderer beregningsmodellen bag prisreguleringen i forhold til kommende udbud.
- FynBus vurderer, hvorvidt der skal indføres genforhandlingsklausul i forhold til kommende udbud.

## Vedtagelse:

### Bilag:

Bilag 6.1

Brev fra ATAX og 3F til FynBus af 9. marts 2016.

Bilag 6.2

Notat vedr. økonomisk kompensation som følge af bl.a. indeksregulering (Flextrafik)



## 7. Ny model for udbud, planlægning og implementering af fast kørsel

### **Sagsnummer:**

201603-14294

### **Resumé:**

*FynBus har de senere år udført en del udbud af den visterede kørsel for kommunerne, herunder "fast kørsel". Fast kørsel dækker over kørsler, hvor der er behov for en fast vogn og chauffør til at køre en fast rute.*

*Den traditionelle model for fast kørsel indebærer, at den enkelte kommune samler flere forskellige former for fast kørsel for derigennem at opnå stordriftsfordele og lavere priser. FynBus står her for udbuddet af kørslen og for planlægningen af kørslen. Planlægningen foretager FynBus i FynBus' system Cplan.*

*Som alternativ til den nuværende måde at administrere fast kørsel på, foreslår FynBus, at systemet CPlan udvikles således, at Kommunerne selv kan administrere borgerne i CPlan og specificere kørselsbehov, at vognmanden selv kan planlægge turene i CPlan samt at der via CPlan kan udarbejdes statistik og økonomisk opfølgning mv.*

*På denne baggrund indstiller FynBus, at udviklingen af ny model for fast kørsel igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.*

### **Sagsfremstilling:**

Efter trafikseksloven skal FynBus udbyde og administrere kørsel for svært bevægelseshæmmede (SBH-kørsel/Handicapkørsel). Derudover kan FynBus udbyde og administrere anden kørsel, som kommune og region er forpligtet til at udføre efter anden lovgivning, også kaldet den visiterede kørsel.

FynBus har de senere år udført en del udbud af den visterede kørsel for kommunerne, herunder "fast kørsel". Fast kørsel dækker over kørsler, hvor der er behov for en fast vogn og chauffør til at køre en fast rute. Fast kørsel er primært specialskolekørsel, samt dele af kørslen til aktivitetscentre og genoptræningscentre.

Den traditionelle model for fast kørsel indebærer, at den enkelte kommune samler flere forskellige former for fast kørsel for derigennem at opnå stordriftsfordele og lavere priser. FynBus står her for udbuddet af kørslen og for planlægningen af kørslen. Planlægningen foretager FynBus i FynBus' system Cplan, hvorefter den planlagte kørsel sendes til Flexdanmarks system Planet. Vognmanden, der har vundet udbuddet, modtager herefter kørselsopgaver elektronisk fra Planet.

Som alternativ til den nuværende måde at administrere fast kørsel på, foreslår FynBus, at systemet CPlan udvikles således at:

- Kommunerne selv kan administrere borgerne i CPlan og specificere kørselsbehov
- Vognmanden selv kan planlægge turene i CPlan
- CPlan kan udarbejde statistik og økonomisk opfølgning mv.

Herved opnås:

- En tættere kontakt mellem kommune/institution og vognmanden.
- Et administrativt mellemlid i FynBus undgås.

Hvis CPlan udvikles, vil der fremover være flere valgmuligheder, flere modeller, for kommunerne, i forhold til udbud og administration af fast kørsel:

- Model 1: Den traditionelle model. FynBus udbyder garantivogne, planlægger og styrer kørslen som i dag.
- Model 2: Kommunen udbyder selv rammeaftaler, 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, og vognmanden står for planlægning af kørslen. Denne model er anvendt af Odense Kommune.
- Model 4: Ny model. FynBus udbyder opgaven for kommunen, de administrative borgervendte opgaver løses af kommunen direkte i Cplan, vognmanden planlægger kørslen direkte i Cplan og opfølgning sikres af FynBus.

I oversigtsform har de 4 modeller karakteristika som beskrevet i Skema 1.

Skema 1: Modelbeskrivelse.

	<b>Model 1:</b>	<b>Model 2:</b>	<b>Model 3:</b>	<b>Model 4:</b>
Udbud	FynBus	Kommunen	FynBus	FynBus
Borgeradministration (stamoplysninger, bestilling, aflysning, ændring)	Kommunen/ FynBus	Kommunen	Kommunen	Kommunen
Planlægning af ture	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand
Vognstyring	FynBus	Vognmand	Vognmand	Vognmand
Afregning med vognmand	FynBus	Kommunen	Kommunen	FynBus
Regnskab	FynBus	Vognmand	FynBus	FynBus

Fordelene ved den nye model er:

1. Kommunen kan selv administrere turen i CPlan, uden fordyrende mellemlid i FynBus.
2. Vognmanden kan selv planlægge turene i CPlan, uden fordyrende mellemlid i FynBus.
3. Det vil være muligt også for små og mindre vognmænd at afgive tilbud, da CPlan sikrer, at også de kan levere data af høj kvalitet.
4. Der er ikke behov for integration med Planet, hvorved der spares licensafgifter.
5. CPlan sikrer, at der er høj kvalitet i statistik og økonomiopfølgning.

Økonomien ved udvikling af ny model vises herunder i skema 2:

Skema 2: Økonomi ved udvikling af ny model for fast kørsel.\*

	2016	2017	2018	2019	2020	
Udviklingsomkostninger	338					
Udviklingstimer FynBus – 450 á 500 kr.	225					
Arligt vedligehold – 200 timer á 500 kr.	0	100	100	100	100	
Support, lønudgift FynBus	0	150	150	150	150	
1/2 stilling i IT-support	250	250	250	250	250	
<b>Arlige udgifter i alt</b>	<b>813</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	
Sparede licensomkostninger	0	-600	-600	-600	-600	
Nedlæggelse af 1 stilling i Flex	0	-450	-450	-450	-450	
<b>Arlige besparelser i alt</b>	<b>0</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	<b>-1.050</b>	
<b>Netto</b>	<b>813</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-550</b>	<b>-1.387</b>

Alle beløb er inkl. moms.

Det er FynBus' opfattelse, at der ikke er IT-løsninger på markedet, der kan levere det, som den foreslåede opdatering af Cplan kan. Det vil sige, som både kan anvendes af kommunerne og af vognmændene, med det høje krav til statistik og opfølgning som kræves. Da systemudviklingen forventes at have en tilbagebetalingstid på under to år, vurderer FynBus, at det er relevant at udvikle CPlan, og at FynBus derved påtager sig et systemleverandøransvar. Dette ansvar vil medføre, at FynBus vil være ansvarlig for overholdelse af persondataloven samt kontraktligt være forpligtet i forhold til fastsat opetid, nedbrud af systemet m.m.

Det vil efterfølgende være muligt at vurdere model 4 i forhold til modellerne 1 - 3 for at tage stilling til, om FynBus fortsat skal være systemleverandør, eller om vognmandsbranchen selv får udviklet tilsvarende systemer.

På baggrund af ovenævnte indstiller FynBus, at udviklingen af ny model igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at

- udviklingen af ny model for fast kørsel igangsættes med henblik på udbud af kørsel med kontraktstart marts 2017.

#### **Vedtagelse:**

#### **Sager til drøftelse:**

Intet.

**Sager til orientering:****8. Markedsføring****Sagsnummer:**

201603-14285

**Resumé:***Der orienteres i mødet.***Sagsfremstilling:**

Til orientering, herunder vedrørende afslutning af Pendlereksperimentet.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:****9. Status for Rejsekort****Sagsnummer:**

201603-14290

**Resumé:***Der udgives et internt nyhedsbrev vedrørende forhold omkring Rejsekort projektet.***Sagsfremstilling:**

FynBus' interne nyhedsbrev vedrørende Rejsekort implementeringen fremhæver blandt andet, at FynBus i kraft af lang erfaring med elektronisk billettering har en stor indsigt i som organisation at tænke på denne måde. Uanset dette vil der i en lang periode skulle øves og testes.

Som forberedelse til idriftsætningen af rejsekort er her opremset nogle af de store opgaver, der skal løses:

- Installation af rejsekortudstyr i busserne samtidig med, at det nuværende udstyr bliver siddende.
- Undervisning af chauffører og administrativt personale.
- Etablering af test-platform.
- Opbygning af EOD (systemdatainformation, der blandt andet indeholder ruter og takster, en forudsætning for at kunne benytte systemet)
- Etablering af First Line Support organisation inklusiv reservedelslager.
- Gennemførelse af pilot-drift i Nyborg og Svendborg.
- Etablering af kommunikationsveje til Rejsekort, samt de andre trafikselskaber og deltagelse i de nødvendige fora.

- Beslutninger om produkter, rabatstrukturer og kundernes overgang til rejsekort.
- Etablering af salgssteder.
- Kommunikation til offentligheden.
- Etablering af interne økonomi- og service-procedurer med parallelle systemer.

Der er desuden et ønske, at skabe et samlet overblik over belastning af medarbejdere både i forbindelse med daglig drift, strategiske projekter samtidig med forberedende aktiviteter for rejsekort for perioden med paralleldrift af nuværende system og rejsekort og endelig med fuld drift af rejsekort.

Der er nu etableret aktiviteter til at sikre alle ovenstående opgaver.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning

**Vedtagelse:****10. Meddelelser****Sagsnummer:**

201603-14286

**Meddelelser:**

- Uddannelse af chauffører

**11. Eventuelt**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Per Jespersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Birger Jensen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Grønbæk Andersen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen

**Bilag I.1****Notat internt årsregnskab 2015****Indhold**

Indledning .....	2
Busdriften inkl. telekørsel .....	3
Hovedtal .....	3
Busruter .....	4
Kørselsomfang .....	4
Bruttoudgifter .....	4
Passagerudvikling .....	6
Passagerindtægter .....	8
Målstyret markedsføring .....	9
Fællesudgifter .....	10
Ordinære fællesudgifter .....	10
Anlægsudgifter .....	10
Flexkørsel .....	13
Udviklingen i personture .....	14
Hovedtal .....	15
Entreprenørudgifter .....	16
Fællesudgifter .....	17
Tjenestemandspensioner .....	19
Egenkapital .....	21
Eksternt finansierede projekter .....	23

## Indledning

FynBus aflægger årsregnskab for 2015. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 1.4. Det eksterne årsregnskab er forsynet med en påtegning uden bemærkninger og forbehold.

Nedenfor er regnskabet kommenteret i forhold til budgettet for 2015. Kommenteringen tager udgangspunkt i FynBus' interne regnskab, som er vedlagt i bilag 1.2. Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt i FynBus' økonomiske enheder. FynBus' økonomiske enheder består af Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Udviklingspulje/Disponibel egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter. Økonomien i de eksternt finansierede projekter, fremgår ikke af det interne regnskab, men gennemgås sidst i dette notat.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

Der er udarbejdet og fremsendt specifikke kommentarer og regnskaber for de enkelte ejere.



## Busdriften inkl. telekørsel

### Hovedtal

Ejerkredsens ejerbidrag til busdriften udgør 360,8 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 0,9 mio. kroner eller 0,3% i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Hovedtal for busdriften

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
<b>Busdrift</b>					
Indtægter	-229,3	-235,3	-248,5	-237,2	-11,3
Bruttoudgifter	504,4	510,7	528,8	515,3	13,5
Busdrift netto	<b>275,1</b>	<b>275,5</b>	<b>280,3</b>	<b>278,2</b>	<b>2,2</b>
Optrævede fællesudgifter	63,1	62,9	65,5	63,6	1,9
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>345,8</b>	<b>341,8</b>	<b>4,0</b>
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>	<b>15,9</b>	<b>19,0</b>	<b>-3,1</b>
<b>Ejerbidrag</b>	<b>346,8</b>	<b>353,0</b>	<b>361,8</b>	<b>360,8</b>	<b>0,9</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Den samlede mindreudgift på 0,9 mio. kroner dækker over, at nogle ejere får en merudgift og andre en mindreudgift.

De væsentligste budgetafvigelser knytter sig til merudgifter for Region Syddanmark, Faaborg-Midtfyn, Nordfyns og Svendborg kommune på henholdsvis 5,0, 2,0, 2,5 og 0,9 mio. kroner samt mindreforbrug for Odense og Middelfart Kommune på henholdsvis 9,5 og 0,9 mio. kroner.

I nedenstående tabel er vist tilskuddet fordelt på ejere.

Tabel 2: Tilskud fordelt på ejere

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Region Syddanmark	95,8	98,1	102,0	107,0	-5,0
Assens	17,6	19,8	18,8	18,5	0,3
Faaborg-Midtfyn	17,4	17,9	17,2	19,2	-2,0
Kerteminde	7,7	7,9	8,0	7,7	0,3
Langeland	5,5	5,9	6,1	5,9	0,2
Middelfart	9,4	9,3	10,3	9,4	0,9
Nordfyn	14,0	14,8	14,5	17,1	-2,5
Nyborg	14,3	13,7	13,4	13,1	0,4
Odense	132,6	133,0	139,1	129,6	9,5
Svendborg	27,0	26,2	25,7	26,5	-0,9
Ærø	5,5	6,4	6,6	6,8	-0,1
<b>I alt</b>	<b>346,8</b>	<b>353,0</b>	<b>361,8</b>	<b>360,8</b>	<b>0,9</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

## Busruter

### Kørselsomfang

Budget 2015 er opstillet på baggrund af køreplanerne for efteråret 2014, som de forelå primo juli 2014. Køreplantimerne er steget med 4.540 timer i forhold til budget 2015.

I Odense Kommune er kørselsomfanget steget med 3.101 køreplantimer og 3 driftsbusser i forhold til budget 2015, primært som følge af øgede køreplantimer som følge af letbanearbejdet, udvidelse af havneruten og opstart af pendlerrute fra Spedsbjerg, som er stoppet igen medio december.

I Nordfyns Kommune er kørselsomfanget steget med 382 køreplantimer i forhold til budget 2015, primært som følge af en ekstra afgang på rute 122 samt forlængelse af rute 562 til oprindelig længde.

På Ærø er kørselsomfanget steget med 321 køreplantimer i forhold til budget 2015, primært som følge af at rute 790 er udvidet med flere afgange i weekenden.

I Nyborg Kommune er kørselsomfanget faldet med 308 køreplantimer i forhold til budget 2015, primært som følge af at der er nedlagt en del afgange. Dette modsvares delvist af udvidet kørsel på andre ruter.

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

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

Tabel 3: Køreplantimeantal, antal driftsbusser og dubleringsbusser

Antal	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Køreplantimer	612.097	610.415	606.850	611.390	4.540
Driftsbusser*	315	322	325	331	6

\*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 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Region Syddanmark	189,1	196,0	204,8	204,7	0,1
Assens	16,9	16,7	16,2	16,5	-0,3
Faaborg Midtfyn	18,1	17,4	16,6	17,0	-0,4
Kerteminde	7,5	7,2	7,4	6,8	0,6
Langeland	7,0	7,0	7,4	7,6	-0,2
Middelfart	10,4	10,2	10,2	10,1	0,1
Nordfyn	16,0	16,0	16,2	16,3	-0,1

Nyborg	15,8	15,1	14,0	13,9	0,1
Odense	188,1	189,8	200,1	186,5	13,6
Svendborg	30,5	29,4	29,9	29,8	0,1
Ærø	5,0	5,8	5,9	6,1	-0,2
<b>I alt</b>	<b>504,4</b>	<b>510,7</b>	<b>528,8</b>	<b>515,3</b>	<b>13,5</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Bruttoudgifterne udgør 515,3 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 13,5 mio. kroner svarende til et fald på 2,5 %.

Mindreudgiften på 13,5 mio. kroner i 2015 skyldes hovedsagelig:

- 19,3 mio. kroner til kontraktkørsel. Mindreudgiften kan henføres til:
  - 9,3 mio. kroner i mindre entreprenørudgifter til Odense Kommune, idet der er indgået en væsentligt billigere kontrakt for busdriften i Odense Kommune pr. 1. august., Reduktionen er modsvaret af stigning i aktivitet.
  - 1,5 mio. kroner i aktivitetsfald fordelt på Kerteminde med 0,8 mio. kroner og Nyborg, Svendborg og Middelfart kommuner samt Region Syddanmark med mindre reguleringer. Reguleringen i Kerteminde Kommune skyldes primært indlagt ramme til åbning af stationen i Langeskov. Rammen blev udmøntet som telekørsel.
  - -0,9 mio. kroner til aktivitetsstigninger, fordelt med mindre reguleringer i øvrige kommuner.
  - 9,4 mio. kroner til pristalsregulering af entreprenørkontrakterne
    - Entreprenørkontrakter før 2010 – Odense frem til 31/7, Middelfart, Kerteminde og Faaborg-Midtfyn kommuner - reguleres 1,6 % mindre end budgetteret.
    - Entreprenørkontrakter fra 2010 og senere – Region Syddanmark og øvrige kommuner, som ikke er nævnt ovenfor - reguleres 2,1 % mindre end budgettet.
- 2,0 mio. kroner i mindreudgift til incitamentskontrakter, idet bonus ikke fuldt ud udnytter den afsatte ramme.
- -11,4 mio. kroner i udgift til afdækning af olierisiko. Udgiften skyldes at olieprisen i 2015 har ligget under olieprisen på budgettidspunktet. Udgiften til olierisikoen skal ses i sammenhæng med faldet i entreprenørindekset.
- 4,4 mio. kroner i mindre udgifter til dubleringskørsel, som primært sammensætter sig således:
  - 4,9 mio. kroner til dublering i Odense Kommune, hvilket skyldes at forventede udgifter til vækst i henhold til Odense Kommunes strategi på 4,0 mio. kroner, har været placeret under dublering, idet udmøntningen ikke var kendt på budgettidspunktet.
  - 0,3 mio. kroner i øgede dubleringsudgifter i Region Syddanmark.
- -2,8 mio. kroner i direkte henførbare driftsudgifter til Odense Kommune, som primært udgøres af omstillingsudgifter i forbindelse med opstart af ny kontrakt samt advokatudgifterne i forbindelse med klagesag fra en byder på kørslen fra 1. august 2015, som har indgivet klage over udbuddet. Klagesagen er afgjort og sagen er vundet af FynBus.

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. Hertil kommer fra 2015 forventet effekt af tiltag omkring målstyret markedsføring.

Passagerstrategien omfatter ikke de øvrige kommuner. Det skyldes, at en stor del af passagerne i disse kommuner udgøres af skolebørn.

Passagerudviklingen har siden april 2014 ikke kunne leve op til strategien. 2015 ender med en lille fremgang i forhold til 2014 på 0,9 %. Svendborgs passagertal er over målet med en samlet stigning på 3,0 %, mens Regionen og Odenses passagertal overstiger 2014 med henholdsvis 0,7 % og 0,9 %.

Passagereffekten af målstyret markedsføring har været begrænset og er derfor ikke vist særskilt, men indgår i de realiserede passagertal.

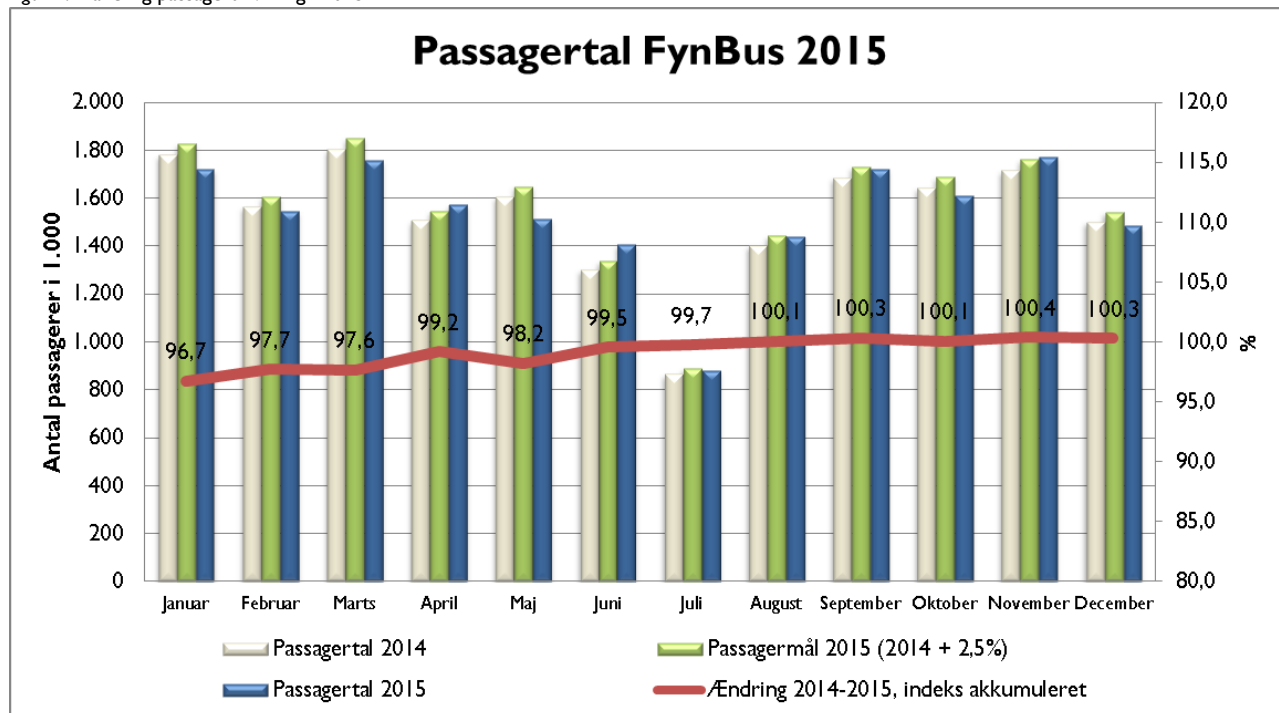
Tabel 5: Passagerudvikling på ejerniveau i perioden 2012-2015<sup>1</sup>

I tusinde	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel R14 ctr. R15
Regionale ruter	7.039	7.143	7.603	7.192	49
Assens	307	303	311	305	2
Faaborg-Midtfyn	359	381	388	369	-12
Kerteminde	137	154	154	144	-10
Langeland	200	200	200	200	0
Middelfart	166	178	188	187	9
Nordfyn	332	335	339	303	-32
Nyborg	317	304	315	276	-28
Odense	7.588	7.707	7.907	7.775	68
Svendborg	753	803	811	827	24
Ærø	241	241	241	241	0
Fælles Kommunale ruter	534	508	549	483	-25
Kommunalt tilkøb	128	132	133	139	7
<b>I alt</b>	<b>18.101</b>	<b>18.390</b>	<b>19.142</b>	<b>18.440</b>	<b>50</b>

<sup>1</sup> Der er i de sidste 2 kolonner korrigeret for konsekvenserne af lærerkonflikten i 2013.

Den samlede udviklingen for Fynbus på månedsniveau for 2015 er vist i figur 1.

Figur 1: Månedlig passagerudvikling i 2015



Figuren viser, at passagermålet ikke er nået, men at passagertallet blev højere end 2014. Dog har passagertallet i 6 af årets måneder været lavere end samme måned i 2014.

Passagerernes valg af rejsehjemmel er i de seneste år ændret betydeligt. I nedenstående tabel er passagerudviklingen på rejsehjemmeltype vist for årene 2012 til 2015.

Tabel 6: Passagerer pr. rejsehjemmeltype for perioden 2012-2015

Antal passagerer pr. rejsehjemmeltype (1.000)	Januar - december				Fordeling mellem rejsehjemmel i %			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Enkeltbilletter inkl. SMS	2.318	2.089	1.994	1.914	13,3	11,5	10,8	10,4
Turkort inkl. værdikort Odense	705	713	697	692	4,0	3,9	3,8	3,8
KVIKkort	3.116	4.159	4.588	4.794	17,8	23,0	25,0	26,0
Ungdomskort (Hypercard)	1.959	2.085	2.459	2.565	11,2	11,5	13,4	13,9
Periodekort (excl. Ungdomskort)	6.062	5.615	5.186	4.957	34,6	31,0	28,2	26,9
Øvrigt (bus/tog og gratis børn)	3.337	3.438	3.465	3.519	19,1	19,0	18,8	19,1
<b>I alt</b>	<b>17.496</b>	<b>18.100</b>	<b>18.389</b>	<b>18.440</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tabellen viser bl.a. at andelen af

- Enkeltbilletter udviser en fortsat faldende tendens. I 2009 udgjorde enkeltbilletter 21,8 %. Det er, blandt andet ved indførelse af KVIKkortet, lykkedes at nedbringe antallet af kontantkunder væsentligt.

- KVIKKort fortsat er stigende og nu udgør 26,0 %. Dermed anvendes kortet mere end dobbelt så meget som enkeltbilletten og er næsten et lige så anvendt rejsehjemmel som periodekortet.

### Passagerindtægter

Passagerindtægterne for 2015 er 11,3 mio. kroner lavere end budget og 1,9 mio. kroner højere end 2014.

Mindreindtægten i forhold til budget 2015 skyldes primært:

- 9,1 mio. kroner i mindreindtægt, som følge af at passagertallet ikke levede op til budget, heraf 1,4 mio. kroner mindre i skolekortindtægter, som følge af at der er udstedt færre skolekort i 2015 end i 2014.
- 4,2 mio. kroner i mindreindtægter vedrørende målstyret markedsføring, dels som følge af periodeforskydninger på 1,7 mio. kroner, idet projekterne bliver iværksat i løbet af 2015 og en stor andel af indtægterne vedrørende projekterne først forventes at blive realiseret i 2016 og dels som følge af lavere indtægter fra "Pendlerprojektet" på 1,4 mio. kroner. Der er lavet en foreløbig status af "Pendlerprojektet" senere i dette notat.
- -1,8 mio. kroner i merindtægter, som følge af at indtægt pr. passager er højere end budgetteret.

Tabel 7: Indtægter pr. passager

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter pr. passager	12,8	12,8	12,8	12,9	0,1

Note: indtægterne for 2013 er korrigeret for endelig afregning af hypercardindtægter i 2012 og foreløbig afregning af hypercardindtægter i 2013. Indtægterne for budget 2015 er ekskl. Indtægter fra målstyret markedsføring, da passagererne herfra ikke er indregnet i passagertallene.

Tabel 8: Sammenligning af passagerindtægter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Region Syddanmark	-121,5	-126,6	-133,1	-126,9	-6,2
Assens	-4,1	-4,2	-4,1	-4,4	0,3
Faaborg-Midtfyn	-3,9	-4,0	-3,9	-4,1	0,2
Kerteminde	-1,9	-1,9	-2,0	-1,9	-0,1
Langeland	-2,5	-2,2	-2,3	-2,7	0,4
Middelfart	-2,8	-2,9	-2,8	-3,0	0,1
Nordfyn	-4,0	-3,6	-4,0	-3,6	-0,4
Nyborg	-3,5	-3,5	-3,7	-3,4	-0,3
Odense	-75,9	-76,9	-82,3	-77,5	-4,7
Svendborg	-9,2	-9,3	-10,2	-9,6	-0,5
Ærø	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0
<b>I alt</b>	<b>-229,3</b>	<b>-235,3</b>	<b>-248,5</b>	<b>237,2</b>	<b>-11,3</b>

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

Tabel 8 viser, at indtægter pr. passager ligger på et nogenlunde stabilt niveau.

Ovenstående tabel viser, at de lavere indtægter primært kan henføres til Odense Kommune og Region Syddanmark, hvilket primært skyldes at den forventede passagervækst ikke blev opnået.

Derudover ligger Svendborg Kommunes indtægter 0,5 mio. kroner under budget. Dette skyldes primært at Svendborg kommune ikke påvirkes af projekterne for målstyret markedsføring, hvilket reducerer indtægterne med 0,2 mio. kroner samt at passagerne anvender billigere rejsehjemler.

Nordfyn og Nyborg Kommunes indtægter ligger også under budget med henholdsvis 0,4 mio. kroner og 0,3 mio. kroner, hvilket primært skyldes lavere skolekortindtægter.

For de øvrige ejere giver de lavere indtægter kun en mindre forskydning i forhold til budget.

I den foreløbige indtægtsdeling der er lavet i Bus og tog regi til fordeling af indtægter for 2013 (burde afregnes i 2014), hvor togpassagerer har rejst på rejsehjemmel fra trafikskaberne, skal FynBus betale ca. 29 mio. kroner til DSB for 2013. Dette er 7,5 mio. kroner eller 34,7 % mere end både budgetteret og afregnet for 2012. FynBus og DSB har indgået en mundtlig aftale om et kompromis for 2013. Med de forventninger der er til kompromisset og afregningen for 2014 og 2015, forventes de endelige afregninger af de tre år tilsammen ikke at påvirke FynBus regnskab i væsentlig grad. Det forventes at der sker endelig afregning for 2013-15 i 2016.

#### Målstyret markedsføring

##### *"Pendlerprojektet"*

FynBus iværksatte i april 2015 "Pendlerekserperimentet", der havde til formål at skaffe FynBus viden om, hvad der udløser pendler-valg og dermed flytter bilisterne fra bil til bus. Projektet satte sig et ambitiøst mål om at skaffe 180 nye pendlere. Strategien var at tilbyde nye kunder et gratis buskort i en måned, og dernæst at udsætte deltagerne for påvirkninger, så man efterfølgende kunne kvalificere hvilken metode, der havde den største virkning. De væsentligste erfaringer fra Pendlerekserperimentet er blevet fremlagt på bestyrelsesmødet den 16. juni 2015.

Ved forsøgets slutning havde langt færre af de tilmeldte 381 pendlere besluttet sig for at udskifte bilen med bussen. Projektet har i 2015 givet 11 nye kunder, som i alt har kørt 822 ture og genereret indtægter for 29 tusind kroner.

Der har samlet været udgifter til projektet for 1,8 mio. kroner. Projektet er afsluttet og erfaringerne fra projektet vil blive anvendt i den fremadrettede markedsføring.

##### *"Ungdomsuddannelser"*

FynBus iværksatte i februar 2015 en målrettet indsats rettet mod eleverne på 10 udvalgte fynske ungdomsuddannelsesinstitutioner for at fastholde flere unge i bussen. Metoden var hyppig tilstedeværelse på skolerne, dialog med elever og ledelse, og markedsføring af målrettede tilbud, herunder uddannelsesbusser, ungdomskort og bustilbud i øvrigt.

Det økonomiske succeskriterie var at færre ungdomsuddannelsessøgende på en årgang skulle fravælge bussen i det år de bliver 19, sammenlignet med året før. Den endelige sammenligning foretages mellem januar/februar 2015 ctr. 2016.

Det endelig resultat forelå derfor ikke i forbindelse med udarbejdelsen af årsregnskabet, men de foreløbige resultater viste ikke den store ændring, hvorfor der ikke er henført ungdomskortindtægter til projektet.

Der har i 2015 samlet været udgifter til projektet for 0,4 mio. kroner. Projektet løber frem til februar 2016.

#### ”Odense”

Der er i 2015 igangsat en forundersøgelse af markedet i Odense. Forundersøgelsen vil også pågå i 2016. Forundersøgelsen skal danne grundlag for indsatsen i 2016.

Der har samlet været udgifter til forundersøgelsen i 2015 for 0,5 mio. kroner. Udgifterne til færdiggørelse af forundersøgelsen i 2016 forventes at udgøre 0,1 mio. kroner.

### Fællesudgifter

Fællesudgifterne består af en ramme til de ordinære fællesudgifter på 62,7 mio. kroner og et anlægsbudget på 2,9 mio. kroner.

#### Ordinære fællesudgifter

Udgifter og ramme er vist i nedenstående tabel.

Tabel 9: Ordinære fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Driftsudgifter	12,9	11,5	12,6	11,1	1,5
Salgsudgifter	15,2	14,3	14,9	14,2	0,7
Administrationsudgifter	32,4	35,6	35,2	36,6	-1,5
<b>Ordinære fællesudgifter</b>	<b>60,4</b>	<b>61,3</b>	<b>62,7</b>	<b>61,9</b>	<b>0,7</b>
Ramme	61,7	61,4	62,7	62,7	0,0
Årets opsparing	1,3	0,1	0,0	0,7	0,7
Akkumuleret opsparing	0,4	0,5	0,5	1,2	0,7

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Fællesudgifterne for 2015 udgør 61,9 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 0,7 mio. kroner i forhold til budget. Mindreudgiften skyldes primært at der er udgifter for ca. 0,9 mio. kroner, der var forventet afholdt i 2015, men som først afholdes i 2016. De udskudte udgifter vedrører primært telefonsystem, it- investeringer og indkøb af udstyr til busser. Mindreudgiften overføres til forbrug i kommende år og forventes brugt i 2016.

#### Anlægsudgifter

For 2015 er rammen for anlægsbudgettet fastlagt til 3,5 mio. kroner. Rammen blev udmøntet med 2,9 mio. kroner for 2015. De resterende 0,6 mio. kroner udnyttedes ikke i 2015. Der er overført



anlægsprojekter fra 2014 for i alt 2,4 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2015 udgør herefter 5,3 mio. kroner. Der er faktisk anvendt 1,0 mio. kroner i 2015.

Status på de enkelte projekter er anført nedenfor:

Tabel 10: Status for anlægsprojekter

Projekt	Bevilliget i mio. kr.	Anvendt i mio. kr.	Forklaring	Dato for beslutning
Nyt køreplanssystem	1,8	0,1	Projektet er foreløbigt droppet.	10/09 2015
Statens arkiver	0,5	0,0	Udskudt til 2016, da data for hele 2015 overføres	17/11 2015
Drifts- og kvalitetssystemet "Doks"	0,3	0,0	Udskudt til 2016, da endeligt behov skal vurderes	17/11 2015
Chaufførportal Vores Flextrafik	0,2	0,1	Projektet er gennemført	
Sikring af kundecenter	0,1	0,1	Projektet er gennemført	
Redesign af PBS (2014)	0,2	0,2	Projektet er afsluttet	10/09 2015
Navne på stoppesteder (2014)	0,8	0,0	Projektet ønskes overført helt til 2016	17/11 2015 delvist
Nyt stoppestedslayout (2014)	0,2	0,2	Projektet er stoppet	
Projekt OUH (2014)	0,5	0,0	Projektet er udskudt til 2016	17/11 2015
Kapacitetsstyring (2014)	0,5	0,0	Projektet er udskudt til 2016	17/11 2015
Reservationssystem (2014)	0,3	0,3	Projektet er gennemført	
<b>Total</b>	<b>5,3</b>	<b>1,0</b>		

I november 2015 var der en forventning til at projektet Navne på stoppesteder kunne gennemføres delvist i 2015. Dette er ikke lykkedes, da fanen skulle godkendes af Fyns Politi og denne godkendelse først kom ultimo december 2015. Det indstilles derfor at projektet overføres fuldt ud til 2016.

Telekørsel

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

Tabel 11: Telekørsel:

(Mio kr.)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter	-1,1	-1,4	-1,6	-2,2	0,5
Entreprenørudgifter	8,3	11,1	13,3	15,3	-2,1
Fællesudgifter	1,4	5,0	4,3	5,9	-1,6
<b>Ejerbidrag Telekørsel</b>	<b>8,6</b>	<b>14,6</b>	<b>15,9</b>	<b>19,0</b>	<b>-3,1</b>

Passagerudviklingen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 12: Passagerer i telekørsel

Antal passagerer	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Telekørsel	80.329	101.429	124.383	138.753	14.370

Antal passagerer i telekørselsordningen er steget med 14.370 i forhold til budget. Det er en stigning på 11,6 %. Årsagen til stigningen er primært helårseffekten ved indførelse af nyt fælles telekørselskoncept, som betyder vækst i passagerer, især i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn og Svendborg.

Ejerbidraget for telekørsel udgør 19,0 mio. kroner i 2015. Dette er en merudgift på 3,1 mio. kroner, svarende til en stigning på 19,3 %.

Merudgiften sammensætter sig primært af stigning i entreprenørudgifterne med 2,1 mio. kroner og i fællesudgifterne med 1,6 mio. kroner, men modsvares af stigning i indtægterne på 0,5 mio. kroner. Merudgiften kan henføres til det højere aktivitetsniveau, samt at der var budgetteret med en selvbetjeningsgrad ved bestilling af telekørsel på 30 %, men selvbetjeningsgraden blev 4,5 % i 2015.

## Flexkørsel

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark. Region Syddanmark og Odense kommune varetager selv al daglig bestilling af kørsler og Odense Kommune planlægger selv en andel af kørslen.

Nedenstående oversigt viser hvilke kørselsordninger de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 31. december 2015 har placeret hos FynBus.

Tabel 13: Kørselsordninger hos Flextrafik pr. 31. December 2015

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	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	
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

Det fremgår af tabellen, at kommunerne pr. 31. december 2015 anvender FynBus i 70 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

## Udviklingen i personture

I nedenstående tabel er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2013 til 2015 vist.

Tabel 14: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Handicapkørsel	116.478	117.786	120.700	119.712	-988
Anden kørsel	203.866	616.422	701.607	511.885	-189.722
<b>Handicap og anden kørsel</b>	<b>320.344</b>	<b>734.208</b>	<b>822.307</b>	<b>631.597</b>	<b>-190.710</b>
Telekørsel*	80.329	101.429	124.383	138.753	14.370
I alt	400.673	835.637	946.690	770.350	-176.340
Siddende Patientbefordring*	210.947	219.404	224.391	224.114	-277
<b>I alt**</b>	<b>611.620</b>	<b>1.055.041</b>	<b>1.171.081</b>	<b>994.464</b>	<b>-176.617</b>

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

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

Det fremgår af tabellen, at antallet af personture til handicap- og anden kørsel i 2015 udgør 190.710 færre personture end budgetteret, hvilket er et fald på 23,1 %. Faldet i 2015 i forhold til budget skyldes primært:

- 214.036 personture i Odense, heraf et fald på 1.500 på handicapkørsel. Faldet er sket som følge af at Odense fra 1. August 2015 har valgt, at udbyde en stor andel af "anden kørsel", som rammeaftale, hvor vognmanden står for planlægning og udførsel af kørslen. Odense betaler her pr. tur til vognmanden. På grund af de nye rammeaftaler, står FynBus udelukkende for udbuddet, og derfor medtages ingen af disse ture hos FynBus. Desuden har Odense valgt at ændre ordningen for lægekørsel pr. 1. marts 2015, således at borgerne skal tage en taxa og efterfølgende få udgiften refunderet hos Odense Kommune.
- Der var i 2015 10.782 flere personture i Nordfyn, primært som følge af opstart af Aktivitets- og genoptræningskørsel.
- Der var i 2015 12.080 flere personture i Assens primært på dagcenter og specialskolekørsel pga. omfanget af kørsel er højere end budgetteret. Elevkørsel er reduceret.

Telekørslerne er steget med 14.370 ture i 2015 i forhold til budget. Stigningen skyldes primært nyt fælles telekørselskoncept, som har medført øget aktivitet.

Samlet set er der et fald i turantal i forhold til budget for 2015 på 176.617 personture.

## Hovedtal

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel

Tabel 15: Hovedtal Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter	-6,3	-6,5	-6,4	-6,7	0,3
Entreprenørudgifter	51,5	119,8	128,1	96,8	31,3
<b>Flex udgifter netto</b>	<b>45,3</b>	<b>113,2</b>	<b>121,8</b>	<b>90,1</b>	<b>31,7</b>
Fællesudgifter	23,0	28,3	26,5	24,6	1,9
<b>Ejerbidrag</b>	<b>68,3</b>	<b>141,5</b>	<b>148,3</b>	<b>114,7</b>	<b>33,6</b>

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:

Tabel 16: Ejerbidrag for Flexkørsel

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Assens	8,7	14,1	16,4	17,7	-1,3
Faaborg-Midtfyn	9,9	10,3	10,7	9,6	1,1
Kerteminde	5,4	8,0	8,4	8,5	-0,1
Langeland	2,2	2,4	2,1	2,4	-0,3
Middelfart	3,1	2,4	2,5	2,4	0,1
Nordfyn	10,2	9,4	12,7	13,8	-1,1
Nyborg	4,9	5,3	3,4	4,2	-0,7
Odense	15,4	80,8	84,3	47,9	36,4
Svendborg	5,5	2,7	2,2	2,2	0,0
Ærø	0,4	0,3	0,3	0,3	0,0
Region Syddanmark	2,4	5,8	5,2	5,7	-0,5
<b>I alt</b>	<b>68,3</b>	<b>141,5</b>	<b>148,3</b>	<b>114,7</b>	<b>33,6</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Ejerbidraget udgør i 2015 114,7 mio. kroner. Det svarer til en mindreudgift på 33,6 mio. kroner eller 22,6 % i forhold til budget 2015. De primære årsager til mindreudgiften er:

- -36,4 mio. kroner i mindreudgift til Odense Kommune, som følge af ændringerne i udbudsform for en stor andel af "anden kørsel" og ændret princip for lægekørsel.
- 0,7 mio. kroner i merudgift i Nyborg Kommune, heraf 0,3 mio. kroner under specialskolekørsel, idet aktiviteten er højere end budgetteret og da gennemsnitsprisen pr. persontur er højere end på budgettidspunktet, idet strukturændringer har øget gennemsnitslængden pr. tur.
- 1,3 mio. kroner i merudgift for Assens Kommune, dels som følge af øget turantal og dels som følge af længere gennemsnitlig afstand for turene til dagcenter, da et center er lukket.
- 1,1 mio. kroner i merudgift for Nordfyns Kommune, primært som følge af øget turantal.
- -1,1 mio. kroner i mindreudgift for Faaborg-Midtfyn, hvilket primært skyldes mindre aktivitet på handicap-, læge-, genoptræning, aktivitets- og flexrutekørsel.

## Entreprenørudgifter

Entreprenørudgifterne i 2015 udgør 96,8 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 31,3 mio. kroner i forhold til budget 2015. Dette svarer til et fald på 24,4 %. Ændringen kan primært henføres til ændringerne i aktiviteten.

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 17: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Handicapkørsel	23,2	24,3	24,2	24,7	-0,5
Anden kørsel	28,4	95,5	104,0	72,1	31,8
<b>I alt</b>	<b>51,5</b>	<b>119,8</b>	<b>128,1</b>	<b>96,8</b>	<b>31,3</b>

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

I nedenstående tabel er entreprenørudgiften beregnet pr. persontur.

Tabel 18: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Handicapkørsel	199	206	200	206	-6
Anden kørsel	139	155	148	141	7
Handicap og anden kørsel	161	163	156	153	3
Telekørsel	103	109	107	110	-3
<b>I alt</b>	<b>149</b>	<b>157</b>	<b>149</b>	<b>146</b>	<b>3</b>

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

Entreprenørudgiften pr. persontur er i 2015 146 kroner, hvilket er 2 % under niveauet for budget 2015. I forhold til 2014 er der samlet set sket et fald på 7,0 %.

Prisen pr. tur i alt falder af to årsager. Dels på grund af faldet for anden kørsel, hvor personturene indenfor ordninger med højere udgiftsstruktur, er faldet mere end personturene indenfor ordninger med lavere udgiftsstruktur.

Dels fordi telekørsel udgør en større andel af alle kørsler og disse har det mindste udgiftsniveau pr. persontur.

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

## Fællesudgifter

Fællesudgifterne udgør 24,6 mio. kroner, hvilket er en mindreudgift på 1,9 mio. kroner i forhold til budget.

Mindreudgiften på 1,9 mio. kroner kan primært henføres til:

- 1,6 mio. kroner i mindre udgifter til FlexDanmark, hvilket primært skyldes faldende turantal. Heraf udgør mindreudgifter til licenser 0,6 mio.
- 0,1 mio. kroner mindre i lønudgifter. Selvom der kun er opnået en selvbetjeningsprocent på 4,5 % mod budgetteret 30 %. Så er det alligevel lykkedes at opnå den fulde budgetterede besparelse.
- -0,3 mio. kroner i øget vedligeholdelse og udvikling af centersystem. Dette skyldes primært et merforbrug på ny motor til centersystem
- 0,5 mio. kroner skyldes, at telekørsels andel af de samlede udgifter er højere end budgetteret, grundet flere kørsler og lavere selvbetjeningsgrad. Ændringen i udgifterne til telekørsel kan ikke genfindes direkte under busdriften, idet en andel af telekørslen er projekter delvist finansieret af trafikstyrelsen.

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

Tabel 19: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner		Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,1	21,6	21,8	-0,2
	Siddende patientbefordring	26,3	23,2	25,4	-2,2
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	17,1	14,5	14,2	0,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § - kørsel	11,1	9,1	8,9	0,2
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	12,7	10,9	10,7	0,2
	Specialskolekørsel	21,2	18,1	17,8	0,3
	Telekørsel	25,4	21,8	21,3	0,5

Det fremgår af tabellen at de faste fællesudgifter pr. persontur er lidt højere end budgetteret, men lavere end 2014, mens samtlige variable fællesudgifter er på niveau med eller lavere end budgetteret og lavere end 2014.

I forbindelse med Odense Kommunes ændringer i håndtering af kørsler, har det ikke i overgangsperioden været muligt for FynBus at tilpasse organisationen tilstrækkelig hurtigt i 2015. Odense Kommune har derfor accepteret særskilt at betale 0,7 mio. kroner, svarende til de udgifter der er forbundet hermed.

Det fremgår ud af nedenstående tabel, at en medarbejder i 2015 i gennemsnit håndterer 30.440 personture, hvilket er 297 personture mindre end i 2014, men 6.975 personture færre end bud-

getteret. Dette skyldes, 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.

Fællesudgifterne pr. persontur fremgår af tabel 21. Disse nøgletal er ligeledes påvirket af ændringen for Odense Kommune. Sammenlignes 2014 med 2015 ses det af fællesudgifterne pr. persontur er faldet med 0,6 kroner pr. persontur i løbende priser.

Tabel 20: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Antal personture	611.616	1.055.041	1.171.081	994.464	-176.617
Medarbejder normering	26,1	34,3	31,3	32,7	1,4
Antal personture pr. medarbejder	23.434	30.737	37.415	30.440	-6.975

Note: Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring"

Tabel 21: Fællesudgifter pr. persontur

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Fællesudgifter	22,6	32,2	30,8	29,7	1,1
Antal personture	611.626	1.055.041	1.171.081	994.464	-176.617
Fællesudgifter pr. persontur	37,0	30,5	26,3	29,9	-3,6

Note. Inklusiv telekørsel og "siddende patientbefordring". Ekstraordinære udgifter i 2013, 2014, 2015 og 2016 på henholdsvis, 1,7 mio., 1,1 mio., 0,7 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 overdragne tjenestemænd, som ikke kan dækkes af aktiverne påhviler Odense Kommune.

FynBus har udover overdragne tjenestemænd efterfølgende ansat 3 tjenestemænd. En eventuel restforpligtelse for de overdragne 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 2015 er et underskud på 4,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 1,6 mio. kroner i forhold til budgettet.

Tabel 22: Hovedtal for pensionsregnskabets indtægter og udgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-5,6	-9,1	-3,7	-6,1	2,4
Udgifter til pensioner	8,6	9,6	10,0	10,8	-0,8
<b>Nettoudgifter pension</b>	<b>3,0</b>	<b>0,6</b>	<b>6,3</b>	<b>4,7</b>	<b>1,6</b>
Administrative udgifter	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0
<b>Resultat pension</b>	<b>3,1</b>	<b>0,8</b>	<b>6,5</b>	<b>4,9</b>	<b>1,6</b>

Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

Indtægterne udgør 6,1 mio. kroner. Det er en merindtægt på 2,4 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 1,9 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en merindtægt på 4,0 mio. kroner, hvilket skyldes at rampen er blevet renoveret for 1,2 mio. kroner i 2015. Der var budgetteret med nedrivning af rampen til 5,0 mio. kroner. Det har efterfølgende vist sig tilstrækkeligt at reparere på rampen.
- 2,9 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en mindreindtægt på 1,9 mio. kroner.
- 1,3 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en merindtægt på 0,3 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner udgør 10,8 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,8 mio. kroner.

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

Indtægten fra Sampension på 1,3 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 4,9 mio. kroner reducerer likvid- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

#### Præmiebetaling

Som det fremgår af nedenstående tabel udgør den samlede præmie til pension i 2015 6,9 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 1,2 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 47,77 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2015.

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

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 23: Fordeling af præmiebetalinger

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Odense Kommune	5,1	5,3	5,3	4,2	1,1
Tidebus Danmark A/S	0,8	0,5	0,6	0,6	0,0
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,5	1,4	1,4	0,0
<b>I alt til Sampension</b>	<b>7,4</b>	<b>7,3</b>	<b>7,3</b>	<b>6,3</b>	<b>1,0</b>
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,3	0,6	0,8	0,7	0,1
<b>Samlet præmiebetaling</b>	<b>7,7</b>	<b>7,9</b>	<b>8,1</b>	<b>6,9</b>	<b>1,2</b>

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. kroner<sup>2</sup>.

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

Tabel 24: Egenkapitalens sammensætning

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2013	Regnskab 2014	Budget 2015	Regnskab 2015	Forskel B15 ctr. R15
Disponibel egenkapital	28,5	28,5	-0,3	-49,6	-49,3
Udviklingspulje	1,4	1,4	1,4	0,3	-1,1
Pensionsforpligtelser og øvrige	-3,9	-5,6	-	73,8	-
<b>I alt</b>	<b>26,0</b>	<b>24,4</b>	-	<b>24,5</b>	-

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 2015 har der i forbindelse med investering i rejsekortet været disponeret 78,1 mio. kroner på egenkapitalen fordelt således:

- 28,0 mio. kroner til indkøb af udstyr
- 49,3 mio. kroner til indskud og ansvarlig lån i Rejsekort A/S
- 0,7 mio. kroner til interne projektomkostninger.

Den disponible egenkapital udgør herefter -49,6 mio. kroner ultimo 2015.

### Udviklingspulje

Indestående på udviklingspuljen udgør primo 2015 1,4 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. Der er i 2015 anvendt 1,2 mio. kroner hertil

Puljens indtægter består af renteafkast fra den disponible egenkapital. Afkastet har i 2015 udgjort -0,02 mio. kroner., idet indlånsrenten har været negativ.

Indestående på udviklingspuljen udgør ultimo 2015 0,3 mio. kroner.

<sup>2</sup> 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.

Årets reguleringer kan primært henføres til øget anlægsaktiver som følge af investering i rejsekortudstyr, herunder også finansielle anlægsaktiver som følge af indskud i Rejsekort A/S. Årets reguleringer udgør 73,8 mio. kroner.

## 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.

Projektet "Kombinationsrejse bus og cykel er afsluttet og tilskuddet er modtaget i 4. kvartal 2015.

FynBus har herefter nedenstående igangværende projekter

Tabel 25: Oversigt over igangværende eksternt finansierede projekter

Mio. kroner (Årets priser)	Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder 2013-15	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014-16
<b>Finansieret af</b>	Trafikstyrelsen (3,1), Region Syddanmark (2,0), Assens Kommune (0,9) og Syddansk erhvervsskole (0,1)	Trafikstyrelsen (2,3), Assens Kommune (2,0)
<b>Status</b>	Afrapporteres	I drift
<b>Bevilget beløb</b>	6,0	4,3
<b>Afholdt beløb</b>	5,4	0,8
<b>Restbeløb</b>	0,6	3,5

For projektet Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder, 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 I.2

### Internt årsregnskab 2015

#### Indholdsfortegnelse:

	<u>Side</u>
<b>FynBus niveau – oversigt over regnskabs- og budgetresultater</b>	2-6
• Busdrift	
• Odense Bybusser	
• Tjenestemandspensioner	
• Egenkapital/udviklingspulje	
• Flextrafik	
 Oversigt over fællesudgifter	 7

Kollektiv trafik						
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
<b>Indtægter:</b>						
Enkeltbilletter, total	57.419	50.960	46.750	48.273	45.128	-3.145
- Kontantbilletter	51.278	43.916	38.310	39.127	35.219	-3.908
- SMS-billetter	6.141	7.044	8.440	9.146	9.909	763
Turkort	7.831	7.233	6.495	6.712	6.555	-157
Kvikkort	28.568	41.616	48.923	50.780	51.508	728
Periodekort, total	97.925	96.039	101.181	107.236	101.091	-6.145
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	31.064	28.148	24.402	26.734	21.793	-4.941
- Ungdomskort	53.742	54.429	64.182	66.587	66.754	168
- Skolekort	13.120	13.461	12.596	13.915	12.544	-1.371
Indtægter fra målstyret markedsføring	0	0	0	4.184	29	-4.155
Kompensation fra Staten	11.813	12.122	12.238	12.498	12.365	-133
Bus / tog samarbejde	24.484	23.442	22.949	22.559	23.259	700
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	355	580	33	90	168	78
Salgsprovision og - gebyrer	-3.140	-4.226	-4.006	-4.317	-4.083	234
Øvrige indtægter	1.693	1.498	706	473	1.157	684
<b>Indtægter i alt</b>	<b>226.949</b>	<b>229.264</b>	<b>235.268</b>	<b>248.487</b>	<b>237.178</b>	<b>-11.309</b>
<b>Busruter udgifter (1.000 kr.)</b>	<b>Regnskab 2012 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2013 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2014 (årets priser)</b>	<b>Budget 2015 (årets priser)</b>	<b>Regnskab 2015 (årets priser)</b>	<b>Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)</b>
<b>Bruttoudgifter:</b>						
- Entreprenørkontrakter	478.435	490.443	493.139	498.780	479.505	19.275
- Incitamentsaftale	4.972	3.091	2.955	4.355	2.317	2.038
- Variabel kørsel	7.113	9.677	12.871	20.726	16.296	4.430
- Olierisiko	0	0	1.055	0	11.374	-11.374
- Bod	-573	-374	-436	-310	-680	370
- Rejsetidsgaranti	109	140	118	154	144	10
- Endestationer/rutebilstationer	468	863	784	850	746	105
- Direkte henførbare driftsrelaterede udgifter	53	474	232	79	2.913	-2.834
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	1.000	86	0	4.184	2.734	1.450
<b>Bruttoudgifter, busruter</b>	<b>491.577</b>	<b>504.400</b>	<b>510.718</b>	<b>528.818</b>	<b>515.349</b>	<b>13.469</b>
<b>Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)</b>	<b>264.628</b>	<b>275.136</b>	<b>275.450</b>	<b>280.331</b>	<b>278.170</b>	<b>2.160</b>
<b>Fællesudgifter:</b>						
- Driftsrelaterede udgifter	12.888	12.852	11.454	12.627	11.135	1.492
- Salgsrelaterede udgifter	15.042	15.204	14.266	14.852	14.158	694
- Administrative udgifter	30.167	32.359	35.556	35.191	36.644	-1.453
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	2.003	1.281	104	0	733	-733
- Anlægsudgifter	1.379	1.447	1.507	2.820	959	1.861
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	61.479	63.143	62.887	65.490	63.629	1.861
<b>Årets ejerbidrag busdrift</b>	<b>326.107</b>	<b>338.279</b>	<b>338.337</b>	<b>345.821</b>	<b>341.799</b>	<b>4.021</b>

Kollektiv trafik						
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Indtægter	575	1.067	1.436	1.637	2.175	538
- Entreprenørudgifter	3.717	8.259	11.060	13.278	15.331	-2.053
Telekørsel nettoudgifter	3.142	7.192	9.624	11.641	13.156	-1.515
- Fællesudgifter (Flextrafik)	540	1.365	5.016	4.298	5.864	-1.566
<b>Årets ejerbidrag telekørsel</b>	<b>3.682</b>	<b>8.557</b>	<b>14.640</b>	<b>15.938</b>	<b>19.020</b>	<b>-3.081</b>

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

<b>Årets underskud kollektiv trafik</b>	<b>327.786</b>	<b>345.556</b>	<b>352.873</b>	<b>361.759</b>	<b>360.086</b>	<b>1.673</b>
<b>Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital</b>	<b>329.789</b>	<b>346.837</b>	<b>352.977</b>	<b>361.759</b>	<b>360.819</b>	<b>940</b>

Restfinansiering og likviditet						
Restfinansiering						
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 budget 2015)
Ejrbetaling af busdrift	329.789	346.837	352.977	361.759	360.819	940
Opkrævet aconto for året	335.161	347.351	352.823	359.900	358.402	-1.498
<b>Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)</b>	<b>-5.372</b>	<b>-514</b>	<b>154</b>	<b>1.859</b>	<b>2.417</b>	<b>558</b>
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel						
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 budget 2015)
Afregning for foregående regnskabsår	-12.041	-6.890	-3.596	-4.043	-1.435	2.608
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvis to år efter regnskabsåret)	27.715	523	4.249	6.322	5.591	-731
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	768	1	14	68	58	-10
Opkrævet aconto for året	335.161	347.351	352.823	359.900	358.402	-1.498
<b>Årets samlede likvide tilskud</b>	<b>351.603</b>	<b>340.985</b>	<b>353.490</b>	<b>362.247</b>	<b>362.616</b>	<b>369</b>

Nøgletal						
	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 budget 2015)
<b>Busruiter</b>						
Passagerantal*bus	17.496.000	18.101.000	18.390.000	19.142.000	18.440.000	-702.000
Driftsbusser	316	315	322	325	331	6
Køreplantimer	610.640	612.097	610.415	606.850	611.390	4.540
køreplankm	19.063.530	18.989.198	18.603.703	18.940.426	18.854.935	-85.491
Passagerer/køreplantime	28,7	29,6	30,1	31,5	30,2	-1,3
Passager/antal indbyggere	36,1	37,3	37,8	39,3	37,7	-1,6
Køreplantime/antal indbyggere	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	0,1
Selvfinansierungsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	0,0	0,0	46,1	47,0	46,0	-1,0
Indtægter/passagerer (kr.)	13,0	12,7	12,8	13,0	12,9	-0,1
Indtægter/køreplantim (kr.)	372,6	374,6	385,4	409,5	387,9	-21,6
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	812,0	824,1	836,7	871,4	842,9	-28,5
Drift af busruiter/køreplantime (kr.)	439,4	449,5	451,3	461,9	455,0	-6,9
Årets underskud/køreplantime (kr.)	536,8	564,5	578,1	596,1	589,0	-7,1
Ejerbidrag/km (kr.)	17,1	17,8	18,2	18,3	18,1	-0,1
<b>Telekørsel</b>						
Passagerantal telekørsel (personture)	34.507	80.329	101.429	124.383	138.753	14.370
Antal minutter (incl. Servicetid)	0	815.869	1.099.792	1.465.836	1.508.236	42.400
Antal km (direkte rejse)	0	549.785	730.719	988.845	970.102	-18.743
Nettoudgifter/persontur (kr.)	91,1	89,5	94,9	93,6	94,8	1,2
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	107,7	102,8	109,0	106,7	110,5	3,8
Fællesudgifter/persontur (kr.)	15,6	17,0	49,5	34,5	42,3	7,8
Ejerbidrag/km (kr.)	0,0	15,6	20,0	16,1	19,6	3,5
Ejerbidrag/minut (kr.)	0,0	10,5	13,3	10,9	12,6	1,7
<b>Kollektiv trafik i alt</b>						
Indbyggerantal	485.190	485.672	486.709	486.983	488.578	1.595
Passagerantal i alt	17.530.507	18.181.329	18.491.429	18.759.227	18.578.753	-180.474
Årets underskud/passagerer (kr.)	19	19	19	19	20	0
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	680	714	725	743	739	-4

\* Fælleskommunale ruter og regionale ruter med kommunalt tilkøb er fordelt efter fordelingsnøgle



Odense Bybusser						
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Drift af bybusser excl. Cross Border	25.423	24.511	24.961	21.849	21.522	327

Tjenestemandspensioner						
Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Nettohusleje - Gammelsø	2.813	2.588	3.018	-2.174	1.852	4.026
Renter og afkast af obligationsportefølje og gælsbrev Odense Kommune	3.603	2.268	4.925	4.800	2.917	-1.883
Pensionsudbetaling fra Sampension	795	761	1.107	1.040	1.336	296
Indtægter i alt	7.211	5.617	9.050	3.666	6.105	2.439
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	7.895	8.575	9.616	10.009	10.844	-835
Ekstern administration	166	122	188	156	173	-17
Udgifter i alt	8.061	8.697	9.804	10.165	11.017	-852
<b>I alt</b>	<b>850</b>	<b>3.080</b>	<b>754</b>	<b>6.499</b>	<b>4.912</b>	<b>1.587</b>

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007						
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	5.297	5.105	5.338	5.300	4.199	-1.101
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	996	849	514	600	616	16
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.634	1.405	1.452	1.400	1.440	40
Præmiebetaling til Sampension	7.927	7.359	7.304	7.300	6.255	-1.045
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	342	338	617	789	679	-110
<b>I alt</b>	<b>8.269</b>	<b>7.697</b>	<b>7.921</b>	<b>8.089</b>	<b>6.934</b>	<b>-1.155</b>

Egenkapital - finansiering						
Udviklingspulje - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Saldo, primo	1.518	1.327	1.414	1.414	1.461	47
Rentetilskrivning	69	13	47	47	-17	-64
Investering i billetteringsudstyr	0	0	0	0	-1.191	-1.191
Projekt "Forbedret Trafikinformation OBC"	0	74	0	0	0	0
Anvendt til "Projekt Lynbus" 2009/2010	-5	0	0	0	0	0
Projekt køb af rejsehjemmel via smartphone	-255	0	0	0	0	0
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>1.327</b>	<b>1.414</b>	<b>1.461</b>	<b>1.461</b>	<b>253</b>	<b>-1.208</b>
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse						
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
Saldo, primo	28.501	28.501	28.501	28.501	28.471	-30
Anvendt til rejsekortet	0	0	0	-28.800	0	28.800
Rejsekort - projektomkostninger	0	0	-30	0	-691	-691
Rejsekort - investering i udstyr	0	0	0	0	-28.034	-28.034
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	0	0	0	0	-49.327	-49.327
<b>Saldo, ultimo</b>	<b>28.501</b>	<b>28.501</b>	<b>28.471</b>	<b>-299</b>	<b>-49.581</b>	<b>-49.282</b>

Flextrafik						
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 - budget 2015)
<b>Handicapørsel (SBH)</b>						
Indtægter	-6.078	-5.836	-6.046	-5.910	-6.232	322
Entreprenørdgifter	23.409	23.181	24.288	24.179	24.672	-494
Fællesudgifter	13.265	15.379	4.830	4.363	4.276	87
<b>Ejerbidrag</b>	<b>30.596</b>	<b>32.725</b>	<b>23.072</b>	<b>22.632</b>	<b>22.716</b>	<b>-84</b>
Personture	118.439	116.478	117.786	120.700	119.712	-988
<b>Lægekørsel</b>						
Indtægter	-6	-13	-9	0	-7	7
Entreprenørdgifter	9.038	8.164	11.065	11.665	7.424	4.240
Fællesudgifter	1.102	1.109	2.556	2.420	1.644	777
<b>Ejerbidrag</b>	<b>10.134</b>	<b>9.259</b>	<b>13.613</b>	<b>14.085</b>	<b>9.061</b>	<b>5.024</b>
Personture	68.776	65.219	83.926	89.660	55.639	-34.021
<b>Speciallægekørsel</b>						
Indtægter	-4	4	-4	0	-3	3
Entreprenørdgifter	1.519	1.593	2.107	1.855	1.757	99
Fællesudgifter	72	139	336	265	238	28
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.587</b>	<b>1.726</b>	<b>2.440</b>	<b>2.121</b>	<b>1.991</b>	<b>129</b>
Personture	4.501	7.977	10.190	9.163	7.846	-1.317
<b>Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler</b>						
Indtægter	0	-1	-1	0	0	0
Entreprenørdgifter	263	258	266	185	267	-81
Fællesudgifter	12	16	32	21	27	-7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>275</b>	<b>273</b>	<b>297</b>	<b>206</b>	<b>293</b>	<b>-88</b>
Personture	739	937	923	674	893	219
<b>Paragrafkørsel</b>						
Indtægter	-7	-4	-5	-5	-6	2
Entreprenørdgifter	319	491	3.544	5.324	1.656	3.668
Fællesudgifter	22	50	441	543	258	285
<b>Ejerbidrag</b>	<b>334</b>	<b>537</b>	<b>3.980</b>	<b>5.862</b>	<b>1.908</b>	<b>3.954</b>
Personture	1.373	2.958	17.028	28.997	9.973	-19.024
<b>Genoptræningskørsel****)</b>						
Indtægter	-47	-29	-25	0	-26	26
Entreprenørdgifter	4.342	4.026	6.936	8.496	7.001	1.495
Fællesudgifter	705	492	1.619	1.783	1.534	249
<b>Ejerbidrag</b>	<b>5.000</b>	<b>4.489</b>	<b>8.530</b>	<b>10.279</b>	<b>8.509</b>	<b>1.770</b>
Personture	42.513	28.942	53.322	65.182	53.236	-11.946
<b>Special genoptræningskørsel****)</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	1.056	456	1.471	1.191	1.255	-64
Fællesudgifter	67	29	186	143	128	15
<b>Ejerbidrag</b>	<b>1.123</b>	<b>486</b>	<b>1.657</b>	<b>1.335</b>	<b>1.384</b>	<b>-49</b>
Personture	4.100	1.738	5.735	5.154	4.400	-754
<b>Aktivitetkørsel</b>						
Indtægter	-269	-392	-459	-479	-438	-41
Entreprenørdgifter	2.606	3.744	16.491	15.699	11.862	3.838
Fællesudgifter	502	663	2.264	2.379	1.955	424
<b>Ejerbidrag</b>	<b>2.839</b>	<b>4.015</b>	<b>18.297</b>	<b>17.599</b>	<b>13.378</b>	<b>4.221</b>
Personture	31.426	39.032	102.399	107.920	93.696	-14.224
<b>Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	311	361	1.354	2.785	1.585	1.200
Fællesudgifter	29	33	290	515	364	152
<b>Ejerbidrag</b>	<b>340</b>	<b>393</b>	<b>1.644</b>	<b>3.300</b>	<b>1.948</b>	<b>1.352</b>
Personture	1.859	1.933	8.906	16.945	11.897	-5.048
<b>Specialskekørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	5.641	9.262	37.831	39.719	30.096	9.623
Fællesudgifter	498	937	6.733	6.992	5.506	1.487
<b>Ejerbidrag</b>	<b>6.139</b>	<b>10.199</b>	<b>44.565</b>	<b>46.711</b>	<b>35.601</b>	<b>11.110</b>
Personture	31.083	55.130	238.050	282.923	204.395	-78.528
<b>Center for voksenundervisning</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	3.423	4.417	2.149	2.268
Fællesudgifter	0	0	526	613	329	283
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.949</b>	<b>5.029</b>	<b>2.478</b>	<b>2.551</b>
Personture	0	0	21.863	28.316	15.081	-13.235

Flextrafik						
(1.000 kr.)	Regnskab 2012 (årets priser)	Regnskab 2013 (årets priser)	Regnskab 2014 (årets priser)	Budget 2015 (årets priser)	Regnskab 2015 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2015 budget 2015)
<b>CPR-kørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	286	555	0	555
Fællesudgifter	0	0	47	74	0	74
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>333</b>	<b>629</b>	<b>0</b>	<b>629</b>
Personture	0	0	1.950	3.410	0	-3.410
<b>Dagcenterkørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	10.230	7.644	6.213	1.431
Fællesudgifter	0	0	1.514	1.180	845	335
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11.744</b>	<b>8.824</b>	<b>7.057</b>	<b>1.766</b>
Personture	0	0	71.121	62.423	53.311	-9.112
<b>Flexruter</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	221	175	320	-145
Fællesudgifter	0	0	31	27	34	-7
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>252</b>	<b>202</b>	<b>354</b>	<b>-151</b>
Personture	0	0	785	840	1.050	210
<b>Lukket skolekørsel</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	246	4.252	537	3.715
Fællesudgifter	0	0	8	0	15	-15
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>4.252</b>	<b>552</b>	<b>3.700</b>
Personture	0	0	224	0	468	468
<b>Anden kørsel Odense*)</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	1.733	1.140	0	1.746	-1.746
<b>Ejerbidrag</b>	<b>0</b>	<b>1.733</b>	<b>1.140</b>	<b>0</b>	<b>1.746</b>	<b>-1.746</b>
Personture	0	0	0	0	0	0
*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14						
<b>Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt</b>						
Indtægter	-6.411	-6.269	-6.549	-6.394	-6.713	319
Entreprenørdgifter	48.504	51.536	119.759	128.140	96.792	31.348
Fællesudgifter	16.274	20.579	22.554	21.318	18.898	2.420
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>58.367</b>	<b>65.845</b>	<b>135.765</b>	<b>143.065</b>	<b>108.978</b>	<b>34.087</b>
Personture	304.809	320.340	734.208	822.307	631.597	-190.710
<b>Siddende patientbefordring</b>						
Indtægter	0	0	0	0	0	0
Entreprenørdgifter <sup>^)</sup>	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	7.976	2.412	5.781	5.204	5.681	-478
<b>Ejerbidrag</b>	<b>7.976</b>	<b>2.412</b>	<b>5.781</b>	<b>5.204</b>	<b>5.681</b>	<b>-478</b>
Personture	131.301	210.947	219.404	224.391	224.114	-277
^) Entreprenørafregningen for Region Syddanmark vedr. den siddende patientbefordring varetages af Sydtrafik						
<b>Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*</b>						
Indtægter	-6.408	-6.270	-6.549	-6.394	-6.713	319
Entreprenørdgifter	48.504	51.535	119.759	128.140	96.792	31.348
Fællesudgifter	24.250	22.991	28.335	26.522	24.579	1.943
<b>Ejerbidrag Flextrafik i alt</b>	<b>66.343</b>	<b>68.257</b>	<b>141.546</b>	<b>148.269</b>	<b>114.659</b>	<b>33.609</b>
Personture i alt	436.110	531.287	953.612	1.046.698	855.711	-190.987
<b>Nøgletal**</b>						
Entreprenørdgifter pr. personture	154	149	157	149	146	-4
Ejerbidrag/persontur	183	186	180	168	166	-2

\* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

## ORDINÆRE FÆLLESUDGIFTER

1.000 kr.	Realiseret 4. kvartal	Realiseret 1/1 -31/12	Budget 2015	Forventet 2015 efter 3. kvrt	Difference, B2015 - FR2015 4.kvt
<b>Driftsudgifter</b>					
Kontraktudgifter, bus	8	25	20	25	-5
EDB-omkostninger - busPC mv.	587	3.222	3.810	3.624	588
Chaufføruddannelse	53	596	593	551	-3
Billetteringsudstyr	0	0	0	0	0
Radioudstyr	0	0	0	0	0
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	1.725	6.904	6.939	6.860	36
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet inkl. lønsumsafgift	1.665	6.726	6.815	6.673	90
Øvrigt	60	178	124	187	-54
Stoppesteder	345	388	300	400	-88
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>2.718</b>	<b>11.135</b>	<b>11.662</b>	<b>11.460</b>	<b>527</b>
<b>Salgsudgifter</b>					
Provision	0	0	0	0	0
Markedsføring og information incl. køreplaner	1.737	7.320	7.567	7.200	247
Løn mv. - Kommunikationscentret inkl. lønsumsafgift	733	3.884	3.810	3.843	-74
Øvrige ordinære udgifter	1.004	3.436	3.757	3.357	321
Rejsehjemmel	10	1.328	1.710	1.465	382
Kundecenter	0	0	0	0	0
Salg og distribution	1.173	5.510	5.566	5.648	56
Løn mv. - Kundecentret inkl. Lønsumsafgift	886	3.638	3.643	3.703	5
Øvrige ordinære udgifter	287	1.872	1.923	1.945	51
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0	0	0	0	0
Rejsekort	0	0	0	0	0
<b>Salgsudgifter i alt</b>	<b>2.920</b>	<b>14.158</b>	<b>14.843</b>	<b>14.313</b>	<b>686</b>
<b>Administrationsudgifter</b>					
Bygninger og inventar	517	1.820	1.708	1.746	-112
Konsulenter, revision, advokat	597	1.374	1.450	1.613	76
Møder, rejser	157	457	394	408	-63
EDB	1.653	3.806	4.356	4.001	550
Kontor, telefon mv.	275	1.072	1.274	1.402	202
Personale og uddannelse	72	1.645	1.594	1.787	-51
Løn inkl. lønsumsafgift	7.049	26.492	25.339	26.502	-1.153
Renter	-178	37	152	272	115
Ej specificeret	0	-59	-100	-59	-41
<b>Administrationsudgifter i alt</b>	<b>10.142</b>	<b>36.644</b>	<b>36.167</b>	<b>37.671</b>	<b>-477</b>
<b>Fællesudgifter i alt</b>	<b>15.780</b>	<b>61.937</b>	<b>62.672</b>	<b>63.444</b>	<b>736</b>

## FynBus busdrift 2015

Tkr.	Assens	Faab-Midtfyn	Kerteminde	Langeland	Middelfart	Nordfyn	Nyborg	Odense
<b>Ejerbetaling Kollektiv trafik</b>	<b>18.503.871</b>	<b>19.136.829</b>	<b>7.700.328</b>	<b>5.930.096</b>	<b>9.396.557</b>	<b>17.031.510</b>	<b>13.044.675</b>	<b>129.381.431</b>
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)								
Realiseret 61.937 - budget 62.670 = 733 tkr.	20.839	29.090	11.993	11.263	16.331	21.207	23.435	236.537
<b>Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring</b>	<b>18.524.710</b>	<b>19.165.919</b>	<b>7.712.321</b>	<b>5.941.359</b>	<b>9.412.888</b>	<b>17.052.717</b>	<b>13.068.110</b>	<b>129.617.968</b>
Opkrævet ejerbetaling 2015 - aconto	18.814.000	17.171.000	7.966.000	6.129.000	10.289.000	16.459.000	13.441.000	135.181.000
<b>Restfinansiering 2015</b>	<b>289.290</b>	<b>-1.994.919</b>	<b>253.679</b>	<b>187.641</b>	<b>876.112</b>	<b>-593.717</b>	<b>372.890</b>	<b>5.563.032</b>
Korrektion af fællesudgifter vedr. Flextrafik i 2015	0	0	0	0	0	0	0	-1.396.473
<b>Nettofinansiering 2015</b>	<b>289.290</b>	<b>-1.994.919</b>	<b>253.679</b>	<b>187.641</b>	<b>876.112</b>	<b>-593.717</b>	<b>372.890</b>	<b>4.166.559</b>

Tilgodehavende 2014	65.611	0	0	394.593	0	338.199	0	2.050.667
Tilgodehavende 2015		1.994.919	0		0	593.717		
<b>I alt</b>	<b>65.611</b>	<b>1.994.919</b>	<b>0</b>	<b>394.593</b>	<b>0</b>	<b>931.916</b>	<b>0</b>	<b>2.050.667</b>

<b>Samlet tilgodehavende</b>	<b>65.611</b>	<b>1.994.919</b>	<b>0</b>	<b>394.593</b>	<b>0</b>	<b>931.916</b>	<b>0</b>	<b>2.050.667</b>
------------------------------	---------------	------------------	----------	----------------	----------	----------------	----------	------------------

RSD tidligere år								
Gæld 2014	0	0	0	0	0	0	0	0
Gæld 2015	289.290		253.679	187.641	876.112	0	372.890	4.166.559
<b>I alt</b>	<b>289.290</b>	<b>0</b>	<b>253.679</b>	<b>187.641</b>	<b>876.112</b>	<b>0</b>	<b>372.890</b>	<b>4.166.559</b>

Akkumuleret rente RSD

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2016, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2017. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2016 og beregnes som et års gæld.

## FynBus busdrift 2015

Tkr.	Svendborg	Ærø	RSD	I alt
<b>Ejerbetaling Kollektiv trafik</b>	<b>26.496.762</b>	<b>6.738.492</b>	<b>106.725.799</b>	<b>360.086.350</b>
- Fællesudgifter overført til næste år (rammestyring)				
Realiseret 61.937 - budget 62.670 = 733 tkr.	47.514	11.172	303.620	733.001
<b>Ejerbetaling kollektiv trafik reguleret for rammestyring</b>	<b>26.544.276</b>	<b>6.749.664</b>	<b>107.029.419</b>	<b>360.819.351</b>
Opkrævet ejerbetaling 2015 - aconto	25.683.000	6.629.000	100.640.000	358.402.000
<b>Restfinansiering 2015</b>	<b>-861.276</b>	<b>-120.664</b>	<b>-6.389.419</b>	<b>-2.417.351</b>
<b>Korrektion af fællesudgifter vedr. Flextrafik i 2015</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.396.473</b>
<b>Nettofinansiering 2015</b>	<b>-861.276</b>	<b>-120.664</b>	<b>-6.389.419</b>	<b>-3.813.824</b>
				-348.047
				-733.001
				<b>-1.081.048</b>
Tilgodehavende 2014	269.639	0	0	3.118.709
Tilgodehavende 2015	861.276	120.664	6.389.419	9.959.995
<b>I alt</b>	<b>1.130.915</b>	<b>120.664</b>	<b>6.389.419</b>	<b>13.078.704</b>
<b>Samlet tilgodehavende</b>	<b>1.130.915</b>	<b>120.664</b>	<b>6.389.419</b>	<b>11.997.656</b>
RSD tidligere år			6.201.951	
Gæld 2014	0	0	839.456	839.456
Gæld 2015	0			6.146.171
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.041.407</b>	<b>6.985.627</b>
Akkumuleret rente RSD			11.293	
				663.281

Ejernes tilgodehavender (vores gæld) udbetales i juni 2016, mens deres gæld (vores tilgodehavender) indbetales sammen med acontobidrag 2017. Rente på ejernes gæld beregnes ud fra kassekreditrenten pr. 1/8 2016 og beregnes som et års gæld.

3.813.824

**Bilag I.6****Opgørelse over direktørens rejseudgifter 2015****Rejseudgifter**

Kørselsgodtgørelse, parkering og bro	Kr.	6.763
Taxakørsel	Kr.	3.267
Togbilletter/klippekort	Kr.	<u>29.244</u>
I alt	Kr.	<u>39.274</u>

**Hotel/restaurant/cafe**

Forplejning - div.	Kr.	<u>301</u>
I alt	Kr.	<u>301</u>

**Total** **Kr. 39.575**

Ovenstående er direktørens udgifter til rejser, repræsentation m.m for 2015.  
Ved fællesudgifter med deltagelse fra andre i administrationen eller bestyrelsen,  
som fx. studieturer, er direktørens del forholdsmæssigt beregnet ud fra den samlede  
udgift og antal deltagere.

## Bilag 2.1

## Notat

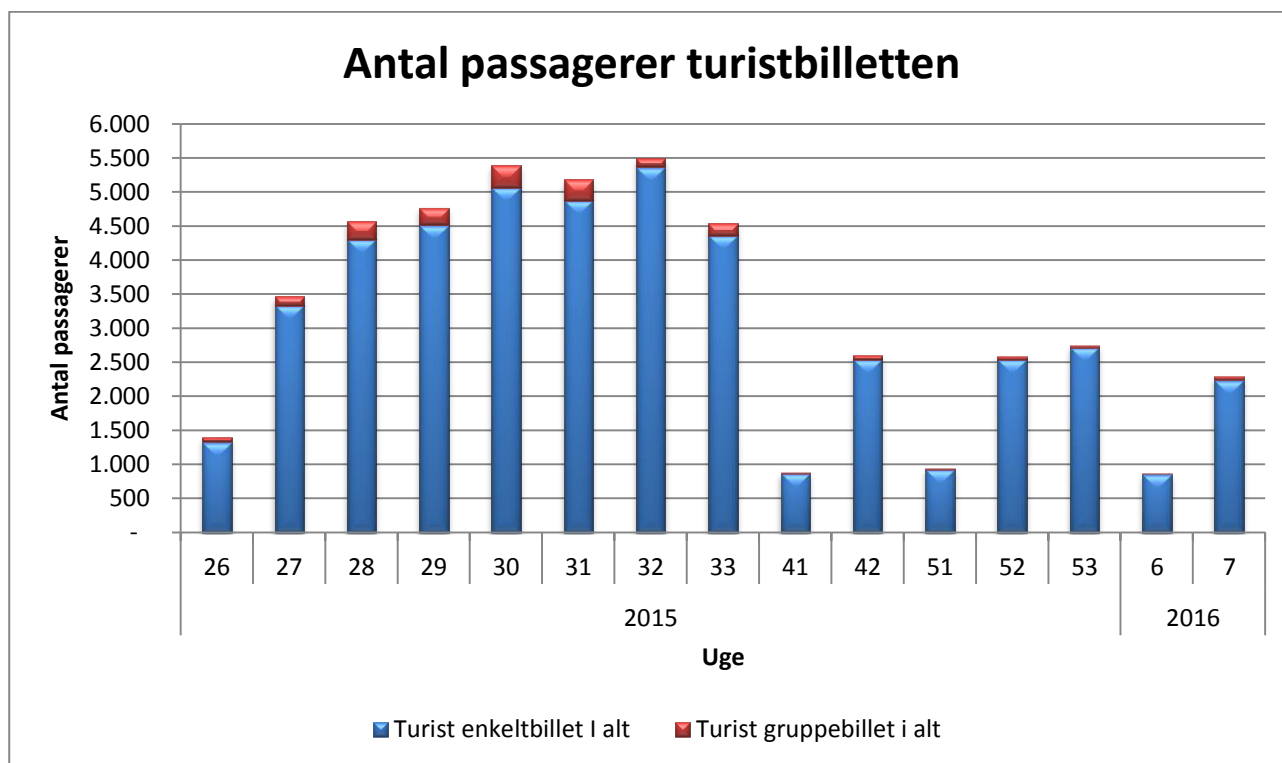
### Evaluering af Turistbilletten

#### Baggrund

FynBus vil gerne have flere turister til at benytte den kollektive trafik, men måtte tilbage i 2014 konstatere en ringe interesse for de tilbud, som trafiksselskabet havde haft til denne målgruppe. På bestyrelsesmødet den 20. november 2014 besluttede bestyrelsen på baggrund af en evaluering af en række turistprodukter, at nedlægge billettyperne 1-dags-billet Fyn og attraktionsbilletten, og bede administrationen om at fremlægge forslag til andre billettyper målrettet turisterne. FynBus foreslog derfor introduktionen af en helt ny turistbillet, der skulle være nem at købe og som blev markedsført til turist- og havnekontorer i en flyer på dansk, tysk og engelsk. Turistbilletten trådte i kraft den 1. maj og sælges som sms-billet og som kontantbillet i de fynske busser. Billetten koster 50 kr. og er gyldigt hele købsdagen, hvor der, indenfor FynBus' takstområde, kan køres ligeså langt og ligeså meget der ønskes. Billetten kan kun købes i de danske skoleferieperioder.

#### Status

Salgsmæssigt har Turistbilletten solgt godt. Siden billettens premiere og frem til og med uge 7 i år har knap 48.000 personer benyttet Turistbilletten som rejsehjemmel, hvoraf størstedelen af solgt i busserne og en mindre del solgt som sms-billet.





FynBus' økonomi-afdeling har efterfølgende foretaget en analyse af salgstallene for at afdække, hvorvidt de billige turistbilletter er blevet købt af turister, eller blot benyttes af FynBus' eksisterende kunder, som en ekstra billig billet i ferieperioderne. Konklusionerne af denne analyse fremgår sammen med input fra kunder og chauffører under nedenstående afsnit om erfaringerne.

## **Erfaringerne:**

### *Kunderne*

FynBus har modtaget ganske få negative henvendelser fra kunderne vedr. Turistbilletten, primært fra kunder, der mener at vi godt kunne have oplyst mere om Turistbilletten, så de kunne have sparet penge i forhold til rejse på fx KVIKKort eller køb af normal enkeltbillet. FynBus har tillige modtaget enkelte henvendelser fra kunder, der roser initiativet, men beklager sig over, at det ikke er markedsført godt nok. Virkeligheden er dog en anden, hvilket salgstallene også viser.

### *Chaufførerne*

Generelt er chaufførerne meget tilfredse med turistbilletten og flere kalder Turistbilletten for "noget af det bedste FynBus nogensinde har gjort for kunderne". FynBus har gennemført en høring blandt chaufførerne på VoresFynBus.dk, hvor de har haft mulighed for at komme med inputs til en evaluering. Det har afstedkommet meget ros, samt en række forslag til forbedringer og ændringer, fx:

- Der indføres regel om at to børn rejser gratis ifølge med voksne.
- Perioden forlænges i sommerferien, så Odense-festivalerne kommer med.
- At der åbnes mulighed for at Turistbilletten også kan anvendes i natbusserne.

### *Turistbranchen*

Både de fynske turistkontorer og Destination Fyn er begejstrede for Turistbilletten, som alle er meget interesseret i at hjælpe med at markedsføre og videreudvikle.

### *Økonomien*

I et notat fra Økonomi vedr. Turistbilletten vurderes det at minimum 45 % af de solgte billetter er solgt til turister. De øvrige 55 % er solgt til eksisterende kontantbilletkunder, der fordi billetten er solgt i ferieperioden også godt kan have været turister. Den analyse der ligger til grund for ovenstående konklusion sammenligner nemlig antallet af solgte kontantbilletter de foregående år, med det aktuelle år 2015. Da FynBus i de foregående år har haft et relativt dyrt tilbud til turisterne, vil der med stor sandsynlighed have været turister blandt de kontantbilletrejsende i de foregående år.

## **Konklusion**

Konklusionen er, at turistbilletten har virket efter hensigten, idet faldet af solgte kontantbilletter i de to ferieperioder ligger under stigningen i antallet af solgte turistbilletter. Der har med andre ord været markant flere turister i busserne i ferieperioderne, end i de foregående år. Denne fremgang skyldes dels den massive markedsføring overfor de fynske turistkontorer, overnatningssteder,

lystbådehavne og turistattraktioner, og dels en særdeles aktiv salgsindsats fra buschaufførerne, der i kontantsalgssituationer har husket at tilbyde turistbilletten til kunderne.

Der vil også være en turistbillet i 2016. Billetpriisen vil være identisk med prisen i 2015. Den eneste ændring i forhold til sidste år vil være en udvidelse af sommerferieperioden med 14 dage, så der tages hensyn til udenlandske turister og en række store events i anden halvdel af august. Ved implementeringen af rejsekortet skal der tages fremadrettet stilling til Turistbilletten.

**Bilag 4.1**

**Notat**

**Salgssteder på Fyn i forbindelse med rejsekortet**

I oversigten nedenfor er placering af mellemsalgssteder listet, opdelt kommune for kommune. Først vises i ét skema kommunens ønsker til salgssteder, derefter vises i et skema Administrations indstilling til salgssteder i pågældende kommune.

Oversigten er delt op i FynBus salgssteder og DSB's servicetilbud. Alle nævnte steder etableres som et mellemsalgssted med BORIS-udstyr, så der kan tankes rejsekort op. I Odense etableres endvidere et enkelt lille salgssted uden udstyr.

Har kommunerne foreslået en mulig forhandler vil disse være nævnt i højre side af oversigten.

I oversigten er FynBus Kundecenter i Odense og Svendborg medtaget. Disse etableres som et stort salgssted, der kan håndtere alle typer af rejsekort-henvendelser.

**Odense Kommune:**

Odense Kommune har i dag 20 salgssteder, hvor der sælges FynBus Værdikort og tilbydes optankning af Odense periodekort.

Disse salgssteder reduceres til nedenstående liste på baggrund af omsætningstal og placering i forhold til busknodepunkter.

<b>Stort salgssted</b>	
FynBus Kundecenter	
<b>FynBus mellemsalgssteder med udstyr</b>	
TarupCenter	Løvbjerg
Søhus	Eurospar
Bolbro	Føtex
Vollsmose	Eurospar
Skibhuskvarteret	Kvickly
Bellinge	Brugsen
Dalumcentret	Kvickly
Hjallese	Brugsen
Højby	SuperBrugsen
Bilka	
Rosengårdscentret	
Mageløs	Politikens Kiosk
Vesterbro	Føtex
<b>Lille salgssted uden udstyr</b>	
Visit Odense	

<b>Rejsekortsalsgssteder eller automater (DSB)</b>	
7Eleven, OBC, stuen	
7Eleven, OBC, 1. sal	
DSB servicekontor, 1. sal	
Rejsekortautomater x 5, Odense st.	

Nuværende FynBus-salgssteder i Odense Kommune, der udgår ved overgangen til rejsekortet:

Korup	Meny
Sanderum	Meny
Odense C, Vestergade	SuperBrugsen
Banegården	7Eleven (er allerede rejsekort-salgssted for DSB)

**Assens Kommune:**

Assens Kommunes ønsker til salgssteder:

<b>FynBus salgssteder</b>	
Assens	Borgerservice
Assens	Superbrugsen
Glamsbjerg	Foreslået Fakta
Haarby	Foreslået SuperBrugsen
Vissenbjerg	Foreslået Dagli'Brugsen
Aarup	Foreslået Meny
Ebberup	Foreslået Spar
Tommerup St.	Foreslået SuperBrugsen
<b>Rejsekortsalsgssteder eller automater (DSB)</b>	
Rejsekortautomat, Tommerup st.	
Rejsekortautomat, Aarup st.	

FynBus' indstilling til salgssteder i Assens Kommune:

<b>FynBus mellemsalgssteder med udstyr</b>	
<b>Assens x 2</b>	Borgerservice
Assens	Superbrugsen
Glamsbjerg	Foreslået Fakta
Haarby	Foreslået SuperBrugsen
Vissenbjerg	Foreslået Dagli'Brugsen
<b>Rejsekortsalsgssteder eller automater (DSB)</b>	
Rejsekortautomat, Tommerup st.	

Rejsekortautomat, Aarup st.	
-----------------------------	--

**Nyborg Kommune:**

Nyborg Kommunes ønsker til salgssteder:

<b>FynBus salgssteder</b>	
Nyborg	Foreslået Nyborg Turistbureau
Ørbæk	Foreslået Shell eller SuperBrugsen
Ullerslev	Foreslået SuperBrugsen eller Super Spar
<b>Rejsekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
Rejsekortautomat, Nyborg St.	
7Eleven, Nyborg St.	

FynBus' indstilling til salgssteder i Nyborg Kommune:

<b>FynBus mellemsalgsteder med udstyr</b>	
Nyborg	Foreslået Nyborg Turistbureau
Ørbæk	Foreslået Shell eller SuperBrugsen
<b>Rejsekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
Rejsekortautomat, Nyborg St.	
7Eleven, Nyborg St.	

**Faaborg-Midtfyn Kommune:**

Faaborg Kommune har fremsendt følgende prioriteringsliste:

Udvalget besluttede at fremsende følgende prioriteringsliste:

A = Eksisterende automater (Kværndrup, Ringe og Årslev)

B = A+ Mellem salgssted i Faaborg.

C = B + Mellem salgssteder i Ringe og Årslev, således at der også er mulighed for personlig betjening ud over automat.

D = C + Mellem salgssteder i Nr. Lyndelse, Nr. Broby, Ferritslev, Korinth, Gislev og Kværndrup. Placeringerne er valgt ud fra størrelse (kundegrundlag) og afstand til salgsstederne i C.

Administrationens indstilling til salgssteder i Faaborg-Midtfyn Kommune er:

<b>FynBus mellemsalgsteder med udstyr</b>	
Faaborg	
<b>Rejsekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
Rejsekortautomat, Årslev	
Rejsekortautomat, Kværndrup st.	
Rejsekortautomat, Ringe st.	

**Nordfyns Kommune:**

Nordfyns Kommune ønsker til salgssteder:

<b>FynBus salgssteder med udstyr</b>	
Bogense	Foreslået Borgerservice
Otterup	Foreslået Borgerservice
Søndersø	Foreslået Borgerservice
<b>FynBus salgssteder uden udstyr</b>	
Morud	Foreslået Brugsen
Sørslev	
Bogense	
Søndersø	
Otterup	

FynBus' indstilling til salgssteder i Nordfyns Kommune:

<b>FynBus mellemsalgssteder med udstyr</b>	
Bogense	Foreslået Borgerservice
Otterup	Foreslået Borgerservice
Søndersø	Foreslået Borgerservice
Morud	Foreslået Brugsen

**Middelfart Kommune:**

Middelfart Kommunes ønsker til salgssteder:

<b>FynBus salgssteder uden udstyr</b>	
Middelfart	Borgerservice
Middelfart	Bibliotek
Ejby	Bibliotek
Nørre Aaby	Bibliotek
<b>Rejsekortsalgssteder eller automater (DSB)</b>	
7Eleven, Middelfart st.	
Rejsekortautomat, Middelfart st.	
Rejsekortautomat, Gelsted st.	
Rejsekortautomat, Ejby st.	
Rejsekortautomat, Nørre Aaby	
Rejsekortautomat, Kauslunde	

FynBus' indstilling til salgssteder i Middelfart Kommune:

<b>FynBus salgssteder med udstyr</b>	

Middelfart	Borgerservice
<b>Rejekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
7Eleven, Middelfart st.	
Rejekortautomat, Middelfart st.	
Rejekortautomat, Gelsted st.	
Rejekortautomat, Ejby st.	
Rejekortautomat, Nørre Aaby	
Rejekortautomat, Kauslunde	

**Svendborg Kommune:**

Svendborg Kommunes ønsker og FynBus' indstilling svarer overens med følgende:

<b>FynBus salgssteder</b>	
Svendborg Kundecenter (stort salgssted)	
<b>Rejekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
7Eleven, Svendborg st.	
Rejekortautomat, Svendborg st.	
Rejekortautomat, Svendborg Vest.	
Rejekortautomat, Stenstrup st.	

**Langeland Kommune:**

Langelang Kommunes ønsker og FynBus' indstilling svarer overens med følgende:

<b>FynBus salgssteder</b>	
Rudkøbing Busterminal	

**Kerteminde Kommune:**

Kerteminde Kommunes ønsker og FynBus' indstilling til salgssteder svarer overens med følgende:

<b>FynBus salgssteder</b>	
Kerteminde	Foreslået SuperBrugsen eller Visit Kerteminde
Munkebo	Foreslået Kiosk på Lindølle eller bibliotek
<b>Rejekortsalgsteder eller automater (DSB)</b>	
Rejekortautomat, Langeskov st.	

Alle salgssteder bliver evalueret årligt i forbindelse med årsregnskabet.

Fynbus  
Att.: Bestyrelsen



Arbejdsgiverforening for taxibranchen  
Rosenlunds Allé 8  
2720 Vanløse

Tlf. 38 71 80 00  
Fax 38 71 83 00

Vanløse 9. marts 2016  
J.nr. 2016-035

### **Nedregulering ved forlængede kørselskontrakter**

Vi har fra en række af vores medlemsvirksomheder modtaget henvendelse i forbindelse med forlængelse af étårige udbud på variabel kørsel, hvor der fra trafikelskabets side er lavet en nedregulering i afregningen med 2,83 %.

Vi har i samme anledning modtaget henvendelse fra 3F Fagligt Fælles Forbund, der giver udtryk for bekymring for, at de påtænkte nedreguleringer ikke vil kunne undgå at medføre afskedigelser af chauffører og således medføre en øget ledighed blandt Forbundet medlemmer.

På den baggrund har 3F anmodet om at være medunderskriver på nærværende brev.

Nedreguleringen på 2,83 % finder sted på baggrund af Trafikelskabernes Omkostningsindeks, hvilket vi oplever som temmelig problematisk.

Vi er bekendt med, at det omtalte indeks er nævnt i udbudsbetingelserne, men ikke beskrevet.

Når vi alligevel oplever nedreguleringen for temmelig problematisk, så drejer det sig om blandt andet følgende 2 forhold.

De tilbud, som ATAX' medlemmer har afgivet bud på, og som nu reguleres ned med 2,83 % er afgivet i forhold til étårige kontrakter på variabel kørsel, hvorfor der i det omfangsrige udbudsmateriale på over 70 sider ikke er lagt vægt på et indeks, der i øvrigt ikke er vedlagt materialet.

Det har således været vognmændenes forventning, at de afgivne bud var den minimumspris, vognmændene kunne forvente at køre til i udbudsperioden, men som nu nedsættes væsentligt og uden at vognmændenes omkostninger nedsættes tilsvarende.



Dette sker samtidig med at de afgivne bud forlænges, med den konsekvens, at den pågældende kørsel ikke kommer i udbud og vognmændene derfor ikke kan frasige sig de eksisterende bud og erstatte dem med anden kørsel, da dette ikke kommer i udbud. De presses således økonomisk i en i forvejen presset branche.

Det fremgår, at det omtalte indeks blandt andet er baseret på tal fra DB/DI.

Der er altså tale om tal baseret på omkostninger for busser, de såkaldte M2 og M3 køretøjer og ikke mindre køretøjer omfattet af taxiloven, de såkaldte M1 køretøjer.

Persontransportbranchen er en dybt reguleret branche og der stilles krav til, at de køretøjer, der kan indregistreres efter taxiloven skal kunne køre over 20 km pr. liter diesel og altså væsentligt mere end en bus, der kører mellem 2,5 og 3,5 km pr. liter diesel.

Den angivne vægtning af brændstoffet på 17 % indebærer, at den lavere pris på diesel, som vi har oplevet det sidste års tid, slår væsentligt kraftigere igennem end de faktiske forhold for M1 køretøjer omfattet af taxiloven.

Indehaverne af disse køretøjer har de facto ikke disse besparelser og nedsættelse af afregningen med 2,83 %, der jo er grundet i de faldende dieselpriiser er således uden hold i vores medlemmers faktiske omkostninger.

Vi skal på den baggrund anbefale, at De revurderer Deres påtænkte nedsættelse af afregningen for M1 køretøjerne indregistreret efter taxiloven, men i stedet fastholder minimumsprisen på de oprindeligt afgivne bud, når De fra Trafikselskabets side vælger at forlænge dem.

Konsekvensen af den påtænkte nedsættelse kan betyde, at nogle vognmænd ikke har råd til at sende bilen afsted, da de risikerer at køre med underskud og værste konsekvens imødese en konkurs.

Det kan være en overvejelse værd, for de vognmænd, der har ansatte chauffører på timeløn, om det kan være nødvendigt at fyre chaufførerne og lade bilerne stå stille til næste udbudsrunde, fremfor at køre med konstant underskud.

Med venlig hilsen



Jens Vegge Bjørck  
Direktør  
jvb@atax.dk



Allan Andersen  
Forhandlingssekretær  
3F Fagligt Fælles Forbund

**Bilag 6.2**

## **Notat**

### **Økonomisk kompensation som følge af bl.a. indeksregulering (Flextrafik)**

#### **Baggrund**

Sydtrafik, Midttrafik og FynBus har modtaget henvendelser fra flere vognmænd efter den seneste indeksregulering den 1. marts 2016, hvor indekset er faldet knap 3 %. Endvidere har FynBus modtaget brev fra ATAX og 3F, der anbefaler, at den påtænkte nedsættelse af afregningen revurderes. Kritikken fra vognmændene går på de forringelser vognmændene har oplevet gennem det/de sidste år:

#### **1. Afgiftsharmonisering primo 2015 (lovkrav)**

Pr. 1. januar 2015 blev registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. ændret. Dette gav anledning til en del kritik fra OST-vognmændene, idet de oplevede ændringen som en økonomisk forringelse, og flere vognmænd ønskede at genforhandle deres kontrakter. Sydtrafik, Midttrafik og FynBus har ikke en genforhandlingsklausul i kontrakterne FG3/FG4/FV4. Men da skatteministeriets vurdering var, at lovændringen ikke havde økonomiske konsekvenser for vognmændene, havde der ikke været grundlag for forhandling, selvom vi havde haft en genforhandlingsklausul. Dette blev meddelt vognmændene ved Nyhedsbrev af 18. februar 2015. Nyhedsbrevet vedlægges nedenfor som bilag 1.

#### **2. Skærpede miljøkrav (lovkrav)**

Det fremføres af vognmændene, at de mødes med skærpede miljøkrav med øgede omkostninger til følge.

#### **3. Overenskomster (FynBus arbejdsklausul – kontrakt)**

Flere vognmænd har tegnet overenskomster – formentlig bl.a. som følge af indførelse af arbejdsklausuler hos FynBus. Endvidere har der været fremsat lovforslag som følge af Færch-sagen. Lovforslaget er fremsat på ny (efter det bortfaldt pga. folketingsvalg). FynBus' arbejdsklausul var en del af udbudsmaterialet og således kendt inden der blev afgivet bud.

#### **4. FG3/FG4/FV4 forlænget (kontrakt)**

I kontrakten FG3/FG4/FV4 er der option på forlængelse. Denne forlængelse har Sydtrafik, Midttrafik og FynBus udnyttet i 2016. Dette medfører selvsagt, at kørslerne udbydes senere, end hvis kontrakterne ikke var forlænget. Forlængelsen medfører endvidere, at der sker prisregulering af kontrakten, jf. kontraktens § 23. Det er denne indeksregulering, der giver anledning til de henvendelser, der modtages fra vognmænd og ATAX/3F nu.

#### **5. Prisregulering/kompensation**

Som følge af disse 4 forhold, ønsker vognmændene indeksreguleringen ændret eller alternativ genforhandling af kontrakten. ATAX/3F ønsker revurdering af indeksreguleringen.

I det følgende ses der således på, hvorvidt der kan ske ændring af prisen i medfør af kontrakten (dvs. med hjemmel i bestemmelser, der fremgår af kontrakten) eller om der i øvrigt kan ske ændringer i prisen (og dermed ændringer i kontrakten uden, at der er hjemmel hertil i kontrakten).

### **5.1 Kontrakterne FG3/FV4/FG4 (ændringer i medfør af kontrakt)**

I Sydtrafik, Midttrafik og FynBus´ kontrakt med vognmænd på Flextrafikområdet (FV3, FV4 og FG4) er der følgende bestemmelse vedr. prisregulering:

#### **FG4: ”§ 23 Prisregulering**

*Stk. 1*

*Pristilbud skal afgives i prisniveau for september 2014, omkostningsindeks 109,5.*

*Stk. 2*

*For rammeaftaler, der udløber senere end 29. februar 2016, vil betalingen i henhold til rammeaftalen en gang årligt blive reguleret efter Trafikselskabernes månedlige omkostningsindeks. Første regulering vil ske pr. 1. marts 2016 (eller sidste hverdag inden 1. marts 2016).*

*Der reguleres med forskellen til omkostningsindeks pr. 1. september 2014.”*

#### **FV4: ”§ 23 Prisregulering**

*Stk. 1*

*Pristilbud skal afgives i prisniveau for september 2014, omkostningsindeks 109,5.*

*Stk. 2*

*For rammeaftaler der forlænges, jf. § 4, vil betalingen i henhold til denne rammeaftale en gang årligt blive reguleret efter Trafikselskabernes månedlige omkostningsindeks. Første regulering vil ske pr. 1. marts 2016 (eller sidste hverdag inden 1. marts 2016).*

*Der reguleres med forskellen til omkostningsindeks pr. 1. september 2014.”*

#### **FV3: ”§ 23 Prisregulering**

*Stk. 1*

*Pristilbud skal afgives i prisniveau for september 2013, omkostningsindeks 109,6.*

*Stk. 2*

*For rammeaftaler der udløber senere end 28. februar 2015, vil betalingen i henhold til rammeaftalen en gang årligt blive reguleret efter Trafikselskabernes månedlige omkostningsindeks. Første regulering vil ske pr. 1. marts 2015 (eller sidste hverdag inden 1. marts 2015).*

*Der reguleres med forskellen til omkostningsindeks pr. 1. september 2013.”*

Der er tale om en klar, præcis og entydig prisregulering. På Trafikselskaberne i Danmarks hjemmeside kan man se, hvordan omkostningsindekset beregnes, og der er således tale om en på forhånd kendt beregningsmodel. Endvidere findes der samme sted prognoser for indekset. Hensigtsmæssigheden af formuleringen kan diskuteres, men det ændrer ikke på, at prisreguleringen var kendt på forhånd – og at reguleringen naturligvis kunne gå begge veje. Der er ingen mulighed for afvigelse fra prisregulering, jf. formuleringen ”vil betalingen ... blive reguleret”.

Movia har i deres udbud følgende bestemmelse vedr. genforhandling:

### **13.11 Genforhandling**

*Stk. 1*

*Såfremt der i kontraktperioden indtræffer lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbuddet, har hver af parterne ret til at kræve genforhandling for at justere priserne.*

Sydtrafik, Midttrafik og FynBus har ikke en tilsvarende genforhandlingsklausul, og har således ikke en tilsvarende adgang til at regulere priser gennem genforhandling. Det skal bemærkes, at det alene er lovindgreb, der hos Movia kan medføre genforhandling. Indeksreguleringen falder således helt uden for denne bestemmelse, hvorimod afgiftsharmoniseringen og skærpede miljøkrav ville kunne falde ind under en genforhandlingsklausul.

Ordlyden i FG4/FV4 giver herefter ingen mulighed for at ændre prisen enten ved ændret prisindeks eller ved at genforhandle prisen.

### **5.2 Ændring af pris uden fornyet udbud (ændring af kontrakt)**

Spørgsmålet er herefter, hvorvidt prisen - i tilfælde, hvor ændringen ikke sker *i medfør af* kontrakten - kan ændres uden, at det udløser krav om fornyet udbud.

Det helt overordnede udbudsretlige udgangspunkt er, at ændringer i kontrakten anses for indgåelse af en ny udbudspligtig kontrakt, idet principperne om ligebehandling og gennemsigtighed rækker ind i kontraktforholdet. Dette følger af retspraksis fra EU-Domstolen. Efter denne praksis anses enhver ændring af kontraktens økonomiske balance til entreprenørens fordel, som den oprindelige kontrakt eller rammeaftale ikke gav mulighed for, som en væsentlig ændring, der kræver nyt udbud. (Dette følger ligeledes af det nye Forsyningsvirksomhedsdirektiv, hvilket dog ikke er gældende for allerede indgåede kontrakter).

Prisen kan således ikke ændres uden, at det ville kræve et nyt udbud.

### **5.3 Hjemmel til kompensation i øvrigt?**

Der er heller ikke på anden måde juridisk hjemmel til at give vognmændene kompensation.

## Bilag I

Til samtlige leverandører ved FynBus, Sydtrafik og Midttrafik

Som vi orienterede om ved mail af 15. januar 2015 er forslaget om lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. vedtaget. Lovændringen trådte i kraft pr. 1. januar 2015.

Så snart vi modtog henvendelser om den usikkerhed lovændringen medførte, bad vi Trafikselskaberne i Danmark (TiD) kontakte Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og brancheforeningerne. Dette skete straks, og efterfølgende har TiD været i kontakt med Skatteministeriet.

Torsdag den 12. februar 2015 fik TiD svar fra Skatteministeriet. I svaret oplyser Skatteministeriet, at det er deres opfattelse, at udgangspunktet for lovændringen var en situation, hvor taxier og sygetransportbiler var fritaget for den almindelige afgift, mens der omvendt skulle betales dobbelt udligningsafgift for disse biler. Det er endvidere Skatteministeriets opfattelse, at der for biler med tilladelse til offentlig servicetrafik blev betalt almindelige løbende afgift og eventuelt almindelig udligningsafgift. Skatteministeriet konkluderer, at det må skyldes en fejl, hvis der ikke er opkrævet løbende afgifter af biler, der kører med tilladelse til offentlig servicetrafik.

Det har på den baggrund været Skatteministeriets opfattelse, at lovændringen ikke får økonomiske konsekvenser for vognmændene. Det er også af den grund besluttet, at der ikke gives kompensation til kommuner og regioner.

Da Skatteministeriet således fastholder, at lovændringen ikke har skattemæssige konsekvenser, ville det ikke være aktuelt med genforhandling, selvom der havde været indarbejdet en genforhandlingsklausul i kontrakterne.

Vi udsender en ny orientering, såfremt vi får nye oplysninger om sagen. Vi vil dog anbefale jer at overveje selv at søge rådgivning omkring afgiftsforholdene hos revisor eller advokat.

Venlig hilsen

**Midttrafik, Sydtrafik og FynBus**