

FynBus Bestyrelse

Dagsorden

Torsdag den 14. september 2017

Kl. 16.00 – 18.00

Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense

Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn

Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Birger Jensen, Svendborg

Bestyrelsesmedlem Jesper Hempler, Kerteminde

Bestyrelsesmedlem Anders W. Berthelsen, Odense

Bestyrelsesmedlem Jan Ole Jakobsen, Langeland

Bestyrelsesmedlem Hans Bjerregaard, Assens

Bestyrelsesmedlem Kristian Grønbæk Andersen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Niels Bebe, Middelfart

Repræsentantskabsmedlem Per Jespersen, Nyborg

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Kontraktchef Ingrid Dissing

Økonomichef Søren Junker

Planchef Anne Mortensen

DAGSORDEN:

Sager til beslutning:	3
1. Forventet regnskab 2. kvartal 2017 og Budget 2018.....	3
2. Olieswap 2018.....	12
3. Rammer for udbud af buskørsel i Langeland Kommune og lokalkørsel i Svendborg Kommune	15
4. Rammer for udbud af buskørsel i Assens Kommune.....	15
5. FlexDanmark - vedtægtsændringer.....	18
6. Landsdækkende rejseregler.....	19
7. Ansøgning vedr. pulje for buskørsel.....	22
Sager til drøftelse:	28
Sager til orientering:	28
8. Administrationsudgifter hvis ejere ønsker gratis kollektiv trafik.....	28
9. Trafikplan 2018-2021	31
10. Meddelelser	33
11. Eventuelt.....	33

Sager til beslutning:

1. Forventet regnskab 2. kvartal 2017 og Budget 2018

Resumé:

Administrationen fremlægger forslag til budget for 2018, og budgetoverslag for årene 2019-2021 til godkendelse. Desuden fremlægges forventet regnskab 2017 til orientering.

Sagsfremstilling:

Administrationen fremsætter budget 2018 med budgetoverslag for 2018-2020 til godkendelse og aflægger det forventede regnskab for 2017 til orientering.

Budgettet indeholder 3 forslag, der indstilles til selvstændig godkendelse:

- uændrede takster i 2018.
- pulje til markedsføring og kampagner på 2,5 mio. kr. der finansieres af Region Syddanmark og Odense Kommune til imødegåelse af yderligere passagerfrafald.
- overførsel af anlægsprojekt på 0,1 mio. kr. til 2018, da nyt økonomisystem endnu ikke er færdigudviklet.

Forventet regnskab 2017

De væsentligste usikkerheder i regnskabet knytter sig især til udviklingen i passagertal og – indtægter.

FynBus har siden januar været i gang med udskiftning af hele kort- og billetsystemet i forbindelse med overgangen til Rejsekort. Det medfører blandt andet store ændringer i de værktøjer, der benyttes til passagerstatistik og indtægtsdeling. Rejsedata (Bus&Tog samarbejdet) – som varetager statistikker mv. for trafikselskaberne – har endnu ikke alle systemer på plads. Dette gælder blandt andet systemer vedrørende pendlerprodukter.

Administrationen har derfor lagt de registrerede indtægter i 1. halvår til grund for forventet regnskab 2017, og har opregnet disse til helårsvirkning, da erfaringer viser, at 50 % af indtægterne genereres i 1. halvår. Hvorvidt denne metode er korrekt set i forhold til så store ændringer som Rejsekort og nye takster giver anledning til, kan administrationen først vurdere i oktober måned.

Hovedtal

Ejerbidraget til busdriften forventes i 2017 at udgøre 336,3 mio. kr. Det er en mindre udgift på 2,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for bus- og telekørsel forventet regnskab 2017

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	226,9	228,8	1,9
Bruttoudgifter	515,3	499,9	490,0	486,6	-3,4
Busdrift netto	278,2	267,6	263,1	257,9	-5,2
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,7	74,6	-0,1
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,2	3,2	2,0
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	339,1	336,3	-2,8
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,5	-2,7
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	363,3	357,8	-5,5

Herunder gennemgås de væsentligste afvigelser for de enkelte hovedposter.

Indtægter

Tabel 2: indtægternes afvigelse i forhold til budget 2017

Indtægter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre indtægt	Mer- indtægt
Samlet udvikling		-1,9
Kontant inkl. SMS og Mobilbiletter	1,9	
KVIKkort / Rejsekort Classic	3,0	
Bus&Tog samarbejdet	4,7	
Periodekort, total		-9,6
- heraf slutafregning Bus&Tog 2014-15		-7,4
Færre udgifter til provision, indtægter fra Rejsekort mm.		-1,9

Samlet forventes indtægterne at være 1,9 mio. kr. højere end budgetteret.

Tabel 2 viser, at kontantindtægterne er 1,9 mio. kr. mindre end budget.

Hertil kommer mindre indtægter på Rejsekort Classic (KVIKkort) på 3 mio. kr. Derudover skal lægges de mindreindtægter fra Bus&Tog samarbejdet på 4,7 mio. kr., der skyldes, at indtægtsfordelingen nu foretages på baggrund af det faktiske antal rejser på Rejsekort Classic, og ikke som tidligere på baggrund af en beregningsmodel.

De samlede mindreindtægter på Rejsekort Classic (KVIKkort) er derfor 7,7 mio. kr. Det tilskrives, at prisen på KVIKkort-rejserne for sporadisk rejsende først steg fra 10 til 15 kr., og med overgangen til Rejsekort steg til 18 kr. pr. rejse.

De mindre indtægter opvejes af øgede periodekortindtægter på forventet 9,6 mio. kr., hvoraf de 7,4 mio. kr. stammer fra slutafregningen i Bus&Tog samarbejdet for 2014-15, hvor FynBus' aconto betaling var for høj.

Herudover er der færre udgifter til provision til salgssteder, transaktionshonorar for administration og salg af rejsekort på samlet 1,9 mio. kr.

Bruttoudgifter

Tabel 3: bruttoudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Bruttoudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer- udgift
Samlet udvikling	-3,4	
Øgede kontraktudgifter Indeksstigning		3,2
Betaling budgetsikkerhed diesellole		1,1
Stigende enhedspriser nye kørselskontrakter		1,4
Mindre variabel kørsel	-1,0	
Mindre udbetaling incitamentsaftaler og større bod	-1,5	
Afslutning af passagertællesystem og signalprioritering		1,4
Mindre kørsel - R-busnet udskudt	-8,0	

Udgifterne til rutekørsel forventes at blive 3,4 mio. kr. mindre end budgetteret.

På baggrund af Trafikplan 2014-17 budgetteredes der i 2017 med indførelse af R-Busnettet, men dette er udskudt til næste trafikplanperiode. Derfor købes mindre kørsel for 8 mio. kr.

Endvidere resulterer incitamentskontrakterne ikke i udbetaling af det maksimalt afsatte beløb for 2017, ligesom der er større indtægter fra udstedt bod til entreprenørerne. Den samlede effekt er en mindre udgift på 1,5 mio. kr.

Der forventes brugt mindre dubleringskørsel for 1 mio. kr., blandt andet fordi gratis kørsel med grupper ikke længere dubleres.

Merudgifterne skyldes primært, at kørselskontrakternes indeksregulering stiger mere end forudset af Trafikselskaberne i Danmark. Det medfører merudgifter på 3,2 mio. kr., som hovedsageligt skyldes lønandelen af indeks.

Udviklingen i indeks for diesel medfører, at FynBus' bank forventer betaling for budgetsikkerheden for diesel svarende til 1,1 mio. kr.

Der er med kontraktstart i august 2017 indgået nye kørselskontrakter i Faaborg-Midtfyn, Keremunde og Middelfart Kommune. Kontrakterne indeholder højere enhedspriser, og det medfører merudgifter på 1,4 mio. kr.

Endelig bemærkes, at den afsluttende softwareudvikling til et passagertællesystem i de regionale busser og bybusserne i Odense først sker i 2017, og at der udvikles teknologi til signalprioritering i Odense. De samlede udgifter hertil er 1,4 mio. kr.

Telekørsel

Tal for telekørsel vises herunder i tabel 4.

Tabel 4: Telekørsels afvigelse i forhold til budget 2017

Udgifter til telekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Nettoresultat	-2,7	
Indtægter	0,1	
Mindre kontraktudgifter	-2,2	
Mindre fællesudgifter	-0,6	

Samlet forventes mindre udgifter på 2,7 mio. kr. på grund af færre rejser end budgetteret.

Fællesudgifter

Fællesudgifter for rutekørsel vises i tabel 5.

Tabel 5: Fællesudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Fællesudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Ordinær ramme (opsøres som følge af rammestyringen)	-0,5	
Rejsekortet		0,4
Anlægsprojekter overført fra 2016		2,0

Den ordinære ramme til fællesudgifter har været uændret siden 2010 i faste priser. I 2017 forventes mindre udgifter på 0,5 mio. kr., der opsøres som følge af rammestyingsprincippet.

På grund af etablering af flere salgssteder til Rejsekort end budgetteret forventes merudgifter til Rejsekort på 0,4 mio. kr.

Der er til Budget 2017 overført penge til anlægsprojekter fra 2016. I 2017 forventes projekter for 3,2 mio. kr. afsluttet.

Flexkørsel

Hovedtallene for Flexkørsel fremgår af tabel 6.

Tabel 6: hovedtal for flexkørsel afvigelse i forhold til budget 2017

Flextrafik (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	71,0
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	64,0
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,9

Der er gennemført udbud af garantivogne og variable vogne til kontraktstart 1. marts 2017. For begge typer blev resultatet uændret eller svagt faldende priser.

Der er ligeledes gennemført udbud efter C-Plan-modellen. Resultatet blev, at priserne steg 10-25 %. Det medfører entreprenøruddgifter, der er 6,1 mio. kr. højere end budgetteret samt fællesudgifter, der er 0,7 mio. kr. lavere end budgetteret på grund af mindre administration i Fyn-Bus.

Budget 2018

Hovedtal for rute- og telekørsel

Tabel 7 viser hovedtallene for budget 2018. I tabel 8 gennemgås budgetforudsætningerne og udviklingen i hovedtallene fra forventet regnskab 2017 til budget 2018.

Tabel 7: Hovedtal for åben kørsel budget 2018

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budget 2018 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Bruttoudgifter	515,3	499,9	486,6	490,6	4,0
Busdrift netto	278,2	267,6	257,9	269,4	11,6
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,6	75,4	0,8
Anlægsudgifter	1,0	1,2	3,2	0,1	-3,1
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	336,3	345,0	8,7
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	21,5	21,7	0,1
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	357,8	366,6	8,8

Tabel 8: Udvikling i hovedtal budget 2018

	Budgetforudsætninger	Budget 2018 i forhold til forventet regnskab (FV) 2017
Indtægter	Letbanearbejderne i Odense får markante konsekvenser for bustrafikken i Odense. Blandt andet lukkes OBC syd i 5 måneder. Der er ikke indregnet takststigninger i budgettet. Der er 2,8 % takststigning til rådighed i forhold til takststigningsloftet. På grund af implementeringen af Takst Vest foreslås, at taksterne holdes i ro.	Indtægterne forventes på niveau med 2017, ekskl. slutafregningen for Bus&Tog samarbejdet.
Bruttoudgifter	Trafikselskaberne i Danmark vurderer, at indeksstigningen er 0,7 % i 2018. Udgifterne er baseret på køreplanerne gyldige fra august 2017. Konsekvenser af letbanearbejder indgår med ramme på 133,7 mio. kr. i Odense Kommune. Region Syddanmark overvejer rammereduktion på 2 mio. kr., der ikke er indregnet. Der gennemføres udbud i Assens, Langeland kommuner samt skoleruter i Svendborg – effekt heraf er ikke vurderet.	Bruttoudgifterne stiger 4 mio. kr.: Kontraktudgifterne stiger ca. 3,2 mio. kr. på grund af indeksregulering. Effekten af højere enhedspriser i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart får helårseffekt.
Fællesudgifter	Fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S er fremskrevet med 1,7 % efter KL's beregning af pris- og lønudvikling fra august 2017.	Prisfremskrivningen af den ordinære ramme udgør 1,1 mio. kr.. Målt i faste priser er fællesudgifterne uændrede.

Ejerbidrag	Antal af rejser i telekørselen er forudsat på niveau med FV 2017.	Ejerbidraget til rutekørsel er 8,8 mio. kr. højere på grund af faldende indtægter i forhold til FV 2017, kombineret med stigende udgifter til kontraktkørsel.
-------------------	---	---

Kampaner og markedsføring

FynBus har siden 2015 afsat penge til "målstyret markedsføring". Tanken bag konceptet var, at konkrete projekter skulle skabe indtægter, svarende til det beløb, som blev investeret i markedsføring. Målrettet markedsføring blev iværksat, da det i 2015 blev konstateret, at passager-tallet var vigende.

Konklusionen for perioden 2015-17 er, at de store ændringer i rammebetingelserne har gjort forudsætningerne for målstyret markedsføring urealistiske.

FynBus' erfaringer med de store omlægninger i Odense og indførelsen af Rejsekort er, at der er brug for i langt større omfang at tage "kunderne i hånden", når ændringerne skal kommunikeres. Der er fx brug for bedre instruktion af chaufførerne og bedre analog trafikinformation på stoppesteder og i busserne.

På den baggrund foreslås der afsat 2,5 mio. kr. til kampaner og markedsføring. Beløbet er indregnet i budget 2018.

Aktiviteter igangsættes først efter bestyrelsens godkendelse af de enkelte projekter.

Udgifterne fordeles mellem Odense Kommune og Region Syddanmark efter passagertal.

Passagerindtægter

Tabel 9 viser de budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere.

Tabel 9: budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budget 2018 Forv. 2017
FynBus	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Region Syddanmark	126,9	124,8	119,4	115,1	-4,3
Assens	4,4	4,3	4,2	4,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,1	4,0	3,9	3,9	0,0
Kerteminde	1,9	1,8	1,8	1,8	0,0
Langeland	2,7	2,7	2,2	2,2	0,0
Middelfart	3,0	2,9	2,8	2,8	0,0
Nordfyn	3,6	3,4	3,3	3,2	0,0
Nyborg	3,4	3,5	3,4	3,4	0,0
Odense	77,5	75,4	78,0	74,9	-3,1
Svendborg	9,6	9,6	9,8	9,7	0,0
Ærø	0,1	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Budgettet for 2018 er beregnet ud fra de vurderinger, der i budget 2016 blev lagt til grund for indførelsen af rejsekortets justerede zoneafstande, bortfaldet af Odense for 10 kr. og øvrige konsekvenser af Takst Vest.

Herudover er budget 2018 en videreførelse af det forventede regnskab 2017, samt Bus&Tog samarbejdets forventninger til afregning mellem parterne.

I forhold til takststigningsloftet, der ikke blev fuldt udnyttet i 2017, er der mulighed for at hæve taksterne med 2,8 % i 2018.

På grund af de allerede gennemførte takststigninger, og de begrænsninger Takst Vest giver, foreslår administrationen, at taksterne ikke ændres i 2018.

Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifter fremgår af tabel 10.

Den ordinære ramme på 64,5 mio. kr. (pris- og lønindeks 2017) er prisen fremskrevet med KL's beregning af løn- og prisudvikling, der er 1,7 % fra 2017 til 2018.

Tilsvarende er udgifterne til Rejsekort prisen fremskrevet efter Rejsekorts budgetforslag 2018.

Tabel 10: fællesudgifter budget 2018

Fællesudgifter (årets priser i mio. kr.)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Ramme	62,6	63,1	64,5	65,6
Driftsudgifter	11,1	10,7	8,4	7,8
Salgsudgifter	14,2	16,2	15,6	15,9
Administrationsudgifter	36,6	34,9	40	41,9
Ordinære fællesudgifter	61,9	61,8	64	65,6
Udgift til Rejsekort	-	5,6	14,6	14,5
Mindre udgift TMS			2,7	4,7
Ramme inkl. Rejsekort	62,7	68,8	75,9	75,4
Årets opsparing	0,7	1,3	0,5	
Akkumuleret opsparing	1,2	2,5	3	
Normering	82,4	82,7	80,7	81,5

Anlægsbudgettet

Anlægsbudgettet har for en stor dels vedkommende tidligere bestået af projekter til udvikling af Fynbus' tidligere elektroniske billetteringssystem. Med implementering af Rejsekort overgår sådanne udviklingsprojekter til Rejsekort A/S. Dermed kan anlægsbudgettet som sådan ophøre med at figurere på FynBus' budget.

Med Transport, Bygge- og Boligstyrelsens pulje til fremme af buskørsel er der i 2018 mulighed for at iværksætte etablering af digital trafikinformation i forbindelse med større stationer på

Fyn. Efterfølgende foreslår FynBus at der, sammen med kommunerne, etableres trafikinformation en række andre steder på Fyn. På den baggrund foreslår administrationen, at der besluttet en anlægsramme på 1 mio. kr. til digital trafikinformation.

Administrationen foreslår, at bestyrelsen godkender overførelse af anlægsprojekt på 0,1 mio. kroner til 2018 vedr. økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, som følge af at Regionen har udskudt nyt økonomisystem til 2018.

Telekørsel

De budgetterede udgifter til telekørsel fremgår af nedenstående tabel 11.

Tabel 11: Budgettet ejerbidrag til telekørsel 2018

(Mio kroner i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,5	-2,7
Entreprenørudgifter	15,3	18,0	17,6	18,0
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,5	6,4
Ejerbidrag Telekørsel	19,0	22,2	21,6	21,7

Flexkørsel

Hovedtal for Flexkørsel fremgår af nedenstående tabel 12:

Tabel 12: Hovedtal Flexkørsel *

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-7,0	-7,1
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	71,0	74,8
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	64,0	67,7
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8	19,1
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,9	86,8

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

Fællesudgifter Flexkørsel

Tabel 13 viser prisbladet for kørsel under Flextrafik i 2018.

Det fremgår af tabel 13, at fællesudgifterne pr. tur er faldende for alle kørselstyper. Som tabellen også viser, er udgifterne til kommuner, hvor vognmænd og kommune selv varetager planlægningen, faldet med 10 kr. pr. tur.

Tabel 13: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	24,2	22,9
	Siddende patientbefordring*	26,9	27,3	26,8
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	11,1	10,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbår- ne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,9	6,7
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel	8,5	8,3	8,0
	Specialskolekørsel	14,1	13,8	13,3
	Telekørsel	16,9	16,6	16,0
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	33,6
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbår- ne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,1	29,6
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel	33,3	32,5	30,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elev- kørsel – Cplan		24,0	21,0
	Specialskolekørsel	39,0	38,0	36,2
	Specialskolekørsel - Cplan		29,5	26,3
	Telekørsel	41,8	40,8	38,9

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

Udkast til Budget 2018 har været forelagt FynBus' Hoved MEDudvalg til orientering den 1. september 2017. Der var ingen bemærkninger til budgetudkastet.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender budget 2018 og budgetoverslag 2019-21 herunder:
 - Uændrede takster i 2018.
 - At der afsættes 2,5 mio. kr. til kampagner og markedsføring.
 - Anlægsprojekt til, integration af handicapkørsel og økonomisystem overføres til 2018.
- Tager forventet regnskab for 2017 til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 1.1

Notat forventet regnskab 2017 og budget 2018

Bilag 1.2

FynBus forventet regnskab 2017 og budget 2018

2. Olieswap 2018

Resume:

I sagen fremlægges en status på de økonomiske konsekvenser af aftalen mellem FynBus og Danske Bank om olieswap. Olieswap aftalen giver, gennem en fastlåst oliepris, en større budgetsikkerhed for prisudsving i entreprenørudgifterne til busdrift. Udviklingen i markedspriserne for olie har de seneste år været faldende, hvorfor FynBus har betalt til ordningen. I 1. kvartal 2017 har den fastlåste oliepris ligget under markedsprisen, og FynBus er blevet kompenseret for merudgifterne af Danske Bank.

Med udgangspunkt i høringen om ejernes holdning til olieswap på bestyrelsesmødet den 8. december 2016, og en gennemgang af tilgængelige prognoser, som vurderer, at der vil være stort set uændrede oliepriser i 2017 og 2018, indstilles det, at olieswapaftalen ikke skal fornys for 2018.

Sagsfremstilling

Udviklingen i oliepriserne kan betyde store udsving i afregningen med entreprenørerne, hvilket indebærer en budgetrisiko for kommunerne og regionen.

Entreprenørudgifterne og herunder oliepriserne er beregnet med udgangspunkt i Trafikselkabernes omkostningsindeks, som regulerer udgifterne for busdriften i det kommende budgetår.

Trafikselkabernes omkostningsindeks består af fem parametre fordelt som følgende:

- Løn 60 %
- Diesel 17 %
- Forbrug 8 %
- Maskiner 9 %
- Renter 6 %

Da omkostningsindekset tager udgangspunkt i opgørelser over listepriser, som også indeholder afgifter til staten, vil en stigning på 100 % i oliepriserne kun kunne måles med en stigning på 25-40 % i omkostningsindekset, fordi resten af stigningen udgøres af moms og afgifter.

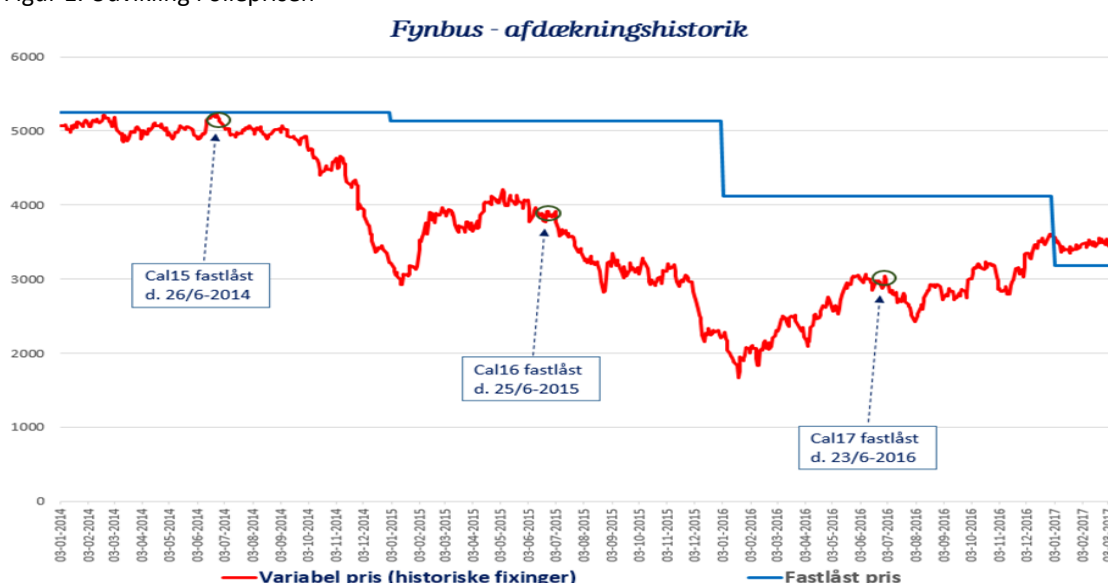
Ud fra et hensyn til større budgetsikkerhed har FynBus i 2013 for budget 2014 indgået aftale med Danske Bank om olieswap. Ved en aftale om olieswap sikrer FynBus sig mod udsving i prisen på diesel i forhold til det budgetterede prisniveau.

Risikoafdækningen fungerer i hovedprincippet således:

- Hvis betalingen til entreprenører stiger som følge af stigende oliepriser, vil FynBus få refunderet en del af udgiftsstigningen af Danske Bank.
- Hvis betalingen til entreprenøren falder som følge af faldende oliepriser, vil FynBus opnå en besparelse, men er forpligtet til at betale en del af det sparede beløb tilbage til Danske Bank.

Nedenstående figur 1 viser udviklingen i oliepriserne og FynBus' kurssikring på afdæknings-tidspunktet for de sidste tre år.

Figur 1. Udvikling i olieprisen



Figur 1. viser den løbende udvikling i olieprisen pr. ton og den fastlåste oliepris, som FynBus har afdækket til.

Som det fremgår af figur 1, har olieprisen de seneste år været lavere end prisen, som FynBus har budgetteret med. FynBus har således haft en besparelse på udgifterne til entreprenørerne. Med afsæt i afdækningsordningen har FynBus haft følgende udgifter for risikoafdækningen til Danske Bank i form af tilbagebetaling af en del af det sparede beløb:

- 1,1 mio. kroner i 2014
- 11,4 mio. kroner i 2015
- 9,9 mio. kroner i 2016

I juni 2016 besluttede bestyrelsen at risikoafdække 25 % (+/- 5 %) af de 78,9 mio. kroner, som udgjorde entreprenørudgifternes andel af olierisikoen for budget 2017. Det svarer til 19,7 mio. kroner.

Figur 1. viser endvidere, at markedsprisen i det første kvartal i 2017 er højere end olieprisen, som FynBus har budgetteret med. Dette betyder derfor, at FynBus som kompensation har modtaget 0,4 mio. kroner fra Danske Bank for de første tre måneder i 2017.

Prognose for olieprisen 2017 og 2018

Prognoser for prisen på en tønde Brent olie i 2017 og 2018 er sammenfattet i nedenstående tabel 1:

Tabel 1. Prognose for prisen på en tønde Brent olie i dollar

Prognose i dollar	2017	2018
Danske Bank, marts 2017	57	61
Nordea, juni 2017	54	59
Goldman Sachs, juni 2017	55	53
JP Morgan, august 2017	54	45
EIA, august 2017	51	52

Prognosen revurderes løbende, så tabellen giver kun et billede af tendensen på nuværende tidspunkt. Konsensus i prognoserne er, at oliepriserne i 2017 og 2018 vil være næsten uændret.

Det skal dog bemærkes, at JP Morgans seneste vurdering fra august 2017 skiller sig særligt ud. Den lave oliepris på 45\$ i 2018 begrundes således med en øget produktion af olie i USA og en forventning om, at OPEC landene ikke kan fastholde deres aftaler om en begrænset olieproduktion.

Beslutning om olieswap 2018

Olieswapaftalen har senest været behandlet på bestyrelsesmøderne den 8. december 2016 og den 4. maj 2017.

I forbindelse med bestyrelsesmødet den 8. december 2016 har Assens, Kerteminde, Nyborg, Middelfart, Svendborg og Langeland kommuner tilkendegivet, at de ikke tager stilling til aftalen, men ønsker at FynBus varetager ejernes interesser.

Nordfyns kommune er positiv overfor budgetsikkerhed.

Region Syddanmark vurderer, at regionen har budgetsikkerhed via rammestyringen, og ser derfor ikke risikoafdækningen som en nødvendighed.

Odense kommune anfører, at man volumenmæssig er i stand til selv at bære risikoen, og at kommunen er selvforsikret.

Faaborg Kommune har ikke tilkendegivet, hvad man ønsker.

Med udgangspunkt i høringen af ejernes holdning til olieswap samt prognoser om stort set uændrede oliepriser i 2017 og 2018, indstiller administrationen, at olieswapaftalen ikke skal fornys for 2018.

Olieswapaftale for 2017 udløber automatisk den 31. december 2017, hvis den ikke genforhandles med Danske Bank.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Risikoafdækningen ikke videreføres i 2018.

Vedtagelse:

3. Rammer for udbud af buskørsel i Langeland Kommune og lokalkørsel i Svendborg Kommune

Sagen eftersendes til bestyrelsesmødet.

4. Rammer for udbud af buskørsel i Assens Kommune

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

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

Sagsfremstilling:

Kontrakten om buskørslen i Assens Kommune udløber august 2018.

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

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

I afsnittene nedenfor stilles konkrete forslag til, hvordan udbuddet skal tilrettelægges.

Udbudsform

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

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

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

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

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

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

Direktøren indstiller, at udbud af buskørslen Assens Kommune udbydes efter "udbud efter forhandling".

Tildelingskriterium

Kontrakter udbudt efter forsyningsvirksomhedsdirektivet skal tildeles til det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Det økonomisk mest fordelagtige tilbud findes ved at vælge et af følgende tildelingskriterier:

- Pris
- Omkostninger
- Det bedste forhold mellem pris og kvalitet

Ved tildelingskriteriet "pris" vurderes der udelukkende på pris.

Ved tildelingskriteriet "omkostninger" vurderes der på pris og andre omkostninger. Alle former for omkostninger kan inddrages, herunder omkostninger ved vedligeholdelse, drift, bortskaffelse samt livscyklusomkostninger.

Ved tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" vurderes der på pris og underkriterier som for eksempel kvalitative, miljømæssige og sociale aspekter.

Direktøren indstiller, at tildelingskriteriet "det bedste forhold mellem pris og kvalitet" anvendes.

FynBus forventer at anvende følgende underkriterier:

- Pris
- Busmateriel
- Kvalitet af drift

Kontraktlængde

FynBus har den 10. august 2017 afholdt en markedsundersøgelse, hvor alle der havde interesse i dette udbud var indbudt. Branchen var bredt repræsenteret, og både store og små entreprenører var til stede samt en repræsentant fra Danske Busvognmænd.

På mødet gav entreprenørende udtryk for, at de ønskede en kontraktlængde, der var så lang som mulig, og som var tilpasset bussernes alder. De gav udtryk for, at en bus har en levetid på maksimalt 16 år.

Deres udgangspunkt var, at en kontraktlængde på seks år med mulighed for forlængelse ville være optimal, hvis kravene til busserne passede til dette.

Assens Kommune ønsker ikke nye busser, derfor vil en kontraktlængde på seks år med mulighed for forlængelse passe.

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

Tidsplan for gennemførelse af udbuddet:

- Offentliggørelse af udbudsmaterialet medio september 2017
- Frist for afgivelse af 1. tilbud ultimo oktober 2017
- Forhandlingsperiode november 2017
- Forventet accept og afslag senest 1. februar 2018
- Dato for kontraktstart august 2018

Som det fremgår af ovennævnte, skal der træffes endelig beslutning om tildeling af kontrakt senest den 1. februar 2018.

Deadline den 1. februar 2018 er bl.a. fastlagt ud fra, at den nye entreprenør skal have tilstrækkelig tid til at indkøbe busmateriel og forberede implementering af en ny kontrakt, samt at der skal afsættes tid til at implementere rejsekort. Erfaringsmæssigt skal der afsættes minimum seks måneder til dette.

Dette medfører, at der i perioden fra november 2017 til udgangen af januar 2018 skal gennemføres forhandling, indsendes nyt tilbud, ske evaluering af nyt tilbud, eventuel politisk

behandling i Assens Kommune samt endelig godkendelse af ny entreprenør i FynBus' bestyrelse.

I samme periode vil de nye kommunalbestyrelser træde sammen og konstituere sig, hvilket også vil gøre sig gældende for FynBus' nye bestyrelse.

Efter udbudspolitikken er det FynBus' bestyrelse, der træffer endelig afgørelse om tildeling af kontrakt, efter eventuel politisk behandling i den pågældende kommune.

Af hensyn til overholdelse af tidsfristen indstilles det, at bestyrelsen giver mandat til direktøren til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel forudgående politisk behandling i Assens Kommune.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Udbudsformen er udbud efter forhandling.
- Tildelingskriteriet er "det bedste forhold mellem pris og kvalitet".
- Der indgås en 6 årig kontrakt med option på 2 x 1 års forlængelse.
- Direktøren får mandat til at træffe afgørelse om endelig tildeling af kontrakten efter eventuel forudgående politisk behandling i Assens Kommune.

Vedtagelse:

5. FlexDanmark - vedtægtsændringer

Resumé:

FlexDanmarks bestyrelse har besluttet at flytte budgetgodkendelse samt generalforsamling fra marts til juni. Derudover har Region Midtjyllands besluttet at udtræde af FlexDanmark. Begge ændringer vil have effekt fra den 1. januar 2018. På den baggrund forelægges vedtægtsændringer for FlexDanmark for bestyrelsen med henblik på beslutning.

Sagsfremstilling:

På FlexDanmarks bestyrelsesmøde den 29. marts 2017 besluttede FlexDanmarks bestyrelse at flytte budgetgodkendelse samt generalforsamling fra marts til juni med virkning fra 1. januar 2018.

Region Midtjylland har hidtil deltaget i FlexDanmark på lige fod med trafiksekskaberne. Region Midtjylland har den 21. juni 2017 besluttet at udtræde af FlexDanmark fra den 1. januar 2018 og fremover fortsætte samarbejdet omkring den siddende patientbefordring som kunde via Midttrafik.

Såvel flytning af budgetgodkendelse, generalforsamling som Region Midtjyllands udtræden af FlexDanmark kræver, at vedtægterne ændres.

FlexDanmarks bestyrelse besluttede på sit møde den 28. juni 2017 at give mandat til FlexDanmarks bestyrelsesformand samt direktør til at gennemføre vedtægtsændringer ved at anmode FlexDanmarks medlemmer om at give mandat til vedtægtsændringer i medlemmers respektive styrelsesorganer. Vedtægtsændringerne skal herefter godkendes på en skriftlig generalforsamling i FlexDanmark.

Udkast til vedtægtsændring fremgår af Bilag 5.1. De foreslåede ændringer er fremhævet med gult.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FlexDanmarks vedtægter ændres.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 5.1	Forslag til ændring af vedtægter for FlexDanmark.
Bilag 5.2	Notat om forslag til ændring af vedtægter for FlexDanmark.

6. Landsdækkende rejseregler

Resumé:

Den 15. januar 2017 fik alle trafikselskaberne i Danmark fælles landsdækkende rejseregler. Dette er begrundet i implementeringen af Rejsekort i alle trafikselskabsområder undtagen Bornholm. Reglerne gælder for alle passagerer på tværs af bus, tog og metro.

De fælles landsdækkende rejseregler er med til at sikre, at passagerer i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformer og kun skal orientere sig i ét dokument. Passagerer kan finde information om, hvad reglerne er for medtagning af bagage, cykler og andre genstande, hvorvidt man må medtage kæledyr, samt reglerne for kontrolafgifter og meget mere.

Siden indførelsen af de landsdækkende rejseregler er der i Bus & Tog regi arbejdet med en revision af rejsereglerne, dels en lang række mindre sproglige og andre tilretninger, dels med tilføjelser, der har direkte betydning for FynBus' område. Dermed er der behov for, at FynBus' bestyrelse godkender de reviderede rejseregler.

Sagsfremstilling:

Med implementeringen af Rejsekort i alle trafikselskabers områder, undtagen Bornholm, foretages de fleste rejser på samme palet af billetmuligheder. Kontrol med rejsehjemler foretages ligeledes ensartet. Dermed er der behov for et ensartet sæt rejseregler landet over, således at kunden ikke skal orientere sig i forskellige rejseregler. Indførelsen af de landsdækkende rejseregler opfylder dette behov.

Bestyrelsen har på møde den 7. september 2016 godkendt forslag til landsdækkende rejse-
regler til ikrafttræden den 17. januar 2017, dog med visse ændringsønsker.

Nedenfor beskrives de væsentlige tilføjelser i det udkast, Bus & Tog her fremsendt til be-
slutning. Hele forslaget til landsdækkende rejseregler af 30. august 2017 er vedlagt som bi-
lag.

- **Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort**
(Udkast til Landsdækkende rejseregler, 30. august 2017, s.6)

*”Når kunden køber sit rejsekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og
hvilket serviceniveau, rejsekortet skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden
efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på
kortet.*

*Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:
Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist.*

*Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:
Voksen, barn, hund eller cykel.*

*Hvis kunden vil rejse på DSB 1’, skal kunden indstille sit rejsekort til første klasse. En-
ten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en rejsekortautomat,
eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på www.rejsekort.dk.
Se mere om priser for rejser på DSB 1’ på www.dsb.dk”.*

- **Brug af Rejsekort og valideringsregler**
(Udkast til Landsdækkende rejseregler, 30. august 2017, s.8)

Valideringsreglerne beskriver, hvordan den enkelte korttype skal håndteres med
hensyn til Check Ind og Check Ud, således at det ved en kontrol kan ses, om kortet
benyttes efter reglerne.

De nye valideringsregler er som følger:

Rejsekort type	Check Ind	Check Ud	Check Ind Ekstra
Rejsekort personligt	JA	JA	muligt
Pendlerkort (på rejse- kort)	JA i bus JA i tog og metro ved aktive- ring af en periode – ellers ikke nødvendigt	NEJ	NEJ – ikke mu- ligt
Rejsekort med pendler kombi	JA	JA	NEJ – ikke mu- ligt
Rejsekort flex	JA	JA	muligt
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JA	JA	muligt

Fortsat rejse/skifte check ind:

Hver gang kunden stiger ind i bus, tog eller metro, skal kunden checke ind. Hvis kunden ikke checker ind, betyder det, at kunden rejser uden gyldig rejsehjemmel, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

Flere personer og/eller cykel/hund med på rejser:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren. Dette gælder ikke for pendlerkort og for rejsekort med pendler kombi.

- **Fortsat rejse/skifte check ind:**
(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.8-9)

"Hver gang kunden stiger ind i bus, tog eller metro, skal kunden checke ind. Hvis kunden ikke checker ind, betyder det, at kunden rejser uden gyldig rejsehjemmel, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

Flere personer og/eller cykel/hund med på rejser:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren. Dette gælder ikke for pendlerkort på rejsekort og for rejsekort med pendler kombi."

- **Kontrolafgift og transittid**
(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.10)

"Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter (kaldet transittiden) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen (sammenkædning). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser. Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning). Kunden kan fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at gentage de midlertidige ændringer på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter."

- **Maksimumtid**
(Landsdækkende rejseregler, 2017, s.11)

"Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på www.rejekort.dk. Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til rejsekortet. Desuden er rejsekortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift. Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete."

- **Cykler i busserne**
(Landsdækkende rejseregler, 2017, s. 15)

"På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke i U-busser. Cykler kan medtages i bybusserne i Odense og Svendborg, dog ikke i tidsrummet kl. 07.00 – 09.00 på hverdage."

- **Ikrafttræden**
(Landsdækkende rejseregler, 2017, s. 25)

Ikrafttrædelsesdato 1. november 2017.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- Ændringerne i de landsdækkende rejseregler til ikrafttræden den 1. november 2017.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 6.1 Fælles Landsdækkende rejseregler. Udkast af 30. august 2017.

7. Ansøgning vedr. pulje for buskørsel

Resumé:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har etableret en "pulje til forbedring af den kollektive trafik". Administrationen peger på digital trafikinformation som emne for ansøgninger til puljen. Det foreslås at ansvaret for den digitale trafikinformation på Fyn og Langeland placeret hos FynBus.

Det foreslås desuden, at der afsættes anlægsmidler til en løbende pulje, således at de byregionale knudepunkter kan udstyres med digital information. Endelig foreslås afsættelse af midler til løbende drift af den digitale trafikinformation.

Sagsfremstilling:

Trafik- bygge og boligstyrelsen har annonceret ”pulje til forbedring af kollektiv trafik”.

Vilkårene for at deltage fremgår af styrelsens hjemmeside:

”Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer puljen med midler til at støtte projekter, som styrker den kollektive bustrafik inden for de nærmere fastsatte formål for puljen.

Ansøgningsfristerne er:

- 2. oktober 2017 (der åbnes for ansøgning medio september 2017).
- 1. september 2018.

Puljen har til formål at støtte investeringer i den kollektive bustrafik, og der kan således ikke søges om driftsstøtte.

Der kan ydes tilskud:

- på max 250 mio. kr. til en +BUS i Aalborg
- på 100 mio. kr. til investeringer til forbedring af buslinjer i hovedstadsområdet
- på 45 mio. kr. til investeringer i pendlerbusser og busfremkommelighed, BRT-løsninger, cykelmedtagning busser, fremme af elbusser og bedre trafikinformation ved større stationer i hele landet

Ansøgeren skal selv bidrage med min. 50 pct. af udgifterne til projektet.

Ansøgning

Ansøgerkredsen er offentlige myndigheder, trafikselskaber eller offentligt ejede selskaber. Ansøgningerne vil normalt være udarbejdet sammen med pågældende trafikselskab. Ansøgerkredsen må gerne bestå af flere ansøgerberettigede, og også gerne ansøgerberettigede i samarbejde med andre parter, der udfører offentlig servicetrafik.”

Muligheden for at søge puljemidler giver, ud over og et konkret forslag til ansøgning til puljen vedrørende digital trafikinformation, også anledning til en drøftelse af hvordan digital trafikinformation for den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland skal organiseres.

Status

Siden 2012 er der etableret digital trafikinformation for busserne forskellige steder på Fyn. Nogle løsninger er understøttet af tidligere puljemidler, som det fremgår af nedenstående tabel 1:

Tabel 1: Finansiering af tidligere anlagt digital trafikinformation på Fyn.

	Ansøgningsår	Etableret	Finansieret af	Drives af
Odense Banegård Center	2011	2012	Passagerpuljen 100%	FynBus
Svendborg busterminal	2009	2012	Fremkommelighedspuljen 50 % Kommunen 50 %	Svendborg Kommune og FynBus
Ringe busterminal	2011	2017	Fremkommelighedspuljen 50 % Kommunen 50 %	Faaborg-Midtfyn Kommune
Rutebilstationer i Assens og Haarby	2014	2017	Yderområdepuljen 50 % Kommunen 50 %	FynBus
OUH		2017	FynBus fællesudgifter	FynBus

Det største, og første, projekt var etablering af skærme i Odense Banegårds Center og på busterminalen udenfor, hvor der blev opstillet 6 informationsstandere. Projektet blev realiseret samtidig med, at busterminalen blev ombygget og taxa flyttet til Plads Nord. Projektet blev finansieret af fremkommelighedspuljen og Odense Kommune.

I forbindelse med etableringen af løsningen på Odense Banegård Center, undersøgte FynBus om det var muligt at lave løsninger, der integrerer Bane Danmarks system til togene, så der også kan vises busafgange på skærmene. Det kan ikke lade sig gøre.

En del af FynBus' løsning er baseret på "*Infologik*", der er det centrale softwareprogram, der administrerer skærmenes udseende, indhold og såkaldte playlister, der bestemmer hvad der skal vises de enkelte steder.

Infologik er udviklet, så det kan udvides og justeres fleksibelt. De forskellige skærbilleder til realtidvisning er designet efter retningslinjerne i TUS-samarbejdet (Trafikselskabernes Udviklings Samarbejde), så information nationalt fremstår ensartet.

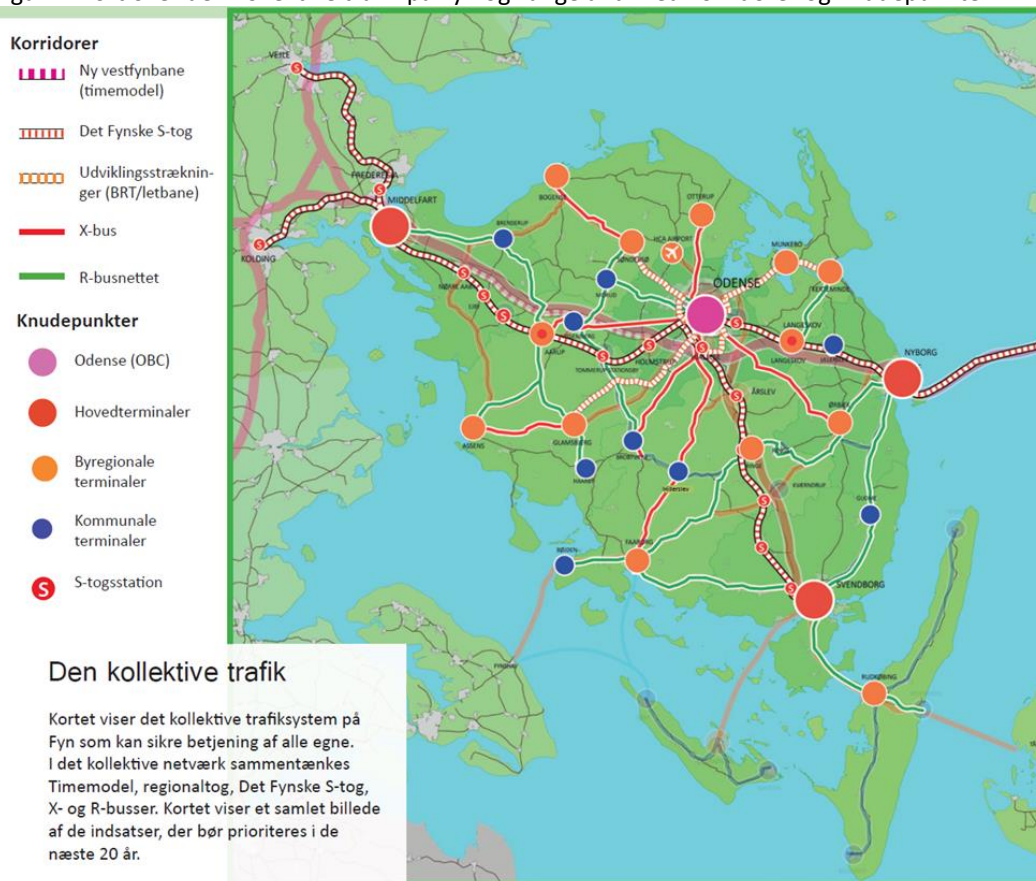
Infologik kan desuden bruges til visning af trafikinformation i andre interessenters systemer, som det er tilfældet i receptionssystemer på gymnasier og handelsskoler mv.

Herudover giver programmet mulighed for, at fx Svendborg Kommune selv administrerer visning af kommunespecifik information på skærmene.

Et fynsk samarbejde om infrastruktur

Byregion Fyn har udarbejdet en infrastrukturplan, der blandt andet beskriver overordnede visioner for udviklingen af fremtidige fynske knudepunkter illustreret med nedenstående figur 1:

Figur 1: Kort over den kollektive trafik på Fyn og Langeland med korridorer og knudepunkter.



Den digitale trafikinformation er kun en lille del af den samlede knudepunktsudvikling, som det fremgår af skema 1 herunder.

Skema 1: Klassifikation af knudepunkter og stoppesteder ift. trafikinformation og udstyr*.

	Stoppested		Knudepunkt		Trafikknudepunkt		
	Turpunkt	Ministop	Stop	Lille knudepkt.	Stort knudepkt.	Lille trafikknudepkt.	Stort trafikknudepkt.
Trafikinformation							
Afgangstavle			x				
QR-kode		x	x	x	x		
Realtidsvisning				x	x	x	x
FynBus-infoopslag (papir)			x			x	
FynBus-infoopslag (skærm)				x	x	x	x
Rute-/zonekort (papir)					x	x	x
Fane med navn					x	x	x
Angivelse af telekørsel				x	x	x	
Udstyr							
Stander med fane		x	x	x	x	x	
Fast belægning			x	x	x	x	x
Buslomme			x	x	x	x	flere holdepladser
Læskærm			(x)	x	x	x	x
Cykelparkering			(3-8 pl.)	7-15 pl.	>20 pl.	>50 pl.	>100 pl.
Skærm (realtid og info)				x	x	x	flere
Belysning					x	x	x
Indendørs ventefaciliteter							x
Bilparkering							x
Kundecenter							x
Billetsalg							x

* Note: Skemaet blev anvendt på bestyrelsens møde december 2016.

Skemaet viser, at der er mange indsatsområder. På baggrund af den konkrete formulering af formålet med puljen bør en ansøgning fokusere på den digitale trafikinformation, mens den øvrige del af de infrastrukturelle tiltag kunne varetages i et samarbejde på tværs af kommunerne, for eksempel i regi af Byregion Fyn.

Samarbejde mellem trafikelskaber, indkøb af udstyr

Den tekniske del af udstyr til digital trafikinformation består typisk af en stander – eller en kassette – hvori der monteres en skærm og en pc.

FynBus deltager i øjeblikket i et rammeudbud om indkøb af standere, kassetter og skærme i samarbejde med Sydtrafik. Overslagspriser for anskaffelse af forskellige løsninger fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 2: Overslagspriser for 3 løsninger.

Overslagspriser	Kr.
Væghængt løsning indendørs	15 - 20.000
Væghængt løsning udendørs	35 - 50.000
Udendørs stander	80 - 110.000

Hertil kommer udgifter til fremføring af el, montering og evt. gravearbejde, hvor der bruges standerløsninger. Prisoverslagene bygger på FynBus' hidtidige erfaringer, priser fra udbudssamarbejdet kendes endnu ikke. Hvis kommunerne forestår anskaffelsen kan der foretages momsaflyftning.

Organisering af den fælles opgave

Administrationens synspunkt er, at den digitale trafikinformation er en vigtig del af markedsføringen af den kollektive trafik, og at den medvirker både til vejvisning og forbedring af image.

Som det fremgår af statusafsnittet, er udviklingen sket ved knopskydning i forskellige samarbejdskonstellationer i takt med, at de økonomiske muligheder har vist sig. Det fremgår også, at fremdriften har været forholdsvis langsom.

På embedsmandsniveau har Region Syddanmarks mulighed for medfinansiering flere gange været rejst, da trafikinformationen vil komme både lokale og regionale busser samt tog til gavn, og da opgaven er at informere om det samlede kollektive trafiktilbud.

Da systemet, ud over at vise realtid for busserne, med særlige skærbilleder også kan bruges til at informere om telekørsel eller andre tilbud, giver systemet mulighed for en bred palet af markedsføring – stort set som det kendes fra skærmløsningerne i busserne.

Hvis hastigheden med udbredelse af digital trafikinformation skal sættes i vejret er en løsningsmulighed, at man samler opgaven i FynBus og finansierer udbredelse og drift via fællesudgifterne, og puljemidler når det er muligt.

Ansøgning til puljen

Som det fremgår af indledningen er der mulighed for at søge støtte til trafikinformation ved større stationer – det kunne være:

- Nyborg Station
- Middelfart Station, så løsningen er klar når busterminalen er ombygget
- Inde i Odense Banegård Center, da OBC Nord måske ombygges i 2020 og letbanen kører ved OBC Syd i 2020, hvor der begge steder må forventes helt nye trafikinformationsløsninger.

Der skal udarbejdes konkrete projekter for hver enkelt lokalitet, men baseret på FynBus' hidtidige erfaringer vil et overslag for en puljeansøgning være en samlet sum på 2 mio. kr. – hvor 1 mio. kr. forventeligt ville kunne finansieres af staten og resten af en særlig anlægspulje under FynBus' fællesudgifter.

Anlægspuljen kan videreføres, så det over tid bliver muligt at udruste:

- Bogense, Sønderød og Otterup
- Kerteminde, Munkebo og Langeskov
- Ørbæk, Faaborg og Rudkøbing
- Aarup og Glamsbjerg

Hermed vil alle de byregionale knudepunkter over tid kunne have digital trafikinformation.

FynBus vurderer, at disse knudepunkter kan etableres for 0,2 – 0,3 mio. kr. pr. stk. Udviklingstakten afhænger af anlægspuljens størrelse, og en naturlig rækkefølge kunne være benyttelsen af det enkelte knudepunkt målt på antal påstigninger.

Ud over selve etableringen er der en afledt driftsudgift.

De allerede etablerede løsninger drives i dag ved hjælp af de fælles IT-udgifter, og der er i 2017 afsat 0,3 mio. kr. til fornyelse af skærme i Odense Banegård Center via en anlægsbevilling, da skærmene er ved at være udbrændte.

I takt med en udbygning vil de årlige udgifter stige, og der vil løbende skulle reinvesteres i skærme og anden teknik. Administrationen anslår, at der skal afsættes 0,4 mio. kr. pr. år til løbende drift af en fuldt udbygget løsning.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender, at:

- FynBus tillægges ansvaret for den digitale trafikinformation
- Der afsættes en anlægsramme på 1 mio. kr. pr. år i tre år til udbygning
- Der afsættes 0,1 mio. kr. til den løbende drift, der i en fuldt udbygget løsning overlagsmæssigt vil vokse til 0,4 mio. kr.

Vedtagelse:

Sager til drøftelse:

Intet.

Sager til orientering:

8. Administrationsudgifter hvis ejere ønsker gratis kollektiv trafik

Resumé:

Administrationen har modtaget forskellige henvendelser vedrørende et ønske om at få belyst, hvilken besparelse der vil være på administrationen, hvis kunderne kan køre gratis med bussen.

I sagen vurderes sammenhængen mellem eventuel gratis kollektiv trafik, muligheden for at spare på udgifter til drift, salg og administration. Det vurderes, at der kun er en begrænset mulighed for at spare administrationsudgifter ved at indføre gratiskørsel i en kommune. En eventuel marginal omkostningsreduktion vil komme alle ejerne til gode, ikke kun den kommune, der måtte ønske gratiskørsel i eget område.

Sagsfremstilling:

Fra tid til anden modtager FynBus henvendelser fra ejere, der ønsker belyst, om der kan opnås administrative besparelser ved at indføre gratis buskørsel. Senest har Nyborg Kommunes Teknik- og Miljøudvalg rettet henvendelse.

Administrationen har hvert tilfælde afgivet et svar, men der har ikke tidligere været fremlagt en sag for bestyrelsen.

FynBus' fællesudgifter består af tre elementer:

- Driftsrelaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af køreplantimer
- Salgsrelaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af indtægter
- Administrativt relaterede udgifter, der fordeles efter ejerens andel af køreplantimer

Køreplantimer opgøres forskudt, så det er forrige års timetal, der lægges til grund for fordeling.

Kategoriseringen af de tre udgiftstyper er aftalt nationalt, og indgår i Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsens årlige statistikker.

Fordelingen af fællesudgifter efter art og ejere fremgår af tabel 1 nedenfor. Af tabellen fremgår, at Region Syddanmark, Odense og Svendborg kommuner står for 88 % af de driftsrelaterede udgifter, 91 % af de salgsrelaterede og 82 % af de administrative udgifter.

Tabel 1, fordelingen af fællesudgifter forventet regnskab 2017

Forventede fællesudgifter 2017 efter 2. kvartal i 1.000 kr.								
Ejer	Driftsrelaterede				Salgsrelaterede		Administrative	
	Rejsekort	Øvrige	I alt	Andel		Andel		Andel
Region Syddanmark	5.447	3.550	8.997	48%	7.968	51%	16.681	42%
Assens Kommune	29	198	227	1%	290	2%	1.173	3%
Faaborg-Midtfyn Kommune	195	330	526	3%	286	2%	1.553	4%
Kerteminde Kommune	85	118	203	1%	124	1%	556	1%
Langeland Kommune	91	127	218	1%	133	1%	595	2%
Middelfart Kommune	125	180	305	2%	183	1%	846	2%
Nordfyn Kommune	150	229	379	2%	220	1%	1.075	3%
Nyborg Kommune	158	223	381	2%	231	1%	1.049	3%
Odense Kommune	3.724	2.850	6.574	35%	5.447	35%	13.389	34%
Svendborg Kommune	500	520	1.020	5%	731	5%	2.541	6%
I alt			18.831		15.614		39.457	

De salgsrelaterede udgifter fordeles på baggrund af ejerens andel af indtægterne. Det betyder, at hvis en kommune indfører gratiskørsel vil udgiften til salgsrelaterede administrationsudgifter bortfalde. Beløbet fremgår af tabel 1.

En væsentlig del af udgifterne forbundet med billettering figurerer imidlertid under driftsrelaterede udgifter.

De driftsrelaterede udgifter knytter sig til busserne, bussernes udstyr og trafikafviklingen. Som det fremgår af tabel 2, er billetudstyr udgiftsført under driftsudgifter. Siden etableringen af det fælles takstsystem i 2008 har billetudstyr været anskaffet af ejerne i fællesskab.

Tabel 2, omkostningstyper fordelt på de enkelte arter

Driftsudgifter	Salgsudgifter	Administrationsudgifter
Kontraktudgifter, bus	Provision	Bygninger og inventar
EDB-omkostninger - busPC mv.	Markedsføring og information incl. køreplaner	Konsulenter, revision, advokat
Ordinære udgifter	Løn mv. - Kommunikation	Ordinære udgifter
Ekstraordinære udgifter	Øvrige ordinære udgifter	Møder, rejser
Chaufføruddannelse	Ekstraordinære udgifter	EDB
Billetteringsudstyr	Rejsehjemmel	Kontor, telefon mv.
Radioudstyr	Kundecenter	Personale og uddannelse
Trafiktjeneste incl. billetkontrol	Salg og distribution	Løn
Løn mv. - Trafikvagt og Kontrol & Kvalitet	Løn mv. - Kundecentret	Ordinære udgifter
Øvrigt	Øvrige ordinære udgifter	Ekstraordinære udgifter
Stoppesteder	Ekstraordinære udgifter	Renter

I 2008 blev udvidelsen af Fyns Amts og Odense Kommunes billetudstyr finansieret af FynBus egenkapital.

FynBus bestyrelse besluttede den 23. oktober 2014, at opgraderingen til Rejsekort i 2016 skulle finansieres af ejerne i fællesskab via FynBus' driftskredit, og den samlede investering i udstyr til 400 busser, 36 garageanlæg og seks kontrolenheder er ca. 59 mio. kr. svarende til 145.000 kr. pr. bus.

Alle busser er installeret og i drift.

Ud over selve anskaffelsen er der udgifter til vedligeholdelsesaftaler. Udgifterne hertil er 7-8.000 kr. pr. bus pr. år.

Når kørsel genudbydes flyttes Rejsekortudstyret til den vindende entreprenørs busser – hvis der kommer nye eller andre busser til – udgifterne på ca. 25.000 kr. bus transporteres gennem udbuddet.

Administrationen vurderede i 2014, at indførelse af billetudstyr i de enkelte ejeres busser var rentabel på baggrund af, at indtægterne oversteg udgifterne.

Vurderingen heraf er genberegnet og forelagt bestyrelsen på mødet den 28. juni 2017, og beregningen er vedlagt dagsordenen som bilag 8.1.

Af genberegningen fremgår, at billettering stadigvæk er rentabel ud fra et forretningsmæssigt synspunkt, om end enkelte ruter ikke er økonomisk selv bærende.

Et vilkår ved anskaffelsen af Rejsekort er, at billetudstyret kun kan sælges til andre trafikselskaber – eller lægges på lager – hvis ejere ikke fortsat ønsker at billettere. Da FynBus er det sidste trafikselskab, der har tilsluttet sig Rejsekort, er salg af udstyr næppe realistisk – og skulle det kunne lykkes, tilfalder indtægterne fællesskabet og ikke den enkelte ejer. Der betales vedligeholdelsesudgifter af det anskaffede antal udstyr – så hvad enten det er i brug eller ej, skal FynBus betale udgifterne. Rejsekort A/S forhandler i øjeblikket med leverandøren herom, men Rejsekort A/S forventer ingen afklaring i nær fremtid.

Det betyder, at der på Rejsekortudstyret, og driften heraf, ikke vil være nogen umiddelbar besparelse, hverken for FynBus eller den enkelte ejer i forhold til betalingen til Rejsekort A/S.

Der vil dog være en besparelse på abonnementsudgifterne til driften af Rejsekort A/S, da disse beregnes af de billetindtægter FynBus har. Billetindtægterne vil blive mindre, hvis der køres gratis, men da de mindre ejere – hvor gratiskørsel måske er mest relevant – kun har 9 % af de samlede indtægter, vil besparelsen på FynBus fællesudgifter være beskednen.

Af samme årsag vil en eventuel reduktion af medarbejderstaben forudsætte, at der er tale om en stor andel af indtægterne, der falder bort i forbindelse med gratiskørsel.

Som eksempel kan nævnes billetkontrollen. Kontrollørerne udfører også kvalitetskontrol på busstandard osv. – og det vil derfor stadig være nødvendigt at opsøge busserne i marken. Billetkontrollen er derfor tilpasset trafiksystemet og køreplaner. Dette betyder, at det er en meget lille del af en kontrollørs årsværk, der kan reduceres, hvis det kun er en lille kørselsandel, der bliver gratis.

Et tilsvarende eksempel udgør FynBus' Kundecenter, hvor en beskednen gratis kørselsandel ikke vil ændre på bemanningen.

Endelig kan et eksempel nævnes med hensyn til kommunikation og markedsføring. Gratis kørsel ændrer ikke på behovet for kommunikation med kunderne og information om kørslen, ligesom der skal laves køreplaner. Ligeledes er der behov for at markedsføre telekørsel, som administration forudsætter ikke skal være gratis.

FynBus vurderer på den baggrund, at når forholdsvis små kørselsmængder bliver gratis, er næsten ingen, eller kun få, direkte henførbare drift-, salgs- eller administrationsudgifter, der falder væk.

Det konkluderes, at en beslutning om, at små kørselsmængder gøres gratis, kun i begrænset omfang giver mulighed for at reducere i de administrative udgifter.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 8.1 Benyttelse og rutfordelte busindtægter 2016 på skoleruter.

9. Trafikplan 2018-2021

Resumé:

Bestyrelsen orienteres om status og proces for udarbejdelse af FynBus' Trafikplan for perioden 2018-2021.

Sagsfremstilling:

FynBus skal jf. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

FynBus' nuværende Trafikplan 2014-17 blev godkendt i FynBus' bestyrelse den 22. maj 2014 og dækker perioden 2014-2017. Den nye Trafikplan gælder i perioden 2018-2021.

Det foreslås, at den politiske proces omkring trafikplanen afsluttes efter kommunalvalget, når en ny bestyrelse er tiltrådt primo 2018 med henblik på, at en ny trafikplan kan vedtages i løbet af foråret 2018, og gælde fra og med 2. halvår 2018.

FynBus vil i løbet af 2017 forberede datagrundlag, så drøftelserne omkring trafikplanen kan tage udgangspunkt i solid viden om den eksisterende drift samt konkrete forslag til mulige forbedringer og innovative tiltag.

FynBus har aftalt med Sydtrafik, at der i videst muligt omfang sker en koordinering af trafikplanarbejdet, herunder samarbejde om fælles datamateriale, som grundlag for hvert trafikelskabs kommende trafikplan. Dette vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark.

FynBus vurderer, at det med:

- den generelle stagnation i efterspørgslen efter kollektiv trafik,
- etablering af letbanen i Odense,
- udsigt til uændrede eller faldende ressourcer,
- teknologisk udvikling og nye former for samkørsel,

vil være nødvendigt med en grundlig vurdering af den strategiske retning for FynBus over de næste fire år.

En vigtig del af processen frem mod Trafikplan 2018-2021 vil derfor være en tæt dialog med kommunerne, Region Syddanmark og andre interessenter om de overordnede rammebetingelser for den kollektive trafik.

Et centralt emne i FynBus' trafikplan vil blandt andet være en drøftelse af samspillet mellem de regionale og kommunale ruter i lyset af bl.a. etablering af Letbanen i Odense, de vige passagertal, og den mest effektive måde at anvende ressourcerne på i den kollektive trafik.

Et andet centralt emne er betjeningen af tyndt befolkede områder med kollektiv trafik, og samspillet med andre transportformer som almindelig taxikørsel, delebiler og privat samkørsel. Hvilken rolle skal FynBus spille i forhold til at sikre mobilitet i disse områder?

Det er desuden ved revisionen af lov om trafikelskaber blevet et krav, at trafikplanen indeholder en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik og som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet med et flerårigt budgetoverslag.

Det vil derfor være relevant at genbesøge den gældende vision og principperne for kollektiv bustrafik i Region Syddanmark.

Tidsplan og organisering mv. fremgår af vedlagte bilag.

Indstilling:

Direktøren indstiller, at:

- Orienteringen tages til efterretning

Vedtagelse:

Bilag:

Bilag 9.1 Projektplan – Trafikplan 2018-2021.

10. Meddelelser

Meddelelser:

- Eksterne salgssteder

11. Eventuelt

Formand
Morten Andersen

Næstformand
Poul Andersen

Bestyrelsesmedlem
Kristian Nielsen

Bestyrelsesmedlem
Birger Jensen

Bestyrelsesmedlem
Jesper Hempler

Bestyrelsesmedlem
Anders W. Berthelsen

Bestyrelsesmedlem
Jan Ole Jacobsen

Bestyrelsesmedlem
Hans Bjerregaard

Bestyrelsesmedlem
Kristian Grønbæk Andersen

Direktør
Carsten Hyldborg Jensen

Notat

Forventet regnskab 2017 og budget 2018, hovedtal

Indhold

1.	Indledning	2
2.	Forventet regnskab 2017	2
	Hovedtal	3
	Busruter	6
	Kørselsomfang	6
	Ejerfordelt nøgletalsudvikling	7
	Bruttoudgifter	8
	Passagerudvikling	8
	Passagerindtægter	10
	Fællesudgifterne	12
	Telekørsel	15
	Flexkørsel	17
	Udviklingen i personture	18
	Ejerbidrag	19
	Entreprenørudgifter	20
	Fællesudgifter	21
	Eksternt finansierede projekter	23
	Tjenestemandspensioner	23
	Egenkapital	26
3.	Budget 2018	28
	Hovedtal for rute- og telekørsel	29
	Kampagner og markedsføring	30
	Tilskud fordelt på ejere	31
	Passagerindtægter	31
	Fællesudgifter	32
	Telekørsel	33
	Flexkørsel	33
	Fællesudgifter	36

1. Indledning

FynBus aflægger forventet regnskab for 2017 og budget for 2018 samt budgetoverslag 2019-21.

Det forventede regnskab er udarbejdet med baggrund i realiserede resultater efter 6 måneder, samt kendte og besluttede ændringer for 2017.

Budget 2018 er udarbejdet med udgangspunkt i forventet regnskab 2017 tillagt allerede kendte ændringer for 2018, herunder pristalsreguleringer.

Notatet beskriver de samlede resultater for FynBus, hvor tallene er vist i bilag 1.2 "FynBus forventet regnskab 2017 og budget 2018".

2. Forventet regnskab 2017

Usikkerhederne til **det forventede regnskab 2017** knytter sig især til passagerudviklingen og indtægter.

- Passagerudviklingen:

FynBus er fuldt på Rejsekortet fra 1. juni 2017, med undtagelse af ungdomskort, som overgår sent i efteråret. Det medfører, at alle administrationens statistiske kilder og rutiner er under omlægning.

Rejsedata under Bus&Tog er ansvarlig for leveringen af passagerdata fra rejsekortsystemet. Rejsedata er ikke i stand til at levere detaljerede data for fastprisprodukter (skolekort, pendlerkort, samt rejsekort med pendler kombi kort) før i det sene efterår.

Hertil kommer, at Ungdomskort i øjeblikket billetteres uden elektroniske registreringer.

Administrationen forventer ikke mulighed for at levere opdaterede passagerdata før meget sent på året – så konklusioner for forventet 2017 og budget 2018 bygger i vid udstrækning på resultatet af de første 4 måneder i 2017.

- Passagerindtægter:

De samlede passagerindtægter er beregnet ud fra bogføringen efter 1. halvår. De er indtægtsfordelt efter opgørelser fra Rejsedata og Bus&Tog sekretariatet, FynBus' indtægtsfordelingsmodel samt historiske fordelinger.

Det forventede regnskab er derfor en kombination af indtægter fra FynBus' gamle billetsystem og opgørelsesmetoder, og de standarder Rejsedata følger for opgørelsesmetoder og indtægtsdeling.

Principper og metoder for indtægtsdeling af fastprisprodukter (pendlerkort og rejsekort med pendler kombi samt skole- og ungdomskort) er endnu ikke fastlagt nationalt. Administrationen forventer derfor, at genberegninger og korrektioner vil kunne forekomme.

De forventede indtægter er opregnet til årsvirkning ud fra en forventning om, at indtægterne for 1. halvår svarer til 2. halvår, sådan har det været historisk.

Det betyder, at hvis den fulde overgang til rejsekort fra maj – juni resulterer i færre rejser og dermed færre indtægter, så må beregningen for 2017 være overvurderet.

Hovedtal

Ejerbidraget til busdriften forventes i 2017 at udgøre 336,3 mio. kr. Det er en mindre udgift på 2,8 mio. kr. i forhold til budgettet.

Hovedtallene for busdriften fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Hovedtal for bus- og telekørsel forventet regnskab 2017

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	226,9	228,8	1,9
Bruttoudgifter	515,3	499,9	490,0	486,6	-3,4
Busdrift netto	278,2	267,6	263,1	257,9	-5,2
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,7	74,6	-0,1
Anlægsudgifter	1,0	1,2	1,2	3,2	2,0
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	339,1	336,3	-2,8
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,5	-2,7
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	363,3	357,8	-5,5

Herunder gennemgås de væsentligste afvigelser for de enkelte hovedposter.

Tabel 2: indtægternes afvigelse i forhold til budget 2017

Indtægter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre indtægt	Mer- indtægt
Samlet udvikling		-1,9
Kontant inkl. SMS og Mobilbiletter	1,9	
KVIKKort / Rejsekort Classic	3,0	
Bus&Tog samarbejdet	4,7	
Periodekort, total		-9,6
- heraf slutafregning Bus&Tog 2014-15		-7,4
Færre udgifter til provision, indtægter fra Rejsekort mm.		-1,9

Samlet forventes indtægterne alt andet lige at være 1,9 mio. kr. højere end budgetteret.

Som tabel 2 viser, er kontantindtægterne 1,9 mio. kr. mindre end budget.

Hertil kommer mindre indtægter på Rejsekort Classic (KVIKKort) på 3 mio. kr.

Hertil skal i princippet lægges de mindre indtægter fra Bus&Tog samarbejdet på 4,7 mio. kr., der skyldes, at efter FynBus indtræden i Rejsekort indtægtsfordeles rejser på Rejsekort Classic direkte og ikke efter Bus&Tog beregningsmodellerne.

De samlede mindre indtægter på Rejsekort Classic (KVIKKort) er derfor 7,7 mio. kr.. Det tilskrives, at KVIKKort-rejserne for sporadisk rejsende først steg fra 10 til 15 kr., og med overgangen til Rejsekort steg til 18 kr. pr. rejse.

De mindre indtægter opvejes af øgede periodekortindtægter på forventet 9,6 mio. kr., hvoraf de 7,4 mio. kr. stammer fra slutafregningen i Bus&Tog samarbejdet for 2014-15, hvor FynBus' aconto betaling var for høj.

Herudover er der færre udgifter til provision til salgssteder, og transaktionshonorar for administration og salg af rejsekort er samlet på 1,9 mio. kr.

Tabel 3: bruttoudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Bruttoudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer- udgift
Samlet udvikling	-3,4	
Øgede kontraktudgifter Indeksstigning		3,2
Betaling budgetsikkerhed dieselolie		1,1
Stigende enhedspriser nye kørselskontrakter		1,4
Mindre variabel kørsel	-1,0	
Mindre udbetaling incitamentsaftaler og større bod	-1,5	
Afslutning af passagertællesystem og signalprioritering		1,4
Mindre kørsel - R-busnet udskudt	-8,0	

Tabel 3 ovenfor viser, at udgifterne til rutekørsel forventes at blive 3,4 mio. kr. mindre end budgetteret.

På baggrund af Trafikplan 2014-17 budgetteredes der i 2017 med indførelse af R-Busnettet, men dette er udskudt til næste trafikplanperiode. Derfor købes mindre kørsel for 8 mio. kr.

Endvidere resulterer incitamentskontrakterne ikke i udbetaling af det maksimalt afsatte beløb for 2017, ligesom der er større indtægter fra udstedt bod til entreprenørerne. Den samlede effekt er en mindre udgift på 1,5 mio. kr.

Der forventes brugt mindre dubleringskørsel for 1 mio. kr., blandt andet fordi gratiskørsel med grupper ikke længere dubleres.

Merudgifterne skyldes primært, at kørselskontrakternes indeksregulering stiger mere end forudset af Trafikselskaberne i Danmark. Det medfører merudgifter på 3,2 mio. kr., som hovedsageligt skyldes lønandelen af indeks.

Udviklingen i indeks for diesel medfører, at FynBus' bank forventer betaling for budgetsikkerheden for diesel svarende til 1,1 mio. kr.

Der er med kontraktstart i august 2017 indgået nye kørselskontrakter i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart Kommune. Kontrakterne indeholder højere enhedspriser, og det medfører merudgifter på 1,4 mio. kr.

Endelig bemærkes, at den afsluttende softwareudvikling til et passagertællesystem i de regionale busser og bybusserne i Odense først sker i 2017, og at der udvikles teknologi til signalprioritering i Odense. De samlede udgifter hertil er 1,4 mio. kr.

Tabel 4 nedenfor viser, at der samlet forventes mindre udgifter på 2,7 mio. kr. på grund af færre rejser end budgetteret.

Tabel 4: Telekørsels afvigelse i forhold til budget 2017

Udgifter til telekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Nettoresultat	-2,7	
Indtægter	0,1	
Mindre kontraktudgifter	-2,2	
Mindre fællesudgifter	-0,6	

Tabel 5 nedenfor viser fællesudgifternes afvigelse fra budget 2017.

Tabel 5: Fællesudgifternes afvigelse i forhold til budget 2017

Fællesudgifter rutekørsel, ændringer i forhold til budget 2017 (mio. kr. i årets priser)	Mindre udgift	Mer-udgift
Ordinær ramme (opsøres som følge af rammestyringen)	-0,5	
Rejsekortet		0,4
Anlægsprojekter overført fra 2016		2,0

Den ordinære ramme til fællesudgifter har været uændret siden 2010 i faste priser. I 2017 forventes mindre udgifter på 0,5 mio. kr., der opsøres som følge af rammestyingsprincippet.

På grund af etablering af flere salgssteder til Rejsekort end budgetteret forventes merudgifter til Rejsekort på 0,4 mio. kr.

Der er til Budget 2017 overført penge til anlægsprojekter fra 2016. I 2017 forventes projekter for 3,2 mio. kr. afsluttet.

Hovedtallene for Flexkørsel fremgår af tabel 6.

Tabel 6: hovedtal for flexkørsel afvigelse i forhold til budget 2017

Flextrafik (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Indtægter	-6,7	-7,0	-7,0	-7,0
Entreprenørudgifter	96,8	67,0	64,9	71,0
Flex udgifter netto	90,0	60,0	57,9	64,0
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8
Ejerbidrag	114,7	80,9	78,4	83,9

Der er gennemført udbud af garanti- og variable vogne til kontraktstart 1. marts. For begge typer blev resultatet uændret eller svagt faldende priser.

Der er ligeledes gennemført udbud efter C-Plan-modellen. Resultatet blev, at priserne steg 10-25 %. Det medfører entreprenørudgifter, der er 6,1 mio. kr. højere end budgetteret samt fællesudgifter der er 0,7 mio. kr. lavere på grund af mindre administration i FynBus.

Busruter

Kørselsomfang

Tabel 7 viser udviklingen i produktionen 2015 -2017 med hensyn til køreplantimer og driftsbusser.

Tabel 7: Ejerfordelte køreplantimer og driftsbusser forventet regnskab 2017

Ejer		Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
FynBus	Driftsbusser	331	341	337	334	-3
	Køreplantimer	611.390	625.194	636.300	616.757	-19.543
Region Syddanmark	Driftsbusser	110	113	109	108	-1
	Køreplantimer	255.809	264.305	272.000	256.798	-15.202
Assens	Driftsbusser	23	23	23	23	0
	Køreplantimer	16.818	18.585	17.900	17.664	-236
Faaborg - Midtfyn	Driftsbusser	32	39	39	39	0
	Køreplantimer	21.864	24.601	25.800	25.033	-767
Kerteminde	Driftsbusser	9	9	9	9	0
	Køreplantimer	9.040	8.814	8.800	8.549	-251
Langeland	Driftsbusser	7	7	7	7	0
	Køreplantimer	9.506	9.435	9.300	9.377	77
Middelfart	Driftsbusser	12	12	12	12	0
	Køreplantimer	13.040	13.398	13.100	13.319	219
Nordfyn	Driftsbusser	23	23	23	23	0
	Køreplantimer	17.449	17.030	16.100	16.300	200
Nyborg	Driftsbusser	15	15	15	15	0
	Køreplantimer	17.184	16.623	16.700	16.487	-213
Odense	Driftsbusser	74	76	76	74	-2
	Køreplantimer	201.187	212.147	217.000	212.415	-4.585
Svendborg	Driftsbusser	24	24	24	24	0
	Køreplantimer	39.867	40.256	39.600	40.815	1.215
Ærø	Driftsbusser	2	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			
	Køreplantimer	9.626				

På grund af letbanearbejderne i Odense har der været en stigende produktion af køreplantimer fra 2015 til 2016.

I den regionale kørsel blev kørslen øget med ca. 8.500 køreplantimer og 3 driftsbusser. I bybuskørslen i Odense blev kørslen øget med ca. 11.000 køreplantimer og 2 driftsbusser blev indsat.

I 2017 forventes kørselsomfanget at falde ca. 9.000 timer i forhold til 2016. Det skyldes især indførelse af det reducerede stopmønster for de regionale busser i Odense, samt tilpasninger i forbindelse med udbud i kommunerne Nordfyn, Middelfart, Faaborg-Midtfyn og Assens.

Hertil kommer effekten af Handleplan 2016 i Odense Kommune.

I 2017 produceres ca. 19.500 færre køreplantimer end budgetteret.

På budgettidspunktet forventede administrationen, at R-busnettet ville blive indført i forbindelse med køreplansskiftet i februar 2017. Forudsætningerne for dette var en større omprioritering af den regionale kørsel.

Det blev i februar besluttet, at planlægning og debat herom skal være en del af den kommende trafikplan 2018-21, der udarbejdes i efteråret 2017.

Køreplanerne er løbende tilpasset skiftende trafikale situationer i forbindelse med letbanearbejderne i Odense, og senest anlægsarbejderne i forbindelse med afkørsel 52 i Odense SV.

Herudover er eftermiddagsafgange nedlagt på de lokale ruter i Assens i forbindelse med køreplansskiftet i februar.

Ejerfordelt nøgletalsudvikling

Nedenfor vises i tabel 8 de enkelte ejeres tilskud til FynBus.

Tabel 8: Ejerfordelt ejerbidrag forventet regnskab 2017

Ejerbidrag bus- og telekørsel (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
FynBus	361	359,8	363,3	357,8	-5,5
Region Syddanmark	107,0	111,4	107,8	104,2	-3,6
Assens	18,5	19,6	19,5	18,8	-0,7
Faaborg - Midtfyn	19,2	22,2	24,9	24,5	-0,4
Kerteminde	7,7	7,9	7,9	7,5	-0,4
Langeland	5,9	5,8	5,9	6,2	0,3
Middelfart	9,4	9,8	9,9	10,0	0,1
Nordfyn	17,1	18,0	16,9	18,0	1,0
Nyborg	13,1	12,4	12,6	12,3	-0,3
Odense	129,6	125,8	131,2	129,9	-1,3
Svendborg	26,5	26,7	26,7	26,4	-0,3
Ærø	6,7	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Som det fremgår af tabel 8 er ejernes bidrag til FynBus stort set uændret siden 2015.

Under forudsætning af at indtægtsforventningerne holder stik bliver Region Syddanmarks ejerbidrag 3,6 mio. kr. mindre end budgetteret og Odense Kommunes 1,3 mio. kr. mindre.

For de øvrige kommuner forventes mindre forskydninger bortset fra Nordfyns Kommune, hvor afvigelsen på 1 mio. kr. skyldes stigning i brug af telekørsel.

Bruttoudgifter

Bruttoudgifterne omfatter udgifter til busruter. Bruttoudgifterne fordelt på de enkelte ejere fremgår af nedenstående tabel 9.

Tabel 9: Bruttoudgifter til rutekørsel fordelt på ejere *

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
FynBus	515,2	497,7	490,0	486,6	-3,4
Region Syddanmark	204,7	203,4	190,9	186,7	-4,2
Assens	16,5	16,8	16,0	16,0	0,0
Faaborg - Midtfyn	17,0	17,0	21,0	21,6	0,6
Kerteminde	6,8	6,7	6,6	6,6	0,0
Langeland	7,6	7,4	7,3	7,4	0,1
Middelfart	10,1	10,2	10,0	10,3	0,3
Nordfyn	16,3	15,1	13,6	13,9	0,3
Nyborg	13,9	13,4	13,3	13,4	0,0
Odense	186,5	177,9	182,4	181,1	-1,3
Svendborg	29,8	29,8	29,0	29,8	0,8
Ærø	6,0	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

En del af forklaringen på, at ejerbidraget er stort set uændret siden 2015, er, at bruttoudgifterne er faldet ca. 29 mio. kr. fra 2015-2017, som det fremgår af tabel 9. De faldende bruttoudgifter er brugt til finansiering af faldende indtægter og merudgifter til Rejsekort, som det fremgår af de følgende afsnit.

Som det fremgår af tabel 7 er køreplantimetallet stort set uændret, så udviklingen skyldes ikke ændringer i servicetilbuddet. Forklaringen er faldende enhedspriser i kørselskontrakterne, især i bybuskørslen i Odense og den regionale kontrakt.

Som det fremgår af tabel 9 er Region Syddanmarks kørsel næsten 18 mio. kr. billigere i 2017 i forhold til 2015. Tabel 9 viser også faldende udgifter i Nordfyn, hvor enhedspriserne også faldt i forbindelse med udbuddet i 2016.

At der ikke ses et tilsvarende fald i Faaborg Midtfyn kommune efter udbuddet i 2017 skyldes, at den gamle kørselskontrakt fra 2009 var den markant billigste FynBus har haft.

Kontrakterne i Kerteminde og Middelfart var oprindeligt udbudt på samme tidspunkt, og her er udgifterne uændrede i Kerteminde og lidt højere i Middelfart, hvor kommunen valgte helt nye EURO 6 busser.

Passagerudvikling

Administrationen forelagde i juni 2016 en passageranalyse, der gjorde op med vækststrategien på 2,4 % flere passagerer om året for bybusserne i Odense og Svendborg, de regionale og de fælles kommunale ruter.

De ændrede rammeforudsætninger med forsinkede busser og mange køreplansskift på grund af letbanearbejderne medførte passagerfrafald, så strategien måtte revurderes.

Passageranalysen behandlede de regionale og fælleskommunale ruter samt bybussystemerne i Odense og Svendborg, der tilsammen har omkring 90 % af FynBus' passagerer. Øvrige ruter er helt overvejende åbne skoleruter, og passagerudviklingen bestemmes af kommunernes skolestrukturer, ligesom folkeskolereformen har medført udsving.

Passageranalysens resultat fremgår af tabel 10 herunder.

Tabel 10: Passagerprognose 2016.

Passagerer (i tusinder)	2016	2017	2018	2019	2020
Odense Kommune	7.475	7.025	6.750	6.600	6.600
Region Syddanmark	7.200	7.225	7.600	7.600	7.600
Svendborg Kommune	900	900	900	900	900
Øvrige kommuner	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
I alt	17.675	17.250	17.350	17.200	17.200

Tabel 11 viser den forventede udvikling i 2017 beregnede ud fra perioden januar - april.

Tabel 11: Forventet passagerudvikling 2017

Passagerer (i tusinder)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel 2015 Fov. 2017
FynBus	18.440	17.536	17.183	15.862	-2.337,0
Region Syddanmark	7.192	6.994	7.199	6.434	-758,0
Assens	344	335	328	332	-12,0
Faaborg - Midtfyn	394	381	379	344	-50,0
Kerteminde	211	195	214	170	-41,0
Langeland	300	307	302	290	-10,0
Middelfart	187	178	185	172	-15,0
Nordfyn	376	360	373	339	-37,0
Nyborg	324	331	328	330	6,0
Odense	7.971	7.556	6.977	6.570	-1.401,0
Svendborg	900	899	898	881	-19,0
Ærø	241	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Af tabel 11 fremgår, at 2017 forventes at resultere i et passagerfrafald på 1,3 mio. passagerer i forhold til budget og dermed også i forhold til passagerprognosen.

I forbindelse med køreplansskiftet i august 2016 blev de regionale ruter delt i Odense og en del ruter flyttet til Plads Nord.

I efteråret 2016 faldt passagertallet med ca. 200.000 passagerer i de regionale busser, overvejende lokale rejser i Odense og omstigninger. Denne udvikling er fortsat i 2017.

En del forudsætninger for passagerprognosen er ændret markant.

For den regionale kørsel forudsatte prognosen indførelse af R-Busnet. Dette skete ikke, men systemets reducerede stopmønster blev indført sammen med en omlægning af rute 110 -111 for at reducere de regionale kørselsudgifter.

I passagerprognosen var konsekvenserne af afskaffelsen af ”Odense rundt for tier” ikke indregnet. Konsekvenserne af prisstigningen er ud fra elasticitetsbetragtninger vurderet til mellem 8 og 13 % for KVIKKortkunder.

Der er en landsdækkende tendens med fald i rejser på Ungdomskort. Denne udvikling konstateres også hos FynBus.

Hertil kommer, at de seneste års fald i rejser på skolekort ser ud til at fortsætte.

Tabel 12 herunder sammenfatter udviklingen.

Tabel 12: Udvikling i forventede passagertal 2017

Ændringer	Passagerer i tusinder
Helårvirkning af augustkøreplansskift 2016	400
Reduceret stopmønster regionale ruter	200
Omlægning af rute 110-111	40
Afskaffelse af Odense for en tier	500
Ungdomskort	60
Skolekort	110
I alt	1.310

Passagerindtægter

Tabel 13 nedenfor viser forventninger til passagerindtægter fordelt på ejere.

Som nævnt i indledningen er FynBus midt i implementering af Rejsekort og dermed udskiftning af alle rejsehjemler.

De ejerfordelte indtægter er baseret på en alt andet lige beregning på baggrund af de usikkerheder, der fremhæves i indledningen.

Administrationen vurderer, at der i forbindelse med afslutningen af 3. kvartal vil kunne foretages en mere retvisende beregning af indtægterne, herunder konkrete vurderinger af konsekvenser af overgangen til Rejsekort og de takstændringer, der er foretaget.

Forklaringen er, at juni og juli erfaringsmæssigt er dårlige måneder at vurdere en udvikling ud fra, da der i juni er store udsving i skoler og uddannelsesinstitutioners rytmer, og juli er den store feriemåned, hvor bl.a. vejret influerer på brug af bussen.

Administrationen vurderer, at der stadig vil være nogen usikkerhed omkring indtægtsvurderingen af fastprisprodukter (periodekort, skole- og Ungdomskort), som ikke forventes fastlagt nationalt før i starten af 2018.

Tabel 13: Passagerindtægter 2015-17

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Forskel Budget 2017 Forv. 2017
FynBus	237,2	232,3	226,9	228,8	2,1
Region Syddanmark	126,9	124,8	119,4	119,4	0,0
Assens	4,4	4,3	4,1	4,2	0,1
Faaborg - Midtfyn	4,1	4,0	3,8	3,9	0,1
Kerteminde	1,9	1,8	1,8	1,8	0,0
Langeland	2,7	2,7	2,5	2,2	0,0
Middelfart	3,0	2,9	2,7	2,8	0,1
Nordfyn	3,6	3,4	3,2	3,3	0,1
Nyborg	3,4	3,5	3,2	3,4	0,2
Odense	77,5	75,4	76,9	78,0	1,1
Svendborg	9,6	9,6	9,3	9,8	0,5
Ærø	0,1	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Tabel 13 viser, at indtægterne fra 2015 til 2017 falder med ca. 8,4 mio. kr.

Hertil kommer, at det forventede regnskab 2017 indeholder slutafregning af Bus&Tog samarbejdet i 2014-15, der giver en indtægt på 7,4 mio. kr. Det vil sige, at det reelle fald i indtægterne fra 2015-17 er på 15,8 mio. kr., og dermed en del af forklaringen på, at ejerbidraget er stort set uændret i perioden, selv om bruttoudgifterne er faldet markant.

Fællesudgifterne

2017 er påvirket af omstillingen fra det gamle billetsystem til Rejsekort.

Herunder specificeres overordnet de økonomiske konsekvenser af rejsekort. Herefter redegøres for de samlede fællesudgifter.

Specifikation af driftsudgifter til Rejsekort

Tabel 14 herunder viser de økonomiske konsekvenser af indfasning af rejsekort og udfasning af det gamle billetsystem. Processen startede i efteråret 2016 og afsluttes med indførelsen af Ungdomskort på rejsekort i det sene efterår 2017.

Tabel 14: Driftsudgifter til Rejsekort

Specifikation Rejsekort (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Budget- overslag 2019 (p/l 2018)	Budget- overslag 2020 (p/l 2018)
Abonnement Rejsekort A/S	4,8	9,8	10,3	10,5	10,5	10,5
Rejsekort vedligehold	0,8	2,4	2,4	2,8	3,3	3,3
Rejsedata og kundecenter		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Fynbus salgssteder og vedligeholdelse		0,7	0,7	1,2	1,2	1,2
Rejsekort i alt	5,6	13,7	14,2	15,3	15,8	15,8
Besparelse chipkort		0,2	0,2	1,5	1,5	1,5
Besparelse TMS i øvrigt		3,3	3,3	4,0	4,0	4,0
Besparelse gammelt billetsystem		3,5	3,5	5,5	5,5	5,5
Merudgift som følge af Rejsekort	5,6	10,2	10,7	9,8	10,3	10,3
Besparelse anlægsprojekter, ramme 3,5 mio. kr. pr. år (P/L 2016)				3,6	3,6	3,6
Besparelse NETS (Administration af KVIKKort)				1,0	1,0	1,0
Øget ejerbetaling som følge af Rejsekort	5,6	10,2	10,7	5,2	5,7	5,7

Indførelsen af rejsekortet medfører et behov for en rammeforhøjelse, da rejsekortet er dyrere i drift end det gamle billetteringssystem. Som det fremgår af tabel 14 bliver udgifterne til rejsekort i 2018 15,3 mio. kr., til gengæld forsvinder udgifter på 5,5 mio. kr. til det gamle billetsystem. Merudgiften er 9,8 mio. kr.

FynBus har traditionelt set haft en anlægsramme på ca. 3,5 mio. kr. pr. år. I praksis lidt varierende efter aktuelle projekter. De fleste har været udviklingsopgaver i forbindelse med billetsystem – opgaver der nu overgår til Rejsekort. Herudover har administrationen af KVIKKort medført udgifter hos NETS på ca. 1 mio. kr. om året. Disse spares også, da udgifterne overtages af Rejsekort A/S.

Resultatet er, at den samlede ejerbetaling ved overgangen til Rejsekort øges med 5,2 mio. kr. i 2018 voksende til 5,7 mio. kr. i 2019, når der skal betales fuld vedligeholdelsesudgift på udstyret.

Ovenstående beregninger bygger på det oprindelige budgetudgangspunkt fra 2014 om indkøb af udstyr m.m. I forbindelse med de gennemførte udbud af buskørsel, er der sket ændringer omkring både busser og antal.

Rejsekortprojektet vedrørende installation m.m. er endnu ikke endeligt opgjort hos Rejsekort A/S, og en del driftsudgifterne – for eksempel vedligeholdelsesudgifter – er afhængige af, at det endelige udstyr, der er brugt i busser og på garageanlæg kan opgøres. Det vil medføre, at driftsudgifterne ændres, når slutopgørelserne kan afsluttes.

Hertil kommer, at abonnementsbetalingen til Rejsekort A/S også løbende vil udvikles. Dels er der forskellige initiativer i gang for at effektivisere Rejsekort A/S, og dels vil der løbende opstå behov for udvikling, der skal finansieres af fællesskabet. Her betaler FynBus ud fra sin andel af ejerkredsens samlede indtægtsmasse.

I tilknytning til Rejsekort udestår også endelig opgørelse af udgifter til installation m.m. samt de bevillinger, der er givet til implementering i FynBus på bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014. Implementeringsprojektet er budgetteret til 13,9 mio. kr. i 2017 prisniveau.

Hertil kommer den nødvendige kortkonvertering, hvor bestyrelsen har vedtaget, at kunderne skulle kompenseres for udgiften på 50 kr. til et rejsekort, hvis de var kunder hos FynBus i forvejen – her er der afsat 5,5 mio. kr.

Da implementeringen af Ungdomskort først er afsluttet i efteråret, forventes de endelige projektrengskaber først afsluttet sammen med den almindelige afslutning af regnskabet for 2017.

Fællesudgifter

Fællesudgifterne fremgår af tabel 15 herunder.

Tabel 15: Fællesudgifter inkl. driftsudgifter til Rejsekort

Fællesudgifter (årets priser i mio. kr.)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Ramme	62,6	63,1	64,5	64,5
Driftsudgifter	11,1	10,7	8,1	8,4
Salgsudgifter	14,2	16,2	16,2	15,6
Administrationsudgifter	36,6	34,9	40,2	40
Ordinære fællesudgifter	61,9	61,8	64,5	64
Udgift til Rejsekort	-	5,6	14,2	14,6
Mindre udgift TMS			2,7	2,7
Ramme inkl. Rejsekort	62,7	68,8	76	75,9
Årets opsparing	0,7	1,3		0,5
Akkumuleret opsparing	1,2	2,5		3
Normering	82,4	82,7	82,7	80,7

Den ordinære ramme, der i pris- og lønindeks 2017 svarer til 64,5 mio. kr., har i faste priser været uændret de seneste år.

FynBus påbegyndte i 2016 pilotdrift på rejsekort i Nyborg kommune og Svendborg kommune, og de første udgifter på 5,6 mio. kr. blev afholdt, som det fremgår af tabel 14.

Derfor steg fællesudgifterne i forhold til den ordinære driftsramme, hvor der var et mindreforbrug på 1,3 mio. kr., så opsparingen i rammestyningen i 2016 udgør 2,5 mio. kr..

2017 er omstillingsåret, hvor det gamle billetsystem udfases, og FynBus overgår fuldt til Rejsekort. Først i 2019 er driftsudgifterne fuldt indfaset, da rabatten på vedligeholdelsesudgifter til det senest installerede udstyr bortfalder.

Ejernes ekstra udgifter til Rejsekort indgår også i forklaringen af, hvorfor ejerbidraget er stort set konstant siden 2015 på trods af faldende kontraktudgifter.

Som omtalt i afsnittet ”specifikation af udgifter til Rejsekort” er udgifterne til selve implementeringen finansieret via et særligt projektbudget.

Da implementeringen, som nævnt, først afsluttes i efteråret 2017, kan det endelige omfang og resource- og kompetencebehov først opgøres sent på året, og dermed også de nødvendige organisatoriske og IT-tekniske tilpasninger.

Administrationen forventer derfor et mindre forbrug på den ordinære ramme på 0,5 mio. kr., der indgår i det opsparede overskud.

Der anvendes 0,5 mio. kr. i 2017 til vedligeholdelse af FynBus’ lokaler på Tolderlundsvej, da gulve er ved at være slidt igennem, og der trænger til at blive malet.

Anlægsudgifter

Rammen for anlægsbudgettet i 2017 blev fastsat til 1,8 mio. kroner og udmøntet med 1,3 mio. kroner fordelt på 4 anlægsprojekter.

Der er overført anlægsprojekter fra 2016 for i alt 2,3 mio. kroner. Den samlede bevilling for projekter til gennemførelse i 2017 udgør herefter 3,2 mio. kroner.

Projekterne forventes gennemført, dog udskydes anlægsprojektet på 0,1 mio. kroner til 2018 vedr. økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, da Region Syddanmark har udsendt nyt økonomisystem til 2018.

Telekørsel

Indtægter, udgifter, ejerbidrag og passagerer for telekørslen fremgår af nedenstående tabel 16 og 17:

Tabel 16: Telekørsel:

(Mio kroner i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,6	-2,5
Entreprenørudgifter	15,3	18,0	19,7	17,6
Fællesudgifter	5,9	6,7	7,1	6,5
Ejerbidrag Telekørsel	19,0	22,2	24,3	21,6

Tabel 17: Passager i telekørsel

Antal Passagerer	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Telekørsel	138.753	165.315	182.375	165.777

Tabel 18 herunder forklarer udviklingen de foregående år og afvigelse i forhold til budget.

Tabel 18: Kommentarer til telekørsel i forhold til foregående år og budget 2017

Kommentarer:	FV2017 i forhold til forgående år	FV 2017 i forhold til budget
Ejerbidrag	Ejerbidraget er 0,6 mio. kroner lavere end 2016. Den primære årsag er at entreprenørudgiften pr. passager er faldet fra 109 kroner til 106 kr.	Ejerbidraget er 2,7 mio. kroner lavere end budget. Den primære årsag er et forventet lavere passagertal. Desuden er der budgetteret med en entreprenørudgift pr. passager på 108 kr. mod forventet 106 kr.
Passagerudvikling	Der har været en stigning på ca. 27.000 passagerer siden 2015. Passagertallet er uændret i forhold til 2016	Passagerantallet er 17.000 lavere end budget. I mange kommuner ser det ud til at antallet af kørsler er stagneret, mod en budgetteret vækst. Der indføres telekørsel i Torpegården i Odense.

Tabel 19 herunder viser antal rejser fordelt på ejere og produkter.

Tabel 19: Telekørsel 2015-17 fordelt på ejere og produkter

Telekørsel samlet - Antal rejser					
Ture	Produkt	2015	2016	Budget 2017	Forventet 2017
FynBus	Telependler	12.351	17.329	21.675	19.507
	Telerute	9.593	10.161	12.000	9.230
	Telecity	12.765	10.798	12.000	10.000
	Teletaxa	104.044	127.027	136.700	127.040
	Total	138.753	165.315	182.375	165.777
RSD	Telerute	7.209	7.511	8.000	7.100
	Total	7.209	7.511	8.000	7.100
Assens	Telependler - uddann	4.612	2.838	2.600	2.700
	Telependler	3.158	2.948	4.500	2.600
	Telependler	7.770	5.786	7.100	5.300
	Teletaxa	32.414	33.828	36.000	32.600
	Total	40.184	39.614	43.100	37.900
Faaborg-Midtfyn	Telependler	3.492	4.869	6.000	4.200
	Telerute	232	292	500	300
	Teletaxa	27.002	33.097	35.000	30.800
	Total	30.726	38.258	41.500	35.300
Kerteminde	Telependler	238	813	1.300	1.900
	Teletaxa	12.741	14.052	15.000	12.150
	Total	12.979	14.865	16.300	14.050
Langeland	Telerute	1.018	551	1.000	325
	Total	1.018	551	1.000	325
Middelfart	Telecity	4.018	3.569	4.000	3.650
	Teletaxa	4.040	5.590	7.000	5.300
	Total	8.058	9.159	11.000	8.950
Nordfyns	Telependler	2.046	3.938	4.000	5.672
	Teletaxa	16.788	29.559	32.000	35.946
	Total	18.834	33.497	36.000	41.618
Nyborg	Telependler	1.488	1.261	1.400	1.002
	Telerute	179	373	400	350
	Teletaxa	3.632	3.604	4.000	3.125
	Total	5.299	5.238	5.800	4.477
Odense	Telerute	29	62	100	305
	Teletaxa	394	835	700	1.219
	Total	423	897	800	1.524
Svendborg	Telependler	3.438	3.610	4.500	2.950
	Telerute	926	1.372	2.000	850
	Telecity	8.747	7.229	8.000	6.350
	Teletaxa	6.987	6.462	7.000	5.900
	Total	20.098	18.673	21.500	16.050
Ærø	Teletaxa	46			
	Total	46			

76 % af rejserne foregår som almindelige teletaxirejser, overvejende i landdistrikterne.

Telependler udgør 12-13 % af rejserne og har størst udbredelse i kommunerne Faaborg-Midtfyn, Assens og Nordfyns.

Størsteparten af turene i telerute er betjening af færgerne i henholdsvis Spodsbjerg og Bøjden, der finansieres af Region Syddanmark.

I Svendborg og Middelfart tilbydes bybustaxi – Telecity – som erstatning for rutekørsel, når bybusserne ikke kører – der er godt 10.000 rejser svarende til 6 %.

Flexkørsel

Flextrafik administrerer FynBus' bestillingskørsel og trafikstyring vedrørende de kommunale kørsler, samt den siddende patientbefordring for Region Syddanmark.

Assens og Nordfyns kommune har fra 1. marts valgt at anvende Cplan-modellen til deres planlagte kørsel, hvor kommunen og vognmænd står for en større del af opgaven end tidligere.

Nedenstående oversigt i tabel 20 viser hvilke kørselsordninger, de enkelte kommuner og Region Syddanmark pr. 30. juni 2017 har placeret hos FynBus.

Tabel 20:Kørselsordninger hos Flextrafik pr. 30. juni 2017

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	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	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

Note: Et x betyder at kørsel håndteres helt eller delvist af FynBus, C betyder at kørslen håndteres efter CPlan modellen

Det fremgår af tabel 20, at kommunerne pr. 30. juni 2017 anvender FynBus i 67 ud af de i alt 110 mulige ordninger.

Udviklingen i personture

I nedenstående tabel 21 er udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2015 til 2017 vist.

Tabel 21: Antal personture

Antal personture	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Handicapkørsel	119.712	123.704	126.905	127.280
Anden kørsel	511.885	295.141	284.588	294.000
Handicap og anden kørsel	631.597	418.845	411.493	421.280
Telekørsel*	138.753	165.315	182.375	165.777
I alt	770.350	584.160	593.868	587.057
Siddende Patientbefordring*	224.114	226.614	230.666	236.540
I alt	994.464	810.774	824.534	823.597

*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

Tabel 22 forklarer udviklingen i aktivitetsomfanget i 2017 og foregående år.

Tabel 22: Kommentarer til Udvikling i personture i forhold til foregående år og budget 2017.

Kommentarer:	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab 2017 i forhold til budget
FynBus i alt	Stigning i aktiviteten på 13.000 personture fra 2016-17 (1,6 %) Faldet fra 2015 til 2016 skyldes Odenses udtrædelse for anden kørsel	1.000 færre personture (0,1 %)
Handicap	Mindre stigning på 4.000 personture fra 2016 til 2017	Udsving i de enkelte kommuner på højst 14 %, i Nordfyn. samlet set en stigning på 0,3 %
Anden kørsel	Fald på 1.000 personture <u>Fald</u> Lægekørsel 23.000 personture. Nyborg, Middelfart og Assens har taget kørslen hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Genoptræning-, elev-, specialskole- og dagcenter kørsel i Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Nordfyn.	Stigning på 9.000 personture (3,2 %) fordelt på indbyrdes forskydninger: <u>Fald</u> Lægekørsel 15.000 personture, primært i Assens som har taget lægekørsel hjem fra 1. marts 2017. <u>Stigning</u> Elev- og specialskolekørsel 19.000 personture flere primært i Assens og Kerteminde. Dagcenter- og genoptræning 10.000 personture, primært i Assens, Faaborg-Midtfyn og Nordfyn.

Ejerbidrag

Ejerbidraget er specificeret på de enkelte ejere i nedenstående tabel 23:

Tabel 23: Ejerbidrag for Flexkørsel.

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Assens	17,7	18,7	18,5	23,2	25,6
Faaborg-Midtfyn	9,6	8,5	8,7	8,8	9,8
Kerteminde	8,5	8,6	8,2	7,8	8,0
Langeland	2,4	2,5	2,5	2,3	2,4
Middelfart	2,4	2,4	1,6	1,7	1,6
Nordfyn	13,8	17,6	17,4	18,8	18,5
Nyborg	4,2	4,0	3,0	2,9	2,6
Odense	47,9	10,1	9,9	9,5	9,2
Svendborg	2,2	2,3	2,1	2,1	2,2
Ærø	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
Region Syddanmark	5,7	6,1	6,1	6,5	6,5
I alt	114,7	80,9	78,4	83,9	86,8

Der er gennemført udbud for garanti- og variable vogne til kontraktstart 1. marts.

For begge typer blev resultatet uændret eller svagt faldende priser afhængigt af vogntype.

Den detaljerede udvikling er analyseret og forelagt på bestyrelsesmødet den 4. maj.

Kørsel efter C-Plan-modellen er også udbudt til kontraktstart 1. marts. Som det ses i tabel 27 har Assens og Nordfyns kommune valgt denne løsning selv om prisen for kørsel steg ca. 10-25 %.

Faaborg-Midtfyn og Kerteminde kommune deltog også i C-Plan-udbuddet, men valgte efterfølgende at lade kørslen udføre i "den store pulje".

Tabel 24 nedenfor kommenterer udviklingen i 2017 i forhold til foregående år og i forhold til budget 2017.

Tabel 24: Kommentarer til ejerbidrag i forhold til foregående år og budget 2017.

	Udvikling i forhold til foregående år	Forventet regnskab 2017 i forhold til budget
Samlet ejerbidrag	3,0 mio. kroner højere end 2016 (3,7 %).	5,5 mio. kroner højere end budget (7,0 %).
Assens	4,5 mio. kroner højere end 2016 (24,1 %) på grund af højere kørselsudgifter. Fald Lægekørsel pga. udtrædelse fra 1. marts 2017, 11.000 personture. Stigning Dagcenter-, aktivitet-, elev- og specialskolekørsel pga. 17.000 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur.	4,7 mio. kroner højere end budget (25,4 %). Fald Lægekørsel pga. udtrædelse fra 1. marts 2017, 11.000 personture. Stigning Dagcenter-, aktivitet-, elev- og specialskolekørsel pga. 17.000 personture flere og højere entreprenørudgifter pr. tur. Lavere fællesudgifter som følge af overgangen til CPlan, anslået 0,6 mio. kr.
Nordfyn	1,2 mio. kroner højere (6,8 %) på grund af højere kørselsudgifter Fald 3.000 personture færre for specialskolekørsel Stigning Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole 3.000 flere ture og øget udgifter pr. tur for aktivitetkørsel. 3.000 personture flere i genoptræningskørsel	Fald 2.000 færre personture for elevkørsel Stigning 3.000 flere aktivitetkørsler. Øget entreprenørudgifter pr. tur for specialskole- og aktivitetkørsel. Lavere fællesudgifter som følge af overgangen til CPlan, anslået 0,5 mio. kr.
Region Syddanmark	0,4 mio. kroner højere (6,6 %), primært øget udgifter til Flexdanmark.	

Entreprenørudgifter

Udviklingen fordelt på kørselsordninger fremgår af nedenstående tabel 25 mens tabel 26 viser entreprenørudgiften beregnet pr. persontur:

Tabel 25: Entreprenørudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Handicapkørsel	24,7	26,1	25,4	24,8
Anden kørsel	72,1	40,9	39,5	46,3
I alt	96,8	67,0	64,9	71,1

Tabel 26: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Handicapkørsel	206	211	200	195
Anden kørsel	141	139	139	157
Handicap og anden kørsel	153	160	158	169
Telekørsel	110	109	108	106
I alt	146	146	142	151

Fællesudgifter

Tabel 27 viser den gennemsnitlige fælles udgift pr. persontur.

Tabel 27 Fællesudgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Fællesudgifter	24,6	21,0	20,5	19,8

Udviklingen i fordelingen af fællesudgifter pr. persontur for de enkelte kørselstyper fremgår af nedenstående tabel 28.

Tabel 28: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	25,1	24,2
	Siddende patientbefordring*	26,9	26,6	27,3
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	10,3	11,1
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,4	6,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,5	7,7	8,3
	Specialskolekørsel	14,1	12,9	13,8
	Telekørsel	16,9	15,5	16,6
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	35,3
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,4	31,1
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,3	32,7	32,5
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan			24,0
	Specialskolekørsel	39,0	37,9	38,0
	Specialskolekørsel - Cplan			29,5
	Telekørsel	41,8	40,5	40,8

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

Tabel 28 viser, at fællesudgifterne pr. tur er faldende for alle kørselstyper. Som det fremgår af tabellen er udgifterne til kommuner, hvor vognmænd og kommune selv varetager planlægningen, faldet med 10 kr. pr. tur.

Tabel 29 viser udvikling i normeringen. Faldet i medarbejdere skyldes først og fremmest indførelsen af C-Plan-modellen, hvor vognmænd og kommuner har overtaget arbejdsopgaver fra FynBus, hvor det har været hensigtsmæssigt.

Tabel 29: Antal personure pr. medarbejder *

	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Antal personure	994.464	810.774	824.534	823.597	856.064
Medarbejder normering	32,7	27,8	27,8	23,1	20,8
Antal personure pr. medarbejder	30.440	29.165	29.659	35.653	41.157

* Inklusiv administration af telekørsel og "siddende patientbefordring".

Eksternt finansierede projekter

FynBus har i samarbejde med Assens kommune gennemført projektet ”Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder” finansieret af Staten (Yderområdepuljen), Assens Kommune og FynBus.

Projektet afrapporteres 1. september 2017.

Tabel 30: Oversigt over igangværende eksternt finansierede projekter

Mio. kroner (Årets priser)	Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder 2014-17
Finansieret af	Trafikstyrelsen (2,3) Assens Kommune (2,0)
Status	I drift
Bevilget beløb	4,3
Afholdt beløb	2,3
Restbeløb	2,0

For projektet Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder, er projektet efterfølgende blevet forlænget. Beregningerne kan være påvirket af afrundinger.

FynBus' bidrag til projektet er ”konsulenttimer” til projektledelse og faglig bistand. Denne involvering tjener til udvikling af viden, der kan blive til gavn for alle ejere.

I samarbejde med Assens Kommune er der gennemført forbedring af stoppestedforhold og kortlægning af knudepunkter. FynBus har desuden fået en del Mobilty Management erfaring ved samarbejde med virksomheder og erhvervsnetværk i Assens.

I september 2017 afsluttes projektet med ”Telekørsel for pendlere i tyndt befolkede områder”, og der forventes ikke yderligere udgifter end det afholdte beløb på 2,3 mio. kroner.

Årsagen til mindreforbrug på 2,0 mio. kroner skyldes færre udgifter til telekørsel end budgetteret.

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 Gammelsø, 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 2017 forventes at blive et underskud på 5,0 mio. kroner. Det er en mindreudgift på 1,7 mio. kroner.

Tabel 31: Hovedtal for pensionsregnskabet indtægter og udgifter

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regn- skab 2017	Budget 2018
Indtægter til dækning af pensionsudbetalinger	-6,1	-9,4	-6,8	-7,8	-7,4
Udgifter til pensioner	10,8	12,1	13,3	12,6	13,3
Netto udgifter pension	4,7	2,7	6,5	4,8	5,9
Administrative udgifter	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Resultat pension	4,9	2,9	6,7	5,0	6,1

Det fremgår af tabel 31, at indtægterne forventes at udgøre 7,8 mio. kroner. Det er en merindtægt på 1,0 mio. kroner. Indtægterne består af:

- 3,8 mio. kroner i nettohuslejeindtægt vedrørende garageanlægget på Gammelsø. Det er en forventet merindtægt på 0,3 mio. kroner, hvilket skyldes merindtægt i husleje på 0,1 mio. kroner og forventet mindreforbrug på vedligeholdelse på 0,2 mio. kroner.
- 2,6 mio. kroner i afkast af værdipapirbeholdning. Det er en forventet merindtægt på 0,6 mio. kroner.
- 1,8 mio. kroner i pensionsudbetalinger fra Sampension. Det er en forventet merindtægt på 0,1 mio. kroner.

Udbetalingerne til pensionerede embedsmænd samt enke- og børnepensioner forventes at udgøre 12,6 mio. kroner. Det er en forventet mindreudgift på 0,7 mio. kroner.

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

Indtægten fra Sampension på 1,8 mio. kroner er til dækning af den andel af pensionsudbetalingen, der er fra 2008 og fremadrettet. Den resterende andel af pensionsudbetalingen skal dækkes via afkast fra aktiverne og ved løbende at reducere aktiverne.

Årets underskud på forventet 5,0 mio. kroner reducerer likvid- og obligationsbeholdningen for tjenestemænd.

Præmiebetaling:

Som det fremgår af nedenstående tabel forventes den samlede præmie til pension i 2017 at udgøre 6,1 mio. kroner. Det er en merudgift på 0,3 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 49,7 % af lønudgiften til tjenestemændene i 2017.

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

Udgiftsfordelingen fremgår af nedenstående tabel 32:

Tabel 32: Fordeling af præmiebetalinger

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Odense Kommune	4,2	3,5	3,1	3,3	3,2
Tidebus Danmark A/S + Keolis	0,6	0,9	0,5	0,8	0,8
FynBus' fællesudgifter	1,4	1,5	1,5	1,4	1,5
I alt til Sampension	6,3	5,8	6,5	5,3	5,5
FynBus' fællesudgifter til særskilt opsparing	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5
Samlet præmiebetaling	6,9	6,5	5,8	6,1	6,0

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, hvilket betyder, at der ultimo 2017 skal foretages ny aktuaropgørelse.

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' regnskab for 2016 opgjort til -42,2 mio. kroner¹.

Egenkapitalen er sammensat af 2 selvstændige poster jf. nedenstående tabel:

Tabel 33: Egenkapitalens sammensætning

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Disponibel egenkapital	-49,6	-114,3	-98,3	-121,9	-123,1
Udviklingspulje	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Pensionsforpligtelser og øvrige	73,8	72,1			
I alt	24,5	-42,2			

Disponibel egenkapital

Den disponible egenkapital udgør primo 2017 -114,3 mio. kroner.

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

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

I forbindelse med investering i rejsekortet var der igen dispositioner på egenkapitalen til indkøb af udstyr, indskud i selskabet og interne projektomkostninger.

Der blev i 2015 og 2016 investeret for henholdsvis 78,0 mio. kroner og 38,1 mio. kroner. Størsteparten var indkøb af udstyr.

Endvidere er Fynbus' aktier i Rejsekortet i 2016 nedskrevet til indre værdi, hvilket påvirker egenkapitalen med -26,1 mio. kroner. Der sker årlig justering af denne post, og i 2017 udgør den 0,9 mio. kroner.

Indskuddet i rejsekortet i form af ansvarligt lån bliver tilbagebetalt løbende.

Den disponible egenkapital forventes herefter at udgøre -121,9 mio. kroner ultimo 2017.

I 2018 afregnes de sidste 2 % af investeringen i rejsekortudstyr, og dette forventes at udgøre 1,2 mio. kroner.

¹ Fynbus' samlede egenkapital er i årsregnskabet for 2016 opgjort til -36,6 mio. kroner. I denne opgørelse er ejendommen Gammel Sø 6 optaget til nedskrevet værdi med 43,1 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 2 poster. Der er ikke selvstændigt budget herfor. Reguleringerne opgøres i forbindelse med årsregnskabet.

3. Budget 2018

For **budget 2018** er der herudover følgende eksterne usikkerheder:

- Entreprenørudgifterne for Odense Kommune og Region Syddanmark.
 - For Odense Kommune skyldes usikkerheden, at konsekvenserne af letbanearbejderne endnu ikke færdigbehandlet.

2018 bliver præget af store omlægninger. Konsekvenserne er beskrevet i "Handleplan 2018", som FynBus har udarbejdet til Odense Kommune som et input til behandlingen i By- og Kulturudvalget og Byråd i Odense Kommune i september 2017.

Odense Kommunes økonomiske nettoramme for 2018 er 133,7 mio. kr.

- Kørslen for Region Syddanmark påvirkes også af letbanearbejderne for ruter, der kører i Odense. I "Handleplan 2018" anslås nettoeffekten af omlægning af de regionale ruter til en netto merudgift på 1,9-2,2 mio. kr. pr. år, som håndteres via ramnestyringen ind til kompenserende besparelser er fastlagt i Trafikplan 2018-22.

Desuden har Region Syddanmark anmodet FynBus om forslag til besparelser på ca. 2 mio. kr., så rammen måske reduceres fra 102 til 100 mio. kr.

Region Syddanmark vil i forbindelse med Budget 2018 beslutte, om besparelsen skal udmøntes.

- Entreprenørudgifterne for de øvrige kommuners rutekørsel er beregnet ud fra køreplanerne pr. august 2017 – erfaringsmæssigt er der altid ændringer i starten af et nyt skoleår. Dette vil påvirke de endelige resultater marginalt.

Rutekørslen i Assens, Langeland og skoleruterne i Svendborg skal i udbud til kontraktstart august 2018. Det vil betyde ændrede enhedspriser. Kørselsomfang, bustyper m.m. aftales med kommunerne i eftersommeren. Det vil betyde ændringer i forhold til budget for 2018.

- Entreprenørudgifterne for rutekørsel er indekseret efter Trafikselskaberne i Danmarks forventninger til prisudviklingen. I budget 2017 var forudsat en prisstigning på 1,3 % på baggrund af Trafikselskaberne i Danmarks skøn. Indeksstigningen i 2017 skønnes nu til 2,0 %. I forhold til forventet regnskab 2017 er der indregnet en prisstigning på 0,7 % i budgetforslag 2018 ud fra Trafikselskaberne i Danmarks skøn.
- Turantallet for kørselsordningerne under Flextrafik er mht. forventet 2017 beregnet ud fra allerede realiseret kørsel og kommunernes indmelding af ændringer i ordningerne, mens budget 2018 er baseret på kommunernes indberetninger af det forventede antal personture.
- Indtægter og passagertal er, som det er beskrevet i forventet regnskab 2017, behæftet med stor usikkerhed på grund af overgangen til Rejsekort. Taksterne foreslås videreført uændret i forhold til 2017.

I perioderegnskabet og budgettet er angivet 3 overslagsår, hvor 2021 er videreført uændret i forhold til foregående år.

Da Odense Letbane starter ultimo 2020, og busnettet skal reduceres, vil budgetoverslagstillene for Odense Kommune og på overordnet FynBus-niveau ikke være retvisende.

Odense Kommune har besluttet, at bevillingen til buskørsel for 2020 reduceres til 96 mio. kr. – en reduktion på godt 30 mio. kr. i forhold til 2017-niveau.

Arbejdet med at konkretisere den fremtidige busbetjening af Odense starter i efteråret 2017 parallelt med udarbejdelsen af Trafikplan 2018-21.

Hovedtal for rute- og telekørsel

Tabel 34 viser den budgetterede udvikling i 2018.

Tabel 34: Hovedtal for åben kørsel budget 2018

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budget 2018 Forv. 2017
Indtægter	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Bruttoudgifter	515,3	499,9	486,6	490,6	4,0
Busdrift netto	278,2	267,6	257,9	269,4	11,6
Fællesudgifter	62,7	68,8	74,6	75,4	0,8
Anlægsudgifter	1,0	1,2	3,2	0,1	-3,1
Ejerbidrag busdrift	341,8	337,6	336,3	345,0	8,7
Ejerbidrag telekørsel	19,0	22,2	21,5	21,7	0,1
Samlet ejerbidrag åben kørsel	360,8	359,8	357,8	366,6	8,8

Herunder vises i tabel 35 bemærkninger til udvikling i hovedtal budget 2018.

Tabel 35: Udvikling i hovedtal budget 2018

	Budgetforudsætninger	Budget 2018 i forhold til forventet regnskab (FV) 2017
Indtægter	Letbanearbejderne i Odense får markante konsekvenser for bustrafikken i Odense. Blandt andet lukkes OBC syd i 5 måneder. Der er ikke indregnet takststigninger i budgettet. Der er 2,8 % takststigning til rådighed i forhold til takststigningsloftet. På grund af implementeringen af Takst Vest foreslås, at taksterne holdes i ro	Indtægterne forventes på niveau med 2017, ekskl. slutaftregningen for Bus&Tog samarbejdet.
Bruttoudgifter	Trafikselskaberne i Danmark vurderer, at indeksstigningen er 0,7 % i 2018. Udgifterne er baseret på køreplanerne gyldige fra august 2017. Konsekvenser af letbanearbejder indgår med ramme på 133,7 mio. kr. i Odense Kommune. Region Syddanmark overvejer rammereduktion på 2 mio. kr., der ikke er indregnet. Der gennemføres udbud i Assens, Langeland kommuner samt skoleruter i Svendborg – effekt heraf er ikke vurderet.	Bruttoudgifterne stiger 4 mio. kr.: Kontraktudgifterne stiger ca. 3,2 mio. kr. på grund af indeksregulering. Effekten af højere enhedspriser i Faaborg-Midtfyn, Kerteminde og Middelfart får helårseffekt.
Fællesudgifter	Fællesudgifter og udgifter til Rejsekort A/S er fremskrevet med 1,7 % efter KL's beregning af pris- og lønudvikling fra august 2017.	Prisfremskrivningen af den ordinære ramme udgør 1,1 mio. kr.. Målt i faste priser er fællesudgifterne uændrede.
Ejerbidrag	Antal af rejser i telekørselen er forudsat på niveau med FV 2017.	Ejerbidraget til rutekørsel er 8,8 mio. kr. højere på grund af faldende indtægter i forhold til FV 2017, kombineret med stigende udgifter til kontraktkørsel.

Kampagner og markedsføring

FynBus har siden 2015 afsat penge til "målstyret markedsføring".

Tanken bag konceptet var, at konkrete projekter skulle skabe indtægter, svarende til det beløb som blev investeret i markedsføring. Målrettet markedsføring blev iværksat, da det i 2015 blev konstateret, at passagertallet var vigende.

Konklusionen på perioden 2015-17 er, at de store ændringer i rammebetingelserne har gjort forudsætningerne for målstyret markedsføring umulige.

FynBus' erfaringer med de store omlægninger og fx indførelsen af Rejsekort er, at der er brug for i langt større omfang at tage "kunderne i hånden", når ændringerne skal kommunikeres. Blandt andet er der brug for bedre instruktion af chaufførerne og bedre analog trafikinformation på stoppesteder og i busserne.

Der foreslås på den baggrund, at der afsættes 2,5 mio. kr. til kampagner og markedsføring. Beløbet er indregnet i budgettet.

Udgifterne fordeles mellem Odense Kommune og Region Syddanmark efter passagertal.

Tilskud fordelt på ejere

Tabel 36 viser det ejerfordelte ejerbidrag.

Tabel 36: ejerfordelt ejerbidrag budget 2018

Ejerbidrag inkl. telekørsel (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budgetforslag 2018 Forv. 2017
FynBus	361	360	358	367	8,8
Region Syddanmark	107,0	111,4	104,2	109,2	5,0
Assens	18,5	19,6	18,8	18,1	-0,7
Faaborg - Midtfyn	19,2	22,2	24,5	26,0	1,5
Kerteminde	7,7	7,9	7,5	7,3	-0,2
Langeland	5,9	5,8	6,2	6,4	0,1
Middelfart	9,4	9,8	10,0	10,8	0,8
Nordfyn	17,1	18,0	18,0	18,5	0,5
Nyborg	13,1	12,4	12,3	12,3	0,0
Odense	129,6	125,8	129,9	131,6	1,7
Svendborg	26,5	26,7	26,4	26,5	0,1
Ærø	6,7	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Passagerindtægter

Tabel 37 viser de budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere.

Tabel 37: budgetterede passagerindtægter fordelt på ejere

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018	Forskel Budgetforslag 2018 Forv. 2017
FynBus	237,2	232,3	228,8	221,2	-7,6
Region Syddanmark	126,9	124,8	119,4	115,1	-4,3
Assens	4,4	4,3	4,2	4,1	-0,1
Faaborg - Midtfyn	4,1	4,0	3,9	3,9	0,0
Kerteminde	1,9	1,8	1,8	1,8	0,0
Langeland	2,7	2,7	2,2	2,2	0,0
Middelfart	3,0	2,9	2,8	2,8	0,0
Nordfyn	3,6	3,4	3,3	3,2	0,0
Nyborg	3,4	3,5	3,4	3,4	0,0
Odense	77,5	75,4	78,0	74,9	-3,1
Svendborg	9,6	9,6	9,8	9,7	0,0
Ærø	0,1	Udtrådt af FynBus 1. januar 2016			

Budgettet for 2018 er beregnet ud fra de vurderinger, der i budget 2016 blev lagt til grund for indførelsen af Rejsekorts justerede zoneafstande, bortfaldet af Odense for 10 kr. og øvrige konsekvenser af Takst Vest.

Herudover er budget 2018 en videreførelse af det forventede regnskab 2017 samt Bus&Tog samarbejdets forventninger til afregning mellem parterne.

I forhold til takststigningsloftet, der ikke blev fuldt udnyttet i 2017, er der mulighed for at hæve taksterne med 2,8 % i 2018.

På grund af de allerede gennemførte takststigninger, og de begrænsninger Takst Vest giver foreslår administrationen at taksterne ikke ændres i 2018.

Fællesudgifter

Udviklingen i fællesudgifter fremgår af tabel 38.

Den ordinære ramme på 64,5 mio. kr. (pris- og lønindeks 2017) er prisfremskrevet med KL's beregning af løn- og prisudvikling, der er 1,7 % fra 2017 til 2018.

Tilsvarende er udgifterne til Rejsekort prisfremskrevet efter Rejsekorts budgetforslag 2018.

Anlægsbudgettet

Anlægsbudgettet ophører som følge af indtrædelsen i rejsekortet, da en stor del af anlægsprojekterne har knyttet sig til Fynbus' tidligere elektroniske billetteringssystem med mindre der besluttes en anlægsramme for digital trafikinformation

Direktionen indstiller, at bestyrelsen godkender overførelse af anlægsprojekt på 0,1 mio. kroner vedr. økonomiintegration af tele- og handicapkørsel, som følge af at Regionen har udskudt nyt økonomisystem til 2018.

Tabel 38: fællesudgifter budget 2018

Fællesudgifter (årets priser i mio. kr.)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Ramme	62,6	63,1	64,5	65,6
Driftsudgifter	11,1	10,7	8,4	7,8
Salgsudgifter	14,2	16,2	15,6	15,9
Administrationsudgifter	36,6	34,9	40	41,9
Ordinære fællesudgifter	61,9	61,8	64	65,6
Udgift til Rejsekort	-	5,6	14,6	14,5
Mindre udgift TMS			2,7	4,7
Ramme inkl. Rejsekort	62,7	68,8	75,9	75,4
Årets opsparing	0,7	1,3	0,5	
Akkumuleret opsparing	1,2	2,5	3	
Normering	82,4	82,7	80,7	81,5

Telekørsel

Det budgetterede antal rejser fremgår af tabel 39

Tabel 39: Passager i telekørsel budget 2018

Antal Passagerer	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Telekørsel	138.753	165.315	165.777	171.790

I 2018 forventes det, at de fleste kommuner er på niveau med 2017. Stigningen i det samlede antal passager skyldes, projektet TelePendler i Assens, der har været finansieret delvist af yderområde-puljen, får fuld effekt, samt en stigning på 10 % i Nordfyn.

De budgetterede udgifter til telekørsel fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 40: Budgettet ejerbidrag til telekørsel 2018

(Mio kroner i årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Indtægter	-2,2	-2,5	-2,5	-2,7
Entreprenørudgifter	15,3	18,0	17,6	18,0
Fællesudgifter	5,9	6,7	6,5	6,4
Ejerbidrag Telekørsel	19,0	22,2	21,6	21,7

Flexkørsel

Tabel 41 viser det budgetterede turtal på baggrund af ejernes indmeldinger til FynBus.

Tabel 41: budgetteret antal personture 2018

Antal personture	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Handicapkørsel	119.712	123.704	127.280	126.761
Anden kørsel	511.885	295.141	294.000	316.241
Handicap og anden kørsel	631.597	418.845	421.280	443.002
Telekørsel*	138.753	165.315	165.777	171.790
I alt	770.350	584.160	587.057	614.792
Siddende Patientbefordring*	224.114	226.614	236.540	241.272
I alt	994.464	810.774	823.597	856.064

Telekørsel er behandlet i særskilt afsnit ovenfor i forbindelse med rutekørsel, da begge er åben kørsel, der kan benyttes af alle. Turtallet er medtaget her, da kørslen indgår i bestillingscentrals- og trafikstyringsopgaver.

I tabel 42 redegøres for udviklingen budget 2018.

Tabel 42: Kommentarer til udviklingen i personture - budgetforslag 2018

Kommentarer:	Budgetforudsætning	Budget 2018 i forhold til FV 2017
FynBus i alt	Turantallet for Handicap og anden kørsel er baseret på indmeldinger fra de enkelte kommuner. Siddende patientbefordring er baseret på budgetal oplyst af Sydtrafik.	Der forventes en samlet stigning på 32.000 personture (3,9 %), størst stigning i anden kørsel.
Handicap		Handicapkørsel er stort set uændret, der er mindre udsving i de enkelte kommuner
Anden kørsel		22.000 flere personture (7,5 %) Fald Fuld effekt af stop af lægekørsel i Assens, Nyborg og Middelfart(3.000) Stigning Specialskolekørsel og aktivitetskørsel i Assens pga. opstart af nye institutioner.(17.000) Specialskole-, center for voksenundervisning og dagcenterkørsel i Faaborg-Midtfyn(5.000)

Tabel 43 viser det budgetterede ejerbidrag i 2018 fordelt på ejere.

Tabel 43: ejerfordelt ejerbidrag budget 2018

Mio. kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Assens	17,7	18,7	23,2	25,6
Faaborg-Midtfyn	9,6	8,5	8,8	9,8
Kerteminde	8,5	8,6	7,8	8,0
Langeland	2,4	2,5	2,3	2,4
Middelfart	2,4	2,4	1,7	1,6
Nordfyn	13,8	17,6	18,8	18,5
Nyborg	4,2	4,0	2,9	2,6
Odense	47,9	10,1	9,5	9,2
Svendborg	2,2	2,3	2,1	2,2
Ærø	0,3	0,2	0,3	0,3
Region Syddanmark	5,7	6,1	6,5	6,5
I alt	114,7	80,9	83,9	86,8

Tabel 44 redegør for udviklingen i budget 18 i forhold til forventet regnskab 2017.

Tabel 44: Kommentarer til ejerbidrag - budget 2018

	Budgetforudsætning	Budget 2018 i forhold til FV 2017
Ejerbidrag	Personturtal indgivet af kommuner. Entreprenørudgifterne er beregnet på historiske tal.	2,9 mio. kroner højere (3,5 %).
Assens	Entreprenørudgift baseret på pris pr. tur 2016. For ture i Cplan-modellen, er entreprenørudgift baseret på priser fra kontrakt vægtet på kørselsmængde på de enkelte institutioner. Assens skal udbyde specialkørsel med start august 2018, hvilket kan have effekt på udgifterne i 2. halvdel af 2018. Da effekterne ikke er kendt, er budgettet baseret på nuværende priser.	2,4 mio. kroner højere (10,3 %). <u>Stigning</u> Specialskolekørsel 13.000 flere personture. Aktivitetskørsel 3.000 flere personture.
Faaborg-Midtfyn	Entreprenørudgift baseret på pris pr. tur 2016. For nye kørsler, som ikke har været kørt i Faaborg-Midtfyn tidligere, er anvendt prisen for kørselstypen for Fynbus generelt.	1,0 mio. kroner højere (11,3 %). <u>Fald</u> Genoptræning 1.000 personture <u>Stigning</u> Handicap-, læge- og specialskole-, center for voksenundervisning- og dagcenterkørsel. 7.000 personture

I nedenstående tabel 45 er udviklingen i den gennemsnitlige entreprenørudgift vist.

Tabel 45: Entreprenørudgifter pr. persontur

Kroner (Årets priser)	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Handicapkørsel	206	211	195	196
Anden kørsel	141	139	157	158
Handicap og anden kørsel	153	160	169	169
Telekørsel	110	109	106	105
I alt	146	146	151	151

Da der ikke gennemføres udbud i 2018 ud over C-Plan-kørslen i Assens, forventes entreprenørudgiften på niveau med forventet regnskab 2017.

Fællesudgifter

Tabel 46 viser prisbladet for kørsel under Flextrafik i 2018.

Tabel 46: Oversigt fællesudgifter – fordeling pr. persontur

I kroner (Årets priser)		Regnskab 2016	Forventet regnskab 2017	Budget 2018
Faste fællesudgifter	Kommunal kørsel	24,9	24,2	22,9
	Siddende patientbefordring*	26,9	27,3	26,8
Variable fællesudgifter	SBH-kørsler	11,3	11,1	10,7
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	7,1	6,9	6,7
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	8,5	8,3	8,0
	Specialskolekørsel	14,1	13,8	13,3
	Telekørsel	16,9	16,6	16,0
Samlede fællesudgifter	SBH-kørsler	36,1	35,3	33,6
	Lægekørsel inkl. speciallæge, kropsbårne hjælpemidler og § -kørsel	32,0	31,1	29,6
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel	33,3	32,5	30,9
	Centerkørsel inkl. genoptræning, speciel genoptræning, aktivitetskørsel og elevkørsel – Cplan		24,0	21,0
	Specialskolekørsel	39,0	38,0	36,2
	Specialskolekørsel - Cplan		29,5	26,3
	Telekørsel	41,8	40,8	38,9

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

Det fremgår af tabel 46, at fællesudgifterne pr. tur er faldende for alle kørselstyper. Som tabellen også viser, er udgifterne til kommuner, hvor vognmænd og kommune selv varetager planlægningen, faldet med 10 kr. pr. tur. Det afspejler sig også i normeringsudviklingen vist i tabel 47.

Tabel 47: Antal personture pr. medarbejder

	Regnskab 2015	Regnskab 2016	Budget 2017	Forventet regnskab 2017	Budgetforslag 2018
Antal personture	994.464	810.774	824.534	823.597	856.064
Medarbejder norme- ring	32,7	27,8	27,8	23,1	20,8
Antal personture pr. medarbejder	30.440	29.165	29.659	35.653	41.157

Note: Inklusiv administration af telekørsel og "siddende patientbefordring"

FynBus

Kollektiv trafik

Kollektiv trafik								
Busruter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Indtægter:								
Enkeltbilletter, total	44.747	43.766	41.866	-1.899	41.461	40.898	40.627	40.627
- Kontantbilletter	32.302	31.418	28.765	-2.653	28.643	28.256	28.070	28.070
- SMS-billetter	12.445	12.347	13.101	754	12.818	12.641	12.557	12.557
Kvikkort/turkort/rejsekort classic	56.592	64.779	61.725	-3.054	64.721	64.721	64.721	64.721
Periodekort, total	97.655	89.591	99.235	9.645	85.304	84.424	84.001	84.001
- Periodekort ekskl. Skolekort og ungdomskort	16.652	15.590	24.511	8.921	13.420	13.114	12.968	12.968
- Ungdomskort	68.986	61.508	62.707	1.198	59.909	59.356	59.090	59.090
- Skolekort	12.018	12.493	12.018	-475	11.975	11.954	11.944	11.944
Kompensation fra Staten	12.317	12.559	12.393	-167	12.603	12.603	12.603	12.603
Bus / tog samarbejde	23.559	22.407	17.704	-4.703	18.984	18.718	18.591	18.591
Tab på debitorer, rykkergebyrer og kontrolafgifter	-114	-381	-213	168	-31	-31	-31	-31
Salgsprovision og - gebyrer	-3.567	-3.767	-2.518	1.249	-2.369	-2.369	-2.369	-2.369
Øvrige indtægter	1.104	-2.056	-1.407	649	503	503	503	503
Indtægter i alt	232.293	226.898	228.785	1.887	221.176	219.467	218.646	218.646
Busruter udgifter (1.000 kr.)								
Busruter udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Bruttoudgifter:								
- Entreprenørkontrakter	467.338	460.034	456.882	3.153	457.857	457.857	456.893	456.893
- Incitamentsaftale	1.134	4.440	3.728	712	4.440	4.440	4.440	4.440
- Variabel kørsel	19.247	22.477	21.429	1.048	22.331	22.331	22.331	22.331
- Olierisiko	9.907	0	1.151	-1.151	0	0	0	0
- Bod	-1.102	-320	-1.075	755	-385	-385	-385	-385
- Rejsetidsgaranti	211	173	179	-6	193	193	193	193
- Endestationer/rutebilstationer	14	550	550	0	550	550	550	550
- Direkte henbørbare driftsrelaterede udgifter	2.210	1.445	2.935	-1.491	3.124	3.124	3.124	1.645
- Direkte henførbare salgsrelaterede udgifter	920	1.200	865	335	2.500	2.500	2.500	2.500
Bruttoudgifter, busruter	499.879	489.999	486.644	3.355	490.610	490.610	489.646	488.166
Busdrift netto, (bruttoudgifter - indtægter)	267.585	263.101	257.859	5.243	269.434	271.143	270.999	269.520
Fællesudgifter:								
- Driftsrelaterede udgifter	68.790	74.747	75.173	-426	75.408	76.300	76.300	76.300
- Salgsrelaterede udgifter	10.662	8.113	8.398	-285	7.848	7.848	7.848	7.848
- Administrative udgifter	16.232	16.163	15.614	549	15.871	15.871	15.871	15.871
- Administrative udgifter	34.943	40.224	39.957	267	41.881	41.881	41.881	41.881
- Ekstra omkostninger Rejsekortet	5.620	10.247	10.674	-427	9.808	10.700	10.700	10.700
- Fællesudgifter overført til næste år - rammestyring	1.333	0	530	-530	0	0	0	0
- Anlægsudgifter	1.238	1.215	3.236	-2.021	125	0	0	0
Fællesudgifter til opkrævning i året/ramme	70.028	75.962	78.409	-2.447	75.533	76.300	76.300	76.300
Årets ejerbidrag busdrift	337.613	339.064	336.268	2.796	344.967	347.443	347.299	345.820

Kollektiv trafik								
Telekørsel (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
- Indtægter	2.507	2.604	2.480	-124	2.709	2.709	2.709	2.709
- Entreprenørudgifter	18.029	19.746	17.568	2.178	18.029	18.029	18.029	18.029
Telekørsel nettoudgifter	15.522	17.142	15.088	2.054	15.320	15.320	15.320	15.320
- Fællesudgifter (Flextrafik)	6.667	7.110	6.461	649	6.338	6.338	6.338	6.338
Årets ejerbidrag telekørsel	22.189	24.252	21.548	2.704	21.658	21.658	21.658	21.658

Kollektiv trafik i alt (1.000 kr.)

Årets underskud kollektiv trafik	358.469	363.315	357.286	6.029	366.625	369.101	368.957	367.478
Ejerbidrag efter overførsel af andel af fællesudgifter til rammestyring og egenkapital	359.802	363.315	357.816	5.499	366.625	369.101	368.957	367.478

Restfinansiering og likviditet								
Restfinansiering								
	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Ejersbetaling af busdrift	359.802	363.315	357.816	5.499	366.625	369.101	368.957	367.478
Opkrævet aconto for året	348.467	357.509	357.508	-1	361.879	363.880	363.707	362.227
Restfinansiering - overføres til kommende år (= for meget opkrævet)	11.335	5.807	308	-5.499	4.746	5.220	5.250	5.250
Likviditet - herunder budgetsikkerhedsmodel								
	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Afregning for foregående regnskabsår	-7.543	-957	-1.664	-707	-3.291	0	0	0
Budgetsikkerhedsmodel (Underskud afregnes månedsvist to år efter regnskabsåret)	1.620	3.450	1.455	-1.995	3.731	1.420	0	0
Rentebeløb ved anvendelse af budgetsikkerhedsmodel	17	36	15	-21	39	15	0	0
Opkrævet aconto for året	348.467	357.509	357.508	-1	361.879	363.880	363.707	362.227
Årets samlede likvide tilskud	342.561	360.038	357.315	-2.723	362.358	365.315	363.707	362.227

FynBus

Nøgletal

	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Busruter								
Passagerantal*bus	17.536.000	17.183.000	15.862.000	-1.321.000	15.862.000	15.862.000	15.862.000	15.862.000
Driftsbusser	341	337	334	-3	334	334	334	334
Køreplantimer	625.194	636.300	616.757	-19.543	606.052	606.052	606.052	606.052
køreplankm	18.670.170	19.182.400	18.659.494	-522.906	18.435.356	18.435.356	18.435.356	18.435.356
Passagerer/køreplantime	28	27	26	-1	26	26	26	26
Passager/antal indbyggere	36	35	32	-3	35	32	32	32
Køreplantime/antal indbyggere	1	1	1	0	1	1	1	1
Selvfinansieringsgrad (pass.indt./bruttoudg.) i %	46	46	47	1	45	45	45	45
Indtægter/passagerer (kr.)	13	13	14	1	14	14	14	14
indtægter/køreplantim (kr.)	372	357	371	14	365	362	361	361
Bruttoudgifter/køreplantime (kr.)	800	770	789	19	810	810	808	805
Drift af busruter/køreplantime (kr.)	428	413	418	5	445	447	447	445
Årets underskud/køreplantime (kr.)	573	571	579	8	605	609	609	606
Ejerbidrag/km (kr.)	18	18	18	0	19	19	19	19
Telekørsel								
Passagerantal telekørsel (personture)	165.315	182.375	165.777	-16.598	171.790	171.790	171.790	171.790
Antal minutter (incl. Servicetid)	1.824.517	1.988.083	1.800.530	-187.554	1.871.052	1.871.052	1.871.052	1.871.052
Antal km (direkte rejse)	1.186.920	1.282.285	1.161.622	-120.663	1.208.063	1.208.063	1.208.063	1.208.063
Nettoudgifter/persontur (kr.)	94	94	91	-3	89	89	89	89
Bruttoudgifter/persontur (kr.)	109	108	106	-2	105	105	105	105
Fællesudgifter/persontur (kr.)	40	39	39	0	37	37	37	37
Ejerbidrag/km (kr.)	19	19	19	0	18	18	18	18
Ejerbidrag/minut (kr.)	12	12	12	0	12	12	12	12
Kollektiv trafik i alt								
Indbyggerantal	491.474	488.323	494.049	5.726	458.426	491.139	493.121	494.818
Passagerantal i alt	17.701.315	17.365.375	16.027.777	-1.337.598	16.033.790	16.033.790	16.033.790	16.033.790
Årets underskud/passagerer (kr.)	20	21	23	1	23	23	23	23
Ejerbidrag busdrift/antal indbyggere (kr.)	732	744	724	-20	800	752	748	743

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

FynBus

Odense Bybusser

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Drift af bybusser excl. Cross Border	19.814	19.219	18.230	989	16.579	16.579	16.579	16.579

Tjenestemandspensioner

Indtægter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Nettohusleje - Gammelsø	3.235	3.063	3.338	275	3.400	3.400	3.400	3.400
Renter og afkast af obligationsportefølje og gældsbev. Odense Kommune	4.368	2.000	2.642	642	2.000	2.000	2.000	2.000
Pensionsudbetaling fra Sampension	1.771	1.700	1.815	115	1.950	2.100	2.250	2.400
Indtægter i alt	9.374	6.763	7.795	1.032	7.350	7.500	7.650	7.800
Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Pensionsudbetaling inkl. Sampension	12.106	13.300	12.570	730	13.300	14.600	15.900	17.200
Ekstern administration	173	180	180	0	180	180	180	180
Udgifter i alt	12.279	13.480	12.750	730	13.480	14.780	16.080	17.380
I alt	2.905	6.717	4.955	1.762	6.130	7.280	8.430	9.580

Tjenestemandspensioner - præmiebetaling for pensionsforpligtelser efter 2007

Udgifter (1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Opkrævning Odense Kommune - tj. Mandspension	3.479	3.100	3.315	215	3.200	3.000	2.800	2.600
Opkrævning Tide Bus - tj. Mandspension	873	800	822	22	800	700	700	700
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter	1.482	1.400	1.493	93	1.500	1.400	1.300	1.200
Præmiebetaling til Sampension	5.834	5.300	5.630	330	5.500	5.100	4.800	4.500
Opkrævning af tj. Mandspension via. Fællesudgifter (medarbejdere ej omfattet af Sampension)	683	507	511	4	533	533	533	533
I alt	6.516	5.807	6.141	334	6.033	5.633	5.333	5.033

Egenkapital - finansiering								
Udviklingspulje - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Saldo, primo	253	44	0	-44	0	0	0	0
Rentetilskrivning	0	0	0	0	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	-253	0	0	0	0	0	0	0
Saldo, ultimo	0	44	0	-44	0	0	0	0
Disponibel egenkapital - Saldo & anvendelse								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Saldo, primo	-49.581	-88.625	-114.258	-25.633	-121.861	-123.093	-123.093	-123.093
Rejsekort - projektkostninger	-6.020	-9.671	-10.103	-432	0	0	0	0
Rejsekort - investering i udstyr	-32.030	0	0	0	-1.232	0	0	0
Rejsekort - aktiekapital og ansvarlig lån	-26.088	0	2.500	2.500	0	0	0	0
Investering i billetteringsudstyr	-539	0	0	0	0	0	0	0
Saldo, ultimo	-114.258	-98.296	-121.861	-23.565	-123.093	-123.093	-123.093	-123.093

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Handicapkørsel (SBH)								
Indtægter	-6.507	-6.456	-6.537	81	-6.721	-6.721	-6.721	-6.721
Entreprenørudgifter	26.066	25.323	24.812	512	24.855	24.855	24.855	24.855
Fællesudgifter	4.440	4.461	4.457	3	4.149	4.149	4.149	4.149
Ejerbidrag	24.000	23.328	22.732	596	22.284	22.284	22.284	22.284
Personture	123.704	126.905	127.280	375	126.761	126.761	126.761	126.761
Lægekørsel								
Indtægter	-4	0	-2	2	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	6.068	5.209	3.188	2.020	2.865	2.865	2.865	2.865
Fællesudgifter	1.452	1.213	719	494	603	603	603	603
Ejerbidrag	7.516	6.421	3.905	2.516	3.468	3.468	3.468	3.468
Personture	45.828	38.517	23.167	-15.350	20.400	20.400	20.400	20.400
Speciallægekørsel								
Indtægter	-3	0	-2	2	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.842	1.751	1.708	43	1.747	1.747	1.747	1.747
Fællesudgifter	255	239	231	8	227	227	227	227
Ejerbidrag	2.094	1.990	1.937	53	1.974	1.974	1.974	1.974
Personture	8.010	7.585	7.411	-174	7.675	7.675	7.675	7.675
Kørsel vedr. kropsbårne hjælpemidler								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	273	245	236	9	335	335	335	335
Fællesudgifter	29	26	22	4	28	28	28	28
Ejerbidrag	301	271	258	13	363	363	363	363
Personture	898	831	702	-129	940	940	940	940
Paragrafkørsel								
Indtægter	-4	-4	-3	-1	-4	-4	-4	-4
Entreprenørudgifter	611	504	400	103	571	571	571	571
Fællesudgifter	116	91	78	13	107	107	107	107
Ejerbidrag	723	590	475	115	675	675	675	675
Personture	3.634	2.870	2.491	-379	3.620	3.620	3.620	3.620
Genoptræningskørsel****)								
Indtægter	-19	0	-9	9	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	4.496	4.537	4.466	71	4.185	4.185	4.185	4.185
Fællesudgifter	1.108	1.066	1.049	17	901	901	901	901
Ejerbidrag	5.585	5.604	5.506	97	5.086	5.086	5.086	5.086
Personture	33.256	32.450	36.621	4.171	35.100	35.100	35.100	35.100
Special genoptræningskørsel****)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	744	837	812	25	921	921	921	921
Fællesudgifter	75	86	73	13	76	76	76	76
Ejerbidrag	819	923	885	38	996	996	996	996
Personture	2.254	2.625	2.363	-262	2.710	2.710	2.710	2.710

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Aktivitetskørsel								
Indtægter	-483	-547	-405	-141	-418	-418	-418	-418
Entreprenørudgifter	6.153	6.491	7.117	-626	7.982	7.982	7.982	7.982
Fællesudgifter	1.912	1.975	1.625	350	1.602	1.602	1.602	1.602
Ejerbidrag	7.582	7.920	8.337	-418	9.165	9.165	9.165	9.165
Personture	57.397	60.100	57.460	-2.640	63.845	63.845	63.845	63.845
Elevkørsel (skole/brækket ben/tandlæge)								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.874	1.893	2.294	-401	2.273	2.273	2.273	2.273
Fællesudgifter	535	488	645	-157	588	588	588	588
Ejerbidrag	2.409	2.381	2.939	-558	2.862	2.862	2.862	2.862
Personture	16.059	14.860	21.185	6.325	21.030	21.030	21.030	21.030
Specialskekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	16.198	15.154	21.448	-6.294	23.683	23.683	23.683	23.683
Fællesudgifter	4.097	3.862	3.631	231	3.555	3.555	3.555	3.555
Ejerbidrag	20.294	19.016	25.079	-6.063	27.239	27.239	27.239	27.239
Personture	105.170	101.600	114.028	12.428	127.902	127.902	127.902	127.902
Center for voksenundervisning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	228	46	182	481	481	481	481
Fællesudgifter	0	53	18	34	94	94	94	94
Ejerbidrag	0	281	64	216	575	575	575	575
Personture	0	1.600	568	-1.032	3.300	3.300	3.300	3.300
CPR-kørsel/Job og ressource								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	8	-8	0	0	0	0
Fællesudgifter	0	0	1	-1	0	0	0	0
Ejerbidrag	0	0	10	-10	0	0	0	0
Personture	0	0	58	58	0	0	0	0
Dagcenterkørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	1.941	1.937	3.728	-1.791	4.144	4.144	4.144	4.144
Fællesudgifter	708	667	701	-34	648	648	648	648
Ejerbidrag	2.648	2.604	4.429	-1.825	4.792	4.792	4.792	4.792
Personture	21.243	20.300	26.666	6.366	28.300	28.300	28.300	28.300
Flexruter								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	215	227	161	66	215	215	215	215
Fællesudgifter	32	26	25	2	30	30	30	30
Ejerbidrag	247	253	185	68	245	245	245	245
Personture	974	800	754	-46	974	974	974	974

Flextrafik								
(1.000 kr.)	Regnskab 2016 (årets priser)	Budget 2017 (årets priser)	Forventet Regnskab 2017 (årets priser)	Afvigelse (Regnskab 2017 - budget 2017)	Budget 2018 (2018 priser)	Budgetoverslag 2019 (2018 priser)	Budgetoverslag 2020 (2018 priser)	Budgetoverslag 2021 (2018 priser)
Lukket skolekørsel								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	502	540	632	-92	534	534	534	534
Fællesudgifter	14	15	17	-2	14	14	14	14
Ejerbidrag	516	555	649	-94	548	548	548	548
Personture	418	450	526	76	445	445	445	445

Udligning								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	100	100	100	0	58	58	58	58
Ejerbidrag	100	100	100	0	58	58	58	58
Personture	0	0	0	0	0	0	0	0

*) Implementeringsudgifter inden opstart 1/1-14

Flextrafik ekskl. siddende patientbef. og telekørsel i alt								
Indtægter	-7.021	-7.007	-6.958	-48	-7.142	-7.142	-7.142	-7.142
Entreprenørudgifter	66.981	64.876	71.056	-6.180	74.792	74.792	74.792	74.792
Fællesudgifter	14.874	14.368	13.394	975	12.680	12.680	12.680	12.680
Ejerbidrag Flextrafik i alt	74.834	72.237	77.491	-5.254	80.329	80.329	80.329	80.329
Personture	418.845	411.493	421.280	9.787	443.002	443.002	443.002	443.002

Siddende patientbefordring								
Indtægter	0	0	0	0	0	0	0	0
Entreprenørudgifter ^{^)}	0	0	0	0	0	0	0	0
Fællesudgifter	6.101	6.124	6.454	-330	6.463	6.463	6.463	6.463
Ejerbidrag	6.101	6.124	6.454	-330	6.463	6.463	6.463	6.463
Personture	226.614	230.666	236.540	5.874	241.271	241.271	241.271	241.271

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

Flextrafik i alt ekskl. Telekørsel*								
Indtægter	-7.021	-7.007	-6.958	-48	-7.142	-7.142	-7.142	-7.142
Entreprenørudgifter	66.981	64.876	71.056	-6.180	74.792	74.792	74.792	74.792
Fællesudgifter	20.975	20.492	19.848	644	19.142	19.142	19.142	19.142
Ejerbidrag Flextrafik i alt	80.936	78.361	83.945	-5.584	86.792	86.792	86.792	86.792
Personture i alt	645.459	642.159	657.820	15.661	684.273	684.273	684.273	684.273

Nøgletal**								
Entreprenørudgifter pr. personture	146	142	151	8	151	151	151	151
Ejerbidrag/persontur	166	162	169	6	166	166	166	166

* Telekørsel afregnes under busregnskabet

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

VEDTÆGTER

for

FlexDanmark

CVR-nr. 34411425

1. Navn og hjemsted

1.1 Navnet er FlexDanmark.

1.2 Hjemstedet er Aalborg Kommune.

2. Formål og opgaver

2.1 FlexDanmark har til formål at eje, drive og udvikle it-systemer til [behovsstyret kollektiv trafik/flextrafik](#) samt drift af trafikstyrings- og bestillingscentral.

2.2 FlexDanmark skal økonomisk hvile i sig selv og må ikke varetage erhvervsøkonomiske formål.

2.3 FlexDanmark må alene varetage opgaver for sine medlemmer.

2.4 FlexDanmark kan ikke varetage myndighedsopgaver eller opgaver, som efter lovgivningen skal varetages af medlemmerne selv.

2.5 FlexDanmark indebærer ingen indskrænkninger i de beføjelser, som efter lovgivningen og medlemmernes vedtægter tilkommer medlemmernes styrelsesorganer.

3. Organisation

3.1 FlexDanmark er organiseret som en forening mellem offentlige parter.

3.2 Pr. 1. januar 2018~~2~~ har FlexDanmark følgende medlemmer:

[Fynbus](#)

Midttrafik

Nordjyllands Trafikselskab

[Region Midtjylland](#)

Sydtrafik

Trafikselskabet Movia

3.3 [Fynbus indtræder i FlexDanmark pr. 1. april 2012](#)[Region Midtjylland udtræder af Flex-Danmark pr. 31. december 2017.](#)

3.4 FlexDanmark skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med forvaltningsloven og lov om offentlighed i forvaltningen.

4. Generalforsamling

- 4.1 FlexDanmarks øverste myndighed er generalforsamlingen.
- 4.2 Der afholdes ordinær generalforsamling hvert år senest den ~~31. marts~~ 30. juni. Bestyrelsen skal senest to måneder inden den ordinære generalforsamlings afholdelse meddele mødetidspunkt og mødested til medlemmerne. Indkaldelse med angivelse af dagsorden skal meddeles til medlemmerne senest to uger før generalforsamlingens afholdelse.
- 4.3 Dagsorden for den ordinære generalforsamling skal indeholde følgende punkter:
1. Bestyrelsens beretning om FlexDanmarks virksomhed
 2. Godkendelse af revideret årsregnskab for det foregående regnskabsår
 3. Udpegning af medlemmer til bestyrelsen, jf. punkt 5.1
 4. Godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår
 5. Valg af revisor
 6. Eventuelt
- 4.4 Ekstraordinær generalforsamling indkaldes efter bestyrelsens beslutning, eller når mindst tre medlemmer har fremsat skriftlig anmodning herom. Tid og sted samt indkaldelsesvarsel for ekstraordinær generalforsamling bestemmes af bestyrelsen, idet indkaldelse dog skal ske med mindst 14 dages og højst en måneds varsel og senest en måned efter, at bestyrelsen har modtaget anmodning om afholdelse af ekstraordinær generalforsamling.
- 4.5 Generalforsamlingen ledes af en på generalforsamlingen valgt dirigent.
- 4.6 Forslag, der af et medlem ønskes sat til afstemning på den ordinære generalforsamling, skal indsendes skriftligt til bestyrelsen senest fire uger inden generalforsamlingen.
- 4.7 På generalforsamlingen træffes beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af disse vedtægter. Beslutning om godkendelse af budget for det efterfølgende regnskabsår kræver dog enstemmighed.
- 4.8 På generalforsamlingen har hvert medlem stemmer svarende til medlemmets procentvise andel af FlexDanmarks samlede omsætning i det seneste godkendte budget. Såfremt stemmefordelingen ikke kan ske på grundlag af det seneste godkendte budget, træffes beslutning med enstemmighed.

5. Bestyrelsen

- 5.1 FlexDanmark ledes af en bestyrelse, som udpeges af medlemmerne. Hvert medlem udpeger på den ordinære generalforsamling ét medlem til bestyrelsen samt en personlig suppleant. Der kan ske genvalg til bestyrelsen.
- 5.2 Bestyrelsen vælger af sin midte en formand for bestyrelsen.

- 5.3 Såfremt et bestyrelsesmedlem udtræder af bestyrelsen inden den ordinære generalforsamling, udpeger det medlem, som har udpeget det udtrædende bestyrelsesmedlem, et nyt bestyrelsesmedlem for perioden frem til næste ordinære generalforsamling.
- 5.4 Bestyrelsen skal sørge for, at FlexDanmarks organisation og kapitalberedskab er forsvarligt.
- 5.5 Bestyrelsen fører tilsyn med direktørens varetagelse af den daglige ledelse. Bestyrelsen skal sikre, at lovgivningen og vedtægterne overholdes, og at bogføringen og formueforvaltningen er betryggende.
- 5.6 Bestyrelsen skal orientere medlemmerne om alle forhold, som er af væsentlig økonomisk betydning for FlexDanmarks økonomiske stilling, herunder om alle væsentlige fravigelser fra det godkendte budget.

6. Bestyrelsesmøder

- 6.1 Der afholdes bestyrelsesmøde, når formanden bestemmer det, eller når et bestyrelsesmedlem eller revisor skriftligt kræver det. Der skal dog mindst afholdes tre bestyrelsesmøder om året.
- 6.2 Formanden indkalder til bestyrelsesmøde med mindst 10 dages varsel.
- 6.3 Bestyrelsesmøder afholdes som fysiske møder. Bestyrelsesmøder kan afholdes elektronisk, hvis omstændighederne kræver det. Endvidere kan der i særlige tilfælde afholdes skriftlige bestyrelsesmøder.
- 6.4 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når 2/3 af bestyrelsesmedlemmerne deltager i bestyrelsesmødet. Hvert bestyrelsesmedlem har én stemme.
- 6.5 Bestyrelsen træffer beslutning med simpelt flertal, medmindre andet fremgår af vedtægterne. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.
- 6.6 Der udarbejdes referat af hvert bestyrelsesmøde, som senest otte dage efter mødet fremsendes til bestyrelsens medlemmer. Referatet forelægges på det næste bestyrelsesmøde til underskrift af de medlemmer, som deltog i mødet.
- 6.7 Et bestyrelsesmedlem, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i referatet.
- 6.8 Et bestyrelsesmedlem skal underrette bestyrelsen, hvis der foreligger forhold, der kan give anledning til tvivl om bestyrelsesmedlemmets habilitet. Bestyrelsen træffer beslutning om, hvorvidt bestyrelsesmedlemmet har en sådan interesse i sagen, at bestyrelsesmedlemmet er udelukket fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om sagen.

6.9 Bestyrelsen fastsætter i en forretningsorden nærmere regler for sit arbejde.

7. Daglig ledelse

7.1 Bestyrelsen ansætter en direktør til varetagelse af den daglige ledelse af FlexDanmark.

7.2 Bestyrelsen udarbejder en instruks for direktørens arbejde.

7.3 Direktøren skal ved varetagelse af den daglige ledelse følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har givet. Den daglige ledelse omfatter ikke dispositioner, der efter FlexDanmarks forhold er af usædvanlig art eller af stor betydning.

7.4 Direktøren udarbejder hvert år en handlingsplan for det kommende regnskabsår, som senest den ~~28. februar~~31. maj skal forelægges bestyrelsen til godkendelse.

8. Budget og finansiering

8.1 Bestyrelsen fastsætter hvert år ~~senest den 28. februar~~inden den ordinære generalforsamling et budget for det efterfølgende regnskabsår.

8.2 Principperne for budgetlægning er fastsat i bilag 1 til disse vedtægter. Bestyrelsen kan ved enighed træffe beslutning om at ændre bilag 1.

8.3 Budgettet forelægges på den ordinære generalforsamling til godkendelse.

8.4 Generalforsamlingen fastsætter et årligt udviklingsbudget til udviklingsprojekter i det kommende regnskabsår. Hvis et udviklingsprojekt på ingen måde berører et medlem, og hvis det samlede budget for udviklingsprojektet ligger over 0,5 mio. kr., kan det pågældende medlem framelde sig udviklingsprojektet. Herudover kan FlexDanmark med et eller flere medlemmer indgå aftale om løsning af særskilte udviklingsopgaver, som økonomisk skal hvile i sig selv. Omkostningerne for sådanne særskilte udviklingsopgaver fordeles efter aftale mellem de pågældende medlemmer i forhold til deres andele af omkostningerne.

8.5 FlexDanmark må ikke oparbejde overskud. Såfremt der ved årets udgang er et overskud eller et underskud, udlignes dette i budgettet for det efterfølgende regnskabsår.

9. Regnskab og revision

9.1 Regnskabsåret er kalenderåret.

9.2 Regnskabet aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

9.3 Regnskabet revideres af en statsautoriseret eller registreret revisor, som vælges af generalforsamlingen.

10. Tegning og hæftelse

10.1 FlexDanmark tegnes af direktøren i forening med enten bestyrelsesformanden eller to bestyrelsesmedlemmer, af bestyrelsesformanden i forening med to andre bestyrelsesmedlemmer eller af den samlede bestyrelse.

10.2 Der påhviler ikke medlemmerne eller andre nogen hæftelse for de af FlexDanmark påhvilende forpligtelser.

11. Vedtægtsændringer, udtræden og ophør

11.1 Beslutning om ændring af vedtægterne kræver enstemmighed på generalforsamlingen.

11.2 Et medlem kan udtræde af FlexDanmark med seks måneders varsel til en 1. januar. Et udtrædende medlem har ikke krav på nogen andel af FlexDanmarks formue. Såfremt årsregnskabet for det seneste år, hvor det udtrædende medlem deltog, udviser en negativ egenkapital, skal det udtrædende medlem senest 30 dage efter modtagelse af påkrav indbetale en andel af den negative egenkapital svarende til medlemmets andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.

11.3 Beslutning om opløsning af FlexDanmark kræver enstemmighed på generalforsamlingen. Ved opløsning fordeles egenkapitalen mellem medlemmerne. Medlemmernes andele af egenkapitalen opgøres efter medlemmernes andel af FlexDanmarks omsætning i det seneste regnskabsår.

12. Ikrafttræden

12.1 Vedtægterne træder i kraft den 1. januar [2012-2018](#) og træder i stedet for [samarbejdsaftale af 1. juni 2009 om Bektravedtægterne, der trådte i kraft 1. januar 2012](#).

Vedtaget ~~ved på ekstraordinær generalforsamling den [**] 2017 i FlexDanmarks stiftelse den 12. april 2012.~~

Godkendt på bestyrelsesmøde den ~~30. maj [**] 2017~~.

Dato:

Formand for bestyrelsen
Dorthe Nøhr Pedersen

FlexDanmark

København · 18. august 2017

Johan Weihe
Partner

T +45 72 27 34 53
jhw@bechbruun.com

Sagsnr. 050206-0004 jhw/nal/mkol
Dok.nr. 17478186.1

Notat

Ændring af vedtægterne for FlexDanmark

1. Indledning

FlexDanmark påtænker at foretage visse ændringer af vedtægterne, som skal behandles på en ekstraordinær generalforsamling i efteråret 2017.

Vi er blevet bedt om at beskrive indholdet af de vedtægtsændringer, som påtænkes foretaget.

2. Foreslåede vedtægtsændringer

- Der foreslås foretaget en sproglig opdatering af punkt 2.1, således at "*behovsstyret kollektiv trafik*" erstattes med "*flextrafik*". Den foreslåede ændring er ikke af indholdsmæssig karakter.
- Punkt 3.2 og punkt 3.3 foreslås ændret som følge af, at Region Midtjylland har besluttet at udtræde af FlexDanmark pr. 31. december 2017. Det økonomiske opgør i forbindelse med regionens udtræden sker i overensstemmelse med reglerne i vedtægternes punkt 11.2, hvorefter regionen ikke har krav på nogen andel af FlexDanmarks formue. Udviser årsregnskabet for 2017 en negativ egenkapital, skal regionen indbetale en andel af den negative egenkapital svarende til regionens andel af FlexDanmarks omsætning i 2017.
- Punkt 4.2 foreslås ændret, således at den ordinære generalforsamling, hvor årsregnskabet for det forgangne år og budget for det efterfølgende år skal godkendes, skal afholdes senest den 30. juni i stedet for senest den 31. marts. Det er vurderet, at der ikke juridisk er noget til hinder for, at fristen for generalforsamlingens afholdelse rykkes i overensstemmelse med det foreslåede. Ændringen er begrundet med, at den nu-

værende frist gør det vanskeligt for FlexDanmark at få afsluttet årsregnskab og budget inden fristen for udsendelse af materiale til den ordinære generalforsamling.

- Punkt 7.4 vedrørende den af direktøren udarbejdede handlingsplan og punkt 8.1 om fristen for bestyrelsens fastsættelse af budget foreslås ændret som en konsekvens af den foreslåede ændring af punkt 4.2.
- Det foreslås, at punkt 12.1 ændres så vedtægtsændringerne træder i kraft pr. 1. januar 2018 og erstatter de gældende vedtægter.

Fælles landsdækkende rejseregler

Gyldig fra 1. november 2017

1. Generelt	4
1.1. Anvendelsesområde	4
1.2. Serviceydelser	4
2. Rejsehjemmel.....	5
2.1. Regler og priser	5
2.2. Kundetyper	5
2.3. Køb af rejsehjemmel.....	6
2.4. Brug af rejsehjemmel.....	7
2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobiltelefon	7
2.4.2. Brug af rejsekort.....	8
2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app).....	9
2.5. Refusion og ombytning	9
2.6. Kontrol af rejsehjemmel.....	9
2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar.....	10
2.7. Kontrolafgift.....	10
2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel	10
2.7.2. Afgift	11
2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed.....	11
2.7.3.1. Særligt for børn	11
2.7.4. Identifikation	11
2.7.5. Pendlere	11
2.7.6. Betaling	11
2.8. Misbrug af rejsehjemmel.....	12
3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap	12
3.1. Assistance	12
3.2. Ledsageordning	13
3.3. Medtagning af hjælpemidler	13
4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande.....	14
4.1. Generelt	14
4.2. Personlig bagage.....	14
4.3. Cykler.....	14
4.3.1. Supplerende regler om cykler	15
4.3.2. Særligt om ladcykler og tandemcykler	15
4.4. Barne- og klapvogne.....	16
4.5. Særlig bagage	16
5. Dyr.....	16
5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr.....	16
6. Mad og drikke.....	17

7. Mobiltelefoner, computere med videre.....	17
7.1. Særligt om stillezoner	17
8. Standsning	17
8.1. Behovsstandsning i tog.....	17
8.2. Standsning mellem busstoppesteder	17
9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer	18
10. Forbud mod rygning.....	18
11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.	18
12. Afvisning og bortvisning	19
13. Erstatning	19
13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro	19
13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel	20
14. Driftsforstyrrelser	20
14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti	20
14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner)	21
14.3. Begrænsning af ansvar.....	21
15. Hittegods	21
16. Klager	21
17. Kundeservice	22
18. Ændring af rejseregler	24
19. Ikrafttræden	24
20. Lovgivning.....	24
21. Nærmere oplysninger om produkter og priser.....	24
22. Bilag	25
23. Tidligere versioner.....	28

1. Generelt

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab i henhold til "Jernbaneloven" og "Lov om trafikselskaber".

1.1. Anvendelsesområde

De fælles rejseregler gælder for rejser med ovenstående selskaber i Danmark. Det vil sige rejser med busser, havnebusser, metro, lokalbanetog samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner (herefter kaldet bus, tog og metro).

Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport. Ved dubleringstransport forstås ekstra transport for at øge kapaciteten.

Sjælland: Med lokalbanetog forstås tog, der køres af Lokaltog A/S. Lokaltog A/S er opdelt i: Lokaltog region Hovedstaden, som driver Frederiksværkbanen, Nærumbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen og Lille Nord, og Lokaltog region Sjælland, der driver Lollandsbanen, Østbanen, Tølløsebanen og Odsherredsbanen.

Jylland: Med lokalbanetog forstås Vestbanen A/S, der driver Vestbanen, Midtjyske Jernbaner A/S, der driver Lemvigbanen, Aarhus Letbane I/S, der driver Letbanen ved Aarhus.

For rejser med tog mellem Danmark og udlandet gælder "General Conditions of Carriage" (Almindelige Rejsevilkår) og de transporterende selskabers vilkår.

For rejser med tog udelukkende i udlandet gælder det transporterende selskabs vilkår og rettigheder. De transporterende selskaber fremgår af rejsehjemlen, og der henvises til de enkelte selskabers hjemmesider for disses forretningsbetingelser.

Rejsehjemlen er kundens dokumentation for retten til at blive transporteret. Rejsereglerne udgør sammen med gyldig rejsehjemmel aftalen mellem kunden og det benyttede selskab. Der kan dog for visse typer rejsehjemmel være fastsat specielle regler, som også udgør en del af aftalen. Dette vil fremgå i forbindelse med købet.

Rejser med bus, tog og metro er i øvrigt omfattet af den til enhver tid gældende lovgivning, herunder EU-regulering om passagerrettigheder, jævnfør afsnit 20.

1.2. Serviceydelse

Selskaberne tilbyder transport med bus, tog og metro og udarbejder i tilknytning hertil køreplaner og oplyser om afgang og ændringer i disse ved løbende opdatering og information på www.rejseplanen.dk, på stationer og busterminaler, egne hjemmesider og andre passende medier. Selskaberne kan løbende ændre på afgang, ruter og standsningssteder.

Det er kundens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen. Selskaberne bestræber sig på at overholde de oplyste ankomst- og afgangstider og oplyse om hændelser, der kan afbryde eller forsinke rejsen.

Kunden er selv ansvarlig for valg af afgang og skal ved tilrettelæggelse af sin rejse beregne rimelig tid til at kunne nå frem til sit bestemmelsessted eller forbindelsessted. Forsinkelser kan medføre, at skift til andet transportmiddel ikke nås. Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af reglerne i afsnit 14.

2. Rejsehjemmel

Ved rejsehjemmel forstås den billet eller det kort, som rejsen foretages på, herunder rejsekort samt billetter og kort udstedt på mobil.

2.1. Regler og priser

For rejser på Sjælland gælder priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jævnfør www.dinoffentligetransport.dk samt www.dsb.dk.

For rejser vest for Storebælt er landet opdelt i takstområder. For rejser med DSB eller Arriva Tog i mere end ét takstområde samt mellem landsdelene, gælder priser og produktbeskrivelser for DSB og Arriva Togs billetter og kort jævnfør www.dsb.dk samt www.arriva.dk.

For rejser med bus og tog indenfor takstområderne i Sydtrafik, i Midttrafik og i Nordjyllands Trafikselskab gælder priser og produktbeskrivelser jævnfør www.sydtrafik.dk, www.midttrafik.dk samt www.nordjyllandstrafikselskab.dk.

For rejser med bus på Bornholm samt på Fyn gælder priser og produktbeskrivelser for henholdsvis BAT og FynBus' billetter og kort jævnfør www.bat.dk og www.fynbus.dk.

For rejser med DSB på Fyn gælder DSB's priser og produktbeskrivelser for billetter og kort jævnfør www.dsb.dk.

For rejser til og fra Sverige inden for takstområde Øresund gælder priser og bestemmelser for billetter og kort for takstområde Øresund jævnfør www.dsb.dk.

Der kan være enkelte produkter, hvor reglerne afviger fra ovenstående. Der henvises til de enkelte hjemmesider jævnfør ovenfor.

For links til hjemmesider henvises til afsnit 21.

Oversigt over takstområder og takstzoner kan findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

Rejsekort kan benyttes i det meste af landet. Priser og rabatter varierer afhængig af, hvor rejsen foretages.

På www.rejseplanen.dk er det muligt at beregne prisen for de fleste rejser. For mere information om priser og produkter henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.2. Kundetyper

Det er kundens ansvar at have en gyldig rejsehjemmel udstedt til korrekt kundetype.

I den kollektive trafik findes følgende fælles hovedkundetyper:

- Gratis barn ifølge med voksen (maks. to børn til og med 11 år) eller ifølge med betalende barn (ét barn til og med 11 år)

- Betalende barn (fra 12 til og med 15 år eller alene under 12 år)
- Ung (kan kun benyttes sammen med enten Ungdomskort, DSB Ung Kort eller Arriva Ung)
- Voksen (fra 16 år)
- Pensionist (fra og med 65 år og førtidspensionist under 65 år)
- Handicap (kan fremvise Ledsagerkort Danmark, Medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscentret Refsnæs)
- Hund (stor hund (til barnepriis) eller hund i taske (gratis))
- Cykel

Herudover findes der yderligere en række kundetyper, som er specifikke for de enkelte selskaber. Der henvises til de respektive selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

Permanente eller midlertidige indstillinger af kundetyper på et rejsekort:

Når kunden køber sit rejsekort, bestemmer kunden samtidig, hvilken kundetype og hvilket serviceniveau, rejsekortet skal gælde til. Afhængigt af kundetype kan kunden efterfølgende foretage midlertidige eller permanente ændringer af indstillingerne på kortet.

Rejsekort personligt kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, ung, handicap eller pensionist

Rejsekort flex kan ændres til følgende kundetyper:

Voksen, barn, hund eller cykel

Hvis kunden vil rejse på DSB 1', skal kunden indstille sit rejsekort til første klasse. Enten midlertidigt for sin næste rejse, hvilket kunden kan gøre i en rejsekortautomat, eller permanent på udvalgte salgssteder eller via selvbetjening på www.rejsekort.dk. Se mere om priser for rejser på DSB 1' på www.dsb.dk.

2.3. Køb af rejsehjemmel

Ved rejser med tog, bus og metro skal kunden være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel.

Ved rejser med bus kan kontantbillet købes ved påstigning. Visse buslinjer kan undtages herfra jævnfør nærmere oplysning på www.dinoffentligetransport.dk. Chaufføren er kun forpligtet til at tage imod kontanter op til nærmeste hundrede kroner.

Billet kan kun købes før påstigning ved rejser med DSB's, Arrivas og Nordjyske Jernbaners tog, med metro, med Nærumbanen, med Lokaltog region Sjælland, med Vestbanen samt med Letbanen ved Aarhus.

Billet kan købes efter påstigning i Lokaltog region Hovedstaden (bortset fra Nærumbanen).

Der er mulighed for køb af rejsehjemmel i automater på DSB's, Arriva Togs, Nordjyske Jernbaners og Metroselskabets stationer. Der kan derudover købes billetter i automater på de større stationer ved Lokaltog region Sjælland og ved Vestbanen. Ikke alle billetter og kort kan købes i alle automater. Automater modtager mønter og/eller betalingskort.

Der er også mulighed for at købe rejsehjemmel i selskabernes betjente salgssteder inden for åbningstiden samt via selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

De fleste selskaber tilbyder også rejsehjemmel via mobile enheder (f.eks. mobiltelefon, smartphone og tablet). Denne service kan ikke tilgås hos alle teleselskaber, og på visse steder og tidspunkter har ikke alle teleselskaber den nødvendige dækning.

Nærmere information, om hvordan og hvor der kan købes rejsehjemmel, findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

2.4. Brug af rejsehjemmel

Kunden skal ved modtagelsen af rejsehjemmel sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede. Kunden skal have gyldig rejsehjemmel ved indstigning herunder sikre sig, at rejsekortet er korrekt checket ind. Kunden kan forlænge rejsen ved et tilkøb af flere zoner til den ordinære rejsehjemmel. Tilkøbet skal foretages, mens den ordinære rejsehjemmel fortsat er gyldig. Regler for køb og brug af tilkøbsbillet følger de almindelige regler for køb af rejsehjemmel.

Dette gælder også ved rejser med bus. Chaufføren udfører ikke systematisk billetkontrol, men kan give vejledning ved kundens forespørgsel.

Rejsehjemlen giver ikke adgang til en bestemt afgang, medmindre dette fremgår af rejsehjemlen, og der garanteres ikke en siddeplads. For visse busser og tog kan der opkræves særlige tillæg, f.eks. nattillæg. Dette vil fremgå af køreplanerne.

Hvis rejsehjemlen har en tidsgyldighed, og denne udløber under rejsen, gælder rejsehjemlen ikke længere end til førstkommande endestation. Information om særlige regler vedrørende tidsbegrænsninger/spærretid på rejsehjemlen findes på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

For rejsekort gælder særlige regler (se www.rejsekort.dk/kortbestemmelser).

For rejser med bybus i Aarhus kommune og med Letbanen ved Aarhus gælder, at kunden skal stige af senest på det tidspunkt, der er stemplet på billetten (se www.midttrafik.dk).

2.4.1. Brug af billetter og kort udstedt på pap, papir eller mobiltelefon

Det er kundens ansvar, at pap- eller papirbilletter (f.eks. Fårupkort) er korrekt udfyldt og gælder for hele rejsen og det område, der skal rejses i.

Billetter eller kort er gyldige i den periode og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som er påtrykt billetten eller kortet.

Mobilklippekort er gyldige i den periode, og på den strækning samt det omstigningsområde eller det antal zoner, som antallet af stemplinger giver ret til.

Billetter og mobilklippekort skal også være gyldige i den fjerneste (dyreste) zone, som rejsen går igennem.

Pendlerkort og periodekort er gyldige i den periode, der er påtrykt. Pendlerkort/periodekort skal være gyldigt til alle de zoner, som rejsen går igennem.

Billetter eller kort, der lyder på navn, må ikke overdrages til en anden person. Kunden skal stige på, inden billetten eller kortet udløber. Billetten eller kortet kan dog anvendes, hvis den var gyldig på det tidspunkt, hvor transportmidlet ifølge køreplanen skulle køre fra stoppestedet eller stationen.

Hvis transportmidlet ikke kører efter en køreplan, men i intervaller, skal billetten eller kortet være

gyldig fra det tidspunkt, hvor kunden står på bussen eller toget. Transportmidlet skal forlades ved førstkomende endestation.

2.4.2. Brug af rejsekort

Rejsekort, udstedt af Rejsekort A/S, kan benyttes som rejsehjemmel dog undtaget på Lemvigbanen og på Bornholm. Rejsekort skal være checket ind* inden rejsens start. Rejsekort skal også checkes ind, hver gang der stiges om til en bus, et tog eller en metro, og checkes ud ved rejsens afslutning. Det er kundens ansvar, at rejsekort er korrekt indstillet til den/de kunder, der rejser på kortet.

*Valideringsregler:

Rejsekort type	Check Ind	Check Ud	Check Ind Ekstra
Rejsekort personligt	JA	JA	muligt
Pendlerkort (på rejsekort)	JA i bus JA i tog og metro ved aktivering af en periode – ellers ikke nødvendigt	NEJ	NEJ – ikke muligt
Rejsekort med pendler kombi	JA	JA	NEJ – ikke muligt
Rejsekort flex	JA	JA	muligt
Rejsekort anonymt Evt. opgradering til landsdækkende	JA	JA	muligt

Fortsat rejse/skifte check ind:

Hver gang kunden stiger ind i bus, tog eller metro, skal kunden checke ind. Hvis kunden ikke checker ind, betyder det, at kunden rejser uden gyldig rejsehjemmel, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Fortryder et check ind:

Hvis kunden har checket ind og derefter beslutter sig for alligevel ikke at rejse, kan kunden fortryde ved at checke ud inden for 20 minutter på samme stoppested eller samme station. Går der mere end 20 minutter, fra check ind og til check ud igen, trækkes et beløb på rejsekortet. Se prisen på www.rejsekort.dk.

Flere personer og/eller cykel/hund med på rejser:

Kunden kan checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort på en særlig Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren. Dette gælder ikke for pendlerkort og for rejsekort med pendler kombi.

I bybusser i Aarhus kan kunden ikke checke medrejsende, cykler og hunde ind på sit rejsekort.

For rejser med rejsekort gælder desuden reglerne i rejsekort kortbestemmelser [jævnfør www.rejsekort.dk](http://www.rejsekort.dk).

2.4.3. Brug af mobilprodukter (der leveres via SMS eller app)

Det er kundens ansvar, at rejsehjemlen er endeligt modtaget på den mobile enhed før påstigning. Billetter eller kort skal under hele rejsen være mulig at kontrollere for kontrollerende personale - det kan f.eks. ske ved scanning. Skærmen skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt.

Rejsehjemlen er kun gyldig på det telefonnummer, hvortil den er bestilt og må ikke videresendes.

Der må ikke rettes i rejsehjemlen.

Ved køb af mobilprodukter accepteres betingelserne for det enkelte produkt. Gældende betingelser fremgår af de enkelte selskabers hjemmesider (se afsnit 21).

2.5. Refusion og ombytning

Kunden kan kun få refunderet eller ombyttet sin rejsehjemmel, hvis dette udtrykkeligt er fastsat for det enkelte produkt.

Kunden skal ved evt. refusion eller ombytning forevise den originale rejsehjemmel. Selskaberne kan opkræve gebyr.

Er rejsehjemlen mistet, kan den ikke refunderes.

Læs mere om refusion og ombytning på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

For så vidt angår indløsning af saldo på rejsekort henvises til Rejsekort Kortbestemmelser på www.rejsekort.dk.

2.6. Kontrol af rejsehjemmel

Under hele rejsen skal kunden medvirke til gennemførelse af billetkontrol, denne pligt gælder også umiddelbart efter, at kunden har forladt bussen eller er steget af toget og indtil perronen eller Metroselskabets område forlades.

Nogle billettyper kan købes som Print-Selv billet. Print-Selv billet på papir eller skærm skal sammen med det valgte ID vises ved billetkontrol. Billetten skal vises i sin helhed, og det skal være muligt at scanne koden på billetten.

Mobilprodukter vises til kontrolpersonalet, f.eks. ved at der kan scrolles eller bladres efter behov eller ved, at kunden giver telefonen til kontrolpersonalet. Mobilproduktets gyldighed skal kunne verificeres ved, at kontrolpersonalet sender en kontrolbesked eller foretager en kontrolopringning til det telefonnummer, hvortil mobilproduktet er bestilt. Skærmen på den digitale enhed skal være i en sådan stand, at kontrol er muligt.

Hvis kunden rejser på sit rejsekort med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, kan kunden få en kontrolafgift. Kan gyldig rejsehjemmel ikke fremvises på forlangende, vil en efterfølgende visning ikke blive accepteret, jævnfør dog afsnit 2.7.5 om rejse uden pendlerkort.

Politiet kan medvirke eller tilkaldes under kontrollen, hvis kontrolpersonalet skønner det nødvendigt.

2.6.1. Indrejsekontrol ved kaldt transportøransvar

I tilfælde af at myndighederne i Danmark indfører transportøransvar, vil Arriva Tog og DSB pålægges et krav om id-kontrol af alle rejsende fra Tyskland til Danmark. Det betyder, at alle rejsende fra Tyskland til Danmark i tillæg til gyldig rejsehjemmel skal fremvise gyldigt pas eller id-kort til indrejse i Danmark, og hvis påkrævet et gyldigt indrejsevisum. Rejsende uden gyldigt pas eller id-kort samt evt. indrejsevisum kan nægtes adgang til toget.

2.7. Kontrolafgift

2.7.1. Gyldighed af rejsehjemmel

Kunder, der ikke på forlangende viser gyldig rejsehjemmel, herunder er korrekt checket ind på rejsekort til deres rejse, skal betale en kontrolafgift. Det gælder også, hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil enhed, der ikke kan kontrolleres, f.eks. hvis denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Som kunde uden gyldig rejsehjemmel betragtes også kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed (f.eks. pensionistkort) uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes (f.eks. for hvornår cykler må medtages). Kunder, der rejser alene på andres rejsekort personligt eller med en anden kundetype, end kunden er berettiget til, rejser uden gyldig rejsehjemmel. Kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et rejsekort personligt benyttes. Rejsekortet må endvidere ikke være så slidt/tildækket, at navnet ikke kan læses.

Transittid

Hvis kunden checker ud og inden for 30 minutter (kaldet transittiden) checker ind i samme zone, anses det for en fortsættelse af rejsen (sammenkædning). Sker det nye check ind efter mere end 30 minutter eller i en anden zone, bliver der opkrævet betaling for to separate rejser.

Midlertidige ændringer (f.eks. når kunden har checket en medrejsende ind) annulleres ved check ud; et nyt check ind sker altså med rejsekortets oprindelige kundetype og som en ny rejse (uden sammenkædning). Kunden kan fortsætte sin rejse (sammenkædning) med de midlertidige ændringer ved at gentage de midlertidige ændringer på en Check Ind Ekstra-stander eller hos buschaufføren inden for samme zone og inden for 30 minutter.

Maksimumtid

Maksimumtiden er det antal timer, som maksimalt må forløbe fra første check ind på rejsen til check ud. Maksimumtiden er forskellig fra takstområde til takstområde. Se mere på www.rejsekort.dk.

Hvis maksimumtiden overskrides, bliver forudbetalingen ikke tilbageført til rejsekortet. Desuden er rejsekortet ikke længere gyldigt som billet, og kunden risikerer at få en kontrolafgift.

Hvis en rejse nærmer sig maksimumtiden, kan kunden checke ud og umiddelbart derefter checke ind igen. Hvis en sammenkædet rejse afsluttes med check ud efter udløb af maksimumtiden, bliver betalingen delt op i to separate rejser i det punkt, hvor sammenkædningen skete.

2.7.2. Afgift

Kontrolafgiften udgør 750 DKK for voksne og 375 DKK for børn og hunde. For cykler er afgiften 100 DKK.

Kontrolafgifter ved rejser over Øresund med DSB kan også betales i SEK og udgør da 1.000 SEK (voksne), 450 SEK (børn og hunde) og 150 SEK (cykler).

Kunder, som har checket korrekt ind ved rejsens begyndelse, men som ikke har checket rejsekortet ind ved skift af transportmiddel, rejser også uden gyldig rejsehjemmel. I denne situation udgør kontrolafgiften 10 DKK.

2.7.3. Kontrolafgiftens gyldighed

Kontrolafgiften udgør i ovennævnte tilfælde rejsehjemmel til en uafbrudt rejse til den station, som kunden oplyser, og kun med det selskab, der har udstedt afgiften. I busser udgør kontrolafgiften rejsehjemmel til bussens endestation.

2.7.3.1. Særligt for børn

Ved kontrolafgifter udstedt til børn gælder, at kontrolafgiften kan anvendes som rejsehjemmel i både busser, tog og metro fra tidspunktet for udstedelsen og resten af døgnet (indtil kl. 03.59).

2.7.4. Identifikation

Kunden skal legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument. Kunden skal kvittere for modtagelse af kontrolafgift, hvoraf fremgår navn, adresse, fødselsdato og underskrift. Der kan foretages opslag i CPR-registeret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger. Kunden skal ved sin underskrift bekræfte rigtigheden af de angivne oplysninger, hvor det er påkrævet.

2.7.5. Pendlere

Kunder, der har et gyldigt personligt pendlerkort – herunder pendlerkort på rejsekort – men ikke kan forevise det ved kontrol, kan få kontrolafgiften ændret til et ekspeditionsgebyr på 125 DKK. Der kræves herfor at kopi af pendlerkortet/periodekortet eller rejsekortnummeret fremsendes til kundecenteret hos det selskab, som har udstedt kontrolafgiften senest 14 dage efter kontrolafgiftens udstedelse.

Kunder, der hos DSB er tilmeldt Glem-t kort ordningen og ved kontrol i DSB's tog ikke kan forevise deres pendlerkort, kan endvidere ved at identificere sig med CPR-nummer rejse 6 gange pr. løbende år i pendlerkortets gyldighedsområde uden at skulle betale kontrolafgift.

2.7.6. Betaling

Selskaberne kan erstatte kontrolafgiften med et ekspeditionsgebyr på 125 DKK mod samtidig betaling af den ordinære billetpris, hvis særlige forhold gør sig gældende.

Selskaberne kan ændre størrelsen af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.

Selskaberne kan opkræve gebyr for at sende betalingspåmindelser. Betales gælden ikke efter en eller flere rykkere, overdrages fordringen til inddrivelse via SKAT. Ved overtagelse af gælden beregner SKAT sig et gebyr, der tillægges gælden.

Enhver indbetaling på kontrolafgiften anvendes først til dækning af eventuelle påløbne, ikke-betalte renter og gebyrer og dernæst til afdrag på selve hovedstolen.

2.8. Misbrug af rejsehjemmel

Rejsehjemmel må ikke misbruges. Det betragtes eksempelvis som misbrug, hvis

- der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer,
- nummeret på pendlerkortets stamkort og værdiindlæg ikke er ens,
- rejsehjemlen er forfalsket eller videresendt,
- billede på pendlerkort ikke er fastgjort,
- kunden rejser på en anden kundetype, end kunden er berettiget til,
- kunden rejser alene på en andens rejsekort personligt, kortindehaveren skal altid selv være checket ind på kortet på de rejser, hvor et rejsekort personligt benyttes.

Misbrug af rejsehjemmel kan være strafbart. Misbrug medfører, at rejsehjemlen inddrages, at forholdet anmeldes til politiet, og at selskabet foruden almindelig kontrolafgift kan fremsætte erstatningskrav.

Ved misbrug af mobilbilletter gælder, at ved begrundet mistanke om misbrug eller overtrædelse af reglerne kan både afsender og modtager af rejsehjemlen blive retsforfulgt og/eller spærret for køb af mobilbilletter/-kort.

Læs mere om regler for spærring hos de enkelte selskaber på de respektive hjemmesider (se afsnit 21).

3. Personer med permanent eller midlertidigt handicap

3.1. Assistance

Kørestolsbrugere og personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få assistance til at stige på og af toget og til medtagning af kørestol efter det enkelte selskabs nærmere vilkår jævnfør nedenfor. Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages gratis, forudsat at der efter personalets vurdering er plads.

S-tog, lokalbanetog og Øresundstog

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med S-tog, lokalbanetog og Øresundstog. Dette gælder ikke Vestbanen.

Togets personale assisterer ved behov med udlægning af rampe.

Tilkald af personale sker ved tegn til lokomotivføreren ved indkørsel til perron eller på visse lokalbaner ved tryk på kørestolsknap udvendig på toget. Udstigning aftales med lokomotivføreren, eller der trykkes på kørestolsknap i toget.

Nærmere information om handicapservice i lokalbanetog kan fås ved kontakt til selskabernes kundecentre (se afsnit 17).

Metro

Det er ikke nødvendigt at bestille assistance i forvejen ved rejse med metro.

Ved brug for hjælp eller for ekstra tid ved af- og påstigning, kan kunden kontakte Metroselskabets stewards eller kontrolrummet ved brug af de gule opkaldspunkter i metrotogene og på perronerne (grøn INFO-knap og ved akut fare, rød ALARM-knap).

DSB, Arriva Tog og Nordjyske Jernbaner

Information om DSB's, Arriva Togs og Nordjyske Jernbaners tilbud findes på deres hjemmesider og i brochuren Handicapservice.

Her findes oplysning om mulighed for spontanrejser, assistance, ledsagerordninger, tidsfrister og bestilling af assistance, maksimal størrelse på kørestole og hjælpemidler og om mulighederne på internationale rejser med tog.

Busser

Ved rejse med bus skal kørestolsbrugeren som hovedregel selv sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen. Køres ruten af en bus med lift, skal kunden have hjælp af chaufføren ved ind- og udstigning. Tjek www.rejseplanen.dk om mulighederne for at medtage kørestole.

Kørestolen skal placeres som anvist i bussen. Kørestolen skal være bremsset og spændt med sikkerhedssele, hvis der er installeret en sele i bussen.

3.2. Ledsageordning

Personer med permanent eller midlertidigt handicap kan få en ledsager med på rejsen til nedsat pris mod forevisning af enten Ledsagerkort Danmark, medlemskort til Dansk Blindesamfund eller medlemskort til Synscenter Refnæs. Både indehaver af Ledsagerkort/medlemskort og en eventuel ledsager kan rejse på hver sin enkeltbillet til børnepris. Personer med kundetypen handicap kan medbringe en ledsager, der rejser til børnepris, på sin rejsekortrejse. Kunden skal checke sin ledsager ind på sit rejsekort som kundetypen barn. Dette gælder dog ikke bybusser i Aarhus. Læs mere om ordningen på selskabernes hjemmesider.

Det er ikke muligt at benytte et barne-pendlerkort som betaling i ledsagerordningen.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet "manden med den hvide stok", "hundehoved og hånd" eller id-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt id-kort).

3.3. Medtagning af hjælpemidler

Kørestole, rollatorer og lignende kan medtages, forudsat at der efter personalets vurdering er plads. Kørestole og lignende medtages udelukkende på de dertil indrettede pladser. Er samtlige

pladser i tog eller bus optaget af kørestole, cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage, henvises kunden til at benytte næste bus eller tog.

I busser kan der højst være 2 enheder, med mindre andet er angivet i bussen. I tog afhænger antallet af enheder af togtype og -størrelse. En enhed er enten en kørestol, en barnevogn eller en cykel. Den kunde, som er steget på først med en enhed, har fortrinsret, medmindre en anden kunde har pladsbillet til enheden.

El-scooter (mini crosser) kan kun medtages i DSB's og Arrivas tog, i metro samt i Midttrafiks bybusser. Den maksimalt tilladte størrelse og vægt samt eventuelle supplerende regler fremgår af selskabernes hjemmesider (se afsnit 17).

4. Bagage, cykler og andre medbragte genstande

4.1. Generelt

Selskaberne transporterer kun den bagage, den enkelte kunde selv kan medtage. Kunden har ansvaret for bagage, cykler og andre medbragte genstande under rejsen og for eventuel skade, disse forvolder i forhold til selskaberne, personale eller andre kunder (se afsnit 13 vedrørende erstatning).

Kunden skal selv sørge for ind- og udlæsning af personlig bagage, cykler og andre medbragte genstande, og disse skal placeres, så de ikke er til gene.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og om bagagen er til gene eller tilsmudser.

4.2. Personlig bagage

Personlig bagage som kufferter, rygsække, tasker eller lignende kan medtages gratis som håndbagage i det omfang, der er plads.

Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm.

Som bagage kan også medtages sammenklappede cykler i emballage. Emballagen skal omslutte cyklen fuldstændigt. Herudover kan medtages sammenklappede cykelanhængere, hvor hjulene er taget af.

Desuden kan effekter, der ikke overholder målene, medtages, hvis personalet vurderer, at de ikke generer driften og de øvrige passagerer.

Personalet kan give nærmere anvisninger om placering af den medbragte bagage.

4.3. Cykler

Tog, metro, havnebusser og Aarhus Letbane

Cykler kan medtages i tog, herunder lokalbanetog, samt metro, havnebusser og Letbanen ved Aarhus.

Busser

På Bornholm medtages cykler i alle busser.

På Sjælland medtages cykler i alle busser bortset fra de buslinjer, der specifikt fremgår af "Oversigt over buslinjer, som ikke medtager cykler", se www.dinoffentligetransport.dk.

På Fyn kan cykler medtages i de regionale busser, dog ikke i U-busser. Cykler kan medtages i bybusser i Odense og Svendborg, dog ikke i tidsrummet mellem kl. 7.00 og 9.00 på hverdage.

I Jylland medtages cykler generelt ikke i bybusser. På øvrige ruter medtages cykler i det omfang pladsforholdene tillader det, eventuelt i bussens bagagerum. Se nærmere på selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

Det er personalet, som vurderer, om der er plads. Cykler medtaget inde i bussen skal være fastspændt og under opsyn på hele turen.

Generelt

Der kan være tidspunkter, hvor cykler ikke må medbringes. Hvis der er tidsbegrænsninger, er det ikke tilladt at færdiggøre sin rejse med cyklen, selv om kunden er steget på, inden tidsbegrænsningen startede (se nærmere om tidsbegrænsninger i afsnit 4.3.1),

Der kan medtages 1 cykel pr. kunde.

Der kan kun medbringes almindelige to-hjulede cykler og således ikke ladcykler, tandemcykler, påhængsvogne, Segways og lign. Der er dog enkelte undtagelser for tandemcykler og ladcykler, se afsnit 4.3.2. Køretøjer, der drives med benzin eller andet letantændeligt brændstof, må heller ikke medtages.

Børnecykler betragtes som legetøj, hvis de ikke overstiger målene for håndbagage.

Det er gratis at medtage cykler i S-tog, havnebusser, samt i lokalbanetog i region Hovedstaden, i Lemvigbanen og i busser på Fyn. Det er også gratis i Arrivas tog udenfor myldretiden. I Nordjyske Jernbaners tog kan kunden gratis medtage cykel, når kunden benytter et rejsekort personligt eller et pendlerkort/periodekort (pladsreservation er påkrævet i myldretiden).

Ved al øvrig transport med bus, metro og tog kræver det en cykelbillet. Der kan ikke købes cykelbillet i busser på Sjælland. For priser og nærmere bestemmelser henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21).

4.3.1. Supplerende regler om cykler

I visse buslinjer på Sjælland samt i metroen må cykler ikke medbringes på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.30 og 17.30. I samme tidsrum må der ikke stiges af og på et S-tog på Nørreport station med cykel. For mere information se www.dinoffentligetransport.dk.

I Letbanen ved Aarhus er der på strækningen Skolebakken-Universitetshospitalet ikke cykelmedtagning i myldretiden på alle hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.00 og 17.00.

Cykler kan medbringes i havnebusser, i lokalbanetog og i DSB's og Arrivas tog i hele driftstiden.

Ved rejser med DSB InterCity og InterCityLyn kræves udover cykelbillet en pladsbillet til cykel i perioden fra 1. maj til 31. august (begge dage inkl.)

Der er særlige regler for cykelmedtagning i tog mellem Danmark og Tyskland.

4.3.2. Særligt om ladcykler og tandemcykler

Tandemcykler kan ikke medtages i metro, busser og lokalebanetog.

I S-tog og Øresundstog kan der medtages tandemcykler. I Regionaltog, Interregionaltog, InterCity, InterCityLyn og Arrivas tog kan tandemcykler tages med i visse tog, når adgangsforholdene tillader

det, og togpersonalet i øvrigt skønner, at der er plads. Der betales 2 gange den pris, der skulle have været betalt for en almindelig cykel. I internationale tog kan tandemcykler ikke medtages. Kunder, der er omfattet af Ledsageordningen eller har legitimationskort fra Dansk Blindesamfund betaler i henhold til Ledsageordningen, jævnfør afsnit 3.3, det samme som for en almindelig cykel i DSB's og Arrivas tog.

Ladcykler kan alene medtages i DSB's tog over Øresund mellem stationerne Tårnby og Hyllie.

4.4. Barne- og klapvogne

Barne- og klapvogne, herunder løbevogne, der anvendes til transport af børn, kan medtages gratis i det omfang, pladsforholdene tillader det.

I InterCityLyn og InterCity skal der altid reserveres plads. I disse tog er det nødvendigt at sammenklappe barnevogne med bredde på over 76 cm.

Det er altid personalet, der vurderer, om der er plads, og personalets anvisninger skal følges.

Hjulene skal kunne låses. I busser skal vognen stå i kørselsretningen og være bremsset. Barnet kan sidde i barnevognen, forudsat at barnet er fastspændt og under opsyn. Der må ikke sidde flere børn i vognen, end den er beregnet til.

4.5. Særlig bagage

Våben og anden tilsvarende bagage kan udelukkende medtages af personer og på vilkår, som er fastsat i den til enhver tid gældende lovgivning herom. Letantændelige stoffer, væsker og andre lignende produkter kan kun medtages i mængder svarende til indkøb til almindelig husholdningsbrug, og kun når de opbevares i original salgsemballage til detailhandelsbrug og i øvrigt håndteres forsvarligt under rejsen.

5. Dyr

Mindre dyr, herunder små hunde, må medbringes gratis i bus, tog og metro efter reglerne for håndbagage i afsnit 4.2, forudsat at de under hele rejsen er anbragt i dertil beregnet taske, bur eller transportkasse.

Det er desuden tilladt at medtage større hunde, forudsat at hunden er i snor og under kundens kontrol. Ved større hunde forstås hunde, som ikke transporteres i en taske, et bur eller lignende. For større hunde betales børnepris. Der må højst medtages 1 hund i snor pr. kunde. Se dog afsnit 5.1.

Fører- eller servicehunde kan altid medbringes gratis. Hunden skal bære symbolet "manden med den hvide stok", "hundehoved og hånd" eller id-vest (forudsat, at kunden kan fremvise særligt id-kort).

Kunder med dyr skal vise særligt hensyn over for øvrige kunder og følge personalets anvisninger. Dyr må ikke være på sæderne.

5.1. Undtagelser og særlige bestemmelser om dyr

I Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab kan større hunde ikke medbringes i bybusser. I Midttrafik kan større hunde ikke medbringes i Letbanen ved Aarhus på strækningen Skolebakken-Universitetshospitalet på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 samt mellem kl. 15.00 og 17.00.

I Trafikselskabet Movia kan større hunde ikke medbringes i A-busser (med undtagelse af A-busserne i Køge, Roskilde, Næstved, Holbæk og Helsingør).

I Trafikselskabet Movia kan større hunde derudover ikke medbringes på hverdage mellem kl. 7.00 og 9.00 og mellem kl. 15.30 og 17.30 busser i zone 1-4, 30-33 og 40-44.

Af hensyn til øvrige kunder er særlige pladser i bussen, i metro og afdelinger i toget friholdt for dyr. Der henvises til skiltning i bus og tog. For yderligere retningslinjer henvises til selskabernes hjemmesider (se afsnit 21)

6. Mad og drikke

I tog og i metro er indtagelse af mad og drikkevarer, herunder indtagelse af alkohol i moderat omfang, tilladt.

I alle busser er indtagelse af alkohol forbudt. Mad og drikkevarer må ikke indtages, hvis det indebærer en risiko for tilsmudsning som f.eks. is, popcorn og chokolade. Drikkevarer skal være i beholdere med skruelåg.

7. Mobiltelefoner, computere med videre

Det er tilladt at bruge mobiltelefoner, computere med videre, hvis der tages hensyn til øvrige kunder og personalet. I stillezoner skal alt udstyr være på lydløs.

Hvis der afspilles musik, film og lignende, skal der bruges høretelefoner. Personalet kan bede kunden om ikke at benytte sådanne enheder, hvis det efter personalets vurdering er til gene.

7.1. Særligt om stillezoner

Stillezoner er forbeholdt kunder, der ønsker fred og ro på rejsen. Der må derfor ikke tales i stillezonen. Det er tilladt at spille musik mv., hvis der benyttes høretelefoner, og andre kunder ikke kan høre musikken. Tastaturtoner og lyde på mobiltelefoner og computere skal slås fra. Mobiltelefoner må ikke benyttes til samtaler.

8. Standsning

8.1. Behovsstandsning i tog

På visse stationer på DSB's, Arriva Togs, Nordjyske Jernbaners og lokalbanernes strækninger anvendes behovsstandsning. Stationer med behovsstandsning fremgår af køreplanen. Toget standser på disse stationer kun, hvis der er kunder at optage eller afsætte.

Kunder, der ønsker at blive afsat på en station med behovsstandsning, skal benytte "Stop"- knappen i toget inden ankomst. Kunder, der ønsker at blive optaget på stationer med behovsstandsning skal aktivere passagersignal på perronen, hvis et sådant forefindes, eller hvis det ikke forefindes tydeligt give sig visuelt til kende for lokomotivføreren.

8.2. Standsning mellem busstoppesteder

I byerne standser busserne kun ved de faste stoppesteder, som er anført i køreplanerne. Hvis de trafikale forhold uden for byerne tillader det, og der er mere end 600 meter mellem stoppestederne, kan kunden stige af og på bussen, selv om der ikke er et stoppested. En sådan strækning er en vinkestrækning. På www.rejseplanen.dk oplyses om vinkestrækninger. X Busser standser KUN ved de anførte stoppesteder.

Når en kunde ønsker at komme med bussen på en vinkestrækning, skal der gøres tydeligt tegn i god tid. Når det er mørkt, bør der bruges lommelygte eller refleks for at fange chaufførens opmærksomhed.

Når kunden ønsker at stige af bussen på en vinkestrækning, skal kunden i god tid bede chaufføren om at stoppe. Der stoppes kun på steder, hvor det er lovligt at standse ifølge færdselsloven. Det er chaufføren, der afgør, om det er lovligt og forsvarligt at standse bussen.

Check ind og check ud på rejsekort på vinkestrækninger øst for Storebælt

En kunde, der rejser med rejsekort på en vinkestrækning øst for Storebælt, kan vente med at checke ind til det første stoppested, efter kunden er steget på bussen, og check ud kan ske ved sidste stoppested inden afstigningen på vinkestrækningen.

Check ind og check ud på rejsekort på vinkestrækninger vest for Storebælt

Se særlige regler for check ind og check ud på dit trafikalselskabs hjemmeside.

Rejser på rejsekort i busser med check ind mini terminaler eller selvbillettering

Læs mere på www.nordjyllandstrafikselskab.dk og www.midttrafik.dk.

9. Nødbremser og døre i tog, metro og tunnelstationer

Det er forbudt at forhindre togdøre og tunnelstationernes perrondøre i at lukke. Overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde samt eventuelt et erstatningskrav for forstyrrelse og standsning af driften.

Misbrug af nødbremser anmeldes til politiet og straffes med bøde, samt eventuelt erstatning for forstyrrelse og standsning af driften.

I toget forefindes nøddøråbnere. Toget må ikke forlades uden for stationerne, undtagen efter ordre fra personalet. Misbrug af nøddøråbnere anmeldes til politiet og straffes med bøde.

10. Forbud mod rygning

Alle former for rygning, herunder e-cigaretter, er forbudt i bus, tog og metro, uanset om der afgives tobaksrøg, vanddamp eller lignende. Rygeforbud gælder på DSB's stationer, på metrostationer og på Arriva Togs stationer samt områder på nogle busterminaler. Der er herudover rygeforbud, hvor det er markeret med skiltning.

11. Indsamling af underskrifter, uddeling, optræden m.v.

Alle, der ønsker at indsamle underskrifter, lave optagelser, uddele/sælge materiale, optræde og lignende i transportmidlet eller inden for selskabernes områder, skal have skriftlig tilladelse af selskaberne.

Henvendelse kan ske til de respektive selskaber.

12. Afvisning og bortvisning

Personalet har ret til at afvise eller bortvise kunder fra transportmidler eller stationsområder, hvis de efter personalets vurdering er til gene. Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise kunder, der:

- udgør en sikkerhedsmæssig risiko
- ikke har og/eller ikke vil anskaffe gyldig billet eller kort
- ikke følger anvisninger fra personalet
- ikke følger de anvisninger som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte transportmiddel eller stationsområde
- opfører sig støjende
- tilsmudser sæder, mv.
- har medbragt dyr, som er til gene
- opholder sig på stationsområder uden berettiget ærinde.

Afvisning eller bortvisning kan ske ved politiets hjælp.

Afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde medfører ikke krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet billet eller kort.

13. Erstatning

13.1. Erstatning i forbindelse med kørsel med tog (herunder lokalbanetog) og metro

Selskabernes ansvar for skade på kunder og håndbagage er reguleret i Jernbaneloven og forordning om jernbanepassagerers rettigheder[1], jævnfør afsnit 20, der også finder anvendelse ved indsættelse af erstatningstransport.

Jernbaneselskabet erstatter skade på kunder, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Jernbaneselskabet erstatter skader på og tab af genstande, som kunden medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under kundens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, hvis betingelserne for erstatning i øvrigt er opfyldt. Det betyder blandt andet, at skaden skal være en direkte følge af jernbanetransporten.

Erstatning for håndbagage kan ikke overstige 16.500 DKK (2017) [2] for hver kunde.

For handicappedes hjælpemidler er der ingen begrænsning for erstatningsbeløbet, såfremt selskabet er ansvarligt for hel eller delvis beskadigelse af hjælpemidlet.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Hvis en kunde kommer til skade eller bliver dræbt, skal selskabet udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade, jævnfør reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

[2] Erstatningsbeløbet reguleres automatisk hvert år pr. 1. januar i henhold til Jernbaneloven.

13.2. Erstatning i forbindelse med buskørsel

Ansvar for skade i forbindelse med buskørsel påhviler det busselskab, der kører linjen.

Kontakt straks chaufføren ved skade, da dette vil gøre den videre sagsbehandling lettere.

Trafikselskabets kundecenter kan vejlede om, hvordan kunden kan anmelde kravet til busselskabet.

Efter færdselsloven skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forårsager ved færdselsuheld eller eksplosion eller brand, der stammer fra brændstofanlæg i køretøjet.

Hvis skaden sker på anden måde, betales erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

Ved beskadigelse af kørestole, andre bevægelseshjælpemidler eller hjælpeanordninger ydes altid erstatning, der svarer til omkostningen ved erstatning eller reparation af udstyret.

Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

14. Driftsforstyrrelser

Ved forsinkelse eller aflysning er kunden omfattet af

- Rejsetidsgaranti for rejser med Arriva, Nordjyske Jernbaner og DSB inkl. S-tog, eller
- Rejsegaranti for rejser med trafikselskaberne (bus, lokalbanetog og Letbanen ved Aarhus) eller
- Rejsegaranti for rejser med Metro eller
- Forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (jævnfør nedenfor afsnit 14.2)

14.1. Rejsetidsgaranti og rejsegaranti

Ved rejsetidsgaranti forstås: en kompensation, enten i form af en ny billet, eller en økonomisk kompensation, der beregnes ud fra forsinkelsens størrelse.

Ved rejsegaranti forstås: en refusion af udgifter til alternativ befordring (herunder taxa), når forsinkelse eller forbikørsel forårsager ventetid.

Kunden skal søge information hos det selskab, der er benyttet på rejsen:

- DSB rejsetidsgaranti
- Arriva rejsetidsgaranti

- Metro rejsegaranti
- Movia rejsegaranti
- FynBus rejsegaranti
- Sydtrafik rejsegaranti
- Midttrafik rejsegaranti
- Nordjyllands Trafikselskabs rejse- og rejsetidsgaranti
- BAT rejsegaranti

14.2. Forordning om jernbanepassagerers rettigheder (tog herunder metro og lokalbaner)

Ud over selskabernes rejsetidsgarantier gælder reglerne i forordningen om jernbanepassagerers rettigheder artikel 17 ved transport i tog (herunder lokalbanetog) og metro. Der henvises til uddrag af forordningen bagerst i rejsereglerne. Forordningen gælder også ved en samlet rejse med flere togselskaber. Ved rejse med tog gælder forordningens regler om godtgørelse også i tilfælde af force majeure (se afsnit 22 for bilag).

14.3. Begrænsning af ansvar

Ud over rejse(tids)garantierne, jævnfør afsnit 14.1 og reglerne i afsnit 14.2, påtager selskaberne sig ikke erstatningsansvar for kundens omkostninger som følge af forsinkelse, aflysning og ikke-opnået tilslutningsforbindelse, herunder refusion af tabt arbejdsfortjeneste eller tab som følge af udgifter til f.eks. hotel, fly-, tog- eller teaterbilletter.

Det gælder dog ikke, hvis selskaberne er erstatningsansvarlige efter dansk rets almindelige regler. Selskaberne er aldrig erstatningsansvarlige, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for selskabernes kontrol, så som forhold hos tredjemand, ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

Selskaberne er ikke ansvarlige for manglende plads i bus eller tog.

15. Hittegods

Fundne genstande afleveres til personalet. Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende afleveres snarest herefter til politiet, jævnfør lov om hittegods. Andre glemte genstande opbevares af selskaberne i en kortere periode, hvorefter de afleveres til politiet. I busser kan andre glemte genstande opbevares hos den operatør, der kører ruten. For nærmere oplysning om glemte genstande, herunder hvor længe de opbevares, henvises til det selskab, der er kørt med.

Selskaberne forbeholder sig ret til at bortskaffe letfordærlige varer, herunder fødevarer samt genstande af ringe værdi m.v.

16. Klager

Klager over forhold, som ikke har kunnet løses ved henvendelse til personalet i transportmidlet, rettes til kundecenteret hos det selskab, som kunden har rejst med. Klager over kontrolafgifter rettes

altid til det selskab, der har udstedt afgiften. Klager vedrørende rejsekort rettes til Rejsekort Kundecenter. Alle klager skal ske skriftligt, gerne med præcis angivelse af tid og sted for hændelsen. Henvendelsen skal ske hurtigst muligt efter den hændelse, kunden ønsker at klage over. Hvis der går lang tid, før klagen modtages, kan det være svært at undersøge, hvad der skete. Desuden kan kunden fortabe et eventuelt krav efter de almindelige regler om forældelse og passivitet. For henvendelser vedrørende rejse(tids)garanti skal fristen hos det pågældende selskab overholdes. Selskabet kan stille som betingelse at få forevist original rejsehjemmel i forbindelse med behandling af en klage eller ved ansøgning om godtgørelse, erstatning eller lignende. Selskaberne er tilsluttet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. Har kunden modtaget en skriftlig afgørelse fra et af selskaberne, som kunden ikke er tilfreds med, kan kunden klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro (www.abtm.dk), Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby, tlf. 36 13 18 91.

17. Kundeservice

Information om bus, tog og metro kan findes på selskabernes hjemmesider eller ved henvendelse til kundecentrene.

For information og henvendelser vedrørende rejsekort:

Rejsekort Kundecenter

Tlf. 70 11 33 33

www.rejsekort.dk

For informationer og henvendelser vedrørende regionale og nationale rejser med tog

DSB kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: kundehenv@dsb.dk

www.dsb.dk

For information og henvendelser vedrørende Sjælland

DOT Kundecenter

Tlf.: 70 15 70 00

www.dinoffentligetransport.dk

For information og henvendelser vedrørende Bornholm

BAT-din bus på Bornholm kundecenter

Tlf.: 56 95 21 21, e-mail: post@bat.dk

www.bat.dk

For information og henvendelser vedrørende Fyn og Jylland

Arriva Tog kundecenter

Tlf.: 70 27 74 82, e-mail: kundeservice@Arriva.dk

www.arriva.dk

DSB kundecenter

Tlf. 70 13 14 15, e-mail: kundehenv@dsb.dk

www.dsb.dk

FynBus kundecenter

Tlf.: 63 11 22 00, e-mail til: fynbus@fynbus.dk

www.fynbus.dk

Midttrafik kundecenter

Tlf. 70 21 02 30

www.Midttrafik.dk

NT Kundecenter

Tlf. 98 11 11 11

www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Sydtrafik kundecenter

Tlf.: 70104410, e-mail til: post@sydtrafik.dk

www.sydtrafik.dk

Øvrige adresser

Lokaltog A/S region Hovedstaden

Nordre Jernbanevej 31

3400 Hillerød

Lokaltog A/S region Sjælland

Toldbuen 1

4700 Næstved

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

Midtjyske Jernbaner kundeinformation

for Lemvigbanen: tlf. 97 82 00 19

www.mjba.dk

Nordjyske Jernbaner A/S

Skydebanevej 1 B

9800 Hjørring

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Vestbanen A/S
Østergade 17
6840 Oksbøl

18. Ændring af rejseregler

Disse rejseregler kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider.

Ændringer vil blive offentliggjort mindst en uge, før de træder i kraft. Væsentlige ændringer, som berører et stort antal kunder, offentliggøres 1 måned, før de træder i kraft.

19. Ikrafttræden

Ikrafttrædelsesdato 1. november 2017.

Samtidig ophæves: [Fælles landsdækkende rejseregler - gyldig fra 15. januar 2017](#).

Rejsereglerne kan findes på selskabernes hjemmesider eller fås gratis ved henvendelse til selskaberne.

20. Lovgivning

For rejse med bus, tog og metro gælder en række love og regler. De vigtigste er:

Lov om trafikselskaber, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015.

Færdselsloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013.

Jernbaneloven, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015.

Lov om pakkerejser, jævnfør lov nr. 472 af 30. juni 1993.

Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), bkg. nr. 73 af 2. februar 2009.

Bekendtgørelse om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven, bkg. nr. 1161 af 6. oktober 2015.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buskunders rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004

21. Nærmere oplysninger om produkter og priser

DSB: www.dsb.dk/find-produkter-og-services/

Metro: www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/

Movia: www.dinoffentligetransport.dk/hjaelp-til-billetter/billetter-og-kort/billetguide/

BAT: bat.dk/billetter-takster/

Arriva: arriva.dk/kort-og-billetter

FynBus: www.fynbus.dk/find-den-rigtige-billet

Midtjyske jernbaner: www.mjba.dk/produkter.html

Midttrafik: www.midttrafik.dk/priser-og-billetter.aspx

NT: www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Billetter---priser/Priser

Sydtrafik: www.sydtrafik.dk/billetter-og-priser/billetter-og-kort

22. Bilag

Særligt uddrag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

KAPITEL IV FORSINKELSE, IKKE-OPNÅET TILSLUTNINGSFORBINDELSE OG AFLYSNING

Artikel 15

Erstatningsansvar for forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning Med forbehold af bestemmelserne i dette kapitel er jernbanevirksomhedens erstatningsansvar med hensyn til forsinkelse, ikke-opnået tilslutningsforbindelse og aflysning omfattet af bestemmelserne i bilag I, kapitel IV, afsnit II.

Artikel 16

Når det med rimelighed forventes, at ankomsten til det endelige bestemmelsessted i henhold til befordringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem:

- a) refusion af billetens fulde pris på de betingelser, som gælder ved købet, for den eller de dele af rejsen, der ikke er gennemført, og for den eller de dele, som allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i forhold til passagerens oprindelige rejseplan, samt i givet fald en returrejse til afgangsstedet ved første lejlighed. Refusionen betales på de betingelser, som gælder for udbetaling af erstatning, jf. artikel 17, eller
- b) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- c) videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befordringsvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt efter passagerens ønske.

Artikel 17

1. En passager, som må imødesee en forsinkelse, kan uden at miste retten til befordring kræve erstatning af jernbanevirksomheden for forsinkelse mellem det på billetten anførte afgangs- og ankomststed, som ikke har medført billetrefusion i henhold til artikel 16. De minimale erstatningsbeløb for forsinkelse er fastsat til:

- a) 25 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 60-119 minutter.

b) 50 % af billetprisen i tilfælde af en forsinkelse på 120 minutter eller mere.

Passagerer, der har abonnementskort eller periodekort, og som rammes af gentagne forsinkelser eller aflysninger i kortets gyldighedsperiode, kan søge om passende erstatning i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes erstatningsordninger. Disse ordninger angiver kriterierne for definition af forsinkelse og beregning af erstatning.

Erstatningen for forsinkelse beregnes i forhold til den pris, passageren faktisk har betalt for den forsinkede tjeneste.

Når befordringskontrakten gælder en returrejse, beregnes erstatningen for forsinkelse på enten ud- eller returrejsen i forhold til halvdelen af billetens pris. På samme måde beregnes prisen for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst anden form for befordringskontrakt, der tillader flere efterfølgende etaper, i forhold til den fulde pris.

Ved beregningen af forsinkelsen skal der ikke tages hensyn til en forsinkelse, som jernbanevirksomheden kan påvise er opstået uden for områder, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse.

2. Erstatningen for billetprisen betales senest én måned efter indgivelse af erstatningsansøgningen. Erstatningen kan udbetales i form af værdikuponer og/eller andre tjenesteydelser, hvis betingelserne er fleksible (navnlig med hensyn til gyldighedsperioden og bestemmelsesstedet). Erstatningen udbetales kontant på passagerens anmodning.

3. Erstatningen for billetprisen kan ikke reduceres ved fradrag af transaktionsudgifter såsom gebyrer og udgifter til telefon eller frimærker. Jernbanevirksomhederne kan indføre en minimumsgrænse, hvorunder erstatning ikke udbetales. Denne grænse må ikke være over fire EUR.

4. Passageren har ikke ret til erstatning, hvis han eller hun blev underrettet om forsinkelsen før køb af billetten, eller hvis forsinkelsen på grund af fortsættelse på en anden forbindelse eller omlægning af rejsen fortsat er på mindre end 60 minutter.

Artikel 18

1. Ved forsinkelser ved ankomst eller afgang skal jernbanevirksomheden eller stationslederen underrette passagererne om situationen og det forventede afgangs- og ankomsttidspunkt, så snart sådanne oplysninger foreligger.

2. Ved forsinkelser som nævnt i stk. 1 på mere end 60 minutter skal passagererne gratis tilbydes

a) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden, hvis de forefindes eller kan leveres på rimelige vilkår i toget eller på stationen

b) hotel- eller anden indkvartering og befording mellem jernbanestationen og indkvarteringsstedet, hvis et ophold af en eller flere nætters varighed bliver nødvendigt, eller hvis yderligere ophold bliver nødvendigt, hvor og når det er fysisk muligt, og/eller

c) transport fra toget til jernbanestationen, til et andet afgangssted eller til rejsens endelige bestemmelsessted, hvor og når det er fysisk muligt, hvis toget er blokeret på sporet.

3. Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsætte, skal jernbanevirksomheden snarest muligt arrangere alternative transporttjenester for passagererne.

4. Jernbanevirksomheden skal på passagerens forlangende bekræfte på billetten, at toget er forsinket, at passageren på grund af en forsinkelse ikke har kunnet nå en tilslutningsforbindelse, eller at toget er aflyst.

5. Når stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse, skal jernbanevirksomheden især være opmærksom på handicappede og bevægelseshæmmede passagerers og deres eventuelle ledsageres behov.

Uddrag af bilag til jernbanepassagerforordningen

Afsnit II Ansvar ved manglende overholdelse af køreplaner

Artikel 32

Ansvar i tilfælde af aflysning af tog, forsinkelse eller svigtende forbindelse

1. Operatøren er ansvarlig for tab, som påføres passageren på grund af aflysning, forsinkelse eller svigtende forbindelse, så rejsen ikke kan fortsættes samme dag, eller ikke er fornuftig at gennemføre den samme dag på grund af de givne omstændigheder. Erstatningen omfatter rimelige udgifter til logi samt udgifter til underretning af personer, som venter på passageren.

2. Operatøren fritages for dette ansvar, når aflysningen, forsinkelsen eller svigtende forbindelse skyldes:

a) uden for jernbanedriften værende forhold, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå, og hvis følger denne ikke har kunnet afværge,

b) en fejl fra passagerens side eller

c) tredjeparts handling, som operatøren trods anvendelsen af den omhu, som forholdene krævede, ikke har kunnet undgå og hvis konsekvenser ikke kunne afværges; en anden jernbanevirksomhed, der benytter den samme infrastruktur betragtes ikke som tredjepart; regresretten er ikke berørt.

3. National ret afgør, om og i hvilket omfang operatøren skal betale skadeserstatning for andre tab end dem, der er omtalt i stk. 1. Denne bestemmelse gør ikke indgreb i artikel 44

23. Tidligere versioner

Klik [her](#), for at finde tidligere versioner af Fælles rejseregler gældende for hele landet.

Bilag 8.1

Notat

Benyttelse og rutefordelte busindtægter 2016 på skoleruter

1. Baggrund

Notatet er en opfølgning på bestyrelsesmødet d. 4. maj 2017, hvor et bestyrelsesmedlem spurgte til den forventede indtægt på rejsekortudstyr i busser, der primært benyttes som skolebusser.

Samtidig er det en yderligere specifikation af de gennemsnitlige indtægter pr. ejer. Sagen blev behandlet på bestyrelsens møde d. 23. oktober 2014 i sagen om beslutningen af fuld implementering af Rejsekortudstyr på alle fynske busruter.

De oprindelige gennemsnitlige indtægter i 2014 er gengivet i tabellen herunder:

Kommune	Ejer	Busser	Gennemsnitlig kort- og billetindtægt pr. bus ud over skolekort og kompensation fra staten
	Region Syddanmark	105	1.109.286
420	Assens	23	48.652
430	Faaborg-Midtfyn	31	71.903
440	Kerteminde	9	126.667
482	Langeland	7	210.143
410	Middelfart	12	173.083
480	Nordfyn	23	71.348
450	Nyborg	16	151.938
461	Odense	70	1.060.843
479	Svendborg	24	344.833
492	Ærø	2	-

Rejsekortudstyret i en bus koster ca. 100.000 kr., og som det fremgår af ovenstående tabel svarer det for busser med den laveste gennemsnitlige indtægt til en tilbagebetalingstid på 2 år.

FynBus bemærker, at hele anskaffelsen af Rejsekort er finansieret af fællesskabet gennem låneoptagelse.

Udgangspunktet for anskaffelsen har været at udskifte det gamle billetudstyr med rejsekortudstyr i de busser det var monteret i, med undtagelse af skolebusserne på Langeland, hvor der er gratiskørsel.

Af hensyn til at kunne formidle et sammenhængende takstsystem i de enkelte kommuner, og for at sikre entreprenøren den nødvendige fleksibilitet i reserve busflåden, er der installeret rejsekortudstyr i alle FynBus' 400 driftsbusser. Det gamle billetudstyr demonteres hen over sommeren 2017.

Et eksempel på entreprenørens nødvendige fleksibilitet er rute 373 i Middelfart kommune eller rute 265 i Assens Kommune, hvor data viser, at der har været indsat op til 8 forskellige driftsbusser for at sikre børnene kommer i skole.

De samlede vedligeholdelsesomkostninger til FynBus' samlede Rejsekortanskaffelse forventes at blive ca. 3,9 mio. kr. pr. år, når garantien på udstyr, software m.m. udløber.

Dette beløb dækker den samlede anskaffelse, det vil sige salgssteder, testanlæg m.m., så den årlige vedligeholdelsesudgift pr. bus anslås til 7 – 8.000 kr.

2. Rute- og kommunefordelte oversigter

Bybusserne i Odense, de regionale busser samt bybusserne i Svendborg er ikke medtaget i oversigterne, da kun en mindre del af buskørslen er skolekørsel.

I de følgende tabeller er benyttelsen og indtægterne på busruterne vist for alle ejere.

Desuden er vist hvor mange busser og dermed Rejsekortudstyr, der hører til de enkelte kontrakter hos de enkelte ejere.

Det skal præciseres, at der er ruter der betjenes af mere end en bus, ligesom der er ruter hvor én bus betjener flere ruter.

I tabellerne er indtægterne beregnet med en gennemsnitspris pr. påstigning på 13 kr., der er den gennemsnitlige indtægt på Fyn ud over skolekortindtægter.

I forhold til vurderingen i 2014 skal FynBus gøre opmærksom, at der er sket en del tilpasninger i lokaltrafikken, hvor rutekørsel er erstattet med telekørsel på svagt benyttede afgang. Dette har fjernet indtægter fra rutetrafikken i beskedent omfang i forhold til den oprindelige gennemsnitlige indtægtsberegning.

2.1 Assens

Kommune	Rute	Passagerer 2016	Passagerer der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Assens	260	21.708	14.250	185.250
Assens	261	9.864	4.485	58.305
Assens	262	10.500	985	12.805
Assens	263	7.128	1.430	18.590
Assens	264	27.660	10.863	141.219
Assens	265	4.308	502	6.526
Assens	266	13.764	3.325	43.225
Assens	267	8.976	748	9.724
Assens	268	70.032	49.462	643.006
Assens	430	12.060	1.962	25.506
Assens	431	2.340	426	5.538
Assens	432	16.680	3.293	42.809
Assens	433	14.460	2.349	30.537
Assens	470	16.212	8.765	113.945
Assens	471	2.808	663	8.619
Assens	472	16.164	6.583	85.579
Assens	691	10.620	1.479	19.227
Assens	692	29.496	8.893	115.609
Assens	693	20.244	2.919	37.947
Assens	751	9.828	3.437	44.681
Assens	752	20.976	7.149	92.937
Assens	753	16.824	6.704	87.152

I Assens er der passagerindtægter årligt på ca. 1,8 mio. kr. ud over skolekort.

Skolekortrejsende udgør ca. 39 % af de totale rejser.

Der er 38 driftsbusser til kørslen, der udføres af Tide Bus og HC Biler.

2.2 Faaborg-Midtfyn

Kommune	Rute	Passagerer 2016	Passagerer der ikke er skolekortrejser	Indtægt
FMK	300	17.868	12.852	167.076
FMK	305	14.760	6.290	81.770
FMK	306	5.916	3.518	45.734
FMK	310	13.584	9.019	117.247
FMK	311	5.712	487	6.331
FMK	315	16.752	7.688	99.944
FMK	316	18.348	9.086	118.118
FMK	320	8.148	3.319	43.147
FMK	321	14.160	5.503	71.539
FMK	322	11.688	3.636	47.268
FMK	323	4.584	481	6.253
FMK	324	3.096	412	5.356
FMK	325	3.972	540	7.020
FMK	330	12.936	5.786	75.218
FMK	331	10.344	4.558	59.254
FMK	332	14.832	5.977	77.701
FMK	333	4.920	2.148	27.924
FMK	335	18.108	15.523	201.799
FMK	336	4.056	2.780	36.140
FMK	337	3.708	1.772	23.036
FMK	340	23.112	16.424	213.512
FMK	341	36.240	20.037	260.481
FMK	345	3.408	834	10.842
FMK	346	18.960	7.102	92.326
FMK	347	24.816	9.834	127.842
FMK	348	13.968	7.852	102.076
FMK	349	6.408	4.615	59.995
FMK	866	10.788	10.667	138.671

Passagerindtægterne i Faaborg-Midtfyn er årligt på ca. 2,3 mio. kr. ud over skolekort.

Skolekortrejsende udgør ca. 52 % af de totale rejser.

Der er 43 driftsbusser til kørslen, der udføres af TideBus.

Rute 866 er en fælleskommunal rute der indgår i betjeningen af ungdomsuddannelserne i Svendborg.

2.3 Kerteminde

Kommune	Rute	Passagerer 2016	Passagerer der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Kerteminde	481	15.372	10.224	132.912
Kerteminde	482	15.228	8.430	109.590
Kerteminde	483	6.120	2.413	31.369
Kerteminde	484	13.320	6.280	81.640
Kerteminde	485	15.600	10.496	136.448
Kerteminde	489	17.664	6.202	80.626
Kerteminde	490	17.472	7.418	96.434
Kerteminde	491	9.204	1.680	21.840
Kerteminde	885	77.496	70.302	913.926

Passagerindtægterne i Kerteminde er årligt på ca. 1,6 mio. kr. ud over skolekort.

Skolekortrejser udgør ca. 66 % af de totale rejser.

Der er 12 driftsbusser til kørslen, der udføres af Bergholdt.

Rute 885 er en fælleskommunal der indgår i betjeningen af Odense

2.4 Langeland

Kommune	Rute	Passagerer 2016	Passagerer der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Langeland	912	57.816	50.314	654.082
Langeland	913	49.656	40.130	521.690

Passagerindtægterne på Langeland er årligt på ca. 1,2 mio. kr. ud over skolekort.

Langeland tilkøber kørsel i busser der finansieres af Region Syddanmark.

Skolebusserne på Langeland er gratis og der billetteres ikke.

2.5 Middelfart

Kommune	Rute	Passagerer 2016	Passagerer der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Middelfart	361	11.388	8.770	114.010
Middelfart	362	7.980	1.897	24.661
Middelfart	363	6.144	3.097	40.261
Middelfart	371	3.840	1.970	25.610
Middelfart	372	7.596	6.199	80.587
Middelfart	373	3.312	1.662	21.606
Middelfart	374	5.868	3.668	47.684
Middelfart	401	49.704	47.933	623.129
Middelfart	402	26.028	23.619	307.047
Middelfart	405	15.408	8.258	107.354
Middelfart	541	3.924	2.670	34.710
Middelfart	542	13.428	11.503	149.539

Passagerindtægterne i Middelfart er årligt på ca. 1,6 mio. kr. ud over skolekort.

Skolekortrejser udgør ca. 57 % af det totale antal rejser.

Rute 401 og 402 er bybusser.

Der er 14 driftsbusser, der køres af Tide Bus.

2.6 Nordfyn

Kommune	Rute	Rejser 2016	Rejser der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Nordfyn	270	24.516	3.330	43.290
Nordfyn	271	4.452	833	10.829
Nordfyn	272	9.324	1.305	16.965
Nordfyn	273	15.972	1.870	24.310
Nordfyn	274	11.676	1.930	25.090
Nordfyn	275	5.580	630	8.190
Nordfyn	551	23.256	8.010	104.130
Nordfyn	552	15.900	4.548	59.124
Nordfyn	553	20.928	5.220	67.860
Nordfyn	554	18.924	7.957	103.441
Nordfyn	555	23.496	6.105	79.365
Nordfyn	556	7.896	1.065	13.845
Nordfyn	557	4.248	3.302	42.926
Nordfyn	558	8.508	8.002	104.026
Nordfyn	560	3.288	285	3.705
Nordfyn	561	17.316	1.553	20.189
Nordfyn	562	7.536	683	8.879
Nordfyn	563	17.508	3.461	44.993
Nordfyn	564	5.964	651	8.463
Nordfyn	565	4.956	413	5.369
Nordfyn	566	6.408	1.216	15.808
Nordfyn	567	13.260	4.141	53.833

Passagerindtægterne i Nordfyn er årligt på ca. 0,9 mio. kr. ud over skolekortrejser.

Skolekortrejser udgør ca. 80 % af de totale rejser.

Der er 25 driftsbusser, der køres af Arriva.

2.7 Nyborg

Kommune	Rute	Rejser 2016	Rejser der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Nyborg	1	55.800	41.269	536.497
Nyborg	2	34.944	20.237	263.081
Nyborg	680	6.060	3.189	41.457
Nyborg	681	28.380	13.354	173.602
Nyborg	682	11.796	2.391	31.083
Nyborg	688	36.864	22.817	296.621
Nyborg	709	4.836	1.503	19.539
Nyborg	711	31.008	4.916	63.908
Nyborg	712	14.088	4.815	62.595
Nyborg	713	21.072	5.749	74.737
Nyborg	714	11.388	2.841	36.933
Nyborg	715	15.216	12.708	165.204

Passagerindtægterne i Nyborg er årligt på ca. 1,8 mio. kr. ud over skolekort.

Skolekortrejser udgør ca. 50 % af de totale rejser.

Rute 1 og 2 er bybusruter.

Der er 14 driftsbusser, der køres af Nyborg Rejser.

2.8 Svendborg

Kommune	Rute	Rejser 2016	Rejser der ikke er skolekortrejser	Indtægt
Svendborg	200	14.856	4.846	62.998
Svendborg	201	12.000	7.776	101.088
Svendborg	210	7.572	2.050	26.650
Svendborg	211	10.464	3.325	43.225
Svendborg	215	11.460	1.076	13.988
Svendborg	220	13.332	7.216	93.808
Svendborg	221	12.732	5.912	76.856
Svendborg	222	7.548	3.588	46.644
Svendborg	223	9.840	6.342	82.446
Svendborg	225	5.352	1.590	20.670
Svendborg	226	13.824	7.246	94.198
Svendborg	280	11.328	10.602	137.826
Svendborg	281	20.808	19.994	259.922

Passagerindtægterne uden for Svendborg By med lokalruterne er årligt på ca. 1,1 mio. kr. udover skolekortrejser.

Skolekortrejser udgør ca. 54 % af den totale kørsel.

Der er 17 driftsbusser, der køres af Vester Skerninge Bilerne.

Bilag 9.1

FynBus trafikplan 2018-2021

FynBus skal jfr. Lov om Trafikselskaber udarbejde en Trafikplan hvert fjerde år. Trafikplanen skal tage udgangspunkt i Statens trafikplan og skal sætte de overordnede rammer for udviklingen af kollektiv trafik på Fyn.

FynBus' nuværende Trafikplan 2014-17 blev godkendt i FynBus' bestyrelse den 22. maj 2014 og dækker perioden 2014-2017. Den nye Trafikplan gælder i perioden 2018-2021.

Det foreslås, at den politiske proces omkring trafikplan afsluttes efter kommunalvalget, når en ny bestyrelse er tiltrådt primo 2018, med henblik på at en ny trafikplan kan vedtages i løbet af foråret 2018, og gælde fra og med 2. halvår 2018.

FynBus vil i løbet af 2017 forberede datagrundlag, så drøftelserne omkring trafikplan kan tage udgangspunkt i solid viden om den eksisterende drift samt konkrete forslag til mulige forbedringer og innovative tiltag.

FynBus har aftalt med Sydtrafik, at der i videst muligt omfang sker en koordinering af trafikplanarbejdet, herunder samarbejde om fælles datamateriale, som grundlag for hvert trafikselskabs kommende trafikplan. Dette vil ske i tæt samarbejde med Region Syddanmark.

Proces

FynBus vurderer, at det med:

- den generelle stagnation i efterspørgslen efter kollektiv trafik,
- etablering af letbanen i Odense,
- udsigt til uændrede eller faldende ressourcer,
- teknologisk udvikling og nye former for samkørsel,

vil være nødvendigt med en grundlig vurdering af strategiske retning for FynBus over de næste 4 år.

En vigtig del af processen frem mod Trafikplan 2018-2021 vil derfor være en tæt dialog med kommunerne, Region Syddanmark og andre interessenter om de overordnede rammebetingelser for den kollektive trafik.

Et centralt emne i FynBus' trafikplan vil blandt andet være en drøftelse af samspillet mellem de regionale og kommunale ruter i lyset af bl.a. etablering af Letbanen i Odense, de vigende passagertal, og den mest effektive måde at anvende ressourcerne i den kollektive trafik.

Et andet centralt emne er betjeningen af tyndt befolkede områder med kollektiv trafik, og samspillet med andre transportformer som almindelige taxikørsel, delebiler og privat samkørsel. Hvilken rolle skal FynBus spille i forhold til at sikre mobilitet i disse områder?

Det er desuden ved revisionen af lov om trafikselskaber blevet et krav, at trafikplanen indeholder en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik og som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet med et flerårigt budgetoverslag.

Det vil derfor være relevant at genbesøge den gældende vision og principperne for kollektiv bustrafik i Region Syddanmark.

Det forventes ikke, at der tilføres flere ressourcer til den kollektive trafik og der vil derfor blive lagt et pres på det eksisterende rutenet og sandsynligvis blive stillet krav om effektiviseringer af et væsentligt omfang.

FynBus vil derfor i efteråret 2017 indlede drøftelser med kommuner og region på chefniveau med henblik på at identificere mulige emner til den kommende trafikplan, og sikre den fornødne politiske forankring af den nye trafikplan.

Herudover vil FynBus i 2017 indsamle data og afdække muligheder i samarbejde med interessenter og kommuner, som skal lægges til grund for både kvalitetsløft i form af produktudvikling og kundesegmentering, men også for effektiviseringer, hvor det er muligt.

Interessentinddragelse

Interessenterne, som består af kommuner, Region Syddanmark, brugere, entreprenører, interesseorganisationer og medarbejdere vil blive inddraget i en todelt proces, bestående af:

- Fastlæggelse af strategi for FynBus (Den årlige Strategi- og handlingsplan)
- Udarbejdelse af Trafikplan 2018-21.

Strategiprocesen køres i et separat spor, men konklusionerne herfra vil blive taget med videre i arbejdet med Trafikplanen.

Alle interessenter bliver inddraget fastlæggelsen af strategien i form af fokusgrupper, workshops med videre. Herudover vil direktøren for FynBus besøge kommunerne, med henblik på en drøftelse af kommunernes vision for den kollektive trafik, og FynBus' rolle og opgaver som trafikselskab.

I forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen vil der blive nedsat en referencegruppe bestående af de tekniske chefer fra de enkelte kommuner.

Formålet med referencegruppen er at definere og kvalificere den strategiske retning, og de konkrete handleplaner, der skal indgå i Trafikplanen. Der vil blive afholdt et antal temamøder i Referencegruppen, baseret på de overordnede temaer i trafikplanen. Det forventes i denne del af processen at referencegruppen deltager i forpligtende gennemgange af materialer, analyser o. lign. og giver feedback og rådgivning med udgangspunkt i deres egen kommune.

De overordnede temaer i Trafikplan 2018-2021 vil være:

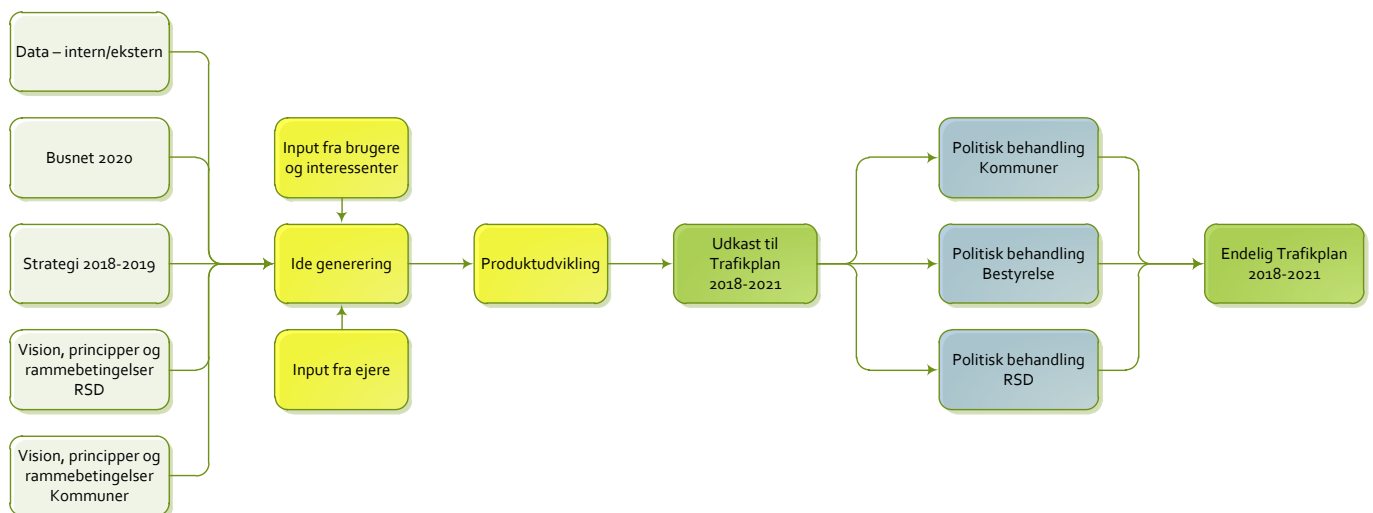
- a. Strategi 2018-19
- b. Det regionale trafiksystem
- c. Odense indtil 2020
- d. Busnet 2020 i Odense

- e. En beskrivelse af den kollektive trafik i de enkelte kommuner
- f. Trends og temaer, herunder:
 - Trafikinformation,
 - mobilitet,
 - stoppesteder,
 - telekørsel,
 - Miljø og drivmidler.

Procesplan

Procesplanen for udarbejdelse af Trafikplan i FynBus ses af nedenstående figur 1.

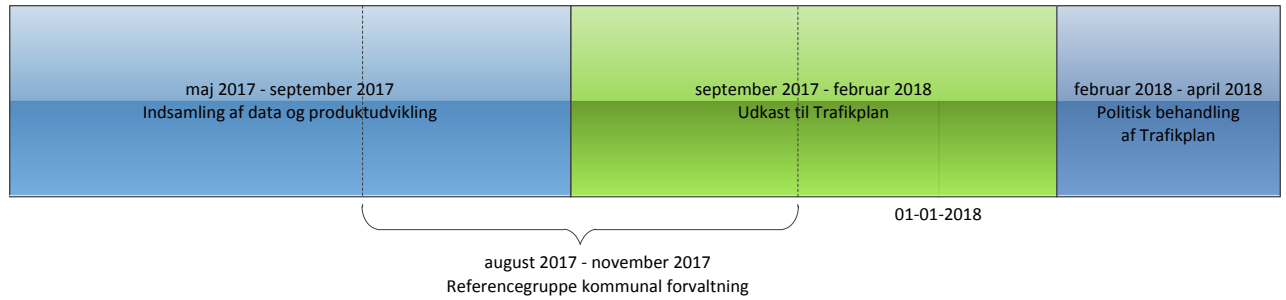
Figur 1. Proces for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021 i FynBus



Tidsplan

I nedenstående figur 2 er tidsplanen for udarbejdelse af Trafikplanen gengivet.

Figur 2. Tidsplan for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021 i FynBus



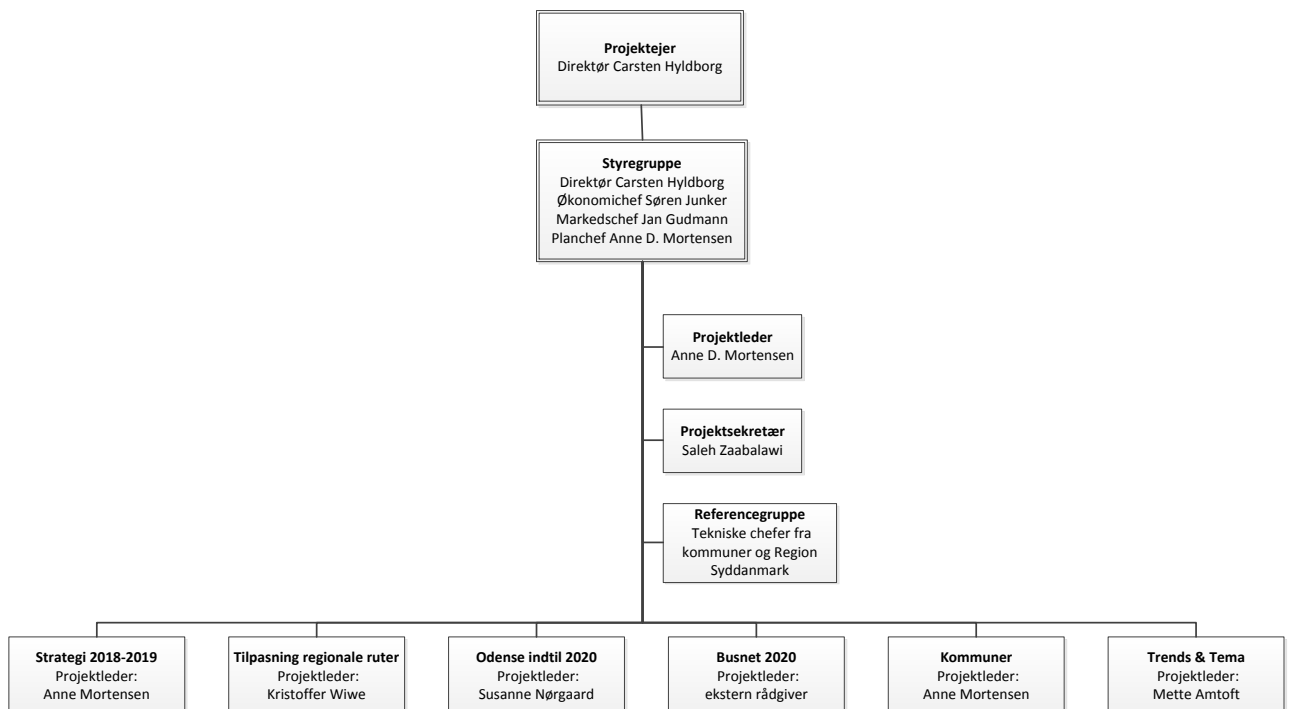
01-05-2017

01-04-2018

Organisation

Organiseringen af projektet for udarbejdelse af trafikplanen kan ses af nedenstående figur 3.

Figur 3. Organisationsplan for udarbejdelse af Trafikplan 2018-2021 i FynBus



Bilag 10.2

Meddelelse: Eksterne salgssteder

FynBus' salgssteder er delt i 2 kategorier:

Mellemstore salgssteder: Alle eksterne salgssteder

Kompetencer:

- ✓ Info om brug af Rejsekort
- ✓ Udlevering af bestillingsskemaer
- ✓ Bestilling af Rejsekort
- ✓ Oplysning om saldo på Rejsekort
- ✓ Oplysning om Rejsekort historik
- ✓ Optankning af Rejsekort
- ✓ Oprette/ændre Tank-op aftaler
- ✓ Ændre permanente indstillinger på kort (kundetype, serviceniveau)

Store salgssteder: FynBus' Kundecentre

Kompetencer:

- ✓ Samme som nævnt vedr. Mellemstore salgssteder, samt
- ✓ Oprette og udstede Rejsekort
- ✓ Oprette og ændre alle typer aftaler
- ✓ Varetager Callcenter funktion for hele landet i samarbejde med trafiksel-skaberne

Store salgssteder:

FynBus Kundecenter Odense,	Dannebrogsgade 10, 5000 Odense C
FynBus Kundecenter Svendborg,	Klosterplads 10, 5700 Svendbor

Mellemstore salgssteder:

Odense Kommune

Superbrugsen Bellinge	Elmegårdsvej 7, 5250 Odense SV
Vollsmose Spar	Vollsmose Allé 10, 5240 Odense NØ
Politikens Kiosk	Skt. Knuds Kirkestræde 15, 5000 Odense
Kvickly Dalum	Dalumvej 46, 5250 Odense SV
Løvbjerg Supermarked	Rugvangen 36, 5210 Odense NV
Kvickly Skibhusvej	Skibhusvej 70A, 5000 Odense C
SuperBrugsen Hjallesø	Odensevej 10, 5260 Odense S
Bilka	Niels Bohrs Alle 150, 5230 Odense M

Faaborg-Midtfyn Kommune

Faaborg Borgerservice	Mellemgade 15, 5600 Faaborg
-----------------------	-----------------------------

Assens Kommune

Assens Borgerservice	Rådhus Allé 5, 5610 Assens
SuperBrugsen Assens	Søndre Ringvej 10, 5610 Assens

Kerteminde Kommune

Visit Kerteminde	Strandvejen 6, 5300 Kerteminde
FS Kiosk	Bycentret 103, 5330 Munkebo

Nordfyns Kommune

Otterup Bibliotek og Borgerservice	Søndergade 2, 5450 Otterup
Bogense Bibliotek og Borgerservice	Vestergade 24, 5400 Bogense
Søndersø Bibliotek og Borgerservice	Odensevej 8, 5471 Søndersø

Nyborg Kommune

Nyborg Borgerservice	Nørrevoldgade 2, 5800 Nyborg
----------------------	------------------------------

Langeland Kommune

Borgerservice	Fredensvej 1, 5900 Rudkøbing
---------------	------------------------------

Samt:

Middelfart Kommune

Citykiosken,	Stationsvej 36 5500 Middelfart	Mangler endelig dato for åbning.
--------------	--------------------------------	----------------------------------